

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0194/2020/BV

Datum:
09.06.2020

Federführung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:
Dezernat I, Rechtsamt
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

**Beschränkung der Widmung der Straße „Langer
Anger“ im Bereich zwischen Da-Vinci-Straße und
Galileistraße**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	25.06.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	01.07.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	23.07.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Bahnstadt und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Der Gemeinderat stimmt der Einleitung des Verfahrens zur nachträglichen Widmungsbeschränkung zum Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs in der Straße "Langer Anger" im Stadtteil Bahnstadt zwischen der Da-Vinci-Straße und der Galileistraße zu. Die genaue räumliche Abgrenzung des von dieser Beschränkung betroffenen Bereichs ist in dem als Anlage 01 beigefügten Plan rot markiert.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• keine	
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• keine	
Folgekosten:	
• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Mit Antrag DS 0056/2020/AN vom 28.04.2020 beantragt die Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen, dass das Teilstück der Straße „Langer Anger zwischen Noetherstraße und Da-Vinci-Straße unter Geh- und Fahrrecht für Radfahrer und Fußgänger gemäß § 7 Straßengesetz gestellt wird. Dies entspricht auch den aktuellen Planungen der Verwaltung.

Begründung:

Mit Vorlage DS 0330/2014/BV wurde durch Beschluss des Gemeinderats vom 26.03.2015 der Lange Anger zwischen Max-Jarecki-Straße und Kumamotostraße dem öffentlichen Verkehr gewidmet. War zunächst die Durchfahrungsmöglichkeit des Langen Anger durchaus sinnvoll, da die Grüne Meile sich noch im Bau befand, so ist spätestens mit deren Fertigstellung das Teilstück des Langen Angers zwischen Da-Vinci-Straße und der Galileistraße, die in die Noetherstraße mündet, für den Verkehr entbehrlich.

Aktuell wird der Lange Anger als Schleichweg zwischen der Bundesautobahn 5/ Speyerer Straße und Pfaffengrund genutzt. Hierbei werden Geschwindigkeitsbegrenzungen und bestehende Vorfahrtsberechtigungen ignoriert, was zu besonderen Gefährdungssituationen für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Schulkinder auf ihrem Schulweg, führt. Nach Fertigstellung der Pfaffengrunder Terrasse wird sich aufgrund der intensiveren Nutzung der beiden lediglich durch den Langen Anger getrennten Plätze Gadamer Platz und Pfaffengrunder Terrasse diese Problematik noch verschärfen. Die Verwaltung beabsichtigt daher, die bestehende Widmung zu beschränken und das Teilstück für den Kraftfahrzeugverkehr zu entziehen.

1. Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage der Widmungsänderung ist § 5 Absatz 5 in Verbindung mit § 7 Absatz 1 des Straßengesetzes von Baden-Württemberg. Danach kann eine bestehende Widmung von der zuständigen Behörde nachträglich erweitert oder beschränkt werden, wenn diese Straße für den Verkehr entbehrlich ist, oder wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Einziehung erforderlich machen. Der Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs des in Anlage 01 dargestellten Teilstücks der Straße "Langer Anger" zwischen Da-Vinci-Straße und der Galileistraße stellt eine Beschränkung der Widmung dar, da eine Verkehrsart dauerhaft ausgeschlossen werden soll.

2. Formelle Voraussetzungen:

Die formellen Voraussetzungen sind eingehalten.

- a) Die Stadt Heidelberg ist für Gemeindestraßen **zuständig** als Straßenbaubehörde nach § 5 Absatz 2 Nummer 2 des Straßengesetzes von Baden-Württemberg in Verbindung mit § 50 Absatz 3 Nummer 3 des Straßengesetzes von Baden-Württemberg.

Für das **Verfahren** sind bei Beschränkungen der Widmung gemäß § 5 Absatz 5 Satz 2 des Straßengesetzes von Baden-Württemberg die Vorschriften der Einziehung nach § 7 des Straßengesetzes von Baden-Württemberg anzuwenden. Deshalb ist zunächst die Absicht der Widmungsbeschränkung gemäß § 7 Absatz 3 des Straßengesetzes von Baden-Württemberg öffentlich bekanntzumachen.

Die **Anhörung** der Betroffenen kann hier nach § 28 Absatz 2 Nummer 4 Landesverwaltungsverfahrensgesetz von Baden-Württemberg (LVwVfG) unterbleiben, weil sie nach den Umständen des Einzelfalles nicht geboten ist. Die möglicherweise betroffenen Kraftfahrzeugnutzer sind kein zahlenmäßig begrenzter und bekannter Personenkreis, den man direkt kontaktieren könnte. Zudem sieht das Fachrecht eine allgemeine vorherige Information der Öffentlichkeit gem. § 7 Absatz 3 des Straßengesetzes von Baden-Württemberg durch die öffentliche Bekanntmachung der Absichtserklärung vor (siehe oben). Schließlich stehen keine wesentlichen Rechte der Betroffenen auf dem Spiel, weil insbesondere alle Anlieger nach wie vor die Möglichkeit haben, ihre Grundstücke in der Bahnstadt zu erreichen, wenn auch im Einzelfall nicht mehr direkt über den Langen Anger,

sondern über die Grüne Meile, was im Einzelfall einen Umweg bedeuten kann (trifft vor allem für die Anlieger direkt diesseits und jenseits des betroffenen Teilstücks zu, beispielsweise für Anlieger in der Da-Vinci-Straße oder der Galileistraße), der aber zumutbar erscheint.

- b) Zur Wahrung der **Form**, muss die Widmungsbeschränkung nach § 7 Absatz 4 des Straßengesetzes von Baden-Württemberg öffentlich bekanntgemacht werden. Nach Ankündigung der Beschränkungsabsicht und der damit verbundenen Frist zur Erhebung von Einwänden ist die Widmungsbeschränkung im Stadtblatt als Allgemeinverfügung zu veröffentlichen. Die Widmungsbeschränkung gilt an dem Tag, der auf die ortsübliche Bekanntmachung folgt, als bekannt gegeben.

3. Materielle Voraussetzungen:

Auch die materiellen Voraussetzungen für eine Widmungsbeschränkung liegen vor.

- a) **Die tatbestandlichen Voraussetzungen** nach § 7 Absatz 1 Des Straßengesetzes von Baden-Württemberg sind erfüllt.
1. Die Durchfahrtsmöglichkeit auf dem Langen Anger ist für den Kraftfahrzeugverkehr **entbehrlich**:
 - Zur Durchfahrt von der Bundesautobahn 5/Speyerer Straße kommend in Richtung Pfaffengrund ist der Czernyring (vierstreifig ausgebaute regionale Hauptverkehrsstraße) aus verkehrlicher Sicht vorgesehen, nicht der Lange Anger. Der Lange Anger hatte immer nur die Funktion, die Anwohner beziehungsweise Anlieger zu ihren Grundstücken zu bringen. Diese Befahrungsmöglichkeit des Langen Anger war auch die letzten Jahre verkehrsrechtlich notwendig, weil die Grüne Meile noch nicht fertiggestellt war. Der Lange Anger wird aber heute – entgegen dieser Verkehrsfunktion – in vielen Fällen als Schleichweg zur Durchfahrt zum Pfaffengrund genutzt.
 - Die Grüne Meile kann mittlerweile vom Kraftfahrzeugverkehr befahren werden, sodass die Anwohner und Anlieger auch über diese Straße zu ihren Grundstücken im Langen Anger gelangen können. Jedes Grundstück ist gut erreichbar, auch in den am stärksten betroffenen Fällen (direkt diesseits und jenseits der Sperrung) sind die Umwege zumutbar. Eine Umfahrung des Gadamerplatzes über die Grüne Meile (Kosselstraße – Grüne Meile – Da-Vinci-Straße) hat zum Beispiel einen Umweg von circa 550 Metern zur Folge.
 - Der Lange Anger ist in diesem Bereich für den Kraftfahrzeugverkehr entbehrlich; demgegenüber ist die Querung über den Langen Anger für den zu Fuß Gehenden von herausragender Bedeutung:
 - Zahlreiche Schulkinder aus den Wohngebäuden westlich des Langen Anger in Richtung Grundschule queren Tag für Tag den Langen Anger an dieser Stelle.
 - Mit der Fertigstellung der Pfaffengrunder Terrasse werden viele zu Fuß Gehende in diesem Bereich den Langen Anger queren, um vom einen auf den anderen Platz zu gelangen.
 - Weniger „rigide“ Maßnahmen zur Stärkung der Fußwegebeziehungen haben sich in den letzten Jahren nicht bewährt: Die signalgeregelte Fußgängerquerung wurde in vielen Fällen ignoriert (Rotlichtfahrten) und sowohl die Geschwindigkeit als auch die Frequenz des Fahrzeugverkehrs auf dem Langen Anger waren in den letzten Jahren zu hoch.

2. Überwiegende **Gründe des Wohls der Allgemeinheit** machen die Widmungsbeschränkung erforderlich. Dies verlangt ein Übergewicht der für die Einbeziehung sprechenden öffentlichen Belange über die einer solchen Maßnahme etwa entgegenstehenden öffentlichen und privaten Interessen. Hierbei ist insbesondere die Rechtsstellung der Straßenanlieger zu berücksichtigen.
 - Aus **städtebaulicher** Sicht sollen Gadamerplatz, Langer Anger und Pfaffengrunder Terrasse eine einheitliche Gesamtfläche bilden, die eine hohe Aufenthaltsqualität bietet und nur von Fußgängern und Radfahrern, aber nicht von Fahrzeugen genutzt wird.
 - Aus **verkehrlicher** Sicht ist der Czernyring zur Durchfahrt Speyerer Straße/Pfaffengrund vorgesehen, nicht der Lange Anger. Der Lange Anger wird heute aber in vielen Fällen als Schleichweg zur Durchfahrt zum Pfaffengrund genutzt (siehe hierzu auch Punkt 3, Buchstabe a, Nummer 1).
 - Nach den Erfahrungen seit 2015 zeigen sich **Sicherheitsprobleme** wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen und den kreuzenden Kindern auf dem Weg zur nahen Schule. Die bislang getroffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Querungssituation im Langen Anger - insbesondere die bis zur provisorischen Sperrung eingesetzte Signalanlage – waren aufgrund der fehlenden Akzeptanz beim Kraftfahrzeugführer nur bedingt effektiv. In Kombination mit den häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen gab es dort in der Vergangenheit zum Teil kritische Zwischenfälle zwischen Schulkindern und fahrenden PKWs. Zur Stärkung der Fußgängerbeziehungen in diesem Bereich ist die Sperrung des Bereichs für den Autoverkehr zwingend notwendig.

Gegen diese städtebaulichen, verkehrlichen und sicherheitspolitischen Zielsetzungen sind die Interessen der Anlieger an der Beibehaltung der bisherigen Widmung deutlich als geringer zu bewerten.

Die Durchfahrtsmöglichkeit auf dem Langen Anger ist für die Gewährleistung eines ausreichenden Anliegergebrauchs nicht notwendig. Alle Anlieger haben nach wie vor die Möglichkeit, ihre Grundstücke in der Bahnstadt zu erreichen (siehe hierzu auch Punkt 3, Buchstabe a, Nummer 1).

Im Rahmen der für nachträgliche Widmungsbeschränkungen gebotenen **Ermessensausübung** wird die Beschränkung für geboten gehalten. Nach Abwägung aller relevanten Punkte überwiegen die städtebaulichen und verkehrlichen Belange deutlich. Im Rahmen dessen wird zur Verwirklichung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung in Form der insbesondere fußläufigen Erlebarmachung einer zusammenhängenden Platzfolge die Teileinziehung des Straßenabschnitts für geboten erachtet. Zwar werden Belange wie die Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs und die Erreichbarkeit anliegender Liegenschaften mit dem motorisierten Individualverkehr beeinträchtigt, diese treten jedoch hinter die Vorteile zurück, die durch die Verwirklichung einer einheitlichen Platzfolge erreicht werden.

Bei der Gewichtung der Belange sind die Beeinträchtigungen durch die Teileinziehung des Straßenabschnitts für den motorisierten Verkehr als gering einzuschätzen, ist doch die Erschließung der Liegenschaften durch andere Straßen ausreichend gewährleistet. Die Durchfahrtsmöglichkeit auf dem Langen Anger ist für die Gewährleistung eines ausreichenden Anliegergebrauchs nicht notwendig. Alle Anlieger haben nach wie vor die Möglichkeit, ihre Grundstücke in der Bahnstadt zu erreichen, wenn auch im Einzelfall nicht mehr direkt über den Langen Anger, sondern über die Grüne Meile, was im Einzelfall einen Umweg bedeuten kann (trifft vor allem für die Anlieger direkt diesseits und jenseits des betroffenen Teilstücks zu, beispielsweise für Anlieger in der Da-Vinci-Straße oder der Galileistraße), der aber zumutbar erscheint (siehe oben). Die Attraktivität der anliegenden Liegenschaften wird durch die neue Platzfolge sogar gesteigert. Demgegenüber wird die Verwirklichung einer einheitlichen Platzgestaltung als besonders gewichtig eingestuft, da es sich um den zentralen Platz innerhalb des neuen Stadtteils Bahnstadt handelt.

Durch die Teileinziehung wird ein städtebauliches Ziel erreicht, indem ein einheitlicher Platz geschaffen wird. Der motorisierte Individualverkehr erzeugte eine Barrierewirkung, die diesem städtebaulichen Ziel entgegensteht. Der Verkehr und die Straße haben schon rein optisch eine trennende Wirkung, die der Wahrnehmung eines einheitlichen Platzes zuwiderläuft. Die Platzwirkung wird zu einer Erhöhung der Attraktivität führen, beispielsweise durch die gesteigerte Aufenthaltsqualität, aber auch über eine architektonische Ensemblewirkung, die dem gesamten Viertel und damit auch den unmittelbaren Anliegern zu Gute kommen wird.

Schließlich ist eine atypische Sonderkonstellation, die ein Absehen von der Verwirklichung dieses städtebaulichen Ziels rechtfertigen würde, nicht erkennbar.

Wir bitten um Zustimmung zur Einleitung des Verfahrens.

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 Begründung: Durch die Beschränkung der Widmung wird die Verkehrssicherheit an dieser Stelle erhöht. Ziel/e:
SL 11		Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern Begründung: Durch die Verbindung des Gadamer Platzes und der Pfaffengrunder Terrasse wird ein einheitliches Platzgefüge mit erhöhter Aufenthaltsqualität geschaffen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Plan