

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Umsetzung der Verkehrsuntersuchung
Kirchheim**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Kirchheim	12.05.2011	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Kirchheim nimmt die Ergebnisse und Empfehlungen der Arbeitsgruppe „Umsetzung der Verkehrsuntersuchung Kirchheim“ zur Kenntnis und empfiehlt der Verwaltung, sich bei den künftigen Maßnahmen in Kirchheim an diesen zu orientieren.

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Verkehrsuntersuchung Heidelberg-Kirchheim
A 02	Ergebnisse und Empfehlungen der Arbeitsgruppe „Umsetzung der Verkehrsuntersuchung Kirchheim“
A 03	Radwegführung Innenstadt - Kirchheim
A 04	Prüfergebnisse Parken Kirchheim-Mitte

A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Zur Stärkung der Nahmobilität soll das vorhandene Wegenetz verbessert und ausgebaut werden.
MO 7	+	Ziel/e: „Stadt der kurzen Wege“ und Verkehrsvermeidung fördern
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Begründung: Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.
SOZ 10	+	Ziel/e: Geeignete Infrastruktur für alte Menschen
SOZ 12	+	Selbstbestimmung auch alter, behinderter oder kranker Menschen gewährleisten
DW 1	+	Familienfreundlichkeit fördern Begründung: Verbesserungen für Kinder, Eltern mit Kleinkindern und mobilitätseingeschränkte Personen

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Ausgangslage

Die Straßenbahn nach Heidelberg-Kirchheim wurde Ende 2006 dem Verkehr übergeben. Mit dieser Maßnahme verbunden, waren diverse Änderungen im Straßennetz von Kirchheim sowie Eingriffe verschiedenster Art in die Verkehrsabwicklung entlang der Straßenbahnachse. Da diese Änderungen von der ansässigen Geschäftswelt und in der Bevölkerung teilweise kontrovers diskutiert werden, hat die Stadt Heidelberg im Jahr 2010 das Büro StetePlanung aus Darmstadt (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung) damit beauftragt, eine umfassende Verkehrsuntersuchung (Gutachten) für Kirchheim vorzunehmen. Diese wurde im März 2010 dem Bezirksbeirat Kirchheim vorgestellt.

Das (als Anlage 1 nochmals beigefügte) Gutachten enthält eine umfassende Bestandserhebung und Bewertung der derzeitigen Verkehrssituationen (alle Verkehrsarten) mit folgenden Elementen:

- Ermittlung und Bewertung der Parkraumnachfrage
- Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums durch den KFZ-Verkehr
- Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Parkraumsituation
- Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Radverkehr-Erreichbarkeit
- Maßnahmenvorschläge zur Stärkung des Fußverkehrs.

Die darin enthaltenen, zahlreichen Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation in Kirchheim konnten in der Sitzung des Bezirksbeirats im März 2010 nicht im Detail geprüft und besprochen werden. Deshalb wurde auf Anregung des Bezirksbeirats eine Arbeitsgruppe aus Vertreter/innen des Bezirksbeirates sowie dem Kinderbeauftragten, unter der Leitung des Amtes für Verkehrsmanagement, gegründet, die sich intensiv mit dem Thema beschäftigen und Handlungsempfehlungen erarbeiten sollten. Folgende Personen waren Mitglied dieser Arbeitsgruppe: Bezirksbeirätinnen Frau Heldner, Frau Hörner, Frau Koch, Frau Konur und Frau Veit-Schirmer sowie der Kinderbeauftragte Herr Pfeiffer. Von Seiten des Amtes für Verkehrsmanagement wurden die Sitzungen von Herrn Weidenheimer und Herrn Zimmermann begleitet.

Die Arbeitsgruppe „Umsetzung der Verkehrsuntersuchung Kirchheim“ hat sich in vier Sitzungen detailliert mit den Vorschlägen des Büros StetePlanung befasst. Die Protokolle der einzelnen Sitzungen wurden an die Teilnehmer versandt. Eine Übersicht der Arbeitsergebnisse und Empfehlungen ist als Anlage 2 beigefügt.

2. Wichtige Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Auf der Grundlage der „Verkehrsuntersuchung Kirchheim“ des Büros StetePlanung wurden von der Arbeitsgruppe die in der Anlage 2 aufgeführten Ergebnisse / Empfehlungen erarbeitet. Die wichtigsten Punkte sind nachfolgend zusammengefasst:

2.1. Fußverkehr

Die Arbeitsgruppe hat sich intensiv mit verschiedenen Querungssituationen befasst. In folgenden Fällen wurden Handlungsempfehlungen ausgesprochen:

Ergebnistabelle, Punkt 1.1, Einmündungsbereich Schwetzinger Straße / Schäfergasse: die von StetePlanung angeregte Sperrung der Schäfergasse wird nicht empfohlen. Mit Blick auf die Kinder, die nach Schulschluss aus der Schäfergasse kommen, hätte die Sperrung den Bau einer baulichen Barriere zur zusätzlichen Absicherung gegenüber der querenden Straßenbahn ermöglichen sollen. Der Ablehnung dieser Sperrung waren intensive Beobachtungen und Verkehrszählungen zu den Zeiten des Schülerverkehrs (7:00 - 10:30 und 11:30 - 15:00 Uhr) vorausgegangen. Ergebnis: Zum Schulanfang querten 14 Prozent und zum Schulschluss etwa ein Viertel der Fußgänger die Schwetzinger Straße unmittelbar an der Schäfergasse. Der Großteil blieb auf der gleichen Seite oder querte erst später an anderer Stelle. Zur zusätzlichen Sicherung wurde ein weiteres Blinklicht für die Querung von Süd nach Nord empfohlen. Dieses wurde bereits installiert.

Ergebnistabelle, Punkt 1.9: Die Fußgängerfurt am südlichen Ende der Pleikartsförster Straße sowie die westliche Fußgängerfurt über die Hegenichstraße (beides an der „Spinne“) werden als problematisch wahrgenommen. Dabei geht es um die jeweils zeitgleich zu den Grünzeiten der Fußgänger einbiegenden Fahrzeuge, also beim Queren der Pleikartsförster Straße um die Fahrzeuge, die von der Hegenichstraße kommend zeitgleich rechts einbiegen und beim Queren der Hegenichstraße um die Fahrzeuge, die zeitgleich aus der Pleikartsförster Straße rechts abbiegen (Richtung Sandhäuser Straße oder Heuauer Weg). Die Verwaltung wird eine detaillierte Kostenermittlung für eine Umrüstung der Gesamtanlage in die Richtung vornehmen lassen, dass es bei „Grün“ für die Fußgänger keinen zeitgleich einbiegenden KFZ-Verkehr mehr gibt. Erste Kostenschätzungen belaufen sich auf maximal 50TSD Euro. Detaillierte Angebote werden aktuell eingeholt. Die mit einer solchen Änderung verbundenen Auswirkungen auf den Kraftfahrzeugverkehr wurden bereits geprüft und würden sich verträglich darstellen.

Ergebnistabelle, Punkt 1.10: Die Querung am östlichen Ende des Heuauer Wegs (im Bereich der Haltestelle) wird trotz der vorhandenen Querungshilfe (Mittelinsel) als problematisch eingestuft. Verbessert werden soll vor allem die Sicht zwischen den in den Heuauer Weg rechts einbiegenden Fahrzeugen und den von Nord nach Süd querenden Fußgängern. Die Verwaltung ist bemüht, hier zeitnah eine Lösung zu realisieren.

2.2. Radverkehr:

Ergebnistabelle, Punkte 2.2 bis 2.09 und 2.11: In der Arbeitsgruppe wurde im Bereich des Radverkehrs vor allem die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr behandelt. Die einvernehmlichen Empfehlungen wurden zum größten Teil bereits umgesetzt.

Ergebnistabelle, Punkt 2.10: Die Öffnung der Hagellachstraße (zwischen Bürger- und Odenwaldstraße) für den Radverkehr in Gegenrichtung wurde bei der Diskussion in der Arbeitsgruppe auch von Seiten der Verwaltung als nicht möglich eingeschätzt und dem entsprechend von der AG nicht empfohlen. Dennoch gab es viele Stimmen, die eine Öffnung begrüßt hätten. Da es im Nachhinein zusätzlich von der stadtweiten AG Rad einen Anstoß gab, die Öffnung für den Radverkehr an dieser wichtigen Stelle zu ermöglichen, wurde die Situation von der Verwaltung nochmals intensiv geprüft. Im Ergebnis ist eine Öffnung unter folgenden Voraussetzungen möglich: Im Einmündungsbereich Hagellachstraße/ Bürgerstraße wird ein Bereich für Radfahrer abmarkiert und mit Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) versehen. Am anderen Ende der Hagellachstraße (an der Odenwaldstraße) wird ein markierter Bereich für den Radverkehr aus der Gegenrichtung eingerichtet.

Ergebnistabelle, Punkt 2.1: Die Führung des Radverkehrs zwischen der Innenstadt und Kirchheim wurde von der Arbeitsgruppe an die stadtweit bestehende AG Rad delegiert. Deren Empfehlung ist als Anlage 3 beigefügt.

2.3. Ruhender KFZ-Verkehr - Parken in Kirchheim Mitte:

Ergebnistabelle, Punkt 3.5: Die Empfehlung von StetePlanung, gebührenpflichtiges Parken im Kernbereich des Stadtteils (an der Schwetzingen Straße) einzuführen, gegebenenfalls mit einer Befreiung der Kunden des Einzelhandels, wird einvernehmlich abgelehnt.

Ergebnistabelle, Punkt 3.7: Der Empfehlung von StetePlanung, in den Wohngebieten das freie Parken ohne Beschränkung beizubehalten, wird einvernehmlich zugestimmt.

Ergebnistabelle, Punkte 3.1 bis 3.4: Ein großes Problem stellt die Parksituation in Kirchheim Mitte (nördlich der Schwetzingen Straße) dar. Da die Gehwege fast flächendeckend gebotswidrig beparkt werden, reichen die vorhandenen Restbreiten insbesondere für Kinder, Menschen mit Behinderung/Gehilfen, Personen mit Kinderwagen, et cetera nicht aus, um sicher zu Fuß unterwegs zu sein. Auch die für kleine Kinder vorgeschriebene Nutzung des Gehweges zum Fahrrad fahren, ist weitgehend nicht möglich. Laut Straßenverkehrsordnung ist zum Parken der rechte Fahrbahnrand zu verwenden (§ 12 StVO), das Parken auf Gehwegen ist verboten, es sei denn, es wird durch Beschilderung oder durch Markierung einer entsprechenden Linie ausdrücklich erlaubt.

Vor diesem Hintergrund wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen, welche Auswirkungen es hätte, in einigen für den Fußverkehr besonders wichtigen Straßenabschnitten das Gehwegparken zu unterbinden. Das Ergebnis dieser Prüfung ist als Anlage 4 beigefügt. Auf dieser Basis empfiehlt die Arbeitsgruppe,

- die Schäfergasse im Abschnitt zwischen Lochheimer Straße und Alstater Straße einseitig von parkenden Fahrzeugen frei zu halten und so das gebotswidrige Gehwegparken auf beiden Straßenseiten zu verhindern.

- Die Lochheimer Straße in gesamter Länge einseitig von parkenden Fahrzeugen frei zu halten.
- In den übrigen Straßen den Status Quo beizubehalten.

Die Parkraumauslastung der untersuchten Straßenabschnitte würde mit Umsetzung dieser Maßnahme in der Nacht (das ist die Zeit der stärksten Auslastung) von heute 80% auf fast 100% steigen (vergleiche Anlage 4 „Prüfergebnisse Parken Kirchheim-Mitte“, Kombination der Varianten 2 und 3). „Spielraum“ besteht allerdings dadurch, dass es in den umliegenden Straßen durchaus noch freie Parkmöglichkeiten gibt. Wie der Bericht von StetePlanung zeigt, bewegt sich die Parkraumauslastung in Kirchheim Mitte insgesamt in der Nacht bei etwa 80%, tagsüber deutlich darunter. In der Gesamtbetrachtung des Gebiets nördlich der Schwetzingen Straße würden also auch nach Umsetzung dieser Maßnahme noch freie Abstellmöglichkeiten verbleiben. Eine zusätzliche Entlastung könnte durch die von StetePlanung empfohlene, stärkere Nutzung der Stellplätze auf den eigenen Grundstücken zum Parken entstehen. Dass vorhandene private Stellplätze häufig einer anderen Nutzung zugeführt werden, wurde auch in der Arbeitsgruppe mehrfach angesprochen.

2.4. Fließender KFZ-Verkehr

Ergebnistabelle, Punkt 4.1: Das Drehen der Einbahnstraßenrichtung der Odenwaldstraße soll daraufhin geprüft werden, wie sich dies auf die Ordnung des ruhenden Verkehrs und die Sicherheit der Fußgänger (auch an den Hauseingängen auf der südlichen Seite) auswirken würde. Je nach Ergebnis soll die Drehung der Einbahnstraße umgesetzt werden.

Ergebnistabelle, Punkt 4.2: Nach erfolgtem Ausbau der Hardtstraße soll die Verkehrsführung zwischen Schwetzingen Straße und Hardtstraße überwiegend über die Straße „Im Franzosengewann“ erfolgen (entsprechende Hinweisbeschilderung).

Ergebnistabelle, Punkt 4.3: Das Büro StetePlanung empfiehlt die Ausweitung der in der Schwetzingen Straße vorhandenen 30 Zone bis zur Albert-Fritz-Straße (derzeit bis Alstater Straße). Die Verwaltung wird beauftragt, dies zu prüfen.

3. Fazit zu den Empfehlungen der Arbeitsgruppe „Umsetzung der Verkehrsuntersuchung Kirchheim“

Die insgesamt fast einjährige Arbeit der Gruppe war geprägt von einer sehr guten und konstruktiven Zusammenarbeit. In einem intensiven Abwägungsprozess galt es, die sehr vielfältigen und oft widersprüchlichen Interessen herauszuarbeiten und eine gemeinsame Abwägung vorzunehmen. Dabei ist es vielfach gelungen, das gegenseitige Verständnis für die sehr unterschiedlich Lebenslagen einzelner Bevölkerungsgruppen und den sich daraus ergebenden sehr heterogenen Sichtweisen und Interessen im Verkehrsbereich zu erhöhen.

Auf dieser Basis konnte die Arbeitsgruppe fast durchweg zu einvernehmlichen Empfehlungen kommen. Die Zustimmung des Bezirksbeirats vorausgesetzt, ist die Stadt Heidelberg gerne bereit, sich bei den künftigen Maßnahmen in Kirchheim an diesen Empfehlungen zu orientieren.

gezeichnet

Bernd Stadel