

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0062/2015/IV**

Datum:  
24.02.2015

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Verkehrssituation Kranichweg**

## Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 19. März 2015

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Pfaffengrund	17.03.2015	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Bezirksbeirat Pfaffengrund nimmt die Information zum Thema Verkehrssituation im Kranichweg - Prüfung der Vorfahrtsregelung zur Kenntnis.*

**Zusammenfassung der Begründung:**

Mit Blick auf eine reibungslose Abwicklung des Linienbusverkehrs und dem Ziel einer ÖPNV-Beschleunigung wird die Vorfahrtsregelung im Kranichweg beibehalten.

## Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund vom 17.03.2015

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund am 17.03.2015

### 6.1 Verkehrssituation Kranichweg – Prüfung der Vorfahrtsregelung Informationsvorlage 0062/2015/IV

#### Es melden sich zu Wort:

Stadtteilvereinsvorsitzender Schmitt, Bezirksbeirat Segner, Bezirksbeirat Pönnighaus, Bezirksbeirat Sehls, Bezirksbeirätin Heußler, Bezirksbeirat Förtschle, Bezirksbeirätin Floß, Kinderbeauftragte Pönnighaus, Bezirksbeirätin Eberhardt

In der Diskussion werden folgende Argumente und Standpunkte vorgetragen:

- Mit der Rechts-vor-Links Regelung könne kein Anschluss der Straßenbahn gewährleistet werden.
- Mehr Kontrollen seien erforderlich.
- Bestehe die Möglichkeit, eine Blitzsäule aufzustellen?
- Die Auswertung des Dialog-Displays werde angezweifelt. Könnten Details der Messungen erläutert werden?

Herr Kuch sagt zu, dass er die Details der Messungen des Dialog-Displays sowie eine Auswertung über einen längeren Zeitraum im Bezirksbeirat vorstellen werde. Zusätzlich werde er verstärkt Kontrollen durchführen lassen.

Es folgt von 19.17 Uhr bis 19.20 Uhr eine Sitzungsunterbrechung, in der den anwesenden Bürgern die Gelegenheit gegeben wird, sich zu diesem Thema zu äußern.

Es wird vorgetragen, ob eventuell mit Mittelinseln beziehungsweise mit Mittelmarkierungen dem zu schnellen Fahren entgegengewirkt werden könne. Ein weiterer Vorschlag greift die Idee aus dem Ausland auf. Dort werden mithilfe von Ampeln die Geschwindigkeitsüberschreitungen reduziert.

Herr Kuch teilt mit, dass Mittelmarkierungen und Ampelanlagen in Tempo 30 Zonen nach der Straßenverkehrsordnung nicht möglich seien. Bezüglich der Mittelinseln berichtet er, dass diese Möglichkeit im Rahmen der Erstellung der Kinderwegepläne geprüft worden sei. Die Installation von Mittelinseln würde mit dem Wegfall von circa 8 Parkplätzen einhergehen.

**gezeichnet**  
Isolde Greßler  
Vorsitzende

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## **Begründung:**

### **Tempo 30 Zonen**

Im Zusammenhang mit der Einführung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 Zonen in den Heidelberger Wohngebieten Ende der 1980er und Anfang der 1990er Jahren wurden, entsprechend den Verwaltungsvorschriften der Straßenverkehrsordnung zur Einführung von Tempo 30 Zonen, bestehende Vorfahrtsregelungen aufgehoben und Rechts-vor-Links eingeführt. So beispielsweise auch in der Pleikartsförster Straße in der damals kein Linienbusverkehr stattfand. Erst seit 2008 verkehrt dort Linienbusverkehr.

Mit Blick auf die Belange des ÖPNV wurden seinerzeit die Vorfahrtsberechtigungen auf den von Buslinien befahrenen Strecken, wie zum Beispiel dem Kranichweg, belassen. Diese Möglichkeit sehen die Verwaltungsvorschriften ebenfalls vor.

### **Geschwindigkeitskontrollen im Kranichweg**

Der Gemeindevollzugsdienst führt im Kranichweg regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durch. In den Jahren 2014 und 2015 waren es insgesamt 9. Die Ergebnisse der Kontrollen lagen leicht über dem gesamtstädtischen Durchschnitt bei Geschwindigkeitskontrollen in Tempo 30 Zonen. Der Gemeindevollzugsdienst wird daher seine Kontrollen in 2015 verstärken.

### **Ergebnisse der Auswertungen der Dialog-Displays**

Neben der Zahl 30, die mehrfach auf die Fahrbahn markiert ist, wurde im Kranichweg zur Unterstützung der Einhaltung von Tempo 30 ein sogenanntes Dialogdisplay installiert. Es fordert die zu schnell fahrenden Kraftfahrer durch ein rotes „Langsam“ zur Geschwindigkeitsreduktion auf und bedankt sich bei den Kraftfahrern mit angemessener Geschwindigkeit durch ein grünes „Danke“.

Eine Auswertung der Aufzeichnungen des Dialogdisplays hat ergeben, dass sich 4,88 % der Kraftfahrer nicht an die Geschwindigkeitsbeschränkung halten. Auf die Gesamtzahl der gemessenen Fahrzeuge bezogen waren es nur 0,31 % der Kraftfahrer, die mehr als 10 km/h zu schnell unterwegs waren. Das sind durchaus gute Ergebnisse.

### **Auswirkungen einer Rechts-vor-Links Regelung im Kranichweg auf den ÖPNV**

Bei Einführung der Recht-vor-Links Regelung im Zuge des Kranichweges müssten die Busse der Linie 34 an insgesamt sieben Einmündungen den von rechts kommenden Fahrzeugen Vorfahrt einräumen. Die Sichtbeziehungen an diesen Einmündungen sind durch die Bebauung eingeschränkt. Die Busse müssten daher ihre Geschwindigkeit, unabhängig davon ob sich ein Fahrzeug aus der Querstraße nähert, sehr stark reduzieren.

Ein Heranfahren mit der zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h an einen Rechts-vor-Links Knoten ist im Linienverkehr nicht möglich. Damit im Bus stehende Fahrgäste nicht gefährdet werden, müssen Busse erforderlichenfalls mit einer Betriebsbremsung zum stehen kommen.

Bei einer erforderlichen Reduzierung der Geschwindigkeit auf 10 km/h würden sich nach Berechnungen der RNV Fahrzeitverluste von ca. sieben Sekunden je Einmündung ergeben. Dadurch würde sich die Fahrzeit zwischen den Haltestellen Im Heimgarten und Kranichweg mindestens um ca. 50 Sekunden verlängern. Bei erforderlicher Gewährung der Vorfahrt sogar auf bis zu zwei Minuten.

Die Linie 34 befährt den Pfaffengrund in einer Schleife. Der Fahrplan ist an beiden Enden der Schleife auf die Linie 22 abgestimmt. Eine Verschiebung von Abfahrtszeiten ist aufgrund zahlreicher Randbedingungen weder auf der Buslinie 34 noch auf der Straßenbahnlinie 22 möglich. Die Umsteigezeit vom Bus auf die Straßenbahn an der Haltestelle Kranichweg beträgt drei Minuten. In dieser Zeit muss der lange Fußweg bis zur Straßenbahnhaltestelle einschließlich der Querung der Eppelheimer Straße zurückgelegt werden.

Eine Verlängerung der Fahrzeit in der beschriebenen Weise hätte zur Folge, dass der Anschluss zur Straßenbahn vielfach nicht mehr gewährleistet wäre. Des Weiteren würden die häufigen Brems- und Beschleunigungsvorgänge der Busse, zur Beachtung einer Rechts-vor-Links Regelung, zu größeren Belastungen durch Lärm und Abgasen führen sowie den Fahrkomfort der Fahrgäste beeinträchtigen.

Aus den genannten Gründen wird die Vorfahrtsregelung zu Gunsten des Verkehrs im Zuge des Kranichweges beibehalten.

### **Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg**

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes
2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Bernd Stadel