

**Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss
am 04.07.2012 Tagesordnungspunkt 12**

Von: Thewalt, Alexander

Gesendet: Mittwoch, 4. Juli 2012 12:41

An: 01 - Sitzungsdienste

Cc: Dez. II - Sekretariat; 12 - Sekr. Amtsleitung; Kuch, Juergen; Keuchel, Petra; Clausen, Soenneke

**Betreff: Anfrage Weiler Lorentz zu SEVA 4. 7. 2012
- Kurfürstenanlage TOP 12**

Antwort auf die Fragen Dr. Weiler-Lorentz zu TOP 12 SEVA 4. 7. 2012

Antworten sind in den Text eingearbeitet – gelb hinterlegt.

A. Thewalt

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Arnulf Weiler-Lorentz [mailto:arnulf.lorentz@t-online.de]

Gesendet: Dienstag, 3. Juli 2012 11:38

An: Sommer, Willi; Thewalt, Alexander

Cc: Christoph Rothfuß; Faust-Exarchos Gabriele; Holschuh Peter; Spinnler Irmtraud; Weiler-Lorentz Arnulf

Betreff: Umgestaltung der Kurfürstenanlage / SEVA TOP 12

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in Zusammenhang mit der Umgestaltung der Kurfürstenanlage möchte ich Sie bitten, in der Sitzung des SEVA am Mittwoch unter TOP 12 folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Mindestbreiten für Autospuren sind möglich unter der Voraussetzung, dass das motorisierte Verkehrsaufkommen nicht mehr steigt -tendenziell sogar sinkt- und unter der Annahme, dass sich Tempo 30 in der Stadt als Regelgeschwindigkeit mittelfristig in Deutschland rechtlich durchsetzt?

Zu 1.

- Mindestbreiten 6,00 m für zwei Fahrstreifen bei Richtungstrennung. Abhängig von Netzbedeutung der Straße (Richtlinie RIN der FGSV), Verkehrsbelastung, angestrebtes Geschwindigkeitsniveau zur koordinierten Steuerung der Ampeln.

2. Wie sehen die Hauptverkehrsrichtungen für den Radverkehr in der Kurfürsten-

Anlage aus und zwar gut differenziert nach Ziel und Quellverkehr in alle Richtungen?

Welcher Radwegebedarf ergibt sich daraus?

Zu 2.

- Neben der Bahnhofstraße ist die Kurfürstenanlage eine wichtige Ost-West-Verbindung im Stadtgebiet, auch für Fahrradfahrer. Der Fahrradverkehr ist im städtischen Verkehrsmodell nicht separat enthalten. Die Bahnhofstraße ist eine gut befahrbare Fahrradachse, in Fahrtrichtung West – Ost generell vorfahrtsberechtig, in Fahrtrichtung Ost – West mit rechts vor links Regelung. Wir planen die Öffnung des Radwegs auf der südlichen Seite der Kurfürstenanlage zwischen Hbf und Römerkreis auch für die Gegenrichtung, ebenso die südliche Umfahrung des Römerkreises. Damit wird die Achse Bahnhofstraße – Hbf für den Radverkehr an Bedeutung zunehmen.

Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss
am 04.07.2012 Tagesordnungspunkt 12

3. Müssen tatsächlich alle Radachsen über die Kurfürsten-Anlage laufen oder ergeben sich alternative Radachsen, wie sieht die Einbindung in ein innerstädtisches Radnetz aus ? Als Beispiel: Der Radverkehr aus dem Westen kommt entweder vom Bahnhof oder von der Montpellierbrücke oder aus dem westlichen Teil der Weststadt.

Radverkehr in die

Richtung östliche Altstadt und zum Bismarkplatz könnte ohne weiteres durch eine neu gestaltete Bahnhofstraße geführt werden. Er muss nicht zwingend durch die Kurfürsten-

Anlage fahren. Für die Querungen in Richtung Bergheim muss man aber mindestens 4 gute, sichere und schnelle Verbindungen anbieten: Römerkreis, verlängerte Kleinschmidtstraße, Poststraße und Adenauerplatz. Der Radverkehr in Richtung östliche Altstadt könnte von der Bahnhofstraße kommend über die Rohrbacherstraße in die Gaisbergstraße und von dort aus in die Sofienstraße geleitet werden. Diese Lösung würde erheblich die Südseite der Kurfürsten-Anlage entlasten und dort ggf. einen Flächengewinn zur Lösung anderer Probleme eröffnen.

Zu 3.

– sh. Antwort zu 2. Auf der Südseite der KFA ergibt sich bei Berücksichtigung der Route Römerkreis – Bahnhofstraße – Gaisbergstraße jedoch keine Platzersparnis, da der Platz zwischen den vorhandenen Bäumen und den neuen Gebäudekanten sich nicht verändert. Der Radverkehr auf der Südseite der KFA kann bei der vorliegenden Planung in Richtung West – Ost gut bis zum Adenauerplatz geführt werden. In der Zufahrt Adenauerplatz wird ein Fahrstreifen in einen Radstreifen umgewandelt. In Richtung von Nord nach Süd sind vier Querungsstellen über die KFA gut nutzbar, von Süd nach Nord sind drei gut nutzbar.

4. Ist die Radachse von der Weststadt nach Bergheim über den westlichen Anlieferungsbereich von MK 2 sinnvoll, sicher und überhaupt notwendig, wenn der Römerkreis als Querungspunkt für den Radverkehr eingerichtet wäre und der Radverkehr zur und von der verlängerten Kleinschmidtstraße über die Kurfürsten-Anlage auf Straßenniveau geführt werden könnte?

Zu 4.

– Die Fahrradquerung von Süd nach Nord am Rand des Römerkreises bleibt erhalten. Die Querung am Westrand der neuen Haltestelle ist interessant um die Stadtbücherei direkt an die Weststadt anzubinden. Auf der nördlichen Seite der KFA wird auch in Zukunft kein Radverkehr vom Römerkreis Richtung Stadtbücherei möglich sein. Eine direkte Führung des Radverkehrs aus der Kleinschmidtstraße Richtung Nord über die KFA ist aus Kapazitätsgründen ÖPNV / MIV nicht möglich.

5. Welche Vorteile bringt eine moderate Verlegung der Trassenführung in der Kurfürsten-Anlage in Richtung Süden für die Aufteilung der nördlichen Fahrbahn zwischen Rad- und Autoverkehr? Reichen nicht auch 6.00 Meter Trassenbreite aus?

Zu 5.

– Für den zweistreifigen Querschnitt der Straße reichen nach den Regelwerken 6,00 m aus. Die ÖPNV-Trasse wird jedoch in einer Breite von 56,50m beibehalten, da der häufige Begegnungsfall Bus/ Bus dies erfordert (Richtlinie RASt der FGSBV).

**Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss
am 04.07.2012 Tagesordnungspunkt 12**

6. Wie kann eine gute und sichere Querung der Kurfürsten-Anlage für den Radverkehr auf Straßenniveau in den Kreuzungsbereichen Römerkreis, verlängerte Kleinschmidtstraße, Poststraße und Adenauerplatz gestaltet werden? Welcher Flächengewinn im Straßenbereich der Kurfürsten-Anlage würde sich ergeben, da dann die notwendigen, großen Aufstellflächen für den Radverkehr an den Querungspunkten (z.B.

Warteinseln) im Grundsatz entfallen könnten? Auch könnten die Haltestellenwartebereiche etwas schmaler werden.

Zu 6.

– Fahrradquerungen im Zuge der Straßenquerungen großteils aus Leistungsfähigkeitsgründen (Räumgeschwindigkeit Fahrradfahrer im Vergleich zu Räumgeschwindigkeit Kfz) nicht möglich; wenn Radfahrer auf Straßenniveau die KFA queren sollen brauchen sie gesonderte Aufstellbereiche in den Zufahrten – Platzkonkurrenz mit Fußgängern, Bäumen, Radabstellanlagen). Die Breite der Haltestellenwarteflächen ist mit 3,00 m angesetzt. Diese generell angestrebte Breite rührt her aus: barrierefreier Fahrgastwechsel, Flächenbedarf Rollstuhlfahrer hierfür, Unterbringung Haltestellenhäuschen, Spritzschutz zur Straßenfahrbahn, Fahrgastaufenthalt, Umsteigehaltestelle.

7. Wie kann ein vernünftiger Kompromiss in der Signalisierung (Wartezeiten) der

Querungen für Rad- und Fußverkehr auf der einen Seite mit dem KFZ-Verkehr und dem ÖPNV auf der anderen Seite gestaltet werden? Bspw. durch eine Signalisierung, die alle Verkehrsarten gleich behandelt und nicht, wie jetzt vorgesehen, den KFZ Verkehr und den ÖPNV bevorzugt?

Zu 7.

– Eine Bevorzugung des ÖPNV auf dieser Trasse (wichtigste Bündelungstrasse in Heidelberg) ist absolut anzustreben. [Querungen für den Fußgängerverkehr können in eine zweite Ebene gelegt werden (aber: Planungsansätze 60er Jahre!)], angestrebt wird heute aber bundesweit die plangleiche Führung von Fußgängerquerungen, auch unter Inkaufnahme von Wartezeiten.) Der MIV fährt im Schatten der ÖPNV-Priorisierung mit.

8. Radparkplätze: Wo müssen oberirdische Radstellplätze in ausreichender Zahl im Planungsgebiet entstehen aufgrund des erwartbaren Radverkehrs zu Geschäften, Kneipen, Ämtern usw? Wieviele Radplätze werden benötigt?

Zu 8.

- Baurechtliche Frage. Es sollten so viele Radstellplätze (Anlehnbügel) als möglich errichtet werden.

--

Mit freundlichen Grüßen,
Arnulf Weiler-Lorentz

Blumenstr. 45
69115 Heidelberg
Tel 06221-26 802 Fax 26 803
Mobil 0170-52 14 782