

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0033/2017/IV

Datum:
23.02.2017

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Straßennetz Bahnstadt,
Netzunterbrechung Langer Anger im Bereich
Gadamerplatz und Sperrung Zollhofgarten südlicher
Teil**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	14.03.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	05.04.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Bahnstadt und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Information der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Keine	
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
Keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Der Lange Anger soll auf Höhe des Gadamerplatzes für die Durchfahrt des motorisierten Individualverkehrs gesperrt werden. Dadurch soll eine verkehrssichere Schulwegverbindung hergestellt werden. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll auch die Straße Zollhofgarten für den Durchgangsverkehr gesperrt werden.

Begründung:

1. Beschreibung des Netzes

Das Straßennetz der Bahnstadt, wenn dieses komplett realisiert wurde, ist für den Individualverkehr grundsätzlich durchlässig. Allerdings ergeben sich in folgenden Bereichen Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr:

- Entlang der Straßenbahnachse in der Grünen Meile gibt es an einigen Knotenpunkten Abbiegerestriktionen.
- Am Knotenpunkt dem Czernyring / Einsteinstraße können aufgrund der Straßenbahntrasse in Seitenlage nicht alle Abbiegebeziehungen realisiert werden.
- Galileistraße und Morataplatz sind für den motorisierten Individualverkehr vollständig gesperrt.

Für den Radverkehr ist das Netz vollständig durchlässig.

2. Überlegungen zum Langen Anger und Zollhofgarten

2.1. Langer Anger

In der Beschlussvorlage 0372/2016/BV zur Freiflächenplanung der „Pfaffengrunder Terrasse“ wurde beschlossen, dass der nördliche Teil des Langen Angers in die Planungen der Platzgestaltung einbezogen wird, soweit er an den Platz grenzt. Hauptanliegen ist es, eine verkehrssichere Lösung zu finden, da damit zu rechnen ist, dass künftig viele Fußgänger, darunter auch viele Kinder, diesen Bereich queren werden.

Der Lange Anger ist das Rückgrat der Bahnstadt. Die Nutzungen nördlich und südlich des Langen Angers zeigen schon heute die vielfältigen Wegebeziehungen in dem lebendigen Stadtteil. Der Lange Anger liegt in einer Tempo-30-Zone, so dass die Querungen von Fußgängern über den Fahrbahnbereich in der Regel ungesichert erfolgen können. Der Bereich Gadamerplatz / Pfaffengrunder Terrasse ist jedoch hervorzuheben, da hier der Schulweg der Kinder aus der südlichen Wohnbebauung zur Schule in B³ den Langen Anger quert. Aus diesem Grund ist an dieser Stelle eine differenzierte Betrachtung notwendig.

In der Betrachtung wurden folgende Möglichkeiten zur sicheren Querung des Langer Angers in Erwägung gezogen:

- Eine verkehrsrechtliche Regelung (Fußgängerüberweg / Lichtsignalanlage) innerhalb der Tempo-30-Zone soll grundsätzlich vermieden werden.
- Eine bauliche Einbindung der Straße in die Platzsituationen wird von der Verwaltung nicht befürwortet. Der Straßenbereich ist bereits baulich hergestellt. Eine Veränderung würde zusätzliche Kosten erzeugen. Hierfür stehen weder im Haushalt noch im Treuhandvermögen der Bahnstadt Mittel zur Verfügung.

Entlang einer Straße wird in der Regel auch mit dem Auto gehalten, selbst wenn es keine ausgewiesenen Stellflächen gibt. Aus der Erfahrung von anderen (Grund-)Schulstandorten heraus ist damit zu rechnen, dass es auch in der Bahnstadt an der Grundschule regen Eltern-Bring-Verkehr geben wird. Das Halten im Bereich der Plätze gefährdet die Kinder, die zu Fuß

(und gegebenenfalls alleine) unterwegs sind, egal in welcher baulichen Form der Straßenabschnitt gestaltet wird. Aus den vorgenannten Gründen ist daher die Überlegung entstanden, in Höhe des Gadamerplatzes den Langen Anger für den motorisierten Individualverkehr für beide Fahrrichtungen zu unterbrechen. Dies hat Auswirkungen auf die umliegenden Straßen. Daher wurde geprüft, welche Auswirkungen verschiedene Verkehrsführungsvarianten auf den Verkehr im Stadtteil haben würden.

Grundlage der Variantenprüfung

Eine mögliche Netunterbrechung auf dem Langen Anger in Höhe des Gadamerplatzes wurde modelltechnisch untersucht. Das eingesetzte Verkehrsmodell arbeitet mit Verkehrsbezirken, in welchen Baufelder, die nahe beieinanderliegen, ähnliche Strukturdaten, Nutzungen oder Ähnliches zusammengefasst werden. Im Modell wird derzeit lediglich der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Personennahverkehr umgelegt – Radverkehr und Fußgängerströme, insbesondere auch querende Fußgänger, können nicht abgebildet werden. Das Hauptaugenmerk des Modells liegt auf den Hauptverkehrsachsen – Untersuchungsergebnisse im Nebennetz bedürfen bei der Auswertung und Beurteilung einer besonderen Betrachtung.

Analyse des Bezugsfalls

Im Bezugsfall ist der Lange Anger in beiden Fahrrichtungen befahrbar. Im betrachteten Abschnitt fahren bei einer abgeschlossenen Aufsiedlung in der Bahnstadt im Querschnitt ca. 5.000 Kfz/Tag.

Es zeigt sich, dass der gesamte Verkehr auf dem Abschnitt im Verkehrsmodell bahnstadtbezogen ist, das heißt entweder entsteht dieser dort und/oder endet dort.

Auswirkung untersuchter Planfälle

Neben dem Bezugsfall wurden 3 Planfälle untersucht.

Im Planfall 1 sind beide Fahrrichtungen für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Im Planfall 2 ist die Ost-West-Richtung geöffnet und die West-Ost-Richtung gesperrt. Im Planfall 3 wurde ein Widerstand auf beiden Fahrrichtungen eingefügt. Das heißt, der Lange Anger ist nicht komplett gesperrt, aber eine Durchfahrt sollte, im Vergleich zu Alternativrouten, zu Zeitverlusten führen. Planfall 3 ist insofern ein theoretisch-fiktiver Vergleichs- bzw. Testfall.

Als Ausweichroute im Planfall 1 für beide Fahrrichtungen werden im Gebiet der Bahnstadt die Straßen Kosselstraße, Zollhofgarten, Jensenstraße und die Grüne Meile zwischen der Da-Vinci- und Kopernikusstraße genutzt. Ein Großteil der verdrängten Verkehrsmengen verlagert sich auf diese Achsen. Da die Ausgangsbelastung dieser Straßen im Bezugsfall sehr gering ist (<2.000 Kfz/Tag), ist dort eine Zunahme durch die verdrängten Verkehre als unkritisch zu beurteilen.

Analog zum Planfall 1 verteilt sich der Verkehr im Planfall 2, welcher im Ausgangsfall über den Langen Anger fahren würde über die bereits genannten Routen.

Die Widerstandserhöhung im Planfall 3 lässt die Verkehrsbelastung des zu untersuchenden Bereichs rapide sinken. Im Querschnitt verkehren dort nur noch etwa 600 Kfz/Tag. Der verdrängte Verkehr fährt auch hier auf den bereits genannten Routen.

Eine durchgeführte Reisezeitanalyse kommt zu dem Schluss, dass für keine der untersuchten Planfälle mit erheblichen Reisezeitveränderungen zu rechnen ist.

Angestrebte Maßnahme

Bei keinem der untersuchten Varianten entstehen für betroffene Fahrzeuge erhebliche Reisezeitveränderungen. Die Verkehrsmengen sind im Nebennetz abwickelbar bzw. entsprechen einem dort üblichen Niveau. Aufbauend auf den vorliegenden Erkenntnissen soll Planfall 1 umgesetzt werden, um eine verkehrssichere Schulwegverbindung zwischen der Wohnbebauung und den Einrichtungen im Gebäude B³ herstellen zu können.

Die Netzunterbrechung zwischen Gadamerplatz und Pfaffengrunder Terrasse gilt für den motorisierten Individualverkehr. Der Radverkehr kann in diesem Bereich passieren. Aus dieser Funktion heraus soll der Straßenabschnitt die baulich bereits hergestellte Asphaltfläche behalten. Zu den Platzkanten wird die Durchfahrt für Autos durch Poller verhindert. Feuerwehr; Rettungsdienste und Entsorgungsfahrzeuge erhalten die Möglichkeit zur Durchfahrt.

2.2. Zollhofgarten

Nach dem Bebauungsplanentwurf sind die beiden Teilstücke des Zollhofgartens (nördlich und südlich der Halle 02) als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Fußgängerbereich festgesetzt. Ziel war und ist es, den Zollhofgarten von Verkehr weitestgehend freizuhalten, aber für Rettungsfahrzeuge ausreichend breite Zufahrtsmöglichkeiten vorzuhalten. Das südliche Teilstück soll darüber hinaus dazu dienen, verirrt LKWs jeweils Richtung Westen eine Ausfahrtmöglichkeit zu geben, da an den Enden der zuführenden Straßen (Robert-Koch-Straße und Nightingalestraße) keine Wendehämmer vorhanden sind. PKWs können hingegen in den Stichstraßen drehen oder vorhandene Tiefgaragen wieder Richtung Süden verlassen. Dieses planerische Ziel hat natürlich in der Realität dazu geführt, dass alle KFZ dort durchfahren können. Zwischen der Fahrbahn und der angrenzenden Grünfläche mit Spielplatz, der auch als Bewegungsfläche für die Kindertagesstätte dient, sind keine Absperrungen vorhanden. Da der Bebauungsplan noch nicht rechtskräftig ist wurde zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ein verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere zum Schutz der Kinder wäre eine bauliche Sperrung z.B. durch Poller, wobei Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge und Müllabfuhr natürlich Zugang haben müssen, besser. Für das nördliche Teilstück des Zollhofgartens gibt es ähnliche Überlegungen, hier sind aber noch Abstimmungsgespräche erforderlich.

Die Sperrung des Zollhofgartens für den KFZ-Verkehr hat keine Auswirkungen auf das Netz.

Die Zufahrt zum südlichen Zollhofgarten wird daher jeweils am Ende der Robert-Koch-Straße bzw. der Nightingalestraße durch herausnehmbare Poller gesperrt. Beide Straßen werden als Sackgassen ausgeschildert um zu verhindern, dass größere Fahrzeuge wie LKW dort einfahren.

3. Fazit

In der Übersicht „Fahrbeziehungen innerhalb der Bahnstadt“ (Anlage 1) sind die Fahrbeziehungen dargestellt, die unter Berücksichtigung der Netzunterbrechung Langer Anger und den Maßnahmen für den Zollhofgarten für den Autoverkehr möglich sind.

Spätestens mit Aufnahme des Schulbetriebes nach den Sommerferien 2017 wird die Netzunterbrechung Langer Anger und die Sperrung des südlichen Zollhofgartens eingerichtet.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Belange des Beirates von Menschen mit Behinderungen sind nicht betroffen.

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:
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Verbesserung der Verkehrssituation; Herstellung einer verkehrssicheren Schulwegverbindung

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Fahrbeziehungen innerhalb der Bahnstadt