

# BI Lebendige Bratpfanne <sup>(1)</sup>

*Für ungeteilten, nachhaltigen Genuss: für alle, überall und sofort!*

*i.A. Roswitha Claus, Wolfgang Gallfuß, Claudia Köber, Hildegard Lutz, Dr. Klaus Thiery, Hilde Stolz, Melanie Steiert, Dr. Gabriele Soyka u.a. c/o Wolfgang Gallfuß, Ringstr. 9, 69115 Heidelberg, im Juni 2012*

*To whom it may concern:*

## **Zum geplanten Umbau der Kurfürsten-Anlage: Nein, diese Suppe lassen wir uns nicht einbrocken**

### **Die Neuplanung der Kurfürsten-Anlage gibt keine befriedigende Antwort auf die stattfindende ökologische Verkehrswende !**

Ein größerer Umbau der Kurfürsten-Anlage zwischen Römerkreis und Adenauerplatz steht als Folge der Neubebauung in der Bahnhofstraße bevor. Die Stadt Heidelberg wendet dafür mindestens 5 Mio Euro auf; hinzu kommen die Baukosten für die neue Straßenbahntrasse.

Die Bürgerschaft darf erwarten, dass diese Straßenbaumaßnahme der stattfindenden nachhaltigen Verkehrswende gerecht wird. Das Auto wird nicht mehr die erste Wahl der Fortbewegung innerhalb von Städten sein (können) und zwar aus vielerlei, bekannten Gründen.

Auf diese Verkehrswende muss heute jede Straßenneuplanung eine befriedigende Antwort finden. Im Falle der Kurfürsten-Anlage wird sie aber leider nicht gefunden. Wir akzeptieren deshalb die vorgelegte Planung nicht. Die Gründe dafür führen wir ausführlich in unserer Kommentierung aus.

Eines der wesentlichen Ziele des Bebauungsplans Kurfürsten-Anlage / Bahnhofstraße ist die bessere städtebauliche Verbindung zwischen Weststadt und Bergheim. Die Barrierewirkung der stark befahrenen Kurfürsten-Anlage soll reduziert werden. Bei der Umsetzung dieser Ziele sollte die Verkehrsplanung vor allem FußgängerInnen und RadfahrerInnen im Blick haben, denn diese VerkehrsteilnehmerInnen sind am meisten durch die trennende Wirkung der Kurfürsten-Anlage beeinträchtigt.

Radverkehr und Fußverkehr fristen bei der nun vorgelegten Planung immer noch ein Schattendasein; ihnen werden „Restflächen“ zur Verfügung gestellt. Obwohl sich immer mehr Menschen in der Kurfürsten-Anlage zu Fuß oder mit dem Rad, als mit dem Auto fortbewegen. Hinzu kommt, dass die WeststädterInnen ca. 26 % aller Wege in der Stadt zu Fuß, 32 % mit dem Rad, 27 % mit dem ÖPNV und nur 15 % mit dem Auto zurücklegen (Untersuchung der Stadt Heidelberg, April 2011). Am Fußgängerübergang Sparkasse hat die BI Lebendige Bahnhofstraße am 6.4.2011 von 16.00 bis 17.00 ca. 300 querende RadfahrerInnen und ca. 600 FußgängerInnen gezählt.

In der Gesamtstadt sieht es nicht viel anders aus. Die Mehrzahl der BürgerInnen bewegt sich also bereits heute ökologisch bewusst fort. Dieser Trend muss durch eine ökologisch orientierte Verkehrsplanung, nicht nur in der Kurfürsten-Anlage, unterstützt werden.

Die vorliegende konkrete Planung antwortet aber nur ungenügend auf diesen ökologischen Trend, obwohl die Stadt Heidelberg sich in vielfältiger Weise programmatisch zu ökologisch innovativen stadtpolitischen Zielen und Mobilitätsformen bekannt hat.

### **Unsere Hauptkritikpunkte sind:**

- Die Situation von RadfahrerInnen wird durch die nun vorgelegte Planung kaum verbessert.
- Die Situation für FußgängerInnen wird durch die zusätzlichen Übergänge zwar verbessert, aber die Qualität der Übergangssituationen wird durch lange Wartezeiten (Signalisierung der Ampelanlagen) und durch die parallel geführten Radübergänge erheblich beeinträchtigt.
- Mehr Übergänge über die Kurfürsten-Anlage reichen alleine nicht aus, um tatsächlich eine echte Verbesserung für RadfahrerInnen und FußgängerInnen zu erreichen.
- Kritisch sehen wir vor allem
  - die vorgesehene Breite der Radwege;
  - die zu kleinen Aufstellflächen für RadfahrerInnen an den Querungs- und Kreuzungspunkten;

- die nicht erkennbare Anbindung der Radwege in ein übergeordnetes städtisches Radwegenetz;
- die nicht bekannte Signalisierung der Querungen über die Kurfürsten-Anlage, damit die nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen zügig, ohne lange Wartezeiten, vorwärts kommen können.

### **Eine schlechte Planung soll erneut im Eilverfahren durchgepeitscht werden**

In einem engen Zeitfenster von gerade mal 4 Wochen soll nun eine ungenügende Planung von den gemeinderätlichen Gremien beraten und entschieden werden. Bürgerbeteiligung ist bei dem komplexen Thema in diesem kurzen Zeitraum nur eingeschränkt möglich. Sie ist aber zwingend notwendig, denn schließlich werden Fakten für die nächsten 20 bis 30 Jahre geschaffen. Sie reicht also in die erwartbare Ressourcen- und Klimakrise hinein. Sich jetzt schon planerisch auf diese Situation einzustellen wäre nachhaltiges, zukunftsorientiertes Planungsverhalten.

Davon ist aber wenig zu sehen. Stattdessen wird uns erneut eine Planung serviert, die im Wesentlichen auf motorisierte Fortbewegung ausgerichtet ist.

Nein, diese Suppe wollen wir uns weder einbrocken lassen, noch wollen wir sie auslöffeln.

### **Deshalb fordern wir die gemeinderätlichen EntscheidungsträgerInnen auf:**

- 1. Weisen Sie diese Planungen zurück, da sie nicht abstimmungsfähig sind.**
- 2. Zukunftsgerechte ökologische Planungen brauchen Zeit, vor allem auch um BürgerInnen zu beteiligen.**
- 3. Leiten Sie eine echte Bürgerbeteiligung ein.**
- 4. Bevor geplant wird, müssen belastbare Verkehrsdaten über alle Mobilitätsformen auf den Tisch.**

In der Anlage konkretisieren wir unsere Kritik. Wir orientieren uns dabei an den Ergebnissen der Zukunftswerkstatt Lebendige Bahnhofstraße, die am 9.4.2011 stattfand. Ca. 50 BürgerInnen haben dort ihre Vorstellungen und Wünsche formuliert. Diese Ergebnisse liegen den EntscheidungsträgerInnen (Verwaltung und Gemeinderat) in der Stadt Heidelberg seit Mitte 2011 vor. Leider ergebnislos, wie man an den vorliegenden Planungen feststellen kann.

### **BI Lebendige Bratpfanne**

*Für ungeteilten, nachhaltigen Genuss: für alle, überall und sofort!*

*i.A. Roswitha Claus, Wolfgang Gallfuß, Claudia Köber, Hildegard Lutz, Dr. Klaus Thiery, Hilde Stolz, Melanie Steiert, Dr. Gabriele Soyka u.a.*

#### **(1) Zum Absender dieser Stellungnahme:**

*In loser Folge treffen sich WeststädterInnen, die sich in der ehemaligen BI Lebendige Bahnhofstraße engagiert hatten, um gemeinsam zu kochen und dann bei gutem Essen + Trinken locker über Gott und die Welt zu reden.*

*Wenn's notwendig ist, kommen dabei auch Stellungnahmen zu aktuellen Themen heraus. So auch jetzt, zum Thema Umplanung der Kurfürsten-Anlage.*

*Die naheliegende Vermutung zur Planung Kurfürsten-Anlage ist richtig: Die BI Lebendige Bratpfanne sieht darin keine Verbesserung für jene Menschen, für die sich steigender Lebensgenuss auch durch den Verzicht aufs Auto ausdrückt.*

*Deshalb erhebt die BI Lebendige Bratpfanne nun warnend ihr Kochgeschirr, bevor diese fade Suppe der autogerechten Planung von vorgestern uns nun erneut und endgültig in der Kurfürsten-Anlage eingebröckelt werden soll. Nein, diese Suppe essen wir nicht!*

*Wo er Recht hat, hat er Recht: „Weniger Autos sind besser als mehr Autos“ meint schließlich unser grüner MP Kretschmann. Wir widersprechen ihm nicht, sondern stimmen ihm ausnahmsweise mal ausdrücklich zu.*

## BI Lebendige Bratpfanne

### Detaillierte Anmerkungen und Kritik zur Neuplanung Kurfürsten-Anlage

Stand: 15.6.2012; Basis der Bewertung: Gemeinderätliche Beschlussvorlage vom 6.6.2012, Ds 0207/2012/BV

#### **Einbindung der Verkehrsplanung in ein übergeordnetes ökologisch orientiertes städtisches Rad- und Fußgängernetz**

- Die Kurfürsten-Anlage ist eine **zentrale Verkehrsachse** in Heidelberg. Sie beeinflusst die Verkehrsströme aller Verkehrsformen: Auto, öffentlicher Nahverkehr, Radverkehr und Fußverkehr. Um eine nachhaltige und ökologisch vertretbare Gesamtorientierung des Verkehrs in Heidelberg zu erreichen, müssen
  - die bisher vernachlässigten Interessen von FußgängerInnen und RadfahrerInnen besonders beachtet und gefördert werden;
  - die geplanten Wegeführungen sinnvoll in ein übergeordnetes Gesamtnetz eingebunden werden um kurze, schnelle und sichere Wege zu ermöglichen;
  - wo es Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten gibt, diese bevorzugt zu Gunsten des nichtmotorisierten Verkehrs gelöst werden.
- Für den Radverkehr sind neben der praktischen Radwegeführungen im Planungsgebiet (dazu weiter unten mehr) vor allem die **Anbindungen** des Planungsgebietes Kurfürsten-Anlage an die Friedrich-Ebert-Anlage, an den westlichen Teil der Kurfürsten-Anlage und an die Ringstraße und in Richtung Norden und Süden von zentraler Bedeutung. Diese Schnittstellen sind aber planerisch ungenügend erfasst, dargestellt und nicht gelöst.
- **Ost-West-Achsen:** Die Kurfürsten-Anlage könnte für den **Radverkehr** eine wichtige, **schnelle Ost-West-Achse** werden (und umgekehrt) werden. Altstadt und Bahnhof sowie Bahnstadt müssten darüber für den Radverkehr erschlossen werden. Dieser Aspekt fehlt aber in den Planungen vollständig.
- **Nord-Süd-Achsen:** Die Barrierewirkung der Kurfürsten-Anlage für den Radverkehr wird im Rahmen der vorgelegten Planung nicht aufgehoben. Ein paar zusätzliche Übergänge einzuzeichnen, reicht nicht aus. Zudem liegen einige diese vorgesehenen Übergänge (z.B. im Haltestellenbereich Stadtbücherei) nicht auf den notwendigen kurzen Achsen in Richtung Bergheim oder Weststadt und haben eine schlechte Querungsqualität. Dazu weiter unten mehr.

#### **Welche Lösungen sind denkbar?**

1. **Tempo 30 und Radwegeführung auf der Straße + konsequente Geschwindigkeitskontrolle:** Viele der im folgenden beschriebenen Detailprobleme, die auf dem Stand des Status Quo nicht lösbar sind, könnten durch konsequentes Tempo 30 in der Stadt gelöst werden. Radwege könnten entfallen. RadfahrerInnen könnten auf der Straße im Verkehr mit fließen. An den Kreuzungsbereichen könnte man besonders gekennzeichnete Aufstellflächen für RadfahrerInnen ausbilden. Die Kurfürsten-Anlage, die Ebert-Anlage und die Ringstraße könnten dann tatsächlich auch als schnelle Radachse genutzt werden. Die Situation von FußgängerInnen würde sich verbessern, weniger Lärm, Abgase und mehr Sicherheit wäre die unmittelbare, kostengünstige Folge dieser einfachen Verkehrsmaßnahme. Manche Ampeln könnten entfallen. Die durchschnittliche Wegezeit für den motorisierten Verkehr würde sich faktisch nicht verlängern. Eine konsequente Geschwindigkeitskontrolle des motorisierten Verkehrs ist eine zwingende Voraussetzung für diese Lösung.
2. **Alternative Wegebeziehungen für den Radverkehr:**

- a. **West-Ost und Ost-West**
    - i. Plöck – Kleine Plöck – Poststraße – Alte Eppelheimer Straße
    - ii. Bahnhof – südliche Kurfürsten-Anlage – Bahnhofstraße – Übergang über Rohrbacher Straße – Böckler Straße – Gaisbergstraße
  - b. **Nord-Süd und Süd-Nord**
    - i. Römerkreisquerung im Straßenverkehr mitfließen lassen (bei Tempo 30)
    - ii. Postraße: direkte Querung der Kurfürsten-Anlage auf Straßenniveau bei eigener Ampelschaltung für Radverkehr; Anbindung an die West-Ost-Achsen.
    - iii. Verlängerte Kleinschmidtstraße: gleiche Lösung mit guter Anbindung über Bergheimerstraße bis zum Neckarufer.
3. **Seitenlage der Straßenbahn statt Mittellage:** dadurch Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen und Gewinn von Straßenraum für Verbesserungen für RadfahrerInnen und FußgängerInnen.
  4. **Intensive, wohlwollende Prüfung des Konzepts „StadtRaumFluss“ der Bürger für Heidelberg:** dadurch könnten einige Probleme umfassender gelöst werden.

<b>Kritische Flächen für Rad- und Fußverkehr</b>
--------------------------------------------------

#### Flächen für den Radverkehr:

- **Slalomstrecke Nordseite zwischen Römerkreis und Poststraße:** Die vorgesehene Breite auf der Nordseite der Kurfürsten-Anlage weist zwar zwischen Römerkreis und Poststraße einen 3,5 m breiten Radweg aus, was ja schon ganz ordentlich ist. Leider stehen aber in diesem Abschnitt ca. 14 Bäume im Abstand von ca. 25-30 m in der Mitte des Radwegs. Dieser Abschnitt eignet sich vielleicht als Trainingsfläche für die neue Radfahrdisziplin Slalomradfahren, nicht jedoch für eine schnelle Radachse. Die durchgängig zu befahrende Fläche entlang der stark befahrenen Kurfürsten-Anlage ist mit einer Breite von ca. 1,80 m eindeutig zu schmal. Würde diese Lösung realisiert werden, fahren wahrscheinlich die meisten RadfahrerInnen auf dem Gehweg und nicht auf dem Radweg.
- **Nordseite zwischen Poststraße und Adenauerplatz:** Hier bleibt es beim vorhandenen, sehr schlechten Radwegeangebot.
- **Südseite Römerkreis bis Poststraße:** vorgesehen sind 2,50 m Breite, was für eine zentrale Radachse zu wenig ist.
- **Südseite Poststraße bis Adenauerplatz:** Situation wird geringfügig verändert, da der Radweg etwas breiter wird, aber dadurch auch nicht wesentlich verbessert.

#### Aufstellflächen an den Kreuzungs- und Querungspunkten

- **Tiefe der Aufstellflächen für Fahrräder an Querungspunkten** sind zu knapp bemessen: Die vorgesehenen, gemeinsamen Aufstellflächen für Fußgänger an Haltestellen: ca. 5 m x 2,50 bis maximal 3 m (Tiefe) sind nicht ausreichend. Ein Fahrrad mit Kinderanhänger kann bis zu 3,50 m lang sein, mindestens aber 3 m. Solche „long vehicle“ kommen immer häufiger im Straßenverkehr vor. Diese Fahrzeuge haben aber nach wie vor keine ausreichenden Aufstellflächen bei der Querung der stark frequentierten Kurfürsten-Anlage. Es entstehen gefährliche Situationen.

- **Länge der Aufstellflächen:** Nach eigenen Zählungen der BI Lebendige Bahnhofstraße querten am Übergang Bauhaus innerhalb einer Stunde ca. 300 Fahrräder die Kurfürsten-Anlage und ca. 600 FußgängerInnen. D.h. je Ampelschaltung sind es häufig mehrere Fahrräder. Jedes Fahrrad benötigt mindestens 1 m x 2 m Aufstellfläche. Die zur Verfügung gestellten Flächen reichen also nicht aus, es sei denn, es gäbe eine Ampelschaltung, die in der Mitte der Kurfürsten-Anlage keine Wartezeiten verursacht. Was aber sehr unwahrscheinlich ist bei einer ÖPNV-Frequenz von fast 70 Bewegungen je Stunde.
- **Aufstellflächen an den Querungsampeln:** Bei der Menge der RadfahrerInnen gibt es zunehmende Probleme an den Aufstellflächen bei den Ampeln. Radfahrer, die queren wollen, behindern in der Regel die längsfahrenden RadfahrerInnen. Ein ähnliches Problem gibt es zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen.

### Welche Lösungen sind denkbar?

- Schmalere Autostreifen, Flächengewinnung für ausreichende Bemessung der Radwege und Aufstellflächen nutzen.
- Autospur wegfallen lassen.
- Querungen für Radverkehr auf Straßenniveau mit eigener Ampelschaltung.
- Auch hier: Tempo 30 mit Radverkehrsführung auf Straßenniveau würde dieses Problem erst gar nicht entstehen lassen.

### Signalisierung der Ampeln

- **Wartezeiten an Ampeln, Signalisierungskonzept fehlt:** Die Mobilitätsqualität für FußgängerInnen und RadfahrerInnen hängt im hohen Maße von kurzen Wartezeiten an Ampelquerungen und nicht nur von der Vermehrung von Übergängen ab. Die Signalisierung solcher Anlagen ist also wichtiger und kritischer Bestandteil einer Neuplanung der Kurfürsten-Anlage. Sie ist aber noch nicht Bestandteil der vorgelegten Planung obwohl die aktuellen Wartezeiten eindeutig zu lang sind. Es werden nun aber harte bauliche Fakten geschaffen, ohne dass die „weichen“ Qualitätsstrukturen und die damit evtl. einhergehenden negativen Folgen für den Komfort von Menschen ohne motorisierten Untersatz dargestellt werden.
- **Kurze Wartezeiten an Ampeln:** Es gibt einen Dauerkonflikt zwischen Autos, ÖPNV auf der einen Seite und dem Rad- und Fußverkehr auf der anderen Seite. Dieser hängt mit der Vorrangschaltung für den ÖPNV und die damit koordinierte Signalisierung für den Autoverkehr zusammen. In der Ost-West-Achse (und umgekehrt) haben Autos in der Regel mit dem ÖPNV koordinierte grüne Phasen. Querende FußgängerInnen und RadfahrerInnen bleiben dabei im wahrsten Sinne des Wortes im Vergleich zum ÖPNV und Autoverkehr auf der Strecke. Bei bis zu 70 ÖPNV-Bewegungen in der Stunde auf der Mitteltrasse der Kurfürsten-Anlage bleibt kaum noch Zeit für kurze Wartezeiten und eine komfortable Querung für die nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen.
- **Ziel muss sein: für RadfahrerInnen und FußgängerInnen muss mindestens eine gute Mobilitätsqualität geschaffen werden.** Der oben beschriebene Zielkonflikt muss jetzt auf die Tagesordnung. Wenn man Rad- und Fußverkehr mindestens mit dem ÖPNV und dem Autoverkehr gleich berechtigen will, muss das planerisch jetzt gelöst werden und nicht erst dann, wenn die harten baulichen Fakten geschaffen wurden.

- **Schluss mit der Benachteiligung für wartende FußgängerInnen und RadfahrerInnen:** In den uns bekannten Vorgaben des städtischen Verkehrsmanagements an die Verkehrsgutachter wird nur eine ausreichende bis ungenügende Mobilitätsqualität für FußgängerInnen und RadfahrerInnen als realistisch zu erreichenden Zielwert erwartet, wenn das System Auto und ÖPNV bevorzugt werden soll. Autos und Straßenbahnen sollen dagegen eine sehr gute bis gute Mobilitätsqualität haben.
- **Alternativer Lösungsvorschlag:** Die Bürgerstiftung stellt an jedem Übergang öffentliche Bücherregale auf, damit die langen Wartezeiten sinnvoll genutzt werden können.

### Abstellanlagen für Fahrräder

- Entlang des südlichen Planungsgebiets gibt es erhebliche gewerbliche Nachverdichtung. Wenn man hofft, dass mehr Menschen sich dorthin mit Rädern bewegen sollen, brauchen sie ein akzeptables oberirdisches Angebot an Fahrradabstellanlagen, die weder den Rad- noch den Fußverkehr behindern.
- Die vorgeschriebene - in der Regel meist zu geringe - Anzahl von Radparkplätzen wird aber in der Mehrzahl in den geplanten Tiefgaragen der Neubauten ausgewiesen. Besucher von Geschäften, Cafés usw. werden solche Angebote kaum nutzen; Geh- und Radwege werden mit Sicherheit zugesperrt.
- Insbesondere in der verlängerten Kleinschmidtstraße, wo die Eingangsbereiche für die neu entstehenden Gewerbeflächen sein werden, wird es massive Stellplatzprobleme für Fahrräder geben, die alle anderen Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen.

**Lösungsvorschlag:** Die Lage der Schaufenster und Wände im Erdgeschoß wird auf allen Seiten um mind. 3 m hinter die Gebäudekante nach innen verlegt. Unter den entstehenden Arkaden werden Fahrradabstellflächen angeboten (s. Aldi in der Poststraße).

### Sonstiges

- **Keine Tiefgaragen-Ein- und Ausfahrten auf den Hauptquerungsachsen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen,** Verlegung der vorgesehenen Ein- und Ausfahrten in der verlängerten Kleinschmidtstraße an die West- bzw. Ostseite der beiden STRABAG-Gebäude, da diese Ein- und Ausfahrten erheblich die Querungsqualität von FußgängerInnen und RadfahrerInnen nach Bergheim und zurück beeinträchtigen werden.
- **Querung Römerkreis-Ost für RadfahrerInnen:** Auf den Plänen sind keine gesonderten Radwege für RadfahrerInnen eingezeichnet. Diese Querung muss aber erhalten bleiben, da sie eine wichtige Achse darstellt.
- **Barrieren an den Trassenübergängen für RadfahrerInnen beseitigen:** sie bringen nicht die gewünschte Sicherheit und behindern.
- **Anlieferungsverkehr zu MK 2:** Lieferfrequenz? Wie ist die Zu- und Abfahrt in die Kurfürsten-Anlage geregelt? Welche verkehrlichen Konflikte sind zu erwarten?
- **Radverkehr im Kreuzungsbereich Adenauerplatz West, Richtung Nord-Süd:** Radwegführung wird ausgeklammert und vorhandenes Problem nicht gelöst. Am besten wäre eine Radführung auf der Autostraße (Tempo 30).
- **Nord-Südachse für Radverkehr über westlichen Haltestellenübergang Stadtbücherei:** schlechte Lage, da sie in keiner sinnvollen Radhaupttrichtung liegt.
- **Wegfall der Längsparkplätze Kurfürsten-Anlage Nord:** Wo parken künftig die Touristenbusse?