

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0 0 5 6 / 2 0 2 2 / I V**

Datum:  
14.03.2022

Federführung:  
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Lückenschluss im Rad- und Fußverkehr zwischen  
Ziegelhausen und Neuenheim**

## Informationsvorlage

### Beschluslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 12. Mai 2022

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Ziegelhausen	24.03.2022	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	30.03.2022	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	05.05.2022	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Bezirksbeirat Ziegelhausen, der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und der Gemeinderat nehmen die Information zum Thema Lückenschluss im Rad- und Fußverkehr zwischen Ziegelhausen und Neuenheim zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• Nicht konkret bezifferbar	
<b>Einnahmen:</b>	
• Keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• Die Piktogramme und ggf. notwendige Beschilderung können aus dem Budget des Amtes 81 (Amt für Verkehrsmanagement) finanziert werden.	
<b>Folgekosten:</b>	
• Keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Verwaltung informiert über die Ergebnisse der Prüfungsaufträge.

## Sitzung des Bezirksbeirates Ziegelhausen vom 24.03.2022

Ergebnis der Hybrid-Sitzung des Bezirksbeirates Ziegelhausen vom 24.03.2022

### 5.1 Lückenschluss im Rad- und Fußverkehr zwischen Ziegelhausen und Neuenheim Informationsvorlage 0056/2022/IV

Herr Blaszczyk vom Amt für Verkehrsmanagement geht anhand einer Präsentation ausführlich auf die Vorlage ein. Anschließend steht er für Fragen zur Verfügung.

#### Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirätin Dr. Kolling, Bezirksbeirat Fanz, Bezirksbeirat Hug, Bezirksbeirätin Pötzschke, Stadtrat Rothfuß, Bezirksbeirat Friedel, Bezirksbeirat Dulz, Bezirksbeirat Dr. Schlör

#### Folgende Anregungen und Fragen werden im Laufe der Aussprache vorgebracht:

- Es habe (1999) ein schönes Konzept gegeben, bei dem der Fahrradweg balkonartig herauskragte, unter Erhalt der Bäume. Diese Unterlagen und Planungen sollte man nochmal genauer betrachten.
- Die balkonartige herauskragende Bauweise sei vermutlich die aufwendigste, komplexeste und teuerste Lösung.
- Der Fahrradweg sei unfallträchtig, auch wenn nicht alle Unfälle der Polizei gemeldet würden.
- Als Sofortmaßnahme sollte von Seiten des Verkehrsmanagements auf dem kombinierten Fuß- und Radweg durch Aufstellung von Schildern, auf die Vorgabe von 7 km pro Stunde für Radfahrende hingewiesen werden. Diese Rechtslage sei sicher nur wenigen bekannt und ein rücksichtsvolles Miteinander zwischen zu Fußgehenden und Radfahrenden leider oft nicht gegeben.
- Die neu aufgemalten Rad-Piktogramme auf der Fahrbahn seien löblich und motivierten sicherlich manche Radfahrenden auf der Straße zu fahren. Allerdings würden Radfahrende von den Autofahrenden auf der Straße trotzdem als störend empfunden. Eine Tempo-30-Zone wie in der Uferstraße wäre wünschenswert.
- Seit die Piktogramme aufgemalt seien, werde man (auch langsame Radfahrende) öfter von zu Fuß gehenden aufgefordert, die Straße zu benutzen. Jedoch wolle nicht jeder Fahrradfahrende auf die Straße ausweichen, zumal es sich auch um einen Schulweg handle, und Schülerinnen und Schüler lieber auf dem kombinierten Fuß- und Radweg fahren würden.
- Die Straße habe am Haarlass eine Durchschnittsbreite von 6,50 Meter bis 7,50 Meter. Könne man die Fahrbahn weiter verengen und den Gehweg breiter machen?
- Sei eine Absenkung des Bordsteins in bestimmten Abständen zwischen dem Russenstein und Haarlass möglich, um gegebenenfalls auf die Straße oder zurück auf den Fuß- und Radweg wechseln zu können?

- Im Abschnitt von der Bushaltestelle „Stift Neuburg“ bis zum Russenstein könnte man den Treidelpfad als hochwassergeschützten reinen Fußweg (schlängelnd, mäandernd) um die Bäume herumführen. Dies sollte man, auch hinsichtlich möglicher Kosten und Genehmigungen näher betrachten und ein Konzept erstellen.
- Die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme den Treidelpfad zu einem Fußweg umzubauen, müsse gegeben sein. Eine Güterabwägung, welcher Schutzgrad höher anzusehen sei müsse letztlich erfolgen. Biotope seien wertvoller als Spazierwege.

Herr Blaszczyk nimmt wie folgt Stellung:

- Das Konzept von 1999 werde er heraussuchen und sich die Planung ansehen.
- In der Uferstraße sei aufgrund einer anderen Bebauung und Nutzung eine Tempo-30-Zone möglich. Bei der L534 handle es sich um eine reine Verkehrsfläche, weshalb dort die Errichtung einer Tempo-30-Zone rechtlich nicht umsetzbar sei.
- Die Fahrbahn könne nicht verengt werden, da man aus Sicherheitsgründen Bewegungsräume als Sicherheit bei Begegnungsverkehr einplanen müsse.
- Der Treidelpfad erscheine aufgrund von engen und steilen Stellen nicht wirklich als Fußweg geeignet. Bäume müssten entfernt und Biotope versetzt und ausgeglichen werden. Die Relation sei nicht gegeben, die Kosten sicherlich hoch.

Abschließend werden folgende **Arbeitsaufträge** festgehalten:

- **Die Planung von 1999 (balkonartige Auskrugung des Fahrradweges) wird herausgesucht und betrachtet.**
- **Prüfung der Absenkung der Bordsteine in bestimmten Abständen am kombinierten Fuß- und Radweg an der L534 zwischen Haarlass und Russenstein.**
- **Prüfung beziehungsweise Erstellung eines Konzeptes für einen reinen Fußweg auf dem Treidelpfad zwischen der Bushaltestelle „Stift Neuburg“ bis zum Russenstein.**

**gezeichnet**  
Angelika Magin  
Vorsitzende

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## Hybrid-Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 30.03.2022

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 30.03.2022

### 10.1 Lückenschluss im Rad- und Fußverkehr zwischen Ziegelhausen und Neuenheim Informationsvorlage 0056/2022/IV

Herr Erster Bürgermeister Odszuck führt in den Tagesordnungspunkt ein und erläutert die unbefriedigende und schwierige Situation für Radfahrer zwischen Ziegelhausen und Neuenheim und die besondere Situation am Haarlass.

Bei der anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadtrat Föhr, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Michelsburg

Folgende Punkte und Fragen wurden angesprochen:

- Die angebrachten Piktogramme für Radfahrer auf der L 534 seien wichtig und richtig,
- Eine Tempo-30-Regelung auf der gesamten Strecke wäre wichtig gewesen
- Es sollten von Heidelberg herkommend noch Bordsteinabsenkungen zwischen Rusenstein und Stiftsmühle vorgenommen werden, damit man gegebenenfalls auf die Straße ausweichen kann

Herr Erster Bürgermeister sagt zu, dass die Möglichkeit einer Bordsteinabsenkung zwischen Haarlass und Stiftsmühle vom Fachamt geprüft wird.

gezeichnet  
Jürgen Odszuck  
Erster Bürgermeister

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## Sitzung des Gemeinderates vom 05.05.2022

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 05.05.2022

### 46.1 Lückenschluss im Rad- und Fußverkehr zwischen Ziegelhausen und Neuenheim Informationsvorlage 0056/2022/IV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner weist auf das Beratungsergebnis aus der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 30.03.2022 und den darin enthaltenen **Arbeitsauftrag** hin:

*„Herr Erster Bürgermeister sagt zu, dass die Möglichkeit einer Bordsteinabsenkung zwischen Haarlass und Stiftsmühle vom Fachamt geprüft wird.“*

Stadtrat Karaaslan betont, man habe den zur Informationsvorlage gehörigen Antrag (Drucksache 0073/2020/AN) vor zwei Jahren gestellt, weil die Sicherheit der Radfahrenden und zu Fuß gehenden gefährdet sei. Der heutigen Informationsvorlage entnehme er jedoch, dass es keine zufriedenstellende Lösung gebe. Könne die Stadtverwaltung nicht wenigstens die Einrichtung eines Fußweges entlang des Neckars prüfen? Wenn sich dann herausstelle, dass dies zu teuer sei, könne man sich immer noch dagegen aussprechen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner sagt die Prüfung eines Fußweges zu.

Danach gibt es keinen weiteren Aussprachebedarf. Die Mitglieder des Gemeinderates schließen sich den **Arbeitsaufträgen** ohne Gegenrede an.

Somit ergeben sich folgende

#### **Arbeitsaufträge des Gemeinderates:**

1. *Die Möglichkeit einer Bordsteinabsenkung zwischen Haarlass und Stiftsmühle wird vom Fachamt geprüft.*
2. *Die Einrichtung eines Fußweges entlang des Neckars wird geprüft.*

**gezeichnet**  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## **Begründung:**

Mit Antrag 0073/2020/AN „Lückenschluss im Rad- und Fußverkehr zwischen Ziegelhausen und Neuenheim“ wird die Stadtverwaltung aufgefordert, Möglichkeiten der Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs entlang der Straße In der Neckarhelle L 534 im Abschnitt Haarlass bis Recyclinghof/Stiftsmühle zu schaffen.

### **1. Abschnitt Haarlass**

Von dem Zweirichtungsradweg kommend, fahren Radfahrende am Knoten In der Neckarhelle / Stiftweg entweder auf der Fahrbahn weiter oder queren diesen signalgesichert, um den für Radfahrende freigegebenen Gehweg zu nutzen. Im weiteren Verlauf ist auf der Neckarseite ein zusätzliches Angebot für Radfahrende in beide Richtungen vorhanden.

Die vorhandenen Flächen setzen sich aus einem rund 2,0m breiten Gehweg (Neckarseite) und einer 6,50m breiten Fahrbahn zusammen. Neben dem Gehweg befindet sich der zwischen 4m und 6,5m breit variierende Uferbereich, wo auch der historische Treidelpfad verläuft, welcher jedoch nur in wenigen Teilen als Weg wahrnehmbar ist. Der Uferbereich befindet sich im Landschaftsschutzgebiet Bergstraße-Mitte. Im Uferbereich befinden sich insgesamt 34 nach § 30 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz / BNatSchG) geschützte Teilbiotope sowie 31 Baumstandorte.

### **Bauliche Erweiterung von Verkehrsflächen**

Um eine regelkonforme Breite für Radfahrende und zu Fuß Gehende herstellen zu können, wäre eine Erweiterung um mindestens 2,0m erforderlich. Würden bauliche Maßnahmen im Uferbereich vorgenommen werden, würden diese in die Schutzgüter Arten- und Biotopschutz eingreifen. Die betroffenen Biotope müssten im räumlichen Zusammenhang ausgeglichen werden. Eine Ausnahme nach § 30 Absatz 3 BNatSchG könnte nur bei vollständigem Ausgleich in Aussicht gestellt werden (siehe Anlage Stellungnahme Umweltamt). Für den Ausbau wäre zudem ein Eingriff in den Gewässerrandstreifen nach § 38 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und § 29 Wassergesetz Baden-Württemberg (WG) erforderlich. Zudem sind die Belange des Hochwasserschutzes nach §§ 76, 78 WHG und § 65 WG betroffen. In Überschwemmungsgebieten ist die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen untersagt. Im Einzelfall können Ausnahmen erteilt werden, wenn die Tatbestände nach § 78 Absatz 5 WHG erfüllt werden. Dies ist zum Beispiel bei einem Ausgleich von verlorengegangenem Rückhalteraum und keiner nachteiligen Veränderung des Wasserstands und des Abflusses der Fall.

Zusammengefasst wäre ein baulicher Eingriff mit sehr hohen Hürden und dem Verlust von Bestandsbäumen sowie schützenswerten Flächen verbunden, welche voraussichtlich mit hohem Aufwand ausgeglichen werden könnten. Eine Bewertung bezüglich der Umsetzbarkeit Seitens Hochwasserschutz ist zum Zeitpunkt der Vorbetrachtung nicht abschließend möglich. Ein baulicher Eingriff ist angesichts der Beeinträchtigungen kritisch zu sehen und wird von der Verwaltung nicht empfohlen.

## **Maßnahmen im Bestand**

Bei der weiteren Betrachtung liegt der Fokus auf zur Verfügung stehenden Bestandsflächen. Auf dieser Basis wurde geprüft, wie das Angebot für Radfahrende verbessert werden kann, um Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu reduzieren.

### **Schutzstreifen**

Der Einsatz von Schutzstreifen erfordert eine Mindestbreite von 7,0m, da die Kernfahrbahn eine minimale Breite von 4,50m aufweisen muss, um den Begegnungsfall Pkw -Pkw ohne Mitnutzung des Schutzstreifens zu gewährleisten. Aufgrund fehlender Fläche ist der Einsatz von Schutzstreifen nicht möglich. Ein einseitiger Einsatz eines Schutzstreifens wird nach aktuellem Regelwerk und Forschungsstand nicht empfohlen.

### **Reduzierung Geschwindigkeit und Piktogrammketten**

Im Bereich Haarlass gilt aktuell eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Zum aktuellen Zeitpunkt erfolgt die rechtliche Beurteilung einer möglichen Geschwindigkeitssenkung anhand der Gefahrenlage und damit verbundenen Unfallhäufungen. Weitere Gründe sind Lärmschutz oder im Randbereich befindliche soziale Einrichtungen. Da im betroffenen Abschnitt in den vergangenen drei Jahren keine Unfälle in Verbindung mit Radfahrenden und zu Fuß Gehenden erfolgten und sich dort auch keine Einrichtungen wie Kindergärten, Pflegeheime et cetera befinden, ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aller Wahrscheinlichkeit nach rechtlich nicht umsetzbar. Wir werden hierzu jedoch das Gespräch mit der oberen Straßenverkehrsbehörde suchen.

In Abschnitten, wo keine explizite Radinfrastruktur hergestellt werden kann, kommen vermehrt sogenannte Piktogrammketten zum Einsatz. Durch die Piktogrammketten wird die Akzeptanz im Mischverkehr erhöht und die subjektive Sicherheit verbessert. Eine kürzlich veröffentlichte Untersuchung zum Thema Piktogrammketten konnte positive Ergebnisse bescheinigen. Daher soll im Bereich Haarlass, wo keine separate Radinfrastruktur angeboten werden kann, eine Piktogrammkette in beiden Fahrtrichtungen markiert werden. Zum aktuellen Zeitpunkt wurden bereits auf der Südseite bis zum Stiftweg Radpiktogramme aufgetragen. Auf der Nordseite werden dies zeitnah ebenfalls markiert.

## **2. Abschnitt Stiftsmühle**

Im Abschnitt zwischen Haltestelle Stift Neuburg und Recyclinghof wird Radfahrenden und zu Fuß Gehenden auf der nördlichen Seite eine 4,50m breite Fläche zu Verfügung gestellt, die sich wie folgt aufteilt: 0,5m Sicherheitsstreifen, 2,5m Zweirichtungsradweg, 1,5m Gehweg. Eine regelkonforme Breite würde einen Sicherheitsstreifen von 0,75m sowie einen Gehweg von 2,50m erfordern.

Auf der Südseite befindet sich ein für Radfahrende freigegebener 1,4m breite Gehweg und ein Trennstreifen zur Fahrbahn von 1,2m. Ab Höhe Recyclinghof verbreitert sich der gemeinsame Geh- und Radweg auf 2,3m. Auch hier werden die Regelbreiten unterschritten. Wie im Abschnitt Haarlass sind aufgrund der aufgeführten Schutzflächen Ausbaumaßnahmen Richtung Neckarufer nicht möglich.



Langfristig wäre eine Versetzung des Bordes eine Option, um die Gehwegfläche zu verbreitern und damit Radfahrende und zu Fuß Gehende auf einer gemeinsamen Fläche geschützt zu führen. Eine entsprechende Maßnahme könnte im Rahmen einer Sanierung der Straße geprüft werden.

Auf der Nordseite wäre eine Verbreiterung der Fläche zugunsten eines breiteren Gehwegs grundsätzlich möglich. Dies würde einen Ankauf der Flächen Seitens Stadt erfordern. Ebenfalls wäre eine Umwidmung der Fläche zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Gesamtbreite von 4,50m denkbar. Auch wenn die Flächenaufteilung aktuell nicht regelkonform ist, funktioniert der Bereich aufgrund tendenziell geringeren Verkehrsaufkommens akzeptabel und unfallfrei. Daher werden seitens der Stadt zum aktuellen Zeitpunkt keine Maßnahmen in dem Bereich vorgesehen, auch um eine Versiegelung von 350qm Grünfläche zu vermeiden.

Eine mögliche Geschwindigkeitsreduktion auf 50km/h ist auch an dieser Stelle aus oben genannten Gründen rechtlich nicht zulässig. Eine Stellungnahme liegt seitens der Polizei vor.

### **3. Zusammenfassung**

Im Abschnitt Haarlass wird eine bauliche Erweiterung der Flächen aufgrund des Konflikts mit den Schutzgütern und Bestandsbäume im Uferbereich nicht weiterverfolgt. Aufgrund eingeschränkter Flächenverfügbarkeit können keine separaten Anlagen für Radfahrende geschaffen werden. Zur Verdeutlichung der Mitnutzung werden auf beiden Seiten Radpiktogrammketten markiert und damit die Situation für Radfahrende verbessert. Gespräche über Geschwindigkeitsreduzierungen werden mit dem Regierungspräsidium gesucht. Im Bereich Stiftsmühle ist langfristig eine Versetzung des Bordes als Option denkbar, wodurch die Situation für Radfahrende verbessert werden könnte. Im Bestand funktioniert der Abschnitt akzeptabel, weshalb auch hier keine Maßnahmen ergriffen werden, welche mit einer hohen Versiegelung von Flächen verbunden wären.

### **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Einbindung des Beirates von Menschen mit Behinderungen nicht notwendig.

## 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:
M01	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Die Nutzung des Fahrrades wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver. <b>Ziel/e:</b>
M04	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> Maßnahme schafft Anreize zum Umstieg auf das Fahrrad und trägt damit zur Reduktion von Treibhausgasen bei. <b>Ziel/e:</b>
UM6	-	Biotop- und Artenschutz unterstützen, Vielfalt der Landschaft erhalten und fördern <b>Begründung:</b> Um ein Angebot für Radfahrer zu schaffen muss in das Landschaftsschutzgebiet eingegriffen werden.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Die Förderung des Radverkehrs steht in diesem Bereich konträr zu den geschützten Ufer- und Landschaftsschutzbereichen.

gezeichnet  
Raoul Schmidt-Lamontain

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Stellungnahme Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie
02	Beispiel Querschnitt Haarlass