

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0231/2017/IV

Datum:
21.11.2017

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Schleichverkehr Ochsenkopf

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Wieblingen	05.12.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	31.01.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	01.03.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Wieblingen, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Stellungnahme der Verwaltung hinsichtlich des Antrags der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, Bunte Linke, LINKE/PIRATEN (077/2017/AN) zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
-entfällt-	
Einnahmen:	
-entfällt-	
Finanzierung:	
-entfällt-	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Verbesserung der Verkehrssituation im Ochsenkopf wird durch die Anbindung des SRH-Geländes über einen neuen Bahnübergang im Zuge der Ludwig-Gutmann-Straße erwartet.

Die Wiederinbetriebnahme der versenkbaren Polleranlage im Ochsenkopf sowie die Einführung von Sonderparkbevorrechtigungen für Anwohnende gem. der Verkehrszeichen 314.1/2 Straßenverkehrsordnung sind derzeit nicht sinnvoll bzw. nicht möglich.

Begründung:

1. Aktuelle Situation / mittelfristige Planungen

Seit der Inbetriebnahme der Ausfahrt Wieblingen an der B37 zwischen dem Autobahnkreuz Heidelberg und dem Ende der anbaufreien Straße (B37 in Verlängerung A656) ist der Wieblinger Weg direkt vom überörtlichen Straßennetz aus erreichbar. Das Verkehrsaufkommen im Wieblinger Weg ist nicht nur durch die Anwohner und ihre Besucher geprägt, sondern auch durch Verkehr zu den am Wieblinger Weg liegenden schulischen und gewerblichen Einrichtungen.

Zur weiteren Entwicklung der SRH-Hochschule nördlich der B37 wird derzeit ein Masterplan vorbereitet, dieser sieht die Anbindung des SRH-Geländes über einen neuen Bahnübergang im Zuge der Ludwig-Guttman-Straße vor. Über diesen Bahnübergang wird sowohl das überörtliche Straßennetz als auch das Sportzentrum West angebunden. Mit Eröffnung dieses Bahnübergangs für Kraftfahrzeuge wird der vorhandene Bahnübergang Wieblinger Weg stillgelegt da an der hier als Eisenbahn verkehrenden Linie 5 keine zusätzlichen Bahnübergänge eingerichtet werden dürfen.

Die Stadt hat die Rhein Neckar Verkehr (RNV) GmbH mit Erstellung einer Planung für den barrierefreien Ausbau einer neuen Haltestelle der Linie 5 nördlich der Ludwig-Guttman-Straße beauftragt. In diesem Zuge wird auch der Bahnübergang geplant. Die heutige Haltestelle Fachhochschule wird damit entfallen, eine zusätzliche Haltestelle Dammweg (Schollengewann) wird geplant und gebaut. Diese Maßnahmen sind bereits Bestandteil des Heidelberger Nahverkehrsplans 2005 (0378/2005/BV).

Die Planung für diese zwei Haltestellen soll bis zur Haushaltsanmeldung für den Doppelhaushalt 2019/2020 so weit vorangetrieben sein, dass Planungs- und Baukosten angemeldet werden können. Die Stadtverwaltung wird vorschlagen, die barrierefreien Haltestellen dann frühestmöglich (Baurecht und Fördermittel müssen gewährleistet sein) zu bauen.

Die komplette Umsetzung einer durch Kraftfahrzeuge nutzbaren Bahnquerung müssen in zeitlichem Zusammenhang mit den Maßnahmen der SRH betrachtet werden, Ziel der Stadtverwaltung ist eine Umsetzung des Bahnübergangs so rasch als möglich.

2. Erneute Inbetriebnahme der Polleranlage

Der Bereich des „Ochsenkopf“ ist mit Verkehrszeichen (VZ) 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) in Verbindung mit Zusatzzeichen (ZZ) „Anlieger frei“ beschildert. Der räumliche Umgriff dieses zufahrtsbeschränkten Bereichs ist durch drei Punkte definiert:

- Zufahrt West: Wieblinger Weg Höhe Bahnübergang
- Zufahrt Nord: Gutachweg Höhe Unterführung B37
- Zufahrt Ost: Wieblinger Weg Höhe Querung B37

Es ist daher jedem berechtigten Anlieger gestattet, den definierten Bereich zu befahren. Dies bedeutet, dass neben den offenkundig Berechtigten wie beispielsweise Anwohnenden, ein weitaus größerer Kreis ebenfalls ein Durchfahrtsrecht genießt. Es dürfen daher u.a. Anliefernde und Besuchende passieren. Selbst Personen, die lediglich bei einem Bekannten innerhalb des „Anliegerbereichs“ vorbeifahren und schauen möchten, ob dieser Zuhause ist, besitzen dieses Recht. Eine wirksame Einfahrtskontrolle ist deshalb nicht umsetzbar.

Wie die Erfahrungen mit dem ehemals vorhandenen Poller gezeigt haben, ist der Kreis der Berechtigten zu groß, Besucher wurden ausgeschlossen.

Eine wirksame Unterbindung von Transitverkehr beispielsweise in Gebiete nördlich der B37 kann daher nicht durch eine physische Sperreinrichtung an alter Stelle erfolgen. Bei Widerspruch oder Klage wäre eine möglicherweise reaktivierte Polleranlage im Übrigen aller Voraussicht nach wieder zu deaktivieren.

3. Einrichtung Anwohnerparken

Die Anordnung von Sonderparkberechtigungen für Bewohnende nach VZ 314.1/2 Straßenverkehrsordnung (StVO) scheidet ebenfalls aus. Voraussetzung ist u.a., dass es keine ausreichende Anzahl an privaten Stellflächen gibt. Im Bereich des „Ochsenkopf“ stehen viele private Abstellmöglichkeiten in Form von Hofeinfahrten oder auch Garagen/Carports zur Verfügung. Die Reservierung von Parkraum, der trotz der o.g. Verbotsschilderung (VZ 260 in Verbindung mit ZZ „Anlieger frei“), im Gemeingebrauch der Berechtigten steht, ist daher nicht statthaft.

Andere Maßnahmen, wie die Verteilung von selbsterstellten „Ochsenkopf-Ausweisen“, bewegen sich außerhalb des gesetzlichen Rahmens der StVO und können daher nicht berücksichtigt werden.

Mit Umsetzung der unter 1. angeführten Maßnahmen ist eine Veränderung der Kraftverkehrssituation im Ochsenkopf abzusehen.

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 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: Mit der Einrichtung der neuen Haltestelle wird die Erreichbarkeit der SRH mit dem ÖPNV verbessert.
MO 2	+	Minderung der Belastung durch den motorisierten Verkehr Begründung: Mit der Einrichtung des neuen Bahnübergangs wird der (derzeit unberechtigt) durch den Ochsenkopf laufende Durchgangsverkehr zur SRH dort herausgenommen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

-keine-

gezeichnet
Jürgen Odszuck