

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0267/2020/BV

Datum:
02.09.2020

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat II, Stadtplanungsamt
Dezernat II, Tiefbauamt
Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt

Betreff:

**Planung Rheinstraße – Abschnitt zwischen
Roeblingsstraße und Kirschgartenstraße
hier: Variantenentscheidung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Südstadt	22.09.2020	Ö	() ja () nein () ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	14.10.2020	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	12.11.2020	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Südstadt und des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Der Gemeinderat beschließt die Vorzugsvariante „Strukturskizze – Grundfigur Mittelstreifen“ als Grundlage für die weitere Bearbeitung und dementsprechend den Vorentwurf zu erstellen.

Finanzielle Auswirkungen:

In der Beschlussvorlage (0185/2019/BV) wurden die Ausgaben mit 5,65 Mio.€ geschätzt und gelten als Richtwert. Die Kosten teilten sich auf 3,65 Mio.€ Bruttobaukosten und 0,9 Mio.€ Baunebenkosten. Aufgrund der konjunkturellen Lage sowie der gewissen Unschärfe, die einem Vorentwurf zu Grunde liegt, kann die Maßnahme in einer Größenordnung von 1,1 Mio.€ (Risikozuschlag für Baukonjunktur und Unvorhersehbares) teurer werden. 1.85 Mio.€ sind im Treuhandvermögen Konversion vorgesehen. Der Restbetrag muss aus dem städtischen Haushalt erbracht werden.

Ziel dieser Vorlage ist, Gestaltungsoptionen für die Rheinstraße in Form von Varianten zu diskutieren und Konsens für den weiteren Planungsvorgang zu erlangen. Die diskutierten Aspekte sollen als Grundlage für einen neuen Vorentwurf dienen. Aufgrund der unterschiedlichen Entwurfselemente, welche zur Diskussion stehen, ist eine Kostenschätzung auf dieser Basis nicht zielführend. Daher gilt die Kostenschätzung der Beschlussvorlage (0185/2019/BV) als Orientierungswert.

Zusammenfassung der Begründung:

Für den Abschnitt der Rheinstraße zwischen der Roebingsstraße und der Kirschgartenstraße wurde die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs als Modellversuch geprüft. Aus rechtlicher und verkehrlicher Sicht ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs nicht möglich. Da zentrale Rahmenbedingungen für einen erfolgsversprechenden und sicheren Einsatz eines verkehrsberuhigten Bereichs fehlen, wird ein Verkehrsversuch als nicht zielführend angesehen.

Trotzdem soll in der Rheinstraße durch den gezielten Einsatz geschwindigkeitssenkender Elemente ein niedriges Geschwindigkeitsniveau vorherrschen und ein sicherer sowie angenehmer Verkehrsraum geschaffen werden, welcher den Nutzungsansprüchen der Verkehrsteilnehmer und den Umfeldnutzungen gerecht wird. Auf der Grundlage von zwei unterschiedlichen Grundfiguren sollen gestalterische Optionen zur Geschwindigkeitssenkung diskutiert werden und im Ergebnis als Grundlage für den Vorentwurf dienen.

Begründung:

1. Rheinstraße Sachstand Prüfung Modellversuch verkehrsberuhigter Bereich

Die Beschlussvorlage Vorentwurf Rheinstraße (0185/2019/BV) wurde durch den Gemeinderat mit einem Änderungsantrag abgelehnt. Dieser sah vor zu prüfen, ob die Rheinstraße zwischen der Roebblings- und Kirschgartenstraße (im Folgenden als Rheinstraße bezeichnet) im Modellversuch als verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet werden kann. Hierzu fand zum einen ein Expertentreffen mit dem Sicherheitsauditor Jens Leven (bueffee) sowie der Polizei statt. Zum anderen erfolgte eine Recherche zu den Einsatzgrenzen verkehrsberuhigter Bereiche. In der Beschlussvorlage (0185/2019/BV) wurden die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen bereits dargestellt und begründet. Da die Rahmenbedingungen in der Rheinstraße unverändert sind, behält die verkehrsrechtliche Beurteilung ihre Wirksamkeit. Sowohl Seitens der verkehrsplanenden Behörde als auch der Polizei ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Rheinstraße nicht mit der Straßenverkehrsordnung vereinbar.

Aktuelle Forschungsergebnisse und Regelwerke beschreiben Faktoren, welche eine wirksame Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche erfordern. Besonderer Fokus wird auf zwei Gesichtspunkte gelegt. Zum einen muss dem Kfz-Fahrer ein „Gaststatus“ vermittelt werden. Der Straßenraum muss sich daher deutlich von einem „gewöhnlichen“ Straßenraum unterscheiden, damit sich Kfz-Fahrer unterordnen. Zum anderen ist eine dauerhafte Präsenz von Fußgängern erforderlich, welche eine dauerhafte Sichtbarkeit sicherstellen. Einseitige publikumsorientierte Nutzungen sowie stark gebündelte Querungsbedürfnisse sprechen gegen die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs. Wenig Wirkung hat auch das alleinige Aufstellen eines Verkehrsschildes. Dies führt nicht dazu, dass per se langsamer gefahren wird.

Zukünftig grenzen südlich der Rheinstraße die Chapel sowie der sogenannte „Andere Park“ als Freizeitanutzung an. Der Zugang zum „Anderen Park“ erfolgt aufgrund der denkmalgeschützten Mauerelemente an den Knotenpunkten sowie an einer mittig gelegenen Kfz-Zufahrt. Damit kann aufgrund expliziter Zugangsmöglichkeiten von einer Bündelung der Querungen ausgegangen werden. Der Andere Park ist zwar eine publikumsintensive Nutzung, jedoch ohne Präsenz in der Rheinstraße. Somit wird in der Rheinstraße eine vorrangig einseitige Nutzung vorherrschen (auf der Seite der Rheinterrassen), weshalb die Voraussetzungen für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Rheinstraße nicht gegeben sind. Daher ist auch eine übergangsweise Umsetzung als Verkehrsversuch nicht möglich. Ein Verkehrsversuch erfordert eine wissenschaftliche Begleitung und damit auch eine wissenschaftliche Fragestellung, welche jedoch aufgrund einer eindeutigen Verkehrssituation mit dem heutigen Wissensstand für die Rheinstraße beantwortet werden kann.

2. Ziele Planung Rheinstraße

Trotz fehlender Möglichkeiten zur Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs ist das Ziel, den Entwurf so zu gestalten, dass ein **niedriges Geschwindigkeitsniveau** vorherrscht. Sowohl gestalterische Aspekte als auch geschwindigkeitsdämpfende Elemente sollen ein gutes und **sicheres Miteinander bei niedrigen Geschwindigkeiten** ermöglichen. **Umwegarme und sichere Querungsangebote** sollen die Wege zwischen den Rheinterrassen und dem „Anderen Park“ sowie der Chapel erleichtern. Zudem soll eine eindeutige Verkehrsregelung **Verlässlichkeit** schaffen, was die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

Eine wirksame Geschwindigkeitssenkung wird nur mit baulichen Maßnahmen erreicht. Diese kann entweder durch eine senkrecht zur Fahrbahn verlaufende taktile Unterbrechung (Aufpflasterung) oder fahrdynamisch wirksame Richtungsänderung (Fahrgassenversatz) erreicht werden. Auf der Grundlage von zwei Grundfiguren, welche diese zwei Wirkungsformen widerspiegeln, sollen gestalterische Optionen für die Rheinstraße diskutiert werden.

2.1. Strukturskizze - Grundfigur Mittelstreifen

Mit dem Element des Mittelstreifens entsteht in der Rheinstraße ein ruhiger und klarer Raum. Der Mittelstreifen wirkt sowohl verbindend als auch begrenzend und geschwindigkeitsdämpfend. Die Fahrbahn wird von beiden Seiten begrenzt und jeweils auf ein Mindestmaß von 3,30m reduziert. Die Einfassung mit Randsteinen schafft zusätzlich eine optische Verengung. Schmale Räume senken die Geschwindigkeit. Zusätzlich agiert der Mittelstreifen als Bindeglied zwischen den Rheinterrassen und dem „Anderen Park“. Mit einer Breite von 2,40m schafft der Mittelstreifen für Fußgänger einen geschützten Raum und ermöglicht sehr gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern. Der Fokus der Fußgänger gilt jeweils nur einer Fahrrichtung. Das Queren ist hierdurch deutlich einfacher, komfortabler und sicherer. Optional besteht die Möglichkeit, den Mittelstreifen in Teilen zu begrünen. Hierdurch wird der Raum aufgelockert und es werden Schutzflächen geschaffen, welche positiv auf das subjektive Sicherheitsgefühl der Fußgänger wirken. Aufgrund der oberflächennah verlaufenden Wurzeln der Bestandsbäume ist das Stellplatzangebot reduziert.

Unterstützend werden die (Verkehrs)Flächen nahezu niveaugleich hergestellt. Sehr niedrige Borde trennen die Funktionsräume fließend voneinander. Die Fahrbahn wird mit einem hellen Farbasphalt ausgebildet und so eine farblich abgestimmte Einheit hergestellt. Hierdurch wird eine Gleichwertigkeit zwischen allen Verkehrsteilnehmern vermittelt, welche ebenfalls eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzeugt, da eine vereinnahmende Beanspruchung des Raums unterbunden wird. Diese Elemente sollen den Kfz-Fahrern einen Gaststatus verdeutlichen. Optional können als optische Barriere senkrecht zur Fahrbahn gepflasterte Streifen vorgesehen werden, die eine Einfassung des gleichwertigen Raumes bilden.

2.2. Strukturskizze - Grundfigur Versatz

Die Figur des Versatzes bringt mehr Dynamik in den Raum ein. Für den Kfz-Verkehr wird beim Befahren der Rheinstraße eine deutliche Umlenkbewegung erforderlich (ähnlich Kreisverkehr), welche geschwindigkeitssenkend wirkt. Die Ausbildung der Fahrbahn ohne Mittelstreifen ermöglicht eine Vergrößerung der Flächen auf der Seite der Rheinterrassen. Hierdurch könnten mehr Stellplätze im Seitenraum realisiert werden als in der Grundfigur Mittelstreifen. Die Fahrbahn wird auf eine Mindestbreite von 6,50m (Busverkehr) reduziert und mit Randsteinen eingefasst. Für Fußgänger erfordert ein Querungsvorgang größere Zeitlücken zwischen den Fahrzeugen, da in einem Zug zwei Fahrstreifen überquert werden müssen. Es herrschen allerdings gute Sichtverhältnisse.

Unterstützend werden die (Verkehrs)Flächen nahezu niveaugleich hergestellt. Sehr niedrige Borde trennen die Funktionsräume fließend voneinander. Die Fahrbahn wird mit einem hellen Farbasphalt ausgebildet und so eine farblich abgestimmte Einheit hergestellt. Hierdurch wird eine Gleichwertigkeit zwischen allen Verkehrsteilnehmern vermittelt, welche ebenfalls eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzeugt, da eine vereinnahmende Beanspruchung des Raums unterbunden wird. Diese Elemente sollen den Kfz-Fahrern einen Gaststatus verdeutlichen. Optional können auch hier als optische Barriere senkrecht zur Fahrbahn gepflasterte Streifen vorgesehen werden, die eine Einfassung des gleichwertigen Raumes bilden.

3. Weitere Vorgehensweise

Mit den zwei vorgestellten Grundfiguren werden Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Rheinstraße ergriffen. Aufgrund des attraktiveren und sichereren Querungsangebots für Fußgänger sowie der verbindenden Wirkung zwischen beiden Straßenseiten der Rheinstraße, wird eine weitere Bearbeitung mit der Grundfigur Mittelstreifen empfohlen. Zur Umsetzung ist eine Maßnahmengenehmigung einzuholen.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die barrierefreien Standards sind in der Straßenplanung enthalten. Die Planung wird im weiteren Planungsprozess mit dem Beirat von Menschen mit Behinderungen erörtert.

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:
SL 3	+	Ziel/e: Stadtteilzentren als Versorgungs- und Identifikationsräume stärken Begründung: Mit der Neugestaltung der Verkehrs- und Aufenthaltsflächen in der Rheinstraße entsteht über die verkehrlichen Funktionen hinaus ein für die Südstadt identifikationsstiftender Raum, welcher die zukünftigen Rheinterrassen und den „Anderen Park“ verbindet. Hierdurch erfolgt eine deutliche Aufwertung des städtischen Raumes. Ziel/e:
SL 11	+	Ziel/e: Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern Begründung: Die Planung in der Rheinstraße sieht vor, die Nutzungen im Seitenbereich zu stärken und hierdurch die Schaffung neuer Angebote zu unterstützen. Dies zeigt sich in der Verteilung der Flächen, welche Verkehrsräume für den motorisierten Individualverkehr auf ein Mindestmaß reduzieren und den Fokus auf die Rheinterrassen legen. Ziel/e:
MO 1	+	Ziel/e: Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Durch die Bereitstellung richtig dimensionierter Flächen für den Fuß- und Radverkehr wird der umwelt-, stadt- und sozialverträgliche Verkehr in dem Bereich gefördert.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Strukturskizze Grundfigur Mittelstreifen
02	Strukturskizze Grundfigur Versatz