

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0138/2021/IV

Datum:
01.06.2021

Federführung:
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Zusammenlegung Lichtsignalanlagen K173 (Berliner
Straße / Rottmannstraße) und K275 (Berliner Straße /
Zeppelinstraße)**

Informationsvorlage

Beschluslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 27. Juli 2021

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Hand- schuhsheim	17.06.2021	Ö	() ja () nein () ohne	
Ausschuss für Klima- schutz, Umwelt und Mobi- lität	30.06.2021	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	22.07.2021	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Handschuhsheim, der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität sowie der Gemeinderat nehmen die Information zur „Zusammenlegung der Lichtsignalanlagen K173 (Berliner Straße / Rottmannstraße) und K275 (Berliner Straße / Zeppe- linstraße)“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
<ul style="list-style-type: none">einmalige Kosten Finanzhaushalt: Tiefbauarbeiten, Anpassung Außenanlage, Anpassung Verkehrstechnik	100.000,00
Einnahmen:	
<ul style="list-style-type: none">keine	
Finanzierung:	
<ul style="list-style-type: none">Ansatz in 2022: Mittel stehen bei PSP-Element 8.81000010.700 – Verkehrssignalanlagen zur Verfügung.	400.000,00
Folgekosten:	
<ul style="list-style-type: none">keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Zur Vorbereitung auf die Baumaßnahme in der Dossenheimer Landstraße werden im Sommer 2022 die Lichtsignalanlagen K173 und K275 zusammengelegt, optimiert und auf die neue Fahrsignalanlage abgestimmt.

Sitzung des Bezirksbeirates Handschuhsheim vom 17.06.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Handschuhsheim vom 17.06.2021

3 Zusammenlegung Lichtsignalanlagen K173 (Berliner Straße / Rottmannstraße) und K 275 (Berliner Straße / Zeppelinstraße) Informationsvorlage 0138/2021/IV

Herr Schmarewski vom Amt für Verkehrsmanagement, der per MS Teams zugeschaltet ist, erläutert anhand einer Präsentation (siehe Anlage 02 zur Drucksache 0138/2021/IV) den Inhalt der Vorlage.

In der darauffolgenden Aussprache melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Laule, Bezirksbeirätin Dr. Heesen, Bezirksbeirat Sicks, Bezirksbeirätin Müller-Reiss, Kinderbeauftragter Pajonk und Stadtrat Michelsburg

Folgende wesentliche Argumente werden vorgetragen:

- Von Norden (Dossenheim) kommend sei die Straße „Klausenpfad“ die einzige gute Möglichkeit, nach links abzubiegen, um zur Tiefburg zu kommen. Es sei nicht gut, dass dies nun unterbunden werden solle – gerade im Hinblick auf die Verkehrssicherheit.
- Die vorgetragene Alternativroute über die Pfarrgasse und die Grahamstraße sei ungünstig, da das zu befahrende Stück der Pfarrgasse eine Anliegerstraße sei und dort beidseitig geparkt werde.
- Die nächste Abbiegemöglichkeit wäre erst wieder an der Kreuzung Steubenstraße / Kapellenweg. Dort abzubiegen sei jedoch aufgrund der scharfen Kurve und entgegenkommender Fahrzeuge / Straßenbahnen heikel.
- Ebenso ungünstig sei das Linksabbiegen (vor dem Hans-Thoma-Platz) in die Kriegstraße. Hier müssten sowohl die Schienen als auch die Fahrbahn inklusive Radweg gekreuzt werden, was teilweise sehr unübersichtlich und gefährlich sei.
- Um in den Ortskern zu gelangen, würden einige vielleicht über die Pfarrgasse und den dortigen Torbogen in der Steubenstraße fahren. Diese Stelle sei aber sehr eng und ein Begegnungsverkehr nicht möglich. Dies würde vermutlich oft zu schwierigen Situationen führen.
- Grundsätzlich sei es sowohl von Norden als auch von (Süd-)Westen kommend schwierig, in den Ortskern zu gelangen. Es gebe zwar viele Möglichkeiten, diese seien aber teilweise unübersichtlich und mit Risiken verbunden (hauptsächlich für Kinder). Man sollte sich gut überlegen, welche Straßen man als „Ausweichstrecken“ benenne.

- Wäre es möglich, im Zuge der Sanierung der Dossenheimer Landstraße, von Norden (Dossenheim) kommend eine Linksabbiegemöglichkeit vor dem Hans-Thoma-Platz in Richtung Ortskern einzurichten?
- Könnte man die Straße „Klausenpfad“ als durchgängige Einbahnstraße von Norden nach Süden einrichten?
- Wenn man als Radfahrer von der Berliner Straße kommend Richtung Hans-Thoma-Platz fahre, entstünden aufgrund der rechts abbiegenden Fahrzeuge in die Rottmannstraße / die Straße „Klausenpfad“ oftmals gefährliche Situationen. Sei hier vorgese- hen, die Situation für Radfahrer zu verbessern? Vielleicht könnte man Schilder anbrin- gen, die zur Rücksichtnahme auffordern (zum Beispiel Achtung Radfahrer).
- Eine andere Idee wäre eine versetzte / getrennte Ampelschaltung: Die Ampel für den Geradeaus-Verkehr würde dann einige Sekunden vor der der Rechtsabbieger auf Grün schalten, sodass die geradeausfahrenden Radfahrer nicht durch die rechtsabbiegen- den Fahrzeuge behindert würden.
- Derzeit müssten Radfahrer von der Berliner Straße kommend in Richtung Hans - Thoma-Platz an der Ampelanlage eine kleine „S-Kurve“ fahren, da ein Ampelmast auf der rechten Seite und der andere auf der linken Seite des Radwegs stehe. Wenn der ei- ne Mast nach rechts versetzt werden würde, könnten die Radfahrer immer parallel zum Autoverkehr fahren, was zum einen einfacher und zum anderen sicherer wäre – für alle Verkehrsteilnehmer.
- Grundsätzlich sei es für Radfahrer, die von Norden (Dossenheim) kommen, schwierig, über den Hans-Thoma-Platz in die Rottmannstraße zu gelangen. Vielleicht könnte man sich diesbezüglich bis zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Um- welt und Mobilität Gedanken machen, wie man die Radspuren aus Richtung Norden an- passen könnte.

Herr Schmarewski nimmt wie folge Stellung zu den Aussagen:

- Die signaltechnisch zu überplanende Fahrsignalanlage der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) habe eine rechtliche Überprüfung der Lichtsignalanlagen erfordert. Eben- falls habe die Linksabbiegespur in die Straße „Klausenpfad“ überprüft werden müssen. Nach Prüfung mehrerer Varianten sei herausgekommen, dass diese in der bisherigen Form nicht erhalten werden könne.
- Auch bezüglich der Alternativroute habe man sich viele Gedanken gemacht. Letztlich sei die Wahl auf die Pfarrgasse / Grahamstraße gefallen, da hier der Umweg am ge- ringsten sei. Man werde prüfen, ob die Anlieger-Regelung in der Pfarrgasse dann auf- gehoben werden müsse.

- Von der Verkehrssicherheit her sei das bisherige Linksabbiegen in die Straße „Klausenpfad“ nicht weniger gefährlich als in die anderen Straßen. Auch hier müsse man beim Abbiegen auf den Gegenverkehr, die Straßenbahn und Fußgänger achten. Durch den Wegfall der Abbiegespur ergäben sich weder Vor- noch Nachteile für Autofahrer. Einzig die Situation für Radfahrer und Fußgänger würde verbessert.
- Die Situation in der Pfarrgasse (Torbogen) / Steubenstraße werde man sich nochmal vor Ort anschauen und in der nächsten Zeit beobachten.
- Die Anregung, im Zuge der Sanierung der Dossenheimer Landstraße vor dem Hans-Thoma-Platz eine Linksabbiegemöglichkeit in Richtung Ortskern einzurichten, nehme er mit.
- Die Überlegung, die Straße „Klausenpfad“ als durchgängige Einbahnstraße von Norden nach Süden zu führen, nehme man zur Prüfung mit.
- Der Radstreifen von der Berliner Straße in Richtung Hans-Thoma-Platz sei kürzlich im Zuge anderer Baumaßnahmen etwas vorbereitet und durchgehend rot markiert worden. Derzeit denke man darüber nach, zusätzlich Piktogramme anzubringen, die auf den Radverkehr hinweisen. Die Anregung, ein Schild / Schilder anzubringen, nehme er gerne auf.
- Die Situation mit den Ampelmasten werde man sich vor Ort anschauen und überlegen, ob man etwas verändern könne. Auf den ersten Blick sei dies aber (verkehrs- und sicherheitstechnisch) sehr schwierig.

gezeichnet
Isolde Greßler
Vorsitzende

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 30.06.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 30.06.2021

7 Zusammenlegung Lichtsignalanlagen K173 (Berliner Straße / Rottmannstraße) und K275 (Berliner Straße / Zeppelinstraße) Informationsvorlage 0138/2021/IV

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain eröffnet den Tagesordnungspunkt und übergibt das Wort an Stadtrat Michelsburg, der den als Tischvorlage verteilten **Antrag** der SPD (siehe Anlage 03 zur Drucksache 0138/2021/IV) begründet.

An der Kreuzung Berliner Straße / Rottmannstraße / Hans-Thoma-Platz soll die Lichtsignalanlage von der linken Seite des Radweges (von der Berliner Straße kommend) auf die rechte Seite verlegt werden.

Herr Bollian vom Amt für Verkehrsmanagement erläutert, dass über diesen Punkt bereits verwaltungsintern gesprochen worden sei. Die Umsetzung der Maßnahme soll zusammen mit der in der Vorlage beschriebenen Baumaßnahme durchgeführt werden.

Bei der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Lutzmann, Stadtrat Pfeiffer

- Gemäß dem Arbeitsauftrag aus dem Bezirksbeirat Handschuhshaus soll geregelt werden, wie es für Radfahrer, die aus Richtung Norden kommend über den Hans-Thoma-Platz in Richtung Stadt fahren möchten, möglich sei, auf der linken Abbiegespur gefahrlos abbiegen zu können. Hierzu wäre es hilfreich, wenn ein Fahrrad-Piktogramm auf der Abbiegespur aufgebracht werden könne, sodass die Autofahrer wissen, dass Radfahrer die Straße mitbenutzen dürfen.
- Wird die Fußgänger-Querung südlich des Klausenpfads verlegt?

Herr Bollian erklärt, dass Radfahrer in Richtung Innenstadt zukünftig über die Zeppelinstraße, die zur Fahrradstraße umgewandelt werden soll, fahren sollen. Nichtsdestotrotz werde überlegt, wie man im Rahmen der Baumaßnahme die Radverkehrs-Führung effektiver gestalten könne. Die Fußgänger-Querung südlich des Klausenpfads werde geringfügig nach Norden verschoben.

Im Anschluss zieht Herr Michelsburg den nachfolgenden Antrag der SPD (siehe Anlage 03 zur Drucksache 0138/2021/IV) zurück.

An der Kreuzung Berliner Straße / Rottmannstraße / Hans-Thoma-Platz soll die Lichtsignalanlage von der linken Seite des Radweges (von der Berliner Straße kommend) auf die rechte Seite verlegt werden.

Die Informationsvorlage wird somit zur Kenntnis genommen

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain
Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 22.07.2021

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

Für die Baumaßnahme in der Dossenheimer Landstraße (H041) im Jahr 2023 sind vom Amt für Verkehrsmanagement und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) eine Reihe von Vorarbeiten notwendig. Im Februar 2021 wurden die Weichen im Bereich der Lichtsignalanlage (LSA) K173 Berliner Straße / Rottmannstraße erneuert (H157 und H217).

Im Sommer 2022 plant die rnv im Bereich der Haltestelle Hans-Thoma-Platz einen zusätzlichen Gleiswechsel einzubauen (H213) und die Fahrsignalanlage signaltechnisch zu überplanen (H116 und H216). Zeitgleich plant das Amt für Verkehrsmanagement die Zusammenlegung der LSA K173 und K275 (Berliner Straße / Zeppelinstraße) zu einer LSA K173. Die Planung beider Projekte muss aufeinander abgestimmt werden. Eine zeitgleiche Inbetriebnahme der zusammengelegten LSA und der neuen Fahrsignalanlage ist zwingend erforderlich.

Die Arbeiten am Knoten Berliner Straße / Zeppelinstraße werden hier nicht weiter ausgeführt, da diese dem Projekt Fahrradstraße Zeppelinstraße zugeordnet sind. Sie sind im Vorentwurfsplan rein informativ mitdargestellt.

Am Knoten Berliner Straße / Rottmannstraße sollen mit der Zusammenlegung Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht werden. Im Detail sollen folgende Anpassungen vorgenommen werden:

- Versetzung der südwestlichen Fußgängerfurt näher zum Knotenpunkt und barrierefreier Ausbau der Fußgängerquerung über die Rottmannstraße (Verbesserung für den Fußverkehr)
- Wegnahme des bedingt verträglich signalisierten Linksabbiegers in den Klausenpfad, sowie Schaffung von notwendiger Aufstellfläche für wartende Straßenbahnen in den Hans-Thoma-Platz mit einer Länge bis zu 60 Metern (Verbesserung der Verkehrssicherheit und des LSA-Ablaufs, sowie Verringerung der Fußgängerwartezeiten über den Klausenpfad)
- Drehen der Einbahnstraße im Klausenpfad zwischen Rottmannstraße und Grahamstraße zur Verbesserung der Sichtverhältnisse an der Einmündung zur Rottmannstraße auf die Fußgänger und damit der bisherige Verkehr vom Hans-Thoma-Platz und aus der Berliner Straße den Klausenpfad nun über die Grahamstraße erreichen kann (Verbesserung der Verkehrssicherheit)
- Verbreiterung und Erweiterung Schutz- und Radfahrstreifen in der Rottmannstraße (Verbesserung für den Radverkehr)
- Verbreiterung des Gehwegs bei Hausnummer 30 (Verbesserung für den Fußverkehr)
- Optimierung der Straßenbahnbeschleunigung und des LSA-Ablaufs (Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, der Akzeptanz und Verkehrssicherheit)

Mit der Wegnahme des Linksabbiegers in den Klausenpfad wird es zu minimalen Verkehrsverlagerungen kommen. Zukünftig wird der Klausenpfad ausschließlich über die Grahamstraße erreicht. Eine Verkehrszählung aus Juni 2018 zeigt, dass in der Morgenspitze fünf Kraftfahrzeuge pro Stunde (Kfz/h) vom Hans-Thoma-Platz und 19 Kfz/h von der Berliner Straße

und in der Nachmittagsspitze zwölf Kfz/h vom Hans-Thoma-Platz und 51 Kfz/h von der Berliner Straße in den Klausenpfad einfahren. Diese Verkehrsmengen werden die Verkehrsbelastung auf der Gramstraße geringfügig erhöhen.

Dafür bringt jedoch die Verschiebung der Straßenbahnhaltlinie in der Rottmannstraße Richtung Hans-Thoma-Platz einen großen Vorteil. Mit der neuen Fahrsignalanlage wird die Einfahrt für Straßenbahnen in den Hans-Thoma-Platz sicherer, aber Folgebahnen können nicht mehr wie bisher einfach nachrücken. Sie werden vorher an der LSA aufgehalten und an der Einfahrt gehindert, bis das Gleis im Hans-Thoma-Platz wieder frei ist. Das kann mitunter einige Minuten dauern. Während dieser Zeit steht die Folgebahn im Straßenbereich der Rottmannstraße. Durch den in der Planung zusätzlich gewonnenen Platz in der Rottmannstraße zum Aufstellen von Straßenbahnen, die auf die Einfahrt in den Hans-Thoma-Platz warten, ist es nun möglich, dass der Kraftfahrzeugverkehr jederzeit an der wartenden Straßenbahn vorbeifahren kann. Ohne die zusätzliche Aufstellfläche müsste der Kraftfahrzeugverkehr hinter der Straßenbahn warten. Mit der neuen Fahrsignalanlage und LSA wird eine Blockade der Berliner Straße durch wartende Straßenbahnen unterbunden.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderung wurde beteiligt und hat der Planung zugestimmt.

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:
UM 4		Klima- und Immissionsschutz vorantreiben Begründung: Einsparung Kohlenstoffdioxid-Emissionen aufgrund von Reduzierung der Wartezeiten an der Lichtsignalanlage Ziel/e:
M 04		Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur Begründung: Erweiterung Radinfrastruktur, Verbesserung Ablauf Lichtsignalanlage und Verkehrssicherheit Ziel/e:
M 06		Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: Verbesserung Fußgänger- und Radangebot

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet

Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Vorentwurfsplanung K173
02	Präsentation Sitzung Bezirksbeirat Handschuhsheim 17.06.2021
03	Sachantrag der SPD Gemeinderatsfraktion vom 29.06.2021 (Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 30.06.2021)
04	Präsentation Zusammenlegung LSA K173 und K275 (Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 30.06.2021)