

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0148/2017/IV**

Datum:  
28.08.2017

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Gehwege an Heidelberger Straßen - parkende und  
haltende Kraftfahrzeuge  
hier: Stand der Umsetzung**

## Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gre-  
mien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 10. Oktober 2017

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	13.09.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	05.10.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zum Antrag 0030/2017/AN der SPD-Fraktion und zu den grundsätzlichen Rahmenbedingungen bezüglich der Maßnahmen zur Verbesserung der Fußwege zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Keine	
<b>Einnahmen:</b>	
Keine	
<b>Finanzierung:</b>	
Keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Prüfung der Maßnahmen zur Verbesserung der Situation auf den Gehwegen in Heidelberg erfolgen stadtteilweise und in einem ersten Schritt insbesondere in Straßen, die von den Kinderbeauftragten benannt wurden.

Vorgesehene oder bereits umgesetzte Maßnahmen stoßen in fast allen Fällen auf erheblichen Widerstand bei betroffenen Fahrzeugbesitzern und Anwohnern.

## **Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 13.09.2017**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## **Sitzung des Gemeinderates vom 05.10.2017**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## Begründung:

Die im Antrag 0030/2017/AN der SPD-Fraktion formulierten Fragen werden wie folgt beantwortet:

### 1. Bericht über bisher erfolgte Maßnahmen

Vor dem Hintergrund der Priorität für Straßenzüge, deren Gehwege eine besondere Funktion in einem Kinderwegenetz darstellen, wurden in einem ersten Schritt die Kinderbeauftragten der Stadtteile gebeten, die aus dortiger Sicht wichtigsten Bereiche zu benennen.

Zu den eingegangenen Meldungen werden nun je Stadtteil die konkreten Rahmenbedingungen vor Ort erhoben, dokumentiert und erste Überlegungen zu möglichen/erforderlichen Maßnahmen durch die Mitarbeiter/innen des Amtes für Verkehrsmanagement mit Unterstützung von Praktikant/innen angestellt.

Vor dem Hintergrund knapper Personalressourcen und der umfangreichen weiteren Aufgabenstellungen konnten die Prüfungen bzgl. der von den Kinderbeauftragten benannten Stellen bisher für die Stadtteile Altstadt, Weststadt, Wieblingen, Südstadt und Kirchheim erfolgen und teilweise geprüft werden. In vielen Fällen erscheint zu einer Verbesserung der Fußwegsituation in einem ersten Schritt -neben Kleinmaßnahmen wie Rückschnitt von Bewuchs- die verstärkte Überwachung durch den Gemeindevollzugsdienst angezeigt. Weitergehende ordnende Maßnahmen sind hier bisher zum Beispiel in

- Wieblingen-Ost: Elisabethstraße, Hermann-Treiber-Straße, Oberfeldstraße; einseitiges Haltverbot und Parken auf der Fahrbahn anstatt beidseitiges Parken unter Inanspruchnahme der Gehwege) und
- Handschuhshiem: Grahamstraße; Durchsetzung des einseitigen Haltverbotes durch Setzen von Pollern zur Verhinderung der Inanspruchnahme des Gehweges

erfolgt.

Bei Baumaßnahmen der unterirdischen Infrastruktur oder im Zuge von Straßensanierungen wird generell eine Verbesserung der Situation für Fußgänger geprüft.

Hier wird zum Beispiel bei der noch 2017 erfolgenden Sanierung der St. Peter-Straße in Rohrbach durch bauliche Maßnahmen das (Anlegen von Gehwegnasen) das Parken künftig so geordnet, dass durch das lediglich noch einseitig auf der Fahrbahn mögliche Parken das beidseitige Parken unter Inanspruchnahme der Gehwege unterbunden wird.

In Fällen, in denen die vorhandenen Gehwege durch das Abstellen von Fahrrädern eingeschränkt werden, wird neben Hinweisen durch den Gemeindevollzugsdienst jeweils auch geprüft, ob zum Beispiel die Entfernung in einer Sonderaktion sinnvoll erscheint.

Eine solche Sonderaktion wurde zum Beispiel in der Altstadt im Bereich der Universitätsbibliothek durchgeführt.

## **2. Weiteres Vorgehen: Welche Straßen werden nach welchen Kriterien behandelt?**

Neben der Fortführung der oben geschilderten Ansätze werden künftig selbstverständlich die aus dem weiteren Fortschreiten des Sicherheitsaudits hervorgehenden Maßnahmenvorschläge mit Priorität zu behandeln sein. Auch unabhängig vom Sicherheitsaudit eingehende Hinweise aufgrund von Beobachtungen des Gemeindevollzugsdienstes, der Kinderbeauftragten und Bürgerinnen und Bürgern werden geprüft und die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet werden.

Aufgrund der sehr unterschiedlichen örtlichen Verhältnisse wird es sich bei den ggf. zu treffenden Maßnahmen allerdings jeweils um Einzelfallentscheidungen handeln müssen. Dem Sicherstellen der Verkehrssicherheit muss hierbei jedoch stets die oberste Priorität neben anderen Interessen (zum Beispiel Parkmöglichkeiten) eingeräumt werden.

## **3. Welche planerischen Konzepte werden verfolgt? Ist zum Beispiel „shared space“ (Gemeinschaftsstraßen) eine weit reichende Gestaltungsmöglichkeit für Heidelberger Straßen?**

Das jeweils zu verfolgende planerische Konzept wird aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen überwiegend im Einzelfall zu entscheiden sein. Als oberstes Ziel ist selbstverständlich jeweils die Sicherstellung der Verkehrssicherheit zu verfolgen. In der Folge wird dann der Kompromiss zu finden sein, der die Interessen und Bedürfnisse aller Verkehrsarten am besten berücksichtigt.

Dabei wird beim Vorliegen der grundsätzlichen Voraussetzungen auch die Einrichtung von „shared space“ Bereichen geprüft werden. Vor dem Hintergrund der Erhaltung von Parkmöglichkeiten erscheint shared space jedoch nicht als „Mittel der Wahl“, denn in einem solchen Bereich sind „hervorragende Sichtbeziehungen zu gewährleisten“ und um dieses Ziel zu erreichen „sollte der ruhende Verkehr so weit wie möglich verlagert werden“. „Wenn die Übersichtlichkeit gewährleistet ist, können einzelne Parkstände, zum Beispiel für schwerbehinderte Menschen, verbleiben“ (aus den Hinweisen der FGSV zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“ – Gedankens).

## **4. Welche Schritte zur Information, Aufklärung und Bürger\*innen-Dialog sind vorgesehen?**

Bei den bisher umgesetzten Maßnahmen erfolgte im Regelfall die Information des Bezirksbeirates, des Stadtteilvereins und der unmittelbar betroffenen Anwohner/innen.

Zur weiteren Sensibilisierung der Gesamtbevölkerung erscheint auch die fortlaufende Berichterstattung -zum Beispiel im Stadtblatt oder durch Pressemitteilungen- über den Umsetzungsstand, Einzelmaßnahmen und rechtliche Hintergründe notwendig und sinnvoll. Dies wird im Einzelfall mit dem Amt für Öffentlichkeitsarbeit abzustimmen sein.

## **Bisherige Erfahrungen**

Die bisherigen Prüfungen bzw. die bereits umgesetzten oder beabsichtigten Maßnahmen führen im Regelfall dazu, dass bisher -überwiegend unrechtmäßig- genutzte Parkmöglichkeiten reduziert werden und erzeugen bei den Betroffenen (Fahrzeugbesitzer, Anwohner) erheblichen Widerstand. Auch wenn hier -insbesondere in Bereichen mit hohem Parkdruck- nach Möglichkeiten gesucht wird, die Auswirkungen auf die Parkplatzsituation möglichst gering zu halten, wird auch weiterhin die Verkehrssicherheit oberste Priorität genießen müssen und im Zweifel die Reduzierung des bislang teilweise widerrechtlich genutzten Parkraums nicht vermeidbar sein.

## **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen erhielt die Informationsvorlage vorab zur Kenntnis.

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

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

<b>Nummer/n: (Codierung)</b>	<b>+ / - berührt:</b>	<b>Ziel/e:</b>
M01	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
M06	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr
UM08	+	Umweltbewusstes Handeln
SOZ6	+	Interesse von Kindern und Jugendlichen stärker berücksichtigen
DW1	+	Familienfreundlichkeit fördern

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet  
Jürgen Odszuck