

Stadt Heidelberg

Drucksache:

0255/2020/IV

Datum:

12.11.2020

Federführung:

Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Verkehrssituation in der Kleingemünder Straße

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Ziegelhausen	01.12.2020	Ö	() ja () nein () ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	20.01.2021	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	10.02.2021	Ö	() ja () nein () ohne	

Drucksache:

0255/2020/IV

00315745.doc

...

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Ziegelhausen, des Ausschusses für Klimaschutz, Mobilität und Umwelt sowie des Gemeinderates nehmen die Information zum Sachstand „Verkehrssituation in der Kleingemünder Straße“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

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

Zusammenfassung der Begründung:

Die Informationsvorlage bezieht sich auf den Gemeinderats-Antrag Drucksache 0086/2019/AN vom 17.10.2019 (verwiesen in den Bezirksbeirat Ziegelhausen) sowie auf Anträgen von Bündnis90/Grüne und CDU aus dem Bau- und Umweltausschuss vom 15.September 2020. Die Verkehrssituation in der Kleingemünder Straße soll geprüft und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung erarbeitet werden.

Begründung:

1. Anlass und Bestand:

Die Kleingemünder Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Zwischen der Einmündung Neckarweg und der Zufahrt zum Parkplatz „Kuchenblech“ ist zudem Einrichtungsverkehr in Fahrtrichtung Osten angeordnet. Im direkten Umfeld befinden sich Geschäfte und Unternehmen, ein Seniorenheim und weitere Einrichtungen. Zudem liegt gegenüber Haus Nr. 19 die Haltestelle „Altes Rathaus“ der Linie 36 (Kleinbus). Die Kleingemünder Straße ist nur für Anlieger freigegeben.

Situation Durchgangsverkehr:

Neben dem durch die verschiedenen Nutzungen und Angebote entstehenden Verkehr verursacht der Durchgangsverkehr nach wie vor einen großen Anteil des Verkehrsaufkommens. Bezogen auf 907 erfasste Fahrzeuge bei der Einfahrt in die Kleingemünder Straße, entfallen circa 56% des Verkehrsaufkommens auf den Durchgangsverkehr. Als Durchgangsverkehr sind Fahrten definiert, die innerhalb von drei Minuten von Messstelle 1 (Einfahrt Kleingemünder Straße) und Messstelle 2 (Ausgang Kleingemünder Straße) stattgefunden haben. Die gleitende Spitzenstunde mit 88 Fahrzeugen ist von 14:30 bis 15:30 Uhr. Diese Ergebnisse stammen aus einer Verkehrsuntersuchung im Jahre 2018 (siehe Anlage 01).

Es ist anzunehmen, dass der Durchgangsverkehr hauptsächlich auf die vermeintliche Abkürzung der Strecke aus Ziegelhausen zur Ziegelhäuser Brücke fußt. Eigene Vergleichsfahrten haben einen durchschnittlichen Zeitvorteil von etwa 15 Sekunden ergeben.

Situation Geschwindigkeit:

Geschwindigkeitsmessungen durch den Gemeindevollzugsdienst (13 Messungen zwischen 04.01.2019 und 24.11.2019) haben ergeben, dass die maximale Geschwindigkeit von 10km/h in der Regel eingehalten wird – etwa 90% aller erfassten Fahrten waren unauffällig. Verstöße gegen die Geschwindigkeitsbegrenzung lagen größtenteils bei bis zu 25km/h. Einzelne Verkehrsteilnehmer waren jedoch auch deutlich zu schnell (bis zu 36 km/h).

Situation Querschnitt:

Die Kleingemünder Straße ist über die gesamte Strecke sehr schmal. Der gesamte Querschnitt zwischen den Gebäudekanten variiert von ca. 5,00 Meter bis ca. 7,00 Meter, im Eingangsbereich aus westlicher Seite etwa 10,00 Meter. Durch die vielfältigen Nutzungen durch Fußgänger, Radfahrer, Motorisierter Individualverkehr und die Buslinie sowie der gewünschten Aufenthaltsqualität im verkehrsberuhigten Bereich entstehen seit Jahren verschiedene Interessenskonflikte.

Anhand der Bestandssituation lässt sich der Durchgangsverkehr als Schwerpunkt der Verkehrsproblematik feststellen. Ziel zukünftiger Maßnahmen soll demnach die Reduzierung des Durchgangsverkehrs sein. Dabei sind jedoch die verschiedenen Interessen und damit verbundene Konflikte zu beachten. Neben den bestehenden Unternehmen, Geschäften und sonstigen Einrichtungen sollen auch die Anwohner möglichst wenig beeinträchtigt werden.

2. Verkehrssituation in der Kleingemünder Straße - Lösungsansätze

Nachfolgend werden die geprüften Maßnahmen erläutert.

Berliner Kissen/ Schwellen und ähnliche Einbauten:

Diese Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet, um die Geschwindigkeit zu reduzieren. Durch Beschleunigen und Abbremsen zwischen den Elementen ergeben sich jedoch negative Auswirkungen. Zudem stellen die Elemente eine Sturzgefahr dar. Solche Maßnahmen wurden in der Vergangenheit bereits angebracht. Diese haben sich aufgrund der Lärmbelastung und Beschwerden jedoch nicht bewährt und wurden wieder entfernt.

Pflanzkübel:

Der im Bestand bereits sehr schmale Querschnitt sollte nicht noch weiter eingeschränkt werden. Durch das Platzieren von Pflanzkübeln werden auch Radfahrer und Fußgänger auf die Mitte der Straße gezwungen. Gleichzeitig wird die Sicht auf Fußgänger und insbesondere Kinder hinter den Pflanzkübeln verdeckt. Der Effekt auf Geschwindigkeit ist hingegen eher gering zu bewerten. Diese Maßnahme wird daher nicht weiterverfolgt.

Fester Poller:

Eine feste, dauerhafte, Sperrung würde den Durchgangsverkehr vollständig unterbinden. Aufgrund des schmalen Querschnitts besteht keine Möglichkeit, sicher zu wenden. Insbesondere Lieferfahrzeuge hätten somit keine Wendemöglichkeit und müssten entsprechend rückwärts wieder herausfahren/ rangieren. Der Querschnitt eignet sich zudem nicht für Begegnungsverkehr (entgegenkommende Fahrzeuge nach Wendemanöver). Der Eingriff in den Verkehr ist mit dieser Lösung besonders groß. Das Sicherheitsrisiko durch Wendemanöver, Rückwärtsfahren und Begegnungsverkehr wird als nicht tragbar eingestuft. Diese Variante ist nicht umsetzbar.

Blitzer:

Um die Geschwindigkeit zu kontrollieren, könnten feste Blitzer aufgestellt werden. Dabei wird jedoch nur punktuell eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht. Den Durchgangsverkehr verursachen erfahrungsgemäß Ortskundige, die dann vor und nach dem Blitzer wieder schneller fahren. Zudem verursacht diese Lösung sehr hohe Kosten und wird nicht weiterverfolgt. Temporäre Kontrollen durch den Gemeindevollzugsdienst werden weiterhin stattfinden.

Barrieren bei Ein- und Ausfahrt, Zugang nur für Berechtigte:

Die Einrichtung von physischen Barrieren bei der Ein- und Ausfahrt nur berechtigter Personen wurde geprüft. Das bedeutet, Anwohner sind weiterhin berechtigt und Lieferfahrzeuge erhalten einen bestimmten Zeitkorridor, in dem die Barrieren offen sind. Außerhalb dieser Zeiten haben jedoch nur Berechtigte (beispielsweise Anwohner) Zugang. Für Kunden gibt es keine Berechtigung. Es entsteht ein hoher Zeit- und Kostenaufwand durch die stetige Bearbeitung der Berechtigungen. Die Option der eingeschränkten Zugänglichkeit und Ausgabe von Berechtigungen wird aufgrund der Einschränkungen für Kunden und hohem Unterhaltsaufwand kritisch bewertet und nicht empfohlen.

Barrieren bei Ein- und/oder Ausfahrt, ohne bestimmte Berechtigung:

Die Einrichtung von physischen Barrieren bei der Ein- und/ oder Ausfahrt, welche eine bestimmte Berechtigung explizit ausschließen, wurde geprüft. Dabei soll sich über den dadurch hervorgerufenen Nachteil des Zeitverlusts die Attraktivität für den reinen „Abkürzungsverkehr“ reduzieren. Anhaltspunkt sind die im oben genannten Fahrversuch festgestellten (durchschnittlichen) 15 Sekunden Zeitersparnis durch die Abkürzung.

Denkbar wäre beispielsweise ein versenkbarer Poller am Ende der Einbahnstraße, vor der Zufahrt zum Parkplatz „Kuchenblech“. Dieser fährt, nach Kontakt mit der Bodenschleife oder Bedienung einer Anforderungstaste, automatisch herunter. Durch bestehende Leitungen im Untergrund ist die Umsetzung von versenkbaren Pollern aufgrund der erforderlichen Einbautiefe und Fundamente nicht möglich.

Eine Alternative zu versenkbaren Pollern ist die Einrichtung einer Schranke nach gleichem Funktionsprinzip: Anhalten vor der Schranke und betätigen der Anforderungstaste. Zwischen Betätigung der Anforderungstaste und dem Öffnen der Barriere kann eine frei wählbare Zeitdifferenz eingerichtet werden. Die Durchfahrt ist weiterhin für jedermann erlaubt. Nach jeder Durchfahrt schließt die Schranke, auf erneute Anforderung öffnet sie wieder – wie bei einem Parkhaus. Ergänzend kann zusätzlich am Beginn der Einbahnstraße eine weitere Schranke installiert werden. Ziel ist es, den Zeitaufwand für die Durchfahrt so weit zu erhöhen, dass eine Abkürzung über die Kleingemünder Straße nicht mehr attraktiv ist. Fußgänger und Radfahrer werden jedoch durch die Einrichtung einer Schranke beeinträchtigt, da neben der Schranke nur eine maximale Restfahrbahnbreite von ca. 2,00m verbleiben kann (so, dass Fahrzeuge nicht um die Schranke herumfahren können). Zudem ist der Betrieb sehr wartungsintensiv. Neben den technischen Herausforderungen und Risiken ist diese Lösung auch optisch nicht ansprechend.

Die Variante mit einer oder zwei Schranken ohne Berechtigungsabfrage stellt nach Abwägung aller geprüften Maßnahmen und Kriterien den größtmöglichen Kompromiss dar. Soll eine Anpassung der Situation stattfinden, ist dies die empfohlene Variante. In diesem Zusammenhang weisen wir aber vorsorglich darauf hin, dass sich die Kosten für eine Schranke (Investition) auf ungefähr 25.000 Euro belaufen würden, der damit verbundene Unterhaltungs- und Wartungsaufwand et cetera ist ebenfalls zu berücksichtigen. Insoweit kann durchaus die berechtigte Frage gestellt werden, ob der damit verbundene Finanzaufwand im Verhältnis zu der erhofften Senkung des Durchgangsverkehrs steht (hier: Spitzenstundensatz mit 88 Fahrzeugen).

In Kombination mit weiteren temporären Geschwindigkeitskontrollen durch den Gemeindevollzugsdienst soll auch die derzeit angeordnete Regelung „Anlieger frei“ stärker kontrolliert werden. Hierfür muss die Verkehrspolizei hinzugezogen werden. Flankiert werden diese Maßnahmen durch Hinweise im Stadtblatt und der Presse.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht betroffen.

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 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Begründung: Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Kleingemünder Straße.
		Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung:
MO 1	+	Weniger Durchgangsverkehr bei Erhaltung der Zugänglichkeit von Geschäften.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet
In Vertretung

Dr. Joachim Gerner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Auszug Verkehrserhebung 2018