

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0183/2018/IV

Datum:
08.10.2018

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Gesamtkonzept Verkehrsberuhigung Weststadt –
Verdeutlichung des verkehrsberuhigten Bereichs**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Weststadt	20.11.2018	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	28.11.2018	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	20.12.2018	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Bezirksbeirats Weststadt, des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses und des Gemeinderates werden über das „Gesamtkonzept Verkehrsberuhigung Weststadt“ in Kenntnis gesetzt.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• die Kosten für Aufpflasterungen an Ein- und Ausfahrten betragen pro Aufpflasterung circa	50.000 Euro
• die Kosten für Aufpflasterungen an Knotenpunkten betragen pro Aufpflasterung circa	50.000 Euro
• die Kosten für Ummarkierungen an Parkständen betragen pro Straße circa	25.000 Euro
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• Für den Doppelhaushalt 2019/2020 sind unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit für die Umsetzung von Maßnahmen in der Weststadt beim Projekt „Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Innenstadtbereich“ 75.000 Euro/Jahr vorgesehen	75.000 Euro/Jahr
• Mittelfristig sind unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit ab dem Jahr 2021 165.000 Euro/Jahr für die Umsetzung von Maßnahmen in der Weststadt beim Projekt „Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Innenstadtbereich“ vorgesehen	165.000 Euro/Jahr
Folgekosten:	
• Die jährlichen Folgekosten für die Unterhaltung der Aufpflasterungen und der Markierungen entsprechen der Standardanforderung (2 Prozent) bezogen auf die Anschaffungs- und Herstellkosten	

Zusammenfassung der Begründung:

Das „Gesamtkonzept Verkehrsberuhigung Weststadt“ hat das Ziel, den verkehrsberuhigten Bereich durch Materialwechsel in Knotenbereichen, bauliche Gestaltung der Zufahrtbereiche und Neuordnung des ruhenden Verkehrs in einzelnen Straßenzügen zu verdeutlichen und damit durchweg im Quartier erkennbar zu machen. Das Konzept sieht vor, die bestehende gute Aufenthalts- und Wohnqualität sukzessive über die nächsten Jahre durch die geplanten Maßnahmen zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Begründung:

Die Weststadt ist eine beliebte Wohngegend, in der sich Kindertagesstätten, eine Schule und Kinderspielplätze befinden. Die Wege zu diesen Einrichtungen sind kurz und bis auf wenige Ausnahmen über komfortabel breite Gehwege (Goethestraße, mittlerer Abschnitt Blumenstraße, Kaiserstraße, Albert-Mays-Straße, Endemannstraße, Lenastraße) erreichbar. Die Einbahnstraßen sind für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet. Die Wahrnehmung der Weststadt als verkehrsberuhigte „Zone“ (ausgenommen Römerstraße zwischen Bahnhofstraße und Zähringerstraße sowie die Schillerstraße – Tempo 30) ist in vielen Bereichen im Hinblick auf die Straßenraumgestaltung nach dem Einfahren intuitiv nicht so wahrnehmbar wie es notwendig wäre. Die ausgewiesene Beschilderung an den Ein- und Ausfahrten ersetzt nicht den gestalterisch nötigen Charakter und aus diesem Grund sollen Anpassungen vorgenommen werden.

1. Historie und Planungsanlass

Anfang der 1980-er Jahre wurde in dem innerstädtischen Wohngebiet „Weststadt“ der verkehrsberuhigte Bereich eingeführt. Es sollte damit die Qualität des Wohnumfeldes erhöht werden. Dieser Ansatz und die Planungen wurden sehr umfänglich und ambitioniert gestartet. Bereits zeitnah gab es kritische Stimmen, so dass Anpassungen vorgenommen wurden. Eine abschließende und einheitliche Gestaltung zum Beispiel mit Materialdifferenzierungen an den Ein- und Ausfahrtbereichen ist vorhanden, wird unter Umständen aber nicht so wahrgenommen. Die verkehrliche Situation im Hinblick auf den Anteil am Autoverkehr hat bis heute subjektiv zugenommen. Das Gründerzeitviertel Weststadt mit einer sehr hohen Wohndichte und seinen im Verhältnis dazu wenigen Garagen/ Stellplätzen generiert auch einen hohen Anteil an Verkehrswegen mit Park-Such-Verkehr. Daher hat sich die Belastung des motorisierten und ruhenden Verkehrs im Quartier eher erhöht. Gleichzeitig stellen Fußgänger und Radfahrer in der Weststadt für die Wohn- und Aufenthaltsqualität wichtige Nutzergruppen dar, die bei der weiteren infrastrukturellen Entwicklung berücksichtigt werden müssen.

1.1. Grundsätze verkehrsberuhigter Bereich

Der verkehrsberuhigte Bereich ist durch folgende Ge- und Verbote gekennzeichnet:

- Wer ein Fahrzeug führt, muss mit Schrittgeschwindigkeit fahren.
- Wer ein Fahrzeug führt, darf den Fußgängerverkehr weder gefährden noch behindern; wenn nötig, muss gewartet werden.
- Wer zu Fuß geht, darf den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
- Wer ein Fahrzeug führt, darf außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen nicht parken, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen.
- Wer zu Fuß geht, darf die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.

Auszug aus: StVO Ausfertigungsdatum: 06.03.2013

Vollzitat: "Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549) geändert worden ist".

Das gesamte Quartier Weststadt zwischen Lessingstraße im Westen und Rohrbacher Straße sowie zwischen Franz-Knauff-Straße im Süden und Bahnhofstraße im Norden ist

verkehrsrechtlich als verkehrsberuhigter Bereich eingeordnet. Diese Einordnung soll so bestehen bleiben. Es sind daher Anpassungen baulicher Art notwendig, um allen Verkehrsteilnehmern aber insbesondere den Kraftfahrzeugfahrern und Radfahrern zu verdeutlichen, dass sie sich in einem flächigen, verkehrsberuhigten Bereich bewegen. Die Begreifbarkeit der Straßen soll durch ihr Erscheinungsbild mit Wechsel der Materialien an sensiblen Bereichen und der Unterbrechung von langen, geradlinigen Abschnitten selbsterklärend sein, um auch eine Reduzierung der Geschwindigkeit der Kraftfahrzeugfahrer/ Radfahrer herbeizuführen. Aus diesen beiden Hauptzielen sind Maßnahmen entwickelt worden, die im Folgenden erläutert werden.

1.2. Probleme in der Praxis und Hauptziele der Maßnahmen

Im Rahmen des Sicherheitsaudits für die Weststadt wurde analysiert, dass Bau und Betrieb nicht übereinstimmen. Verkehrsrechtlich ist ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet, baulich wirkt der Straßenraum wie eine Tempo-30-Zone. Es treten zum Teil überhöhte Geschwindigkeiten auf. Teilweise erzeugt Gehwegparken Konflikte. Es herrscht ein hoher Parkdruck im Straßennetz. Einher geht dies zum Beispiel mit Sichtbehinderungen parkender Fahrzeuge an Knotenpunkten. Es soll nach Lösungen gegen den Parkdruck gesucht werden, indem Konzepte zu erstellen sind, die den ruhenden Verkehr im Quartier reduzieren. Dies könnte beispielsweise durch erweiterte Angebote von Carsharing, die Einrichtung von Ausleihstandorten für Lastenräder oder die Errichtung von Quartiersgaragen geschehen. In der Weststadt stehen heute schon stationsbasierte Carsharing Fahrzeuge zur Verfügung.

An den Ein- und Ausfahrten (gemeint sind hier die Schnittstellen zu den Haupt- und Erschließungsstraßen) zu dem verkehrsberuhigten Bereich sollen fehlende Aufpflasterungen ergänzt werden. Die Aufpflasterungen (diese sind baulich zum Fahrbahnniveau erhöht) und der Einbau von Niederbordsteinen an allen Ein- und Ausfahrten sollen eine einheitliche, schlüssige und von allen Verkehrsteilnehmern wahrnehmbare, die Geschwindigkeit verlangsamende Wirkung erzielen.

An 13 Knotenpunkten (gemeint sind hier gebietsinterne Kreuzungen/ Einmündungen) sind keine Aufpflasterungen vorhanden, weshalb Ergänzungen erfolgen sollen. Nachdem sich die provisorische Parkordnung bewährt hat, soll die jeweilige Parkordnung in den Straßen baulich hergerichtet und gestalterisch an einen verkehrsberuhigten Bereich angepasst werden.

Neben den baulichen Maßnahmen soll die punktuelle Verdichtung von Geschwindigkeitsüberwachungen geprüft werden.

2. Zufahrten

2.1. positive Bereiche

Im gesamten Gebiet der Weststadt zwischen Lessingstraße im Westen und Rohrbacher Straße im Osten gibt es 11 Einfahrts- und 12 Ausfahrtsbereiche. Um die Situation der Verkehrsberuhigung zu verdeutlichen, sind einige Einfahrtsbereiche mit Aufpflasterungen aus Betonsteinen (Lessingstraße/ Zähringerstraße Rundbord mit flächigem Betonsteinpflaster) ausgeführt. Diese bauliche Ausführung ist aus fachlicher Sicht zur Verdeutlichung als geeignet anzusehen. In der Praxis ist festzustellen, dass es eine nur punktuelle Wirkung erzielt. Aus diesem Grund sind regelmäßig wiederkehrende Elemente zur Verkehrsberuhigung von Vorteil.

2.2. zu verbessernde Bereiche

Einige Zufahrten sind zu verbessern (siehe Anlage). Im Rahmen eines Sicherheitsaudits in der Weststadt im Jahr 2017 wurden konfliktbehaftete Stellen ausgemacht. Sie sollen eine einheitliche, schlüssige und allseits begreifbare Vorrang- bzw. Vorfahrtsregelung an der Grenze zu den anderen Verkehrsräumen erhalten. Auch Sichtbeziehungen sind bei dieser Bewertung berücksichtigt worden und Grund für die vorgeschlagenen Maßnahmenbereiche

Beispielhaft anzuführen sind:

Knotenpunkte/ Kreuzungen/ Einmündungen

- parkende Fahrzeuge im Knotenpunkt (Landhausstraße 13, Blumenstraße/ Landhausstraße, Römerstraße/ Dantestraße)

Querungsstellen

- parkende Fahrzeuge an Überquerungsstelle (Römerstraße/ Dantestraße, Bahnhofstraße/ Kleinschmidtstraße)

Parkstände

- Sicht von Straße eingeschränkt (Bahnhofstraße - Bereich Bauhaus Busparkstände, Goethestraße, Spielplatz Synagoge, Bunsenstraße/ Häusserstraße, Römerstraße/ Lenaustraße)

Grünbewuchs

- schlechte Sicht durch Bepflanzung (Albert-Mays-Straße/ Blumenstraße, Landhausstraße/ Blumenstraße)

Die Umsetzungen der baulich ausführungsfähig zu planenden Maßnahmen sollen mittel- bis langfristig ab dem Doppelhaushalt 2021/ 22 ausgeführt werden. Es ist unter dem Vorbehalt der Finanzierung zu sehen.

3. Knotenpunkte im Quartier

3.1. positive Bereiche

Etliche Knotenpunkte/ Kreuzungen sind mit Aufpflasterungen in Kombination aus Beton- und Granitpflastersteinen oder entsprechenden Ausgestaltungen versehen, die bereits heute deutlich wahrnehmbar und erkennbar sind. Sie sind großflächig dimensioniert und wiederkehrend. Beispielhaft können hier die Kleinschmidtstraße, südliche Römerstraße oder östliche Dantestraße genannt werden. Die Bestrebungen sind, nicht gestaltete Bereiche wie Blumen- oder südliche Landhausstraße den positiven Beispielen anzupassen.

3.2. zu verbessernde Bereiche

Im gesamten Gebiet der Weststadt zwischen Lessingstraße im Westen und Rohrbacher Straße im Osten sind Potentiale zur Verbesserung gegeben. Hier ist der Streckenzug Häusserstraße oder der großflächige Bereich Hilda-, Endemann-, Dantestraße anzuführen. Im Grundsatz sollen andere Materialien wie Beton-/ Granitpflastersteine in Form von quer zur Fahrbahn liegenden „Streifen“ oder aufgepflasterte Kreuzungen die Erfahrbarkeit des verkehrsberuhigten Bereiches möglich machen und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erhöhen.

4. Parken in der Weststadt

Im gesamten Gebiet der Weststadt ist ein Zonenhaltverbot eingerichtet, innerhalb der Zone ist das Parken mit Anwohnerparkausweisen und gleichzeitig mit Parkscheibe in zeitlicher Beschränkung in ausgewiesenen Flächen erlaubt; die Parkscheibenregelung gilt nicht auf den gesondert mit entsprechender Beschilderung ausgewiesenen Anwohnerparkplätzen. Die Anordnung der Parkstände ist in den meisten Fällen längs der Gehwege. An Platzbereichen sind sie entsprechend der Örtlichkeit ausgelegt. In manchen Straßenabschnitten (mittlerer Abschnitt Blumenstraße, Kaiserstraße, Albert-Mays-Straße, Endemannstraße, Lenaustraße) ist halbseitiges Gehwegparken vorhanden.

Im gesamten Gebiet der Weststadt ist eine Parkverbotszone eingerichtet, die das Anwohnerparken, und gleichzeitig „allgemeine Parken“ mit Parkscheibe in zeitlicher Beschränkung, in ausgewiesenen Flächen erlaubt. Das Parken ist in sehr vielen Bereichen erlaubt und gekennzeichnet. Die Anordnung der Parkstände ist in den meisten Fällen längs der Gehwege. An Platzbereichen sind sie entsprechend der Örtlichkeit ausgelegt. In manchen Straßenabschnitten (mittlerer Abschnitt Blumenstraße, Kaiserstraße, Albert-Mays-Straße, Endemannstraße, Lenaustraße) ist halbseitiges Gehwegparken vorhanden.

Langfristig soll die jeweilige Parkordnung mit dem geradlinigen Verlauf in den Straßen unterbrochen und nach der provisorischen Bewährung baulich hergerichtet sowie gestalterisch an einen verkehrsberuhigten Bereich angepasst werden. Die zum Einsatz zu bringenden Elemente (Engstellen, Einbau von Inseln, versetztes Schrägparken) sind noch nicht abschließend festgelegt. Es werden alle Straßenabschnitte überprüft und einige Bereiche mit Parken eine Anpassung erfahren. Insbesondere Sichtbeziehungen an Querungen/ Kreuzungen spielen bei der Prüfung eine wichtige Rolle.

5. Zeitlicher Horizont und überschlägige Kosten

Die zeitliche Ausführung der baulichen Maßnahmen ist langfristig ab 2021/ 2022 mit etwa zwei bis drei Maßnahmen pro Jahr einzuordnen. Diese sind in Abhängigkeit des baulichen Umfangs und der Kapazitäten in Planung und Bau zu verstehen. Änderungen an der Markierung finden saisonal bedingt in der Regel nur zwischen März bis Oktober statt.

Die Maßnahmen sind kostentechnisch wie folgt geschätzt beziffert:

- die Kosten für Aufpflasterungen an Ein- und Ausfahrten betragen etwa 50.000 Euro pro Aufpflasterung
- die Kosten für Aufpflasterungen an Knotenpunkten betragen etwa 50.000 Euro pro Aufpflasterung
- die Kosten für Ummarkierungen an Parkständen betragen etwa 25.000 Euro pro Straße (es sind in Summe 18 Straßen).

Für den Doppelhaushalt 2019/2020 sind unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit 75.000 Euro/ Jahr für die Umsetzung von Maßnahmen in der Weststadt beim Projekt „Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Innenstadtbereich“ vorgesehen. Mittelfristig sind unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit ab dem Jahr 2021 jährlich 165.000 Euro für die Umsetzung von Maßnahmen in der Weststadt beim Projekt „Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Innenstadtbereich“ vorgesehen.

Die jährlichen Folgekosten für die Unterhaltung der Aufpflasterungen und der Markierungen entsprechen der Standardanforderung (2 Prozent) bezogen auf die Anschaffungs- und Herstellkosten.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat für Menschen mit Behinderung wurde nicht beteiligt. Alle Maßnahmen im öffentlichen Raum sind barrierefrei herzustellen. Sobald beim Bearbeiten der Maßnahmen erkennbar wird, dass die Belange berührt werden, erfolgt eine Abstimmung.

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		Ziel/e: Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die baulichen Anpassungen sollen die gegenseitige Rücksichtnahme verdeutlichen und Geschwindigkeiten niedrig halten
MO2		Ziel/e: Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Begründung: Die bauliche Ausführung des verkehrsberuhigten Bereichs mit unterbrochenem Verlauf der Fahrbahn soll die Attraktivität von Durchfahrten senken und die Aufenthalts-/ Wohnqualität fördern Ziel/e: Begründung:

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Lageplan Gesamtkonzept Verkehrsberuhigung Weststadt Übersichtskarte