

Amt für
Verkehrsmanagement

Heidelberg

Stadt Heidelberg
Gaisbergstraße 11
69115 Heidelberg

Telefon 06221 58-30500
Telefax 06221 58-30599
verkehrsmanagement@heidelberg.de

www.heidelberg.de



Verkehrskonzept
Rohrbach-West
Dokumentation
Beteiligungsprozess

Verkehrskonzept Rohrbach-West

Dokumentation

Beteiligungsprozess

Impressum

Moderation und Prozessbegleitung

Netzwerk für Planung und Kommunikation
Bürogemeinschaft Sippel | Buff
Ostendstraße 106
70188 Stuttgart

Gutachter

Planungsgruppe Kölz GmbH
Hoferstraße 9A
71636 Ludwigsburg

Koordination

Amt für Verkehrsmanagement

In Kooperation mit

Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Stadtplanungsamt
Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung

Bildnachweis

Bildrechte Stadt Heidelberg

Herausgeber

Stadt Heidelberg
Postfach 10 55 20
69045 Heidelberg

Heidelberg, März 2015

Vorwort

Die Verkehrssituation um das Quartier am Turm in Rohrbach-West war in den letzten Jahren Gegenstand kontroverser Diskussionen. Mit Blick auf die verschiedenen Interessen und Initiativen der Anwohner hat der Gemeinderat im Oktober 2012 die Konzeption zur Bürgerbeteiligung beschlossen und die Verwaltung beauftragt, gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern für das Stadtviertel Rohrbach-West ein Verkehrskonzept für alle Verkehrsarten zu erarbeiten.

Bei dem in 2013 durchgeführten Beteiligungsprozess fanden erstmals die Leitlinien für mitgestaltende Bürgerbeteiligung Anwendung. Ein Runder Tisch aus Schlüsselpersonen im Stadtteil tagte insgesamt fünfmal im Wechsel mit öffentlichen Werkstattgesprächen, zu denen alle Bürgerinnen und Bürger eingeladen waren. In den gut besuchten Werkstattgesprächen wurden die Ergebnisse aus dem Runden Tisch vorgestellt und rückgekoppelt. Die Anregungen aus der Bevölkerung aus diesen Gesprächen sind in die Empfehlung eingeflossen. Besonders erwähnenswert ist, dass die abschließende Empfehlung des Runden Tisches einvernehmlich getroffen wurde.

Am 06.02.2014 hat der Gemeinderat das Verkehrskonzept Rohrbach-West auf Grundlage der Empfehlung einstimmig beschlossen. Erste Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept sind bereits umgesetzt. In den kommenden Jahren folgen sukzessive weitere Maßnahmen, die nun planerisch vorbereitet werden.

Diese Dokumentation stellt die Grundlagen und die Schritte bis zum Verkehrskonzept zusammen und vermittelt einen Eindruck über die intensive Arbeit des Runden Tisches und die hohe Mitwirkungsbereitschaft der Bevölkerung in den öffentlichen Werkstattgesprächen.

Bedanken möchten wir uns besonders bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Runden Tisches für deren Engagement und zielorientierte Arbeit.

Unser Dank gilt ebenso den Herren Prof. Kölz und Weber vom Verkehrsplanungsbüro Kölz aus Stuttgart, die als Verkehrsgutachter ihre Expertise in den Prozess eingebracht haben. Dem Moderatorenteam Sippel und Buff, Netzwerk für Planung und Kommunikation aus Stuttgart, danken wir für die zielorientierte und professionelle Vorbereitung und Moderation des Beteiligungsprozesses.



Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister



Bernd Stadel
Erster Bürgermeister

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Vorwort	4
Teil A	1
Übersicht und Ergebnis Beteiligungsprozess.....	1
1. Mitglieder des Runden Tisches	2
2. Konzeption und Ablauf Beteiligungsprozess.....	5
3. Empfehlung Runder Tisch.....	11
3.1 Übergeordnete Zielsetzungen Verkehrskonzept Rohrbach	13
3.2 Verkehrsvermeidende Maßnahmen	14
3.3 Erschließungshierarchie/Netzmaßnahmen: Verkehrssystem der verkehrlichen Balance.....	15
3.4 Stärkung alternativer Verkehrsmittelwahl	18
3.5 Empfehlung Maßnahmenbereiche.....	20
3.6 Ergänzungsoptionen Maßnahmenbereich.....	31
Teil B	35
4. Dokumentation Sitzungen Runder Tisch und öffentliche Veranstaltungen.....	35
4.1 Öffentliches Auftaktgespräch am 18.10.2012	37
4.1.1 Ablauf Öffentliches Auftaktgespräch	39
4.1.2 Beteiligungskonzept.....	40
4.1.3 Input Historie und aktuelle Aufgaben.....	44
4.1.4 Input Verkehrskonzept.....	45
4.1.5 Ablauf Arbeitsphase	52
4.1.6 Ergebnisse Arbeitsphase	55
4.2 Erste Sitzung Runder Tisch am 14.01.2013	67
4.2.1 Ablauf und Zielsetzung 1. Runder Tisch.....	69
4.2.2 Vorstellungsrunde – Erwartungen und Vorbehalte an den Beteiligungsprozess	71
4.2.3 Räumliche Handlungsschwerpunkte	73
4.2.4 Ergebnisübersicht Datenerhebung – Fachlicher Input	76
4.2.5 Zielsetzungen und Prüfaufträge.....	79
4.2.6 Stimmungsbild	84
4.3 Zweite Sitzung Runder Tisch am 06.03.2013	85
4.3.1 Zielsetzung und Ablauf 2. Runder Tisch.....	87
4.3.2 Rückkopplung Prüfaufträge	88
4.3.3 Fachlicher Input Planfälle	94
4.3.4 Bewertung ausgewählter Netzfälle	96
4.3.5 Rückkopplung Handlungsziele und Prüfaufträge	100
4.3.6 Vorbereitung Werkstattgespräch	101

4.4 Öffentliches Werkstattgespräch am 06.05.2013	103
4.4.1. Begrüßung und Überblick Beteiligungskonzept.....	105
4.4.2. Werkstattbericht – Schritt für Schritt zum Zwischenergebnis	108
4.4.3. Darstellen präferierter Planfälle	109
4.4.4. Ablauf Dialogphase.....	112
4.4.5. Ergebnisse Dialogphase.....	113
4.5 Dritte Sitzung Runder Tisch am 13.06.2013	121
4.5.1 Begrüßung und Zielsetzung 3. Runder Tisch	123
4.5.2 Anmerkungen zum Protokoll 2. Sitzung Runder Tisch	125
4.5.3 Feedback öffentliches Werkstattgespräch.....	127
4.5.4 Fachlicher Input – Einordnung möglicher Modifikationen von Planfällen	128
4.5.5 Bewertung der fachlichen Einordnung durch den Runden Tisch	135
4.5.6 Anmerkungen Kontext Konversionsflächen.....	139
4.5.7 Vorbereitung 4. Sitzung Runder Tisch, weiteres Vorgehen und Stimmungsbild.....	140
4.6 Vierte Sitzung Runder Tisch am 24.07.2013	143
4.6.1 Begrüßung und Zielsetzung 4. Runder Tisch	145
4.6.2 Überblick Ideenpool	147
4.6.3 Fachliche Einordnung Prüfaufträge und Input Maßnahmen.....	150
4.6.4 Diskussion -- Bewertung fachliche Einordnung und Input Maßnahmen durch den Runden Tisch.....	153
4.6.5 Verkehrsvermeidende Maßnahmen	168
4.6.6 Ausblick und Stimmungsbild	168
4.7 Öffentliches Werkstattgespräch am 25.09.2013	171
4.7.1 Begrüßung und Überblick Beteiligungskonzept.....	173
4.7.2 Werkstattbericht – Input Fachplanung	176
4.7.3 Ablauf Dialogphase.....	185
4.7.4 Ergebnisse/Dokumentation Dialogphase	186
4.8 Fünfte Sitzung Runder Tisch am 09.10.2013	193
4.8.1 Begrüßung und Zielsetzung 5. Runder Tisch	195
4.8.2 Diskussion/Bewertung übergeordnete Zielsetzungen und verkehrsvermeidende Maßnahmen	197
4.8.3 Diskussion/Bewertung Empfehlung Netzhierarchie und Maßnahmenbereiche	202
4.8.4 Stimmungsbild und Feedback zum Beteiligungsprozess	219
Teil C	221
Beschlussvorlage	221

A

Teil A

Übersicht und Ergebnis Beteiligungsprozess

1. Mitglieder des Runden Tisches

Teilnehmer/in	Amt / Institution
Herr Dr. Esa	Initiative Parken in der F.-Kruckenberg-Str.
Herr Dr. Adam	Bürgervertreter
Frau Ardner	Bürgervertreterin (Stellvertreterin für Herrn Dr. Adam)
Herr Beck	Bürgervertreter
Frau Werner	Bürgervertreterin (Stellvertreterin für Herrn Beck)
Frau Bernard	Bürgervertreterin
Herr Gißibl	Bürgervertreter (Stellvertreter für Frau Bernard)
Herr Kern	Bürgervertreter (Stellvertreter für Frau Bernard)
Herr Bork	Kinderbeauftragter
Herr Gaukel	Verein Quartier am Turm
Herr Heinze	Verein Quartier am Turm (Stellvertreter für Herrn Gaukel)
Herr Herbold	Bezirksbeirat
Herr Hilligardt	Beirat von Menschen mit Behinderungen
Herr Hoffmann	Vertreter Gewerbe/Handel
Herr Kaufmann	Bezirksbeirat
Herr Kuch	Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement
Frau Lindenau	Residenzleiterin Agaplesion
Herr Lipp	Internationale Gesamtschule Heidelberg
Herr Dr. Möllers	Eichendorff-Forum
Herr Schaeff	Bürgervertreter
Frau Schenk	Stadtteilverein Rohrbach
Herr Steiger	Initiative Parken in der F.-Kruckenberg-Str. (Stellvertreter für Herrn Dr. Esa)
Frau Weidenheimer	Bezirksbeirätin
Herr Weyand	Studentenwerk

Verwaltung

Amt / Institution

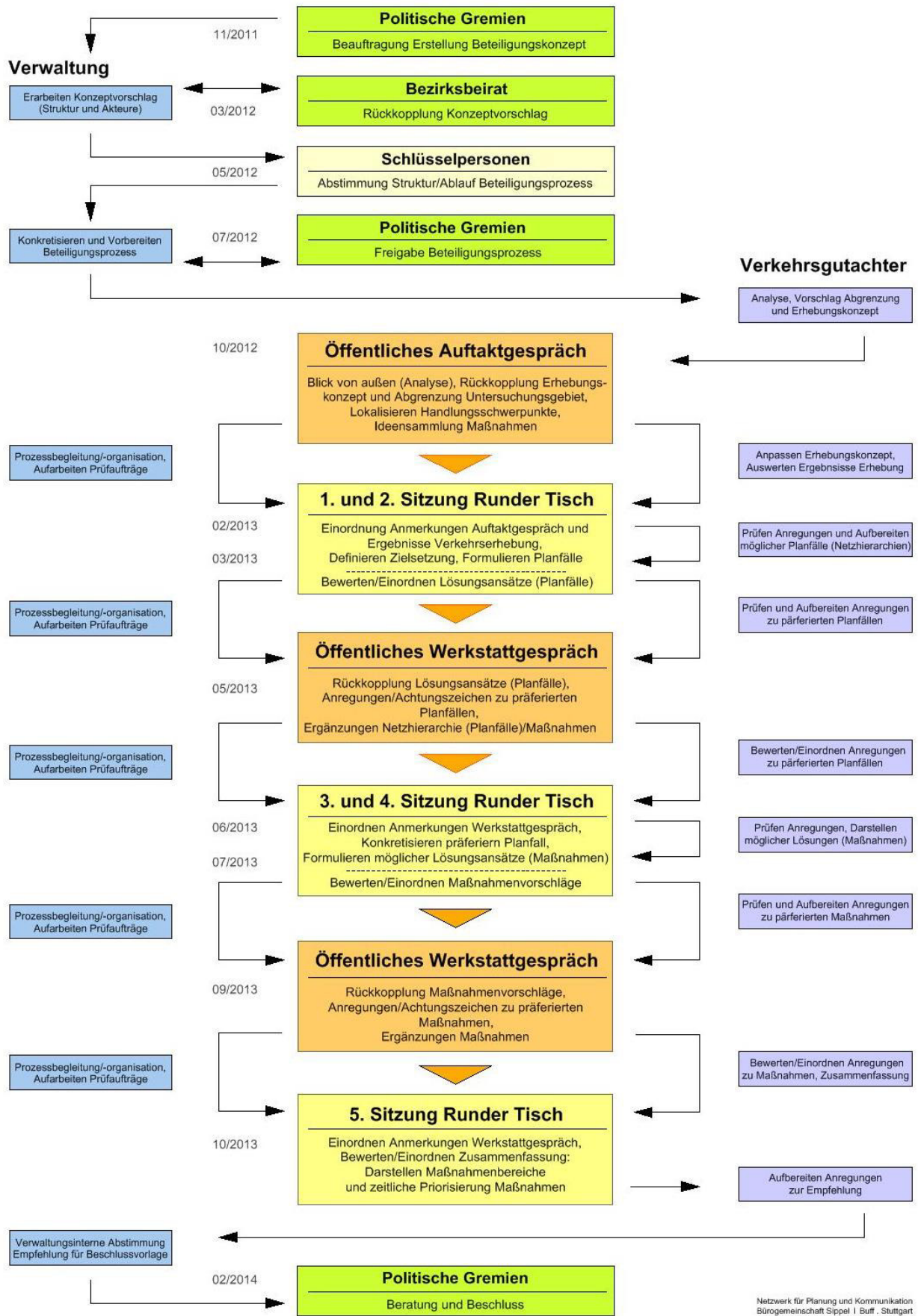
Frau Bayer	Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Herr Fuß	Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement
Herr Gieler	Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement
Herr Kettemann	Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement
Frau Sachtlebe	Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt
Frau Walter	Stadt Heidelberg, Amt für Wirtschaftsförderung

Büros

Amt / Institution

Herr Prof. Kölz	Planungsgruppe Kölz GmbH
Herr Weber	Planungsgruppe Kölz GmbH
Herr Buff	Netzwerk für Planung und Kommunikation
Herr Sippel	Netzwerk für Planung und Kommunikation





2. Konzeption und Ablauf Beteiligungsprozess

Anlass Und Aufgabenstellung

In den letzten Jahren wurde die Verkehrssituation im Quartier am Turm von der Anwohnerschaft kontrovers diskutiert, nicht zuletzt auf Grund der veränderten Rahmenbedingungen und den zum Teil nicht vollständig umgesetzten Maßnahmen des ursprünglichen Verkehrskonzepts. Durch die Unzufriedenheit mit der verkehrlichen Situation vor Ort haben sich aus der Anwohnerschaft des Quartiers am Turm unterschiedliche Interessensgruppen zusammengeschlossen, um ihre Anliegen öffentlich, sowie gegenüber der Kommunalpolitik und der Verwaltung zu vertreten. Die Zielvorstellungen der einzelnen Interessensgruppen waren aber nicht deckungsgleich und standen sich in Teilen widersprüchlich gegenüber.

Vor diesem Hintergrund sowie den guten Erfahrungen die Rohrbach in den zurückliegenden Jahren mit Beteiligungsprozessen sammeln konnte – gerade auch zu verkehrsplanerischen Fragestellungen – hat der Bezirksbeirat Rohrbach in seiner Sitzung am 08.11.2011 dem Gemeinderat angetragen, in ähnlicher Form wie zur Verkehrserschließung Rohrbach-Süd im Jahr 2009 einen Runden Tisch einzurichten. Damit verbunden war die Forderung, den Bezirksbeirat, den Quartiersverein, die Initiativen sowie die Gewerbetreibenden vor Ort einzubinden. Ebenso wurde zum Ausdruck gebracht, die Überarbeitung des bestehenden Verkehrskonzepts im räumlichen Umgriff nicht auf das Quartier am Turm zu beschränken, sondern das weitere Umfeld einzubeziehen bzw. zu berücksichtigen; so u.a. das neue Nahversorgungszentrum, die Fabrikstraße, den Holbeinring, aber auch die Konversionsflächen in Rohrbach-West. In seiner Sitzung am 15.12.2011 beauftragte der Gemeinderat die Verwaltung, ein Beteiligungskonzept zu erarbeiten.

Leitlinien für mitgestaltende Bürgerbeteiligung als Richtschnur

Verbunden mit dem Auftrag an die Verwaltung war die Empfehlung, die zu diesem Zeitpunkt im Entwurf vorliegenden, aber noch nicht beschlossenen Leitlinien für mitgestaltende Bürgerbeteiligung anzuwenden.

Zentrale Elemente mitgestaltender Bürgerbeteiligung sind die frühzeitige Information durch die Vorhabenliste, die Möglichkeit, dass Bürgerbeteiligung von verschiedenen Seiten angeregt werden kann, eine kooperative Planung und Ausgestaltung des Beteiligungskonzepts, die Beteiligung der Bürgerschaft über verschiedene Projektphasen hinweg, die Rückkopplung von Beteiligungsergebnissen in eine breitere Öffentlichkeit sowie die Verbindlichkeit von Beteiligungsprozessen.

Entsprechend dieser Vorgabe wurde federführend vom Amt für Verkehrsmanagement in Abstimmung mit dem Amt für Stadtentwicklung und Statistik, dem die Koordinierungsstelle für Bürgerbeteiligung zugeordnet ist, ein Konzeptvorschlag zur weiteren Vorgehensweise erarbeitet. Dieser wurde in der Bezirksbeiratssitzung vom 01.03.2012 vorgestellt und erörtert.

Die Anregungen des Bezirksbeirats wurden in das Beteiligungskonzept eingearbeitet und entsprechend den Leitlinien für mitgestaltende Bürgerbeteiligung mit Schlüsselpersonen am 15.05.2012 abgestimmt. Als Schlüsselpersonen waren Vertreter/innen des Bezirksbeirats, des Stadtteilvereins, des Beirats von Menschen mit Behinderungen, des Vereins Quartier am Turm Rohrbach e.V. und der Initiative Parken in der Franz-Kruckenbergs-Straße geladen.

Ergebnis- und umsetzungsorientierter Beteiligungsprozess

Dem weiterentwickelten Vorschlag der Verwaltung zur Durchführung eines Beteiligungsprozesses stimmte der Bezirksbeirat Rohrbach am 12.07.2012 einstimmig zu. Die weiteren Beschlüsse im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss sowie im Hauptausschuss waren ebenso einstimmig. Schlussendlich hat der Gemeinderat in seiner Sitzung am 02.10.2012 die Konzeption der Bürgerbeteiligung für die Erstellung eines Verkehrskonzepts für Rohrbach-West einstimmig beschlossen und hierfür entsprechende Finanzmittel freigegeben. Mit der Beschlussfassung war die Einbeziehung einer externen fachlichen Begleitung und Moderation verbunden. Für die Begleitung und Ausgestaltung der einzelnen Beteiligungsschritte sowie für die Moderation der Beteiligungstermine wurde die Bürogemeinschaft Sippel | Buff, Netzwerk für Planung und Kommunikation aus Stuttgart beauftragt. Für die fachliche Begleitung des Beteiligungsprozesses wurde die Planungsgruppe Kölz aus Ludwigsburg beauftragt. Die Federführung und Koordination des Beteiligungsprozesses lag beim Amt für Verkehrsmanagement.

Dem vom Gemeinderat beschlossenen ergebnis- und umsetzungsorientierten Beteiligungsprozess lagen als Handlungsrahmen folgende Zielsetzungen zu Grunde:

- Gestalten und Durchführen eines ergebnisoffenen Dialogs
- Einordnen bisher diskutierter punktueller Fragestellungen/Maßnahmen in einen übergeordneten Kontext Rohrbach-West
- Einbeziehen quartiersbezogener Aspekte sowie äußerer Randbedingungen
- Berücksichtigen unterschiedlicher Sichtweisen und Positionen im Planungsprozess
- Aktives Einbinden der sich vor Ort artikulierenden Initiativen und Interessengruppen, aber auch Einbeziehen der allgemeinen Öffentlichkeit
- Definieren gemeinsam getragener Zielsetzungen als Grundlage für das Ableiten zentraler Handlungs- und Maßnahmenbereiche (Handlungskonzept)
- Formulieren einer fachlich fundierter Empfehlung für die Verkehrserschließung als Grundlage für die politische Beratung und Entscheidung

Besetzung des Runden Tisches als beratendes Arbeitsgremium

Die Zusammensetzung des Runden Tisches aus 18 Teilnehmer/innen – ohne Moderation und Gutachter – wurde im Vorfeld mit Schlüsselpersonen beim Treffen am 15.05.2012 und dem Bezirksbeirat abgestimmt. Davon wurden vier Sitze für interessierte Bürger/innen freigehalten, die durch die Verwaltung nach vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren und zuvor festgesetzten und ebenfalls abgestimmten Kriterien ausgelost wurden.



Die Bewerber/innen mussten selbst im Untersuchungsgebiet wohnen und durften nicht in einer der bereits eingeladenen Interessensgruppen engagiert sein. Darüber hinaus sollten mindestens zwei der interessierten Bewerber/innen nicht im Quartier am Turm wohnen, um eine inhaltliche Diskussion über den gesamten Untersuchungsraum zu fördern. Das Auswahlverfahren und die Bewerbungsmöglichkeiten wurden sowohl in der Auftaktveranstaltung als auch durch Veröffentlichung in der Tageszeitung und den Veröffentlichungsblättern im Stadtteil kommuniziert.

Folgende Interessensvertreter und Teilnehmer/innen waren am Runden Tisch vertreten:

- Vertreter/innen des Bezirksbeirats (3x)
- Vertreter/in des Stadtteilvereins
- Vertreter/in des Beirats von Menschen mit Behinderungen
- Kinderbeauftragte
- Vertreter/in Amt für Verkehrsmanagement
- Vertreter/in Heimleitung Agaplesion
- Vertreter/in Gewerbe/Einzelhandel
- Vertreter/in Internationale Gesamtschule
- Vertreter/in Studierenden
- Vertreter/in des Vereins Quartier am Turm e.V.
- Vertreter/in der Initiative Parken in der Franz-Kruckenbergs-Straße
- Vertreter/in Eichendorff-Forum
- Interessierte Bürger/innen (4x)

Weitere Vertreter/innen der Verwaltung konnten als „passive“ Mitglieder zur inhaltlichen Qualifizierung der Diskussion hinzugezogen werden, so z.B. das Stadtplanungsamt sowie das Amt für Wirtschaftsförderung.

Herstellen von Transparenz durch Einbindung der Öffentlichkeit

Der iterative Beteiligungsprozess wurde im Wesentlichen durch den Wechsel von öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen und nichtöffentlichen Sitzungen des Runden Tisches strukturiert. Durch dieses Vorgehen bestand für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich inhaltlich bei der Erstellung des Verkehrskonzepts Rohrbach-West einzubringen. Gleichmaßen bestand für den Runden Tisch somit die Möglichkeit, die erarbeiteten (Zwischen-) Ergebnisse aus den internen Sitzungen mit der Öffentlichkeit rückzukoppeln. Zwischen den öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen und den Sitzungen des Runden Tisches arbeiteten die extern beauftragte Fachplanung und die Verwaltung Prüfaufträge ab, um eine inhaltlich fundierte wie qualifizierte Diskussion zu ermöglichen.



Mit dieser Vorgehensweise wurden über den gesamten Verlauf des Beteiligungsprozesses Nachvollziehbarkeit und Transparenz des Verfahrens und der inhaltlichen Diskussion sichergestellt. Im Sinne der gewünschten Transparenz wurden ebenso die öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen als auch die einzelnen Sitzungen des Runden Tisches von der Moderation dokumentiert und auf die Homepage der Stadt Heidelberg zur Einsicht bzw. zum Download eingestellt. Darüber hinaus gewährleistete die Teilnahme von Vertreter/innen des Bezirksbeirats am Runden Tisch auch den inhaltlichen Austausch mit der Kommunalpolitik über den gesamten Verlauf des Beteiligungsprozesses.

In der Summe haben die Teilnehmer/innen des Runden Tisches kontinuierlich über einen Zeitraum von knapp einem Jahr den Beteiligungsprozess mit dem Ziel begleitet, gemeinsam ein Verkehrskonzept für Rohrbach-West zu entwickeln. Dabei ist es gelungen eine Empfehlung zu erarbeiten, die von allen Teilnehmer/innen des Runden Tisch gemeinsam getragen wird.



Schritt für Schritt zur fachlich fundierten Empfehlung

Im öffentlichen Auftaktgespräch im Oktober 2012 wurden mit den Bürgerinnen und Bürgern die Abgrenzung des Untersuchungsraums und das Erhebungskonzept aktueller Belastungszahlen abgestimmt. Ebenso wurden zum Einstieg in die Arbeit des Runden Tisches als inhaltliche Diskussionsgrundlage insbesondere Problembereiche (Schwächen), aber auch Stärken, im Untersuchungsgebiet lokalisiert sowie erste Ideen für Maßnahmen/Ziele festgehalten.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Verkehrserhebung und den Anregungen aus der öffentlichen Auftaktveranstaltung diskutierte der Runde Tisch Zielsetzungen für die weitere konzeptionelle Betrachtung und formulierte mögliche Handlungsansätze (Planfälle) mit Blick auf das Erschließungsnetz und die Netzhierarchie. In der zweiten Sitzung wurden die Untersuchungsergebnisse der Fachplanung gemeinsam diskutiert und die Wirksamkeit der Planfälle bewertet. Im Ergebnis für die nachfolgende Rückkopplung mit der Öffentlichkeit präferierten die Teilnehmer/innen des Runden Tisches zwei Planfälle.

Diese wurden im Mai 2013 in einem öffentlichen Werkstattgespräch vorgestellt und diskutiert. Die vorgebrachten Anregungen aus der Veranstaltung wurden im Vorfeld der nächsten Sitzung des Runden Tisches durch die Fachplanung geprüft.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Prüfaufträge und der im öffentlichen Werkstattgespräch von den Bürgerinnen und Bürgern vorgebrachten Anregungen und Achtungszeichen zu den beiden Planfällen wurde ein Planfall für die weitere Erarbeitung des Konzepts ausgewählt. Der präferierte Planfall wurde in der dritten Sitzung des Runden Tisches vertiefend diskutiert und in Teilbereichen weiterentwickelt. Zur Vorbereitung der vierten Sitzung wurden aufbauend auf der präferierten Netzhierarchie erste Lösungsansätze zu den Themen Fußgängerverkehr, Radverkehr, verkehrsberuhigende Maßnahmen, Parken, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und öffentlicher Personennahverkehr aufgegriffen. Diese Lösungsansätze wurden von der Fachplanung aufbereitet und gemeinsam mit den Teilnehmer/innen des Runden Tisch erörtert, in Teilen modifiziert oder ergänzt. Die ergänzend vorgebrachten Anregungen aus der vierten Sitzung wurden erneut von der Fachplanung für die Diskussion mit der Öffentlichkeit zum Entwurf aufbereitet und zusammengeführt.

Im September 2013 wurde diese Entwurfsfassung der Empfehlung des Runden Tisches in einem dritten Werkstattgespräch wiederum mit der Öffentlichkeit rückgekoppelt. Die Anmerkungen wurden für die abschließende Diskussion des Runden Tisches im Gesamtkontext der bisherigen Diskussion nochmals fachlich eingeordnet und in Form von funktional zusammenhängenden Maßnahmenbereichen zusammengefasst. Darüber hinaus bereitete die Fachplanung eine zeitliche Priorisierung der einzelnen Maßnahmen als Diskussionsgrundlage für den Runden Tisch vor.

Als Ergebnis des Beteiligungsprozesses trifft die Empfehlung für das Verkehrskonzept Rohrbach-West Aussagen zu folgenden Aspekten:

- Übergeordnete Zielsetzungen
- Verkehrsvermeidende Maßnahmen
- Erschließungshierarchie/Netzmaßnahmen
- Maßnahmenbereiche
- Ergänzungsoptionen



Verkehrskonzept Rohrbach-West

3. Empfehlung Runder Tisch



Inhalt/Gliederung Empfehlung Runder Tisch

3.1	Übergeordnete Zielsetzungen	Seite 13
3.2	Verkehrsvermeidende Maßnahmen	Seite 14
3.3	Erschließungshierarchie/Netzmaßnahmen	Seite 15
	– Verkehrssystem der verkehrlichen Balance	
3.4	Stärkung alternativer Verkehrsmittelwahl.....	Seite 18
3.5	Empfehlung Maßnahmenbereiche	Seite 20
	– Maßnahmenbereiche A 1.1 bis A 1.4	
	– Maßnahmenbereiche A 2.1 bis A 2.4	
	– Maßnahmenbereiche A 3.1 bis A 3.4	
	– Maßnahmenbereiche A 4.1 bis A 4.3	
3.6	Ergänzungsoptionen	Seite 31
	– Maßnahmenbereiche B 1 bis B 5	

Heidelberg,
Stand 9. Oktober 2013

3.1 Übergeordnete Zielsetzungen Verkehrskonzept Rohrbach-West

Die übergeordneten Zielsetzungen dokumentieren den konzeptionellen Handlungsrahmen der Empfehlung des Runden Tisches. Den empfohlenen Maßnahmen vorangestellt, formulieren sie den inhaltlichen Leitfaden des mit fachlicher Unterstützung erarbeiteten Verkehrskonzepts:

- Verfolgen von verkehrsvermeidenden Maßnahmen zur grundsätzlichen Reduzierung der Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr im Untersuchungsgebiet unter Berücksichtigung der Entwicklung des Nahversorgungszentrums sowie des Anteils an Durchgangsverkehren insbesondere aus bzw. nach Kirchheim
- Reduzieren der Verkehrsbelastung in der Fabrikstraße durch geeignete Maßnahmen innerhalb der bestehenden Netzhierarchie
- Abbauen bestehender Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern/-arten insbesondere in der Achse Fabrikstraße/Kolbenzeil, der Achse Franz-Kruckenberg-Straße/Im Hasenleiser sowie der Felix-Wankel-Straße und Heinrich-Fuchs-Straße
- Vermeiden von unverhältnismäßigen Umwege Fahrten und Mehrbelastungen in städtebaulich sensiblen Bereichen im Hinblick auf Ausweisung zusätzlicher bzw. geänderter Einbahnverkehrsregelungen
- Vermeiden eines „Abhängens“ des Quartiers zwischen Fabrikstraße/Kolbenzeil und der Karlsruher Straße an das übergeordnete Verkehrsnetz insbesondere in Richtung Innenstadt
- Verbessern der Verkehrssicherheit für Kinder, Fußgänger und Radfahrer in verkehrsberuhigten Bereichen, im Vorfeld sensibler Nutzungen, an Knoten und Querungsstellen insbesondere entlang der „Haupttrouten“ unter Berücksichtigung der Parkierungssituation (Gehwegparken vermeiden)
- Qualifizieren und Ergänzen der bestehenden Erschließungshierarchie unter Berücksichtigung der Belange der unterschiedlichen Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr, Radverkehr, Fußgänger)
- Schaffen attraktiver Radfahrachsen sowohl in Nord-Süd- als auch Ost-West-Richtung unter Berücksichtigung sich vollziehender städtebaulicher Entwicklungen (Nahversorgungszentrum, Konversionsflächen Südstadt, Hospital) sowie der Anbindung S-Bahn-Haltepunkt, IGH und Rohrbach Markt
- Gestalten der öffentlichen Straßenräume zur Verkehrsberuhigung insbesondere im Bereich der Achse Fabrikstraße/Kolbenzeil und der Achse Franz-Kruckenberg-Straße/Im Hasenleiser
- Schaffen eines attraktiven wie barrierefreien Fußwegnetzes zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Erreichbarkeit insbesondere von Infrastruktureinrichtungen und Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs
- Ordnen der Parkierungssituation zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in verkehrsberuhigten Bereichen und des Hauptfußwegenetzes (u.a. Auflösen von Gehwegparken), unter Berücksichtigung der in Teilen eingeschränkten Möglichkeiten auf privaten Grundstücksflächen im Quartier östlich der Fabrikstraße/Kolbenzeil
- Verbessern der Ausnutzung bestehender Parkraumangebote (u.a. Konrad-Zuse-Straße) sowie Schaffen von alternativen Parkraumangeboten als teilweiser Ausgleich für wegfallende Parkplätze (Ausweisen zusätzlicher, ggf. zeitlich befristeter Parkplätze, Einführen Parkraummanagement)
- Verstärktes Bewusstmachen der zulässigen Fahrgeschwindigkeit insbesondere an den Einfahrtsbereichen in das Untersuchungsgebiet und vor sensiblen Nutzungen, z.B. Kindergärten, Schulen, Spielplätzen, Senioren-/Pflegeheimen
- Erhöhen der Kontrolldichte durch den Gemeindevollzugsdienst zur Absicherung der Wirksamkeit verkehrsrechtlicher Maßnahmen

3.2 Verkehrsvermeidende Maßnahmen

Mit der zusammenfassenden Darstellung verkehrsvermeidender Maßnahmen heben die Teilnehmer/innen des Runden Tisch hervor, dass zur qualitativen Verbesserung der Verkehrssituation in Rohrbach-West neben dem Abbau von Konfliktsituationen eine wesentlicher Ansatz darin gesehen wird, die bestehende Verkehrsbelastung im Untersuchungsraum grundsätzlich zu reduzieren.

Hierzu werden vor allem nachfolgende verkehrsvermeidende Maßnahmen als geeignet angesehen:

Motorisierter Individualverkehr

- Großräumige Ausschilderung und Lenkung der Verkehre insbesondere ohne Überfahrt der Bürgerbrücke zur Vermeidung einer Durchfahrt von Rohrbach-West
- Tonnagenbeschränkung für LKW (z.B. 7,5t) sowohl für die Bürgerbrücke als auch für sensible bzw. problematische Zufahrtbereiche in das Untersuchungsgebiet (u.a. Am Rohrbach)
- Maßnahmen auf der Bürgerstraße zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Optimierung des Verkehrsflusses auf der Römerstraße (Ziel Grüne Welle) zur Vermeidung von Ausweichverkehren u.a. über Fabrikstraße und Konrad-Zuse-Straße

Öffentlicher Personennahverkehr (Bus)

- Erhöhung der Attraktivität durch Optimierung der Haltestellenausstattung und der Einstiegssituation über den gesetzlichen Anspruch der Barrierefreiheit hinausgehend
- Verbesserung der Qualität der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen
- Optimierung und Ergänzung des Linien- und Haltestellenangebots durch Integration städtebaulicher Entwicklungsbereiche, wie den Konversionsflächen Südstadt und Hospital, und unter Berücksichtigung von Infrastrukturstandorten wie dem Nahversorgungszentrum und öffentlicher Einrichtungen

Radverkehr

- Erhöhung des Radverkehrsanteils durch Realisierung hochwertiger Radfahrverbindungen (Fahrradstraßen; zügig befahrbar, direkte und sichere Radrouten, etc.)
- Schaffen zusätzlicher Fahrradabstellplätze am S-Bahnhaltepunkt auf Rohrbacher Seite (u.a. überdacht; Fahrradboxen)
- Ausbau infrastruktureller Einrichtungen, wie z.B. dezentrale Fahrradabstellanlagen im Gebiet, Informationssysteme, etc.

Parkraummanagement

- Reduzierung von Parkplatzsuchfahrten durch stärkere Ausnutzung vorhandener Parkraumreserven sowohl im privaten Bereich (Tiefgaragen/Grundstücke) als auch im Zuge der Konrad-Zuse-Straße
- Konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs zur Verringerung der Falschparker
- Begrenzung des Parkplatzangebots im öffentlichen Raum (z.B. Verkehrsberuhigte Bereiche, Gehwegparken im Bereich wichtiger Schulwege, etc.)

Bewusstseinsbildung

- Öffentlichkeitsarbeit (u.a. Plakataktionen, Artikel im Stadtblatt, Flyer, ÖPNV Informationen bei Zuzug und Umzug)

3.3 Erschließungshierarchie/Netzmaßnahmen: Verkehrssystem der verkehrlichen Balance

Leitsatz

Eine Veränderung der bestehenden sensiblen Netzhierarchie darf nicht zu unverhältnismäßigen Problemverlagerungen führen. Eine deutliche Verkehrsreduktion in der Fabrikstraße führt zu gravierenden Nebenwirkungen und entspricht daher nicht der Netzfunktion innerhalb des Verkehrssystems.

Arbeitsteilige Funktion der Nord-Süd-Achsen

- Karlsruher Straße/Römerstraße als übergeordnete und leistungsfähige Hauptverkehrsstraße mit arbeitsteiliger Anbindung des Gesamtquartiers
- Fabrikstraße/Kolbenzeil als Sammel- und Verteilerstraße für gebietsspezifische Ziel-, Quell- und Binnenverkehre des Gesamtquartiers und für den öffentlichen Busverkehr
- Konrad-Zuse-Straße als tangentielle Erschließungsstraße für die angrenzenden Nutzungsstrukturen und Infrastruktureinrichtungen in Verbindung mit den Parkplatzüberfahrten Nahversorgungszentrum und LIDL (mit und ohne Ertüchtigung der Überfahrten)
- Unterbrechung Durchfahrt Franz-Kruckenbergs-Straße in Verbindung mit Unterbrechung Durchfahrt Rudolph-Hell-Straße *¹⁾
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen unter Beachtung funktionaler Erfordernisse (Busverkehr) im Zuge der Fabrikstraße/Kolbenzeil und westliche Heinrich-Fuchs-Straße/Max-Joseph-Straße

-

- *¹⁾

Abstimmung Teilnehmer Runder Tisch in der letzten Sitzung gegen ein stufenweises Vorgehen, mit einer Unterbrechung als weitergehendem Schritt nach Evaluierung der verkehrlichen Konsequenzen durch die Eröffnung Nahversorgungszentrum und Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen;
Abstimmungsergebnis: sieben Stimmen für eine sofortige Unterbrechung, eine Gegenstimme und drei Enthaltungen

Anbindung der Firma CNH

Option 1a

- Zusätzliche Anbindung der Firma CNH im Norden in Verlängerung der Sickingenstraße und gleichzeitige Überprüfung der Anbindung der Anlieferungsverkehre zum Nahversorgungszentrum von Norden; im Kontext der empfohlenen zusätzlichen Anbindung ist die Realisierung der Rad- und Fußgängerbrücke in Verlängerung der Sickingenstraße in Richtung Kirchheim zu berücksichtigen; dies gilt ebenso vor dem Hintergrund der formulierten Langfristoption, die Sickingenbrücke auch für den Kfz-Verkehr auszuliegen

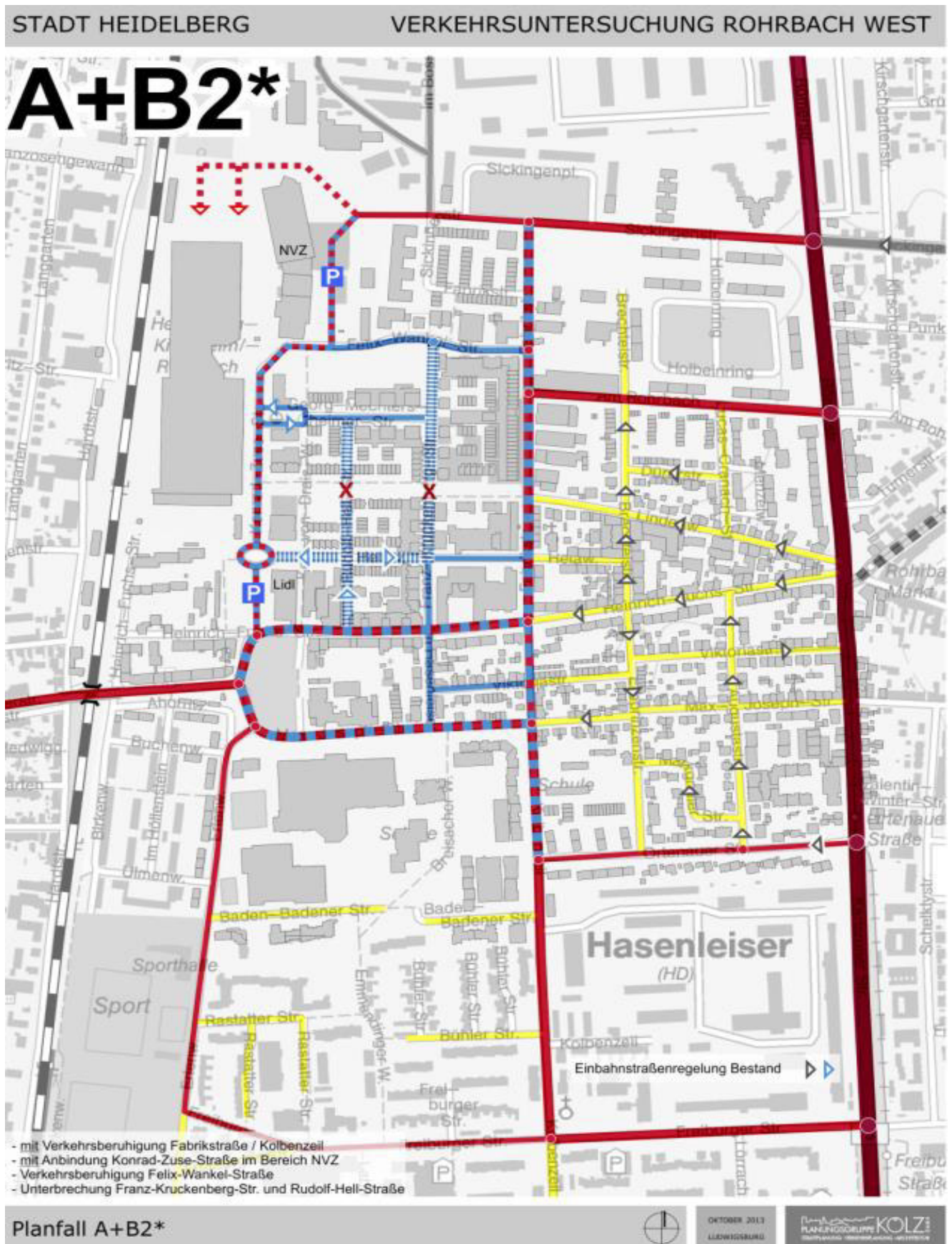
Option 1b

- Ist eine Anbindung der Anlieferung des Nahversorgungszentrum nicht von Norden möglich, soll nochmals die Option geprüft werden, die Anlieferung ausschließlich über den Parkplatz des Nahversorgungszentrums zu führen; als stützende Maßnahme ist eine Sperrung der Felix-Wankel-Straße für den Lkw-Verkehr rechtlich zu prüfen

Option 2

- Ist eine zusätzliche Anbindung der Firma CNH von Norden nicht möglich (Option 1), soll die Anlage einer Verbindungsstraße (Bypass) zwischen Sickingenstraße und Felix-Wankel-Straße östlich des Nahversorgungsparkplatzes verfolgt werden; ergänzende Rückstufung der Felix-Wankel-Straße nach Realisierung einer potenziellen Verbindung
- Beibehaltung der Verkehrsführung im Quartier zwischen der Karlsruher Straße/Römerstraße und der Fabrikstraße/Kolbenzeil
- Tonnagenbeschränkung Bürgerbrücke für LKW mit entsprechender Verkehrslenkung/wegweisender Beschilderung





Darstellung Erschließungshierarchie motorisierter

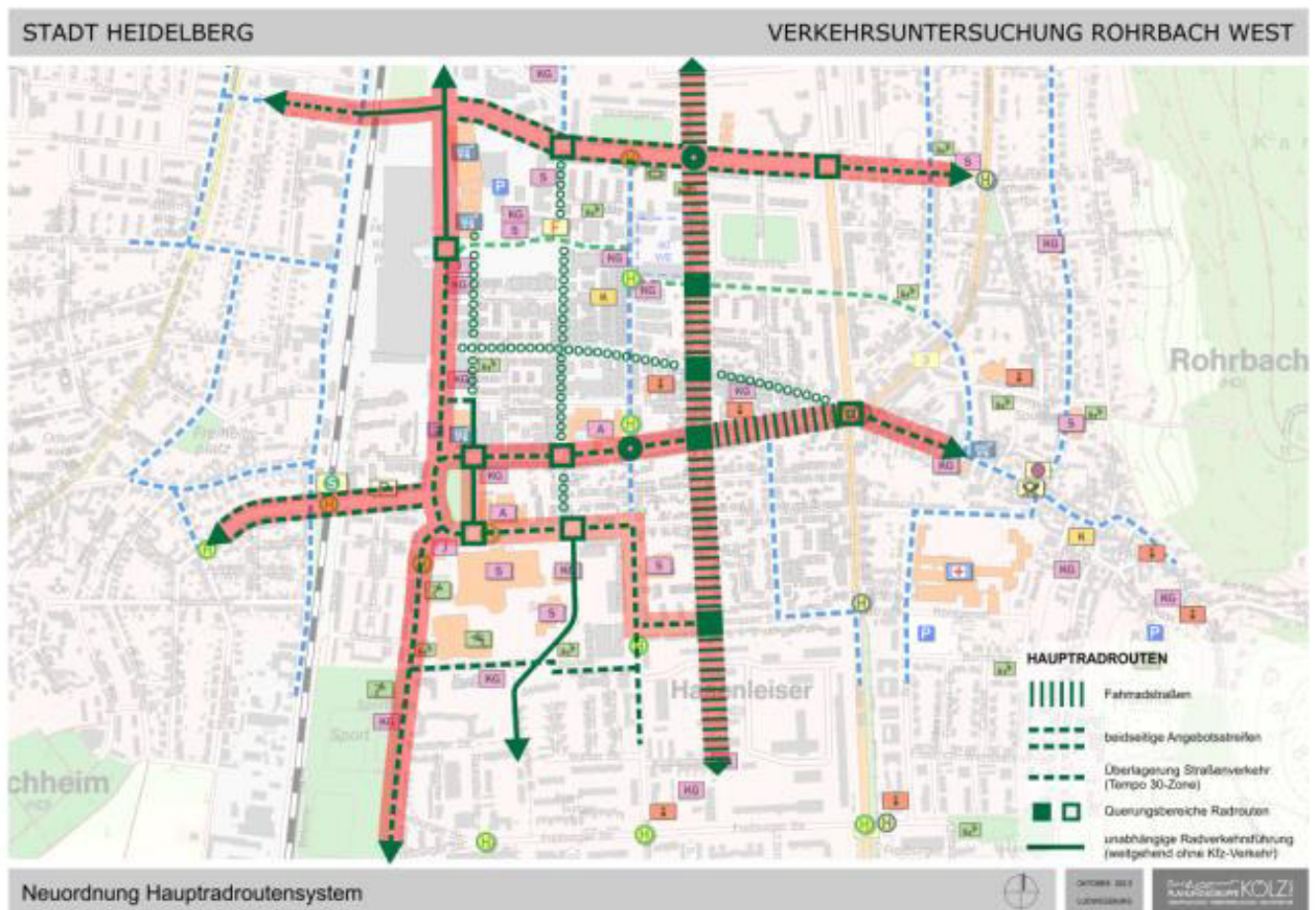
3.4 Stärkung alternativer Verkehrsmittelwahl

Leitsatz

Flächenhafte Reduzierung der KFZ-Verkehrsbelastung im gesamten Untersuchungsgebiet durch eine signifikante Attraktivierung und Aufwertung alternativer Verkehrsmittel.

Erhöhung des Radverkehrsanteils durch Realisierung hochwertiger Radfahrverbindungen und Ausbau infrastruktureller Ergänzungsangebote

- Fahrradachse Bahnstadt – Im Bosseldorn – Nahversorgungszentrum – Konrad-Zuse-Straße – Erlenweg in Nord-Süd-Richtung
- Fahrradstraße Konversion Südstadt – Brechtelstraße – Erbprinzenstraße – Konversion Hospital in Nord-Süd-Richtung
- Radverkehrsachse Kirchheim – Sickingenbrücke/Nahversorgungszentrum – Sickingenstraße – Rohrbach-Ost in West-Ost-Richtung
- Radverkehrsachse Kirchheim – Bürgerstraße – Heinrich-Fuchs-Straße – Rohrbach Markt in West-Ost-Richtung
- Schaffung ausreichender Fahrradabstellanlagen an den Schnittstellen zum ÖPNV



Darstellung des Hauptradroutensystems und zentraler Fußwegeachsen

Sichere und attraktive Vernetzung der Hauptfußwege-/Schulwegeachsen mit den Haltestellen des ÖPNV und mit infrastrukturellen Einrichtungen im Untersuchungsgebiet (Schulen, Kindergärten, Gewerbe, Einzelhandel, etc.)

- Achse Eichendorff-Forum – Franz-Kruckenbergs-Straße – Im Hasenleiser – Breisacher Weg in Nord-Süd-Richtung.
- West-Ost-Achse im Zuge des Lindenwegs zwischen Konrad-Zuse-Straße und Rohrbach Markt.
- Direkte und kurzwegige Erreichbarkeit infrastruktureller Einrichtungen.

Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs durch

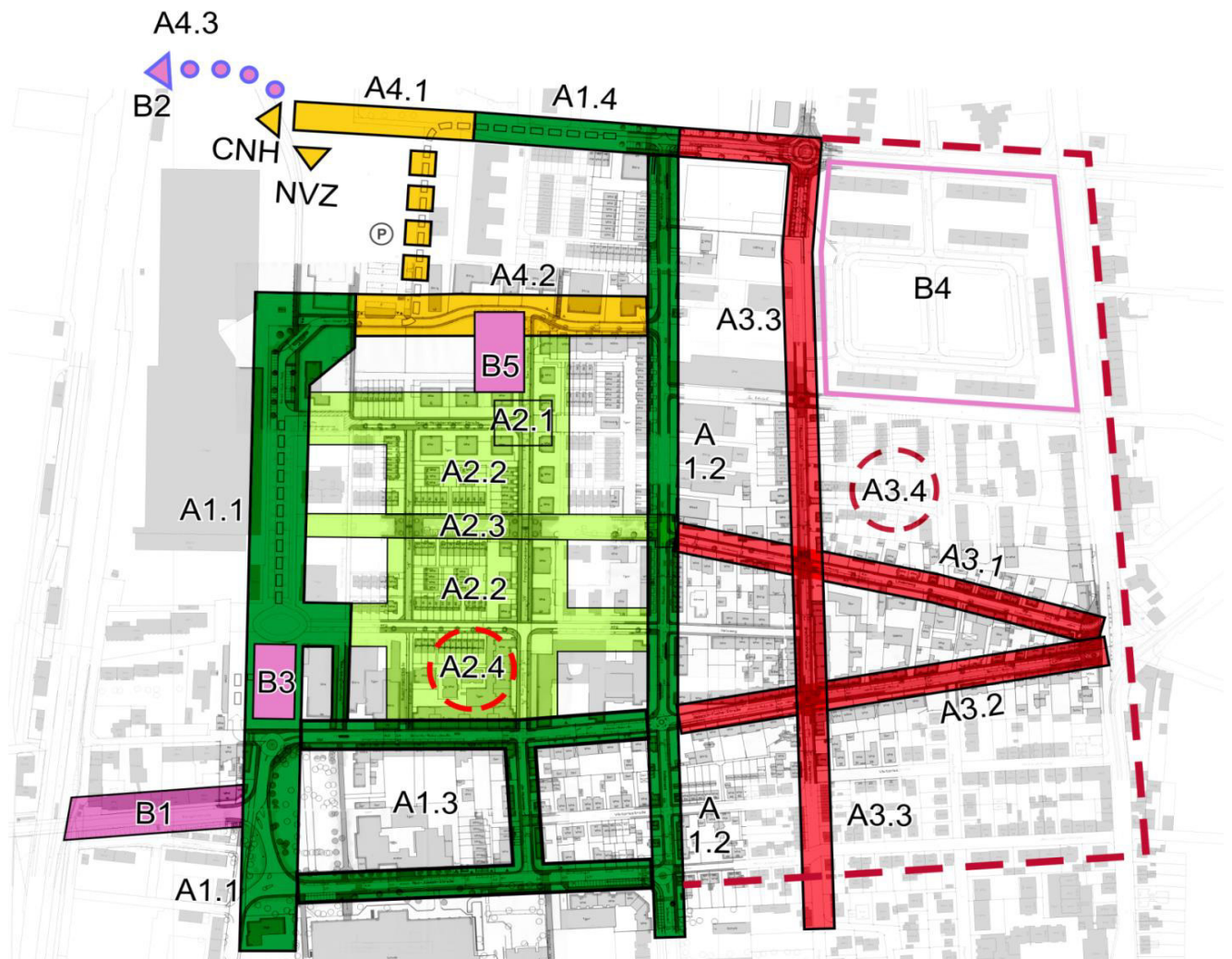
- Optimierung der Haltestellenausstattung (Überdachung, Sitzgelegenheiten, ...)
- Realisierung von Bushaltestellenkaps
- Verbesserung der Qualität der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen
- Optimierung des Haltestellenangebots im Zuge der Konversion Südstadt und Hospital

3.5 Empfehlung Maßnahmenbereiche

Die Auflistung der empfohlenen Maßnahmen erfolgt im Rahmen einer räumlich-integrierten Betrachtung – sogenannte Maßnahmenbereiche– und stellt somit einen gesamt-konzeptionellen Zusammenhang her. Im Einzelnen werden vier Maßnahmenbereiche (A1 bis A4) unterschieden, die sich aus verschiedenen Teilbereichen/Bausteinen zusammensetzen. Je Teilbereich/ Baustein werden die vorgeschlagenen Maßnahmen einzeln aufgeführt und nochmals die mit den Maßnahmen im Wesentlichen verfolgte Zielsetzung dargestellt. Mit Blick auf die Realisierung der einzelnen Maßnahmen wird mit der Empfehlung eine zeitliche Einordnung vorgenommen, die wie folgt gegliedert ist:

- K = Kurzfristig: 1 bis 3 Jahre
- M = Mittelfristig: 3 bis 5 Jahre
- L = Langfristig: länger als 5 Jahre

Darüber hinaus werden mit dem Maßnahmenbereich B aus Sicht der Teilnehmer/innen des Runden Tisches mögliche Ergänzungsoption dargestellt, die als flankierende Maßnahmen der vier empfohlenen Maßnahmenbereiche A 1 bis A4 verstanden werden.



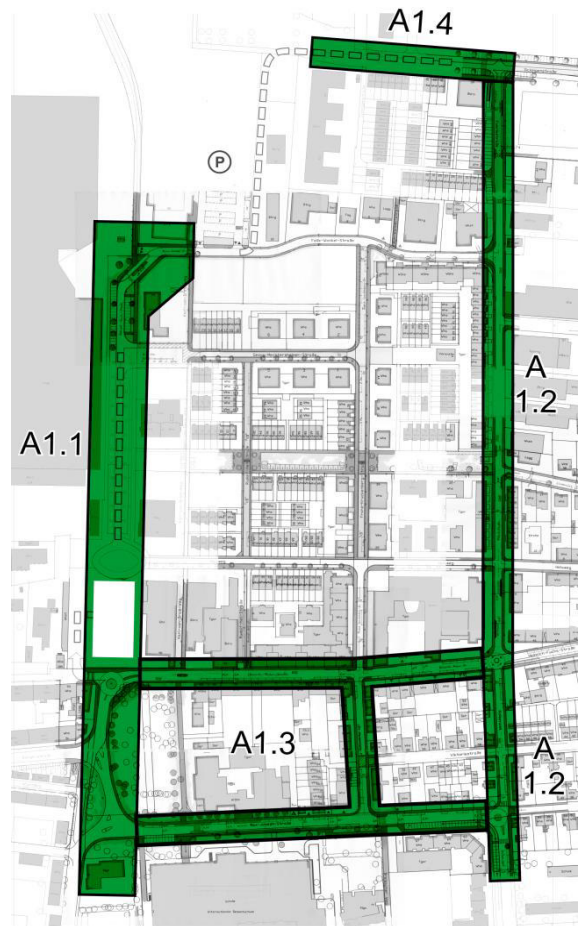
Gesamtübersicht Maßnahmenbereiche

Übersicht Maßnahmenbereich A 1

- A 1.1 Nord-Süd-Radverkehrsachse
Konrad-Zuse-Straße
- A 1.2 Fabrikstraße/Kolbenzeil
- A 1.3 Westliche Heinrich-Fuchs-Straße/
Max-Joseph-Straße/Im Hasenleiser
- A 1.4 Querung Sickingenstraße/Im Bosseldorn

Hinweis:

Vor der Eröffnung des Nahversorgungszentrums und vor Durchführung Maßnahmen A1.1 bis A1.4 sollte für den Radverkehr und Motorisierten Individualverkehr ein Monitoring erfolgen (Erhebungen der Querschnitte Konrad-Zuse-Straße/ Rudolf-Hell-Straße/ Franz-Kruckenberg-Straße/Fabrikstraße).

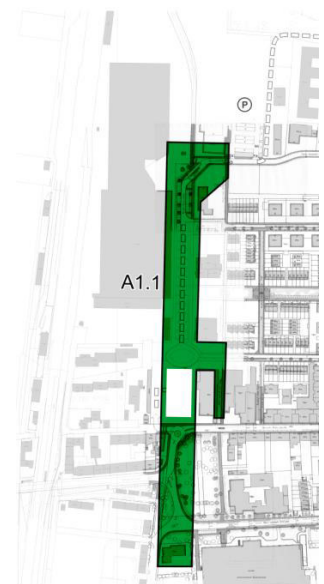


A 1.1 Nord-Süd-Radverkehrsachse Konrad-Zuse-Straße

Ziel:

Aktivierung der westlichen Nord-Süd-Radverkehrsachse Bahnstadt – Nahversorgungszentrum – Konrad-Zuse-Straße – Erlenweg zur Entlastung Franz-Kruckenberg-Straße

- K Realisierung einer übersichtlichen und sicheren Einfädelung der Radverkehrsströme westlich des Nahversorgungszentrums in die Konrad-Zuse-Straße mit Berücksichtigung Zufahrt der Firma CNH
- K/M Verbesserung der Verknüpfung zwischen Konrad-Zuse-Straße und Heinrich-Fuchs-Straße; Ertüchtigung südlicher Karl-von-Drais-Weg (kombinierter Geh- und Radweg) bzw. Parkplatz LIDL
- K/M Herstellung einer sicheren Fußgänger- wie Radfahrverbindung zwischen Heinrich-Fuchs-Straße sowie Erlenweg/Max-Joseph-Straße zur S-Bahn-Haltestelle
- M Überprüfung alternativer Ansätze zur Anbindung LIDL an Heinrich-Fuchs-Straße. Eventuell platzartige Betonung im Bereich der denkmalwürdigen Fassadenmauer

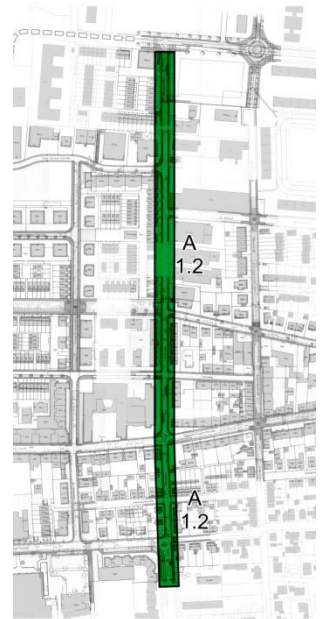


A 1.2 Fabrikstraße/Kolbenzeil

Ziel:

Funktions- und Gestaltungskonzept öffentlicher Raum zur Verringerung der Trennwirkung und unter Beachtung der verkehrlichen Balance im Gesamtquartier

- K/M Präferieren öffentlicher Personennahverkehr durch Bus-Kaps mit behindertengerechten Einstiegen an allen Haltestellen
- K/M Realisierung punktueller Fahrbahnverengungen zur Vereinfachung der Fußgängerquerungen, barrierefreie Gestaltung und Kenntlichmachen der Querungen in der Oberfläche (evtl. erster Schritt kurzfristig: farbliche Markierung)
- M Umgestaltung Knotenbereich Kolbenzeil/Max-Joseph-Straße zur Verbesserung der Fußgängerquerungen
- M Umgestaltung Querungsbereich "Lindenweg" mit flächenhafter Betonung des Straßenbereichs (Materialwechsel, platzartige Gestaltung, etc.)
- K Keine Zulässigkeit "Gehwegparken" zur Ergänzung des Parkierungsangebots. Temporäres Parken während Schwachlastzeiten auf der Fahrbahn denkbar



A 1.3 Westliche Heinrich-Fuchs-Straße/Max-Joseph-Straße/ Im Hasenleiser

Ziel:

Funktions- und Gestaltungskonzept zur Verringerung der Trennwirkung und zur Optimierung des Parkierungsangebots

- K Führung des Radverkehrs innerhalb der Tempo-30 Zonenregelung in Überlagerung mit dem KFZ-Verkehr
- K Vermeidung "Gehwegparken" auf der Südseite der Max-Joseph-Straße und Verbesserung der Situation für Fußgänger und radfahrende Kinder auf dem Gehweg
- K/M Haltestellenkap beim Maria-von-Graimberg-Haus; Beachtung Lieferverkehre (Anlieferbereich temporär)
- K Optimierung/Ergänzung Parkierungsangebot jeweils auf der Nordseite Heinrich-Fuchs-Straße und Max-Joseph-Straße
- K Qualifizierung Schulwegquerung Heinrich-Fuchs-Straße in der Achse Franz-Kruckenbergs-Straße/Im Hasenleiser in Form eines Fußgängerüberwegs analog Max-Joseph-Straße
- K Reduzierung Parkierung Im Hasenleiser (kein Gehwegparken)

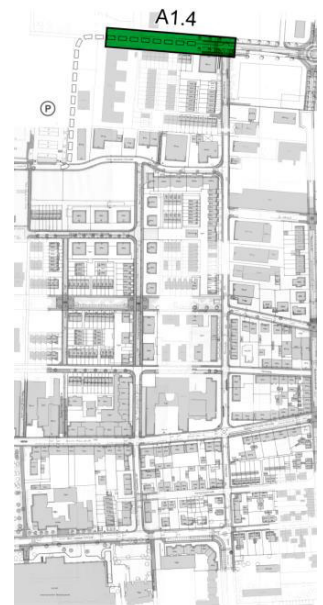


A 1.4 Querung Sickingerstraße im Bereich Im Bosseldorn

Ziel:

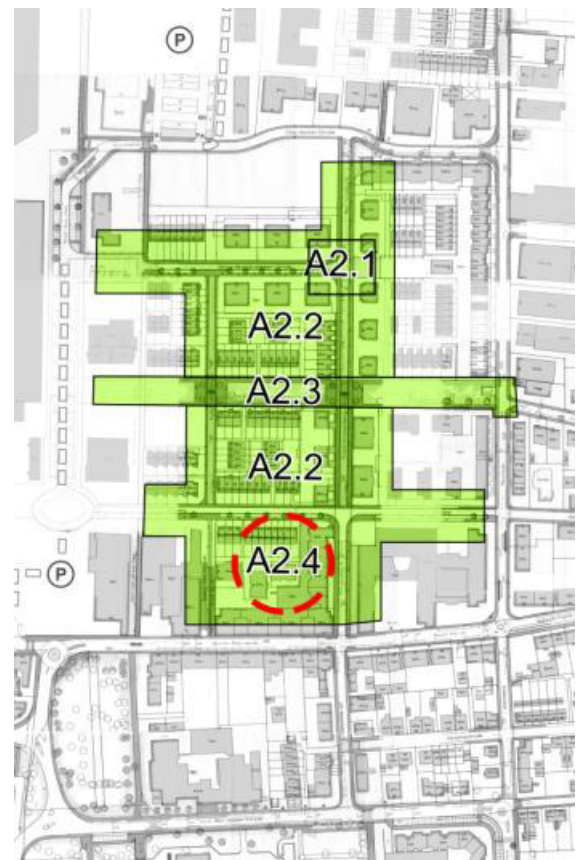
Schaffung einer sicheren Querungsstelle zwischen dem Gewerbegebiet Bosseldorn und dem Bereich Nahversorgungszentrum/Eichendorff-Forum

- K Überprüfung alternativer Lösungsansätze wie z.B. Querungshilfe, Mittelinsel, Fußgängerüberweg



Übersicht Maßnahmenbereiche A 2

- A 2.1 Wasserspielplatz Franz-Kruckenberg-Straße
- A 2.2 Franz-Kruckenberg-Straße/Rudolf-Hell-Straße
- A 2.3 Lindenweg, westlicher Abschnitt
- A 2.4 Parkraummanagement



A 2.1 Wasserspielplatz Franz-Kruckenberg-Straße

Ziel:

Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder im Bereich des Wasserspielplatzes

- K Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auf 10 km/h im Bereich des Wasserspielplatzes
- K Platzartige "Markierung" des Verknüpfungsbereichs Franz-Kruckenberg-Straße/Georg-Mechtersheimer-Straße

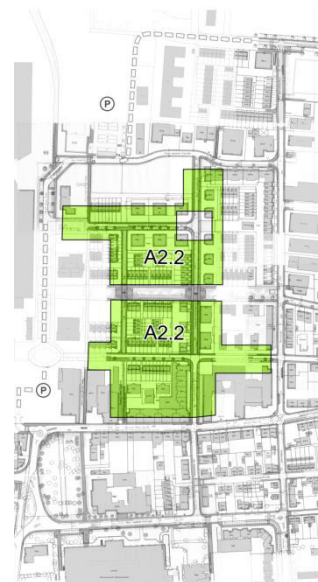


A 2.2 Franz-Kruckenberg-Straße/Rudolf-Hell-Straße

Ziel:

Gewährleistung der Funktion "Spielstraße" durch Stärkung der Aufenthalts- und Verweilqualität

- K Deutliche Reduktion des Parkierungsangebots in den ausgewiesenen "Verkehrsberuhigten Bereichen" zur Verbesserung der Sichtkontakte zwischen den Verkehrsteilnehmern und Kindern (kein Gehwegparken)
- K Auflösen Gehwegparken in Franz-Kruckenberg-Straße außerhalb verkehrsberuhigtem Bereich (Neuordnung/Reduktion)
- K Unterbrechung der Durchgängigkeit der Franz-Kruckenberg-Straße/Rudolf-Hell-Straße auf Höhe des Lindenwegs
(Abstimmung Teilnehmer/innen in der letzten Sitzung des Runden Tisches: sieben Stimmen für sofortige Unterbrechung, eine Stimme für stufenweises Vorgehen, drei Enthaltungen)



A 2.3 Lindenweg, westlicher Abschnitt

Ziel:

Schaffung einer attraktiven Fußwegeverbindung durch das Gesamtquartier in West-Ost-Richtung mit Anbindung Rohrbach Markt

- K/M Aufwertung des bestehenden Fußweges durch Verbesserung der Querungssituation Fabrikstraße (Maßnahme A 1.2) evtl. mit platzartiger Gestaltung der Übergangszone
- K Funktionstrennung im westlichen Abschnitt des Lindenwegs (Grünflächen) zur Vermeidung von Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern, angrenzenden sozialen Einrichtungen und Radfahrern; Verbot Radfahrer auf dem im Süden verlaufenden Weg

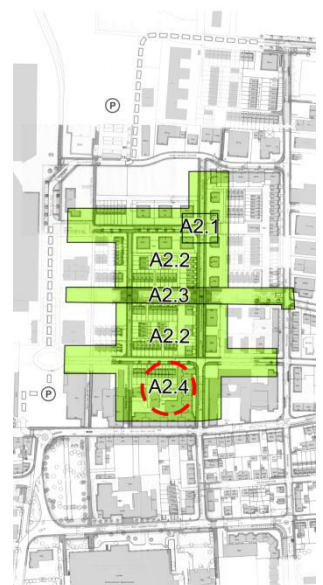


A 2.4 Parkraummanagement

Ziel:

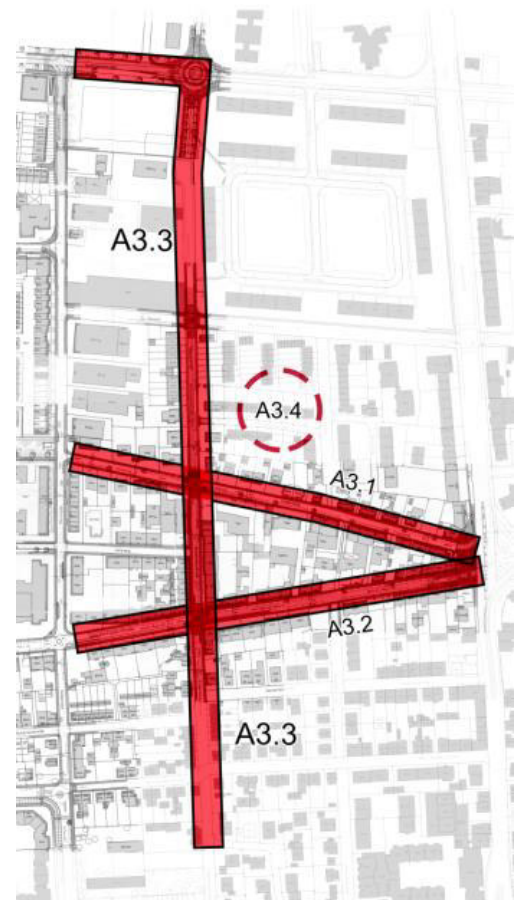
Stärkere Nutzung und Aktivierung der privaten Stellplätze (Tiefgaragen, Garagen, etc.) durch Begrenzung des Parkplatzangebots im öffentlichen Raum. Vermeidung Parksuchverkehre und bessere Ausnutzung Parkraumreserven

- K Aktivierung Parkraumreserve Konrad-Zuse-Straße (ca. 40-50 Stellplätze) durch Beschilderung; Vermeidung Fehlbelegung, wie z.B. Fahrzeuganhänger, Wohnwägen, etc.
- K Kompensation Stellplatzreduktion durch teilweisen Ersatz im Bereich Heinrich-Fuchs-Straße, Max-Joseph-Straße (A 1.3)



Übersicht Maßnahmenbereiche A 3

- A 3.1 Östlicher Lindenweg
- A 3.2 Östliche Heinrich-Fuchs-Straße
- A 3.3 Radwegeachse Brechtelstraße/Erbprinzenstraße
- A 3.4 Parkraummanagement

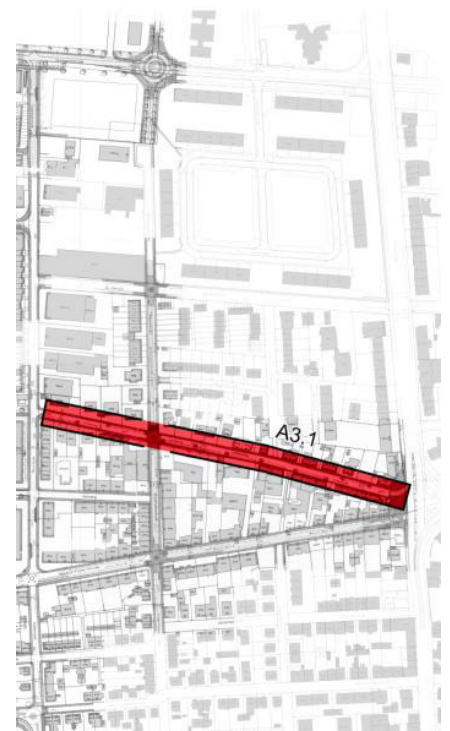


A 3.1 Östlicher Lindenweg

Ziel:

*Attraktive fußläufige Verbindung Rohrbach Markt - Konrad-Zuse-Straße -
Infrastrukturelle Einrichtungen*

- K Verzicht auf Gehwegparken mit entsprechender Neuordnung der Parkierung
- K Berücksichtigung der bestehenden Zu- Ausfahrten der Grundstücke

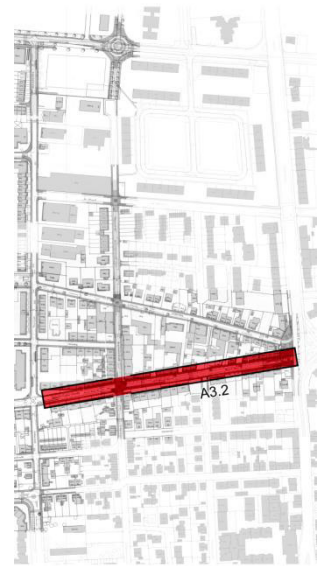


A 3.2 Östliche Heinrich-Fuchs-Straße

Ziel:

Deutliche Attraktivierung der Radroutenvernetzung in West-Ost-Richtung mit Anbindung an den Rohrbach Markt

- K/M Neuordnung der Parkierung entsprechend (A 3.1)
- K/M Schaffung von ausreichenden Fahrradabstellmöglichkeiten im Anbindungsbereich Rohrbach Markt
- K/M Besondere gestalterische und funktionale Berücksichtigung der Kfz-Einbahnrichtungen in Überlagerung mit dem gegenläufigen Radverkehr (möglichst kurzfristige Umsetzung anstreben)

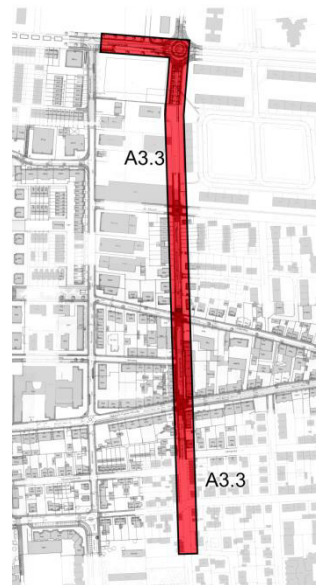


A 3.3 Radwegeachse Brechtelstraße/Erbprinzenstraße

Ziel:

*Schaffung einer hochwertigen Radverbindung (Fahrradstraße) zwischen Infrastrukturschwerpunkten/
Konversionsflächen und zur Entlastung der Franz-Kruckenberg-Straße vom Radverkehr*

- K/M Neuordnung der Parkierung vor dem Hintergrund der notwendigen Querschnittsbreiten der Radstraße für Begegnungsfall Kfz/Rad mit der Zielsetzung, die Reduktion der Parkierung möglichst zu minimieren
- K/M Durchbinden der Brechtelstraße bis zur Sickingenstraße für den Fuß- und Radverkehr
- K/M Überprüfung der Machbarkeit einer verkehrsrechtlichen Bevorrechtigung der Nord-Süd-Achse für den Radverkehr
- K/M Realisierung einer attraktiven Querung der Sickingenstraße unter Berücksichtigung der Belange des Kfz-Verkehrs und der Radfahrer (z.B. in Form eines Kreisverkehrs als mittelfristige Option) und in Abhängigkeit zur Konversion Südstadt

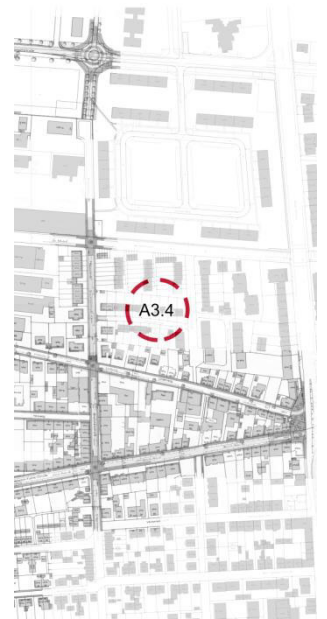


A 3.4 Parkraummanagement

Ziel:

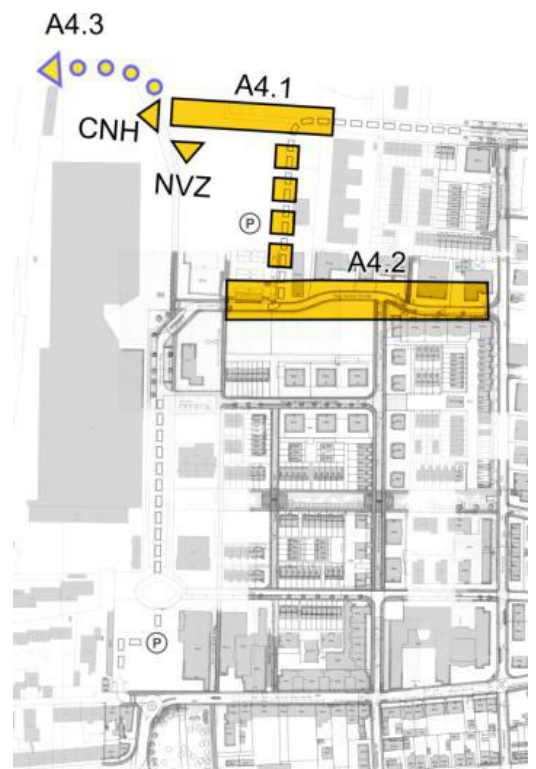
Kompensation der durch die Maßnahmen A 3.1 - A 3.3 entfallenden Stellplätze im öffentlichen Raum

- K Ermittlung des Stellplatzbedarfes der Bewohner zwischen Römerstraße/Karlsruher Straße und Fabrikstraße/Kolbenzeil
- K/M Aktivierung privater Stellplätze (Fehlbelegungen Garagen, Garagenvorflächen, Grundstücksflächen)



Übersicht Maßnahmenbereiche A 4

- A 4.1 Anbindung der Firma CNH und des Nahversorgungszentrums an Sickingenstraße
- A 4.2 Option Verbindungsstraße Sickingenstraße - Felix-Wankel-Straße
- A 4.3 Radfahrer-/Fußgängerverbindung Sickingenbrücke

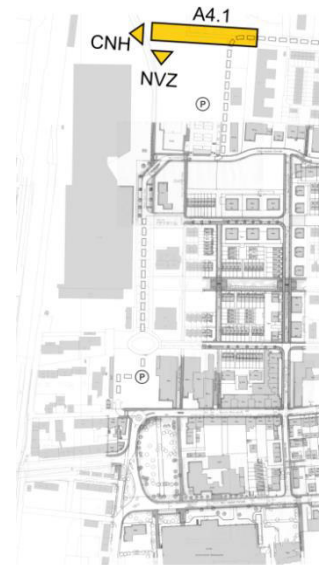


A 4.1 Anbindung der Firma CNH an Sickingenstraße

Ziel:

Entlastung der Felix-Wankel-Straße und der nördlichen Fabrikstraße vom LKW-Anlieferverkehr Nahversorgungszentrum und der Firma CNH

- M Zusätzliche Anbindung der geplanten LKW-Parkplätze auf dem Gelände der Firma CNH in Verlängerung der Sickingenstraße
- M Darüber hinaus sollte auch die LKW Zufahrt des Nahversorgungszentrums in Folge der Verlängerung der Sickingenstraße von Norden geprüft werden; ist die empfohlene Anbindung des Nahversorgungszentrums von Norden nicht möglich, ist die Option zu prüfen, die Anlieferung ausschließlich über den Parkplatz des Nahversorgungszentrums zu führen; als stützende Maßnahme ist eine Sperrung der Felix-Wankel-Straße für den Lkw-Verkehr rechtlich zu prüfen



Hinweis:

Im Kontext der empfohlenen zusätzlichen Anbindung der Firma CNH im Norden ist die Realisierung der Rad- und Fußgängerbrücke in Verlängerung der Sickingenstraße in Richtung Kirchheim zu berücksichtigen; dies gilt ebenso vor dem Hintergrund der formulierten Langfristoption, die Sickingenbrücke auch für den Kfz-Verkehr auszulegen

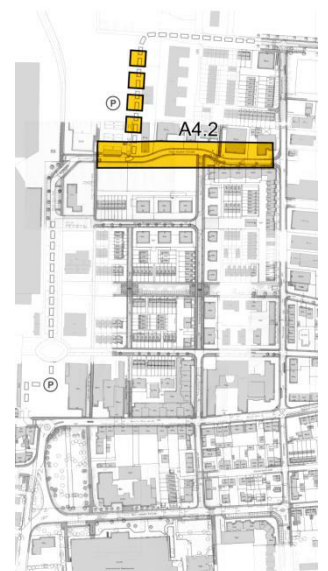
A 4.2 Verbindungsstraße Sickingenstraße – Felix-Wankel-Straße

Ziel:

Entlastung der östlichen Felix-Wankel-Straße und der nördlichen Fabrikstraße vom Kfz-Verkehr und vom Anlieferverkehr des Nahversorgungszentrums sowie der Firma CNH

Hinweis:

Kann die unter A 4.1 genannte Anbindung der Firma CNH in Verlängerung der Sickingenstraße von Norden her nicht realisiert werden (mit oder ohne Anbindung Anlieferung Nahversorgungszentrum), ist die Maßnahme A 4.2 weiter zu verfolgen; die Prüfung der Realisierbarkeit der Maßnahme sollte jedoch parallel zur Prüfung der Maßnahme A 4.1 erfolgen, insbesondere mit Blick auf die hierfür erforderliche Mitwirkungsbereitschaft Dritter



- M/L Realisierung einer Verbindungsstraße (Bypass) zwischen der Sickingenstraße und der Konrad-Zuse-Straße
- M/L Neuordnung/Entflechtung der LKW-Anlieferung
- M Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmaßnahmen in der Felix-Wankel-Straße

A 4.3 Radfahrer-/Fußgängerverbindung Sickingenbrücke

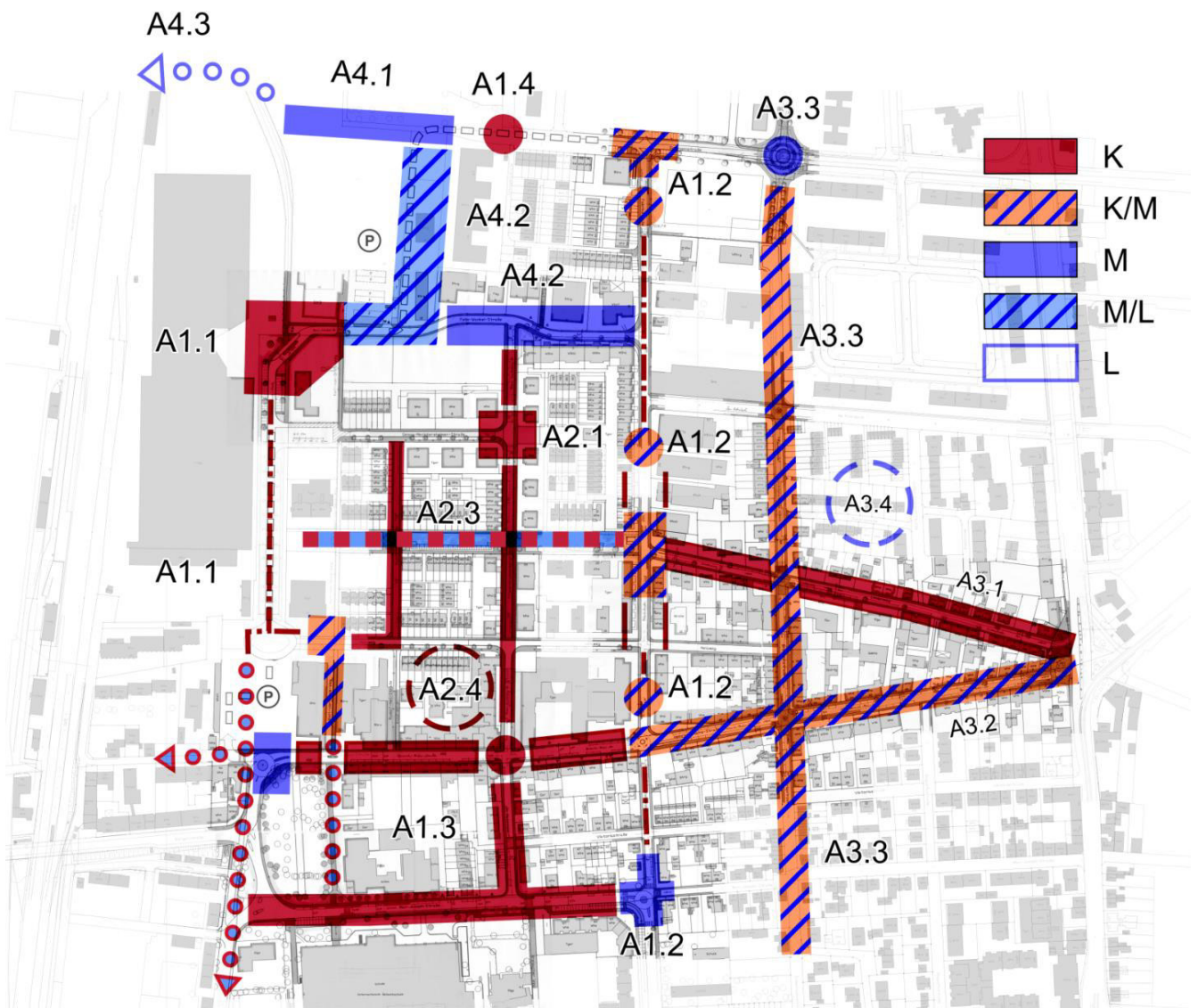
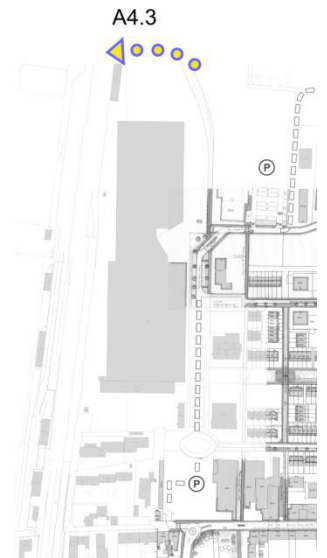
Ziel:

Optimale Vernetzung der Schnittstelle Rohrbach-West - Konversion Südstadt - Kirchheim

- K Überprüfung der bestehenden Planung in Zusammenhang mit der angestrebten Anbindung der Firma CNH in Verlängerung der Sickingenstraße
- L Berücksichtigung der verkehrsvermeidenden Maßnahme zumindest in der mittelfristigen Finanzplanung

Hinweis:

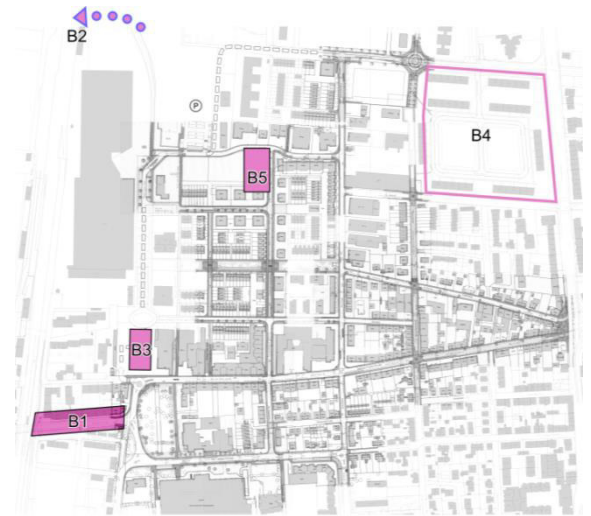
Auf die formulierte Langfristoption (B 2), die Sickingenbrücke auch für den Kfz-Verkehr auszulegen, wird hingewiesen.



Übersicht Fristigkeit der Maßnahmenbereiche A 1 bis A 4

3.6 Ergänzungsoptionen Maßnahmenbereich

- B 1 Option verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich Bürgerbrücke
- B 2 Option Kfz-Verkehr Sickingerbrücke
- B 3 Option Ertüchtigung Überfahrt Parkplatz LIDL
- B 4 Holbeinring - Option Parkierungsstandort
- B 5 Hoch-Tief-Gelände nördliche Franz-Kruckenberg-Straße (Option Parktaschen)

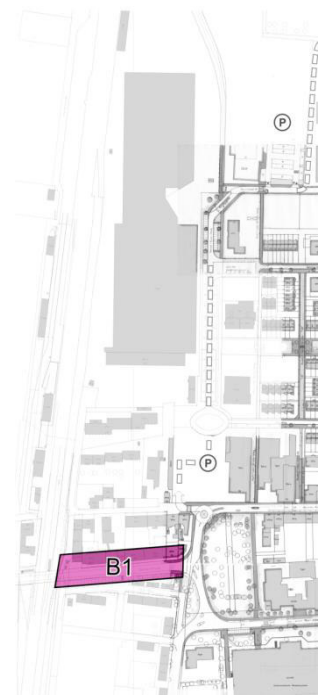


B 1 Verkehrsberuhigende Maßnahmen Bürgerbrücke

Ziel:

Reduzierung der Durchgangsverkehre im Bereich der Bürgerbrücke

- Abstimmen von verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Verlauf der Bürgerstraße und der Hegenichstraße vor dem Hintergrund des Gesamtverkehrsnetzes (z.B. einspurige Verkehrsführung auf dem Brückenkopf, ggf. mit Ampelsteuerung)
- Mögliche Maßnahmen sind in enger Abstimmung mit dem Stadtteil Kirchheim zu erörtern und umzusetzen

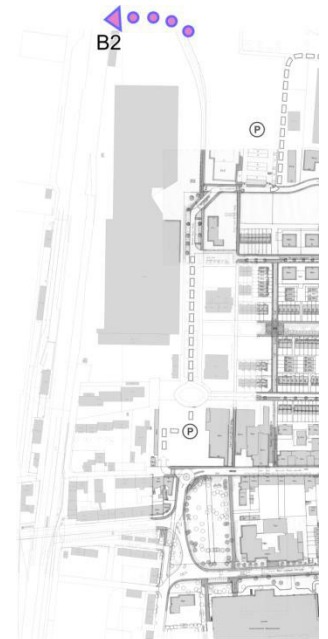


B 2 Option Sickingerbrücke für Kfz-Verkehr

Ziel:

Verkehrliche Entlastung sowohl der Ortslage Rohrbach-West als auch in Kirchheim

- Überprüfung der verkehrlichen Wirksamkeit einer potenziellen Sickingerbrücke vor dem Hintergrund der Entwicklungen Südstadt
- Darstellung der städtebaulichen Chancen und Risiken
- Untersuchung der technischen Machbarkeit und Realisierbarkeit (Kosten/Wirtschaftlichkeit, ...)

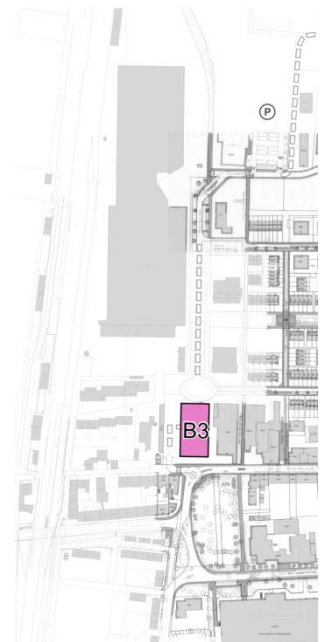


B 3 Ertüchtigung Überfahrt Parkplatz LIDL

Ziel:

Verbesserung der Erreichbarkeit Konrad-Zuse-Straße durch Trennung der "Kfz-Überlauffunktion" vom Kundenverkehr (Fuß, Rad, Parkierung)

- Machbarkeit der Maßnahme ist im Grundsatz gegeben, jedoch sieht LIDL derzeit keinen Bedarf, an der bestehenden Erschließungssituation etwas zu ändern
- Die Option einer Ertüchtigung der Fahrverbindung zur Konrad-Zuse-Straße sollte dennoch nicht aufgegeben werden

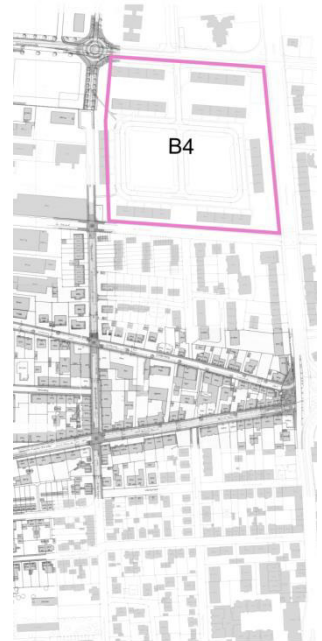


B 4 Potenzieller Parkierungsstandort Holbeinring

Ziel:

Konzentration und Ergänzung des Parkierungsangebots mit kurzwegiger Anbindung an das Hauptverkehrssystem.

- Überprüfung einer längerfristigen Option zur Erweiterung bzw. Konzentration des Parkierungsangebots an verkehrlich-strategisch günstiger Stelle
- Schaffung von Parkraumreserven zur Entlastung der öffentlichen Straßenräume (z.B. vom Gehwegparken, ...) mit gestalterischer Aufwertung (Wohnumfeldverbesserung)



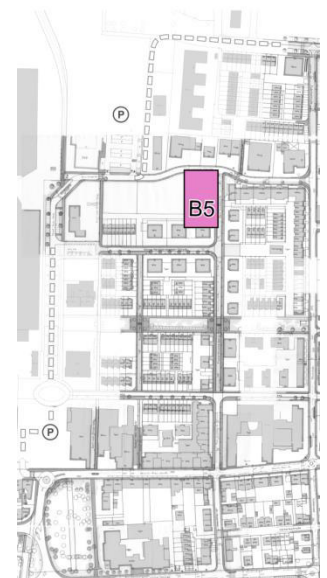
B 5 Hoch-Tief-Gelände nördliche Franz-Kruckenbergs-Straße – Option Parktaschen

Ziel:

Ergänzung des Parkierungsangebotes Franz-Kruckenbergs-Straße

K/M Herstellung räumlich begrenzter Parkplätze im Bereich Hoch-Tief/ Franz-Kruckenbergs-Straße

K Klärung der Mitwirkungsbereitschaft



B

Teil B

4. Dokumentation Sitzungen Runder Tisch und öffentliche Veranstaltungen

Verkehrskonzept Rohrbach-West

Protokoll / Dokumentation

4.1 Öffentliches Auftaktgespräch am 18.10.2012

Eichendorfhalle, Heidelberg-Rohrbach



Inhaltsverzeichnis Dokumentation
Öffentliches Auftaktgespräch am 18.10.2012

4.1.1	Ablauf Öffentliches Auftaktgespräch	Seite 39
4.1.2.	Beteiligungskonzept	Seite 40
	– Handlungsrahmen und Zielsetzung	
	– Beteiligungskonzept	
4.1.3	Input Historie und aktuelle Themen	Seite 44
	– Name, Funktion/Interessensvertreter	
	– Erwartungen und Vorbehalte	
4,1.4.	Input Verkehrskonzept	Seite 45
	– Ist-Situation	
	– Konzept Datenerhebung (Verkehrszählung)	
	– Anregungen zur Datenerhebung	
4.1.5.	Ablauf Arbeitsphase	Seite 52
4.1.6.	Ergebnisse Arbeitsphase	Seite 55
	– Station Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
	– Station Radverkehr	
	– Station Fußgänger / Öffentlicher Nahverkehr (ÖV)	

4.1.1 Ablauf Öffentliches Auftaktgespräch



Herr Kuch begrüßt seitens der Stadt Heidelberg die anwesenden Teilnehmer/innen recht herzlich. Die positive Resonanz zum Startschuss mit der heutigen Veranstaltung zeige, dass es die richtige Entscheidung war, die Erstellung des Verkehrskonzepts Rohrbach-West als dialogischen Planungsprozess mit der Bürgerschaft zu gestalten. Er stellt dar, dass am 12.7.2012 die Verwaltung einen Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise im Bezirksbeirat Rohrbach vorgestellt und der diesem einstimmig zugestimmt habe. Auch die weitere Beschlussfolge im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und im Hauptausschuss habe eine einstimmige Zustimmung zur Vorlage ergeben. Schlussendlich habe der Gemeinderat in seiner Sitzung am 02.10.2012 die Konzeption der Bürgerbeteiligung für die Erstellung eines Verkehrskonzepts für Rohrbach-West einstimmig beschlossen und hierfür entsprechende Finanzmittel freigegeben. Mit der öffentlichen Auftaktveranstaltung habe man nun zeitnah den Prozess angeschoben. Ziel sei es, die Erstellung der Verkehrskonzepts Rohrbach-West konzentriert abzarbeiten, um die Empfehlung des Runden Tisches in der zweiten Jahreshälfte 2013 in den politischen Gremien diese zu beraten.

Herr Buff vom Netzwerk für Planung und Kommunikation aus Stuttgart begrüßt stellvertretend für die Moderatoren die Anwesenden und gibt einen Überblick über den geplanten Ablauf der Veranstaltung. Er stellt dar, dass der wesentliche Teil der Veranstaltung dem Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern vorbehalten sei. Ziel sei es, nach der Arbeitsphase zu einzelnen Themen am Ende allen Teilnehmern/innen in Form einer kurzen Zusammenfassung einen Überblick über die Ergebnisse des heutigen Abends zu geben:

Beteiligungskonzept - Struktur und Ablauf Bürgerbeteiligung

Verkehrliche Rahmbedingungen

- - Rückblick und aktuelle Themen-/Fragestellungen
- - Blick von außen
- - Datenerhebung und Abgrenzung Untersuchungsraum

Dialogangebot

- - Erläutern Ablauf Arbeitsphase
- - Strukturierte Diskussion an Stationen
- - Einholen Stimmungsbild

Abschluss

- - Ergebniszusammenfassung
- - Ausblick

4.1.2 Beteiligungskonzept

Herr Buff erläutert seitens der Moderation zu Beginn des öffentlichen Auftaktgesprächs das Beteiligungskonzept zur Erstellung des Verkehrskonzepts Rohrbach-West. Dabei geht er auf den Handlungsrahmen und die Zielsetzung des dialogischen Planungsprozesses wie des öffentlichen Auftaktgesprächs ein. Nachfolgend skizziert er das Beteiligungskonzept und stellt das schrittweise wie iterative Vorgehen heraus. Er verdeutlicht, dass das Beteiligungskonzept neben der Arbeit des Runden Tisches mit ausgewählten Interessensvertretern gezielt die Stadtöffentlichkeit einbindet. Mit dem öffentlichen Auftaktgespräch werde somit die inhaltliche Arbeitsgrundlage für die Arbeit des Runden Tisches geschaffen.

In diesem Zusammenhang weist er darauf hin, dass interessierte Bürgerinnen und Bürger sich noch bis zum 29.10.2012 für eine aktive Mitarbeit am Runden Tisch bewerben können. Per Losverfahren würden noch vier Teilnehmer/innen ermittelt. Voraussetzung für die Bewerbung und Mitarbeit wird sein, dass der Wohnsitz im Untersuchungsgebiet liege und die Person nicht in einer der bisher am Runden Tisch vertretenen Interessensgruppe organisiert sei. Beim Losverfahren werde darauf geachtet, dass mindestens zwei der vier auszulosen den Bürger/innen nicht im Quartier am Turm wohnen, um eine breite Diskussion über den gesamten Untersuchungsraum zu fördern.

Handlungsrahmen und Zielsetzung Bürgerbeteiligung

- Umsetzungsorientierter und ergebnisoffener Dialog mit fachlicher Begleitung
- Schrittweises Vorgehen zur Erarbeitung einer Empfehlung für die politische Beratung und Entscheidung
- Berücksichtigung unterschiedlicher Sichtweisen im Planungsprozess
- Einbindung der sich Vor-Ort artikulierenden Akteurs- und Interessengruppen, aber auch Einbeziehung der allgemeinen Öffentlichkeit
- Einordnen bisher diskutierter Fragestellungen/Maßnahmen in einen übergeordneten Kontext Rohrbach-West
- Berücksichtigung quartiersbezogener Aspekte und äußerer Randbedingungen
- Formulieren von gemeinsamen Zielsetzungen als Grundlage für das Ableiten zentraler Handlungsbereiche/-ansätze

Zielsetzung öffentliches Auftaktgespräch

- Einstieg in den Beteiligungsprozess
- Schaffen eines öffentlichen Gesprächsangebots für alle Interessierten zum Austausch von Meinungen untereinander
- Einholen von Anregungen zu unterschiedlichen Themenfeldern als Basis für die Arbeit des Runden Tisches
- Motivieren der Bürgerinnen und Bürger sich aktiv in den Planungsprozess einzubinden
- Herstellen von Transparenz bei der Konkretisierung der Vorentwurfsplanung

Verkehrskonzept Rohrbach-West

Öffentliches Auftaktgespräch am 18.10.2012

Vorbereitung und Abstimmung Beteiligungskonzept

- > Vorstellung Entwurf Beteiligungskonzept am 01.03.2012 im **Bezirksbeirat**
- > Besprechungstermin zur Rückkopplung des Beteiligungskonzepts und der Besetzung Runder Tisch mit **Schlüsselpersonen** am 15.05.2012 mit Vertretern des
 - Bezirksbeirats
 - Stadtteilvereins
 - Beirats von Menschen mit Behinderungen
 - Vereins Quartier am Turm e.V.
 - Initiative Parken in der Franz-Kruckenberg-Straße

Verkehrskonzept Rohrbach-West

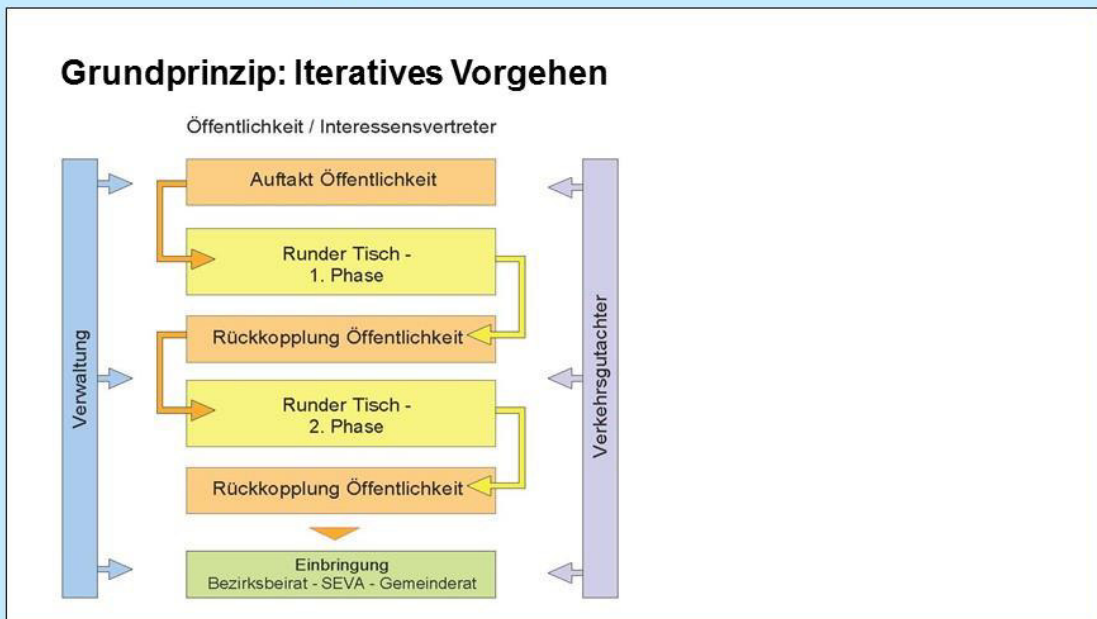
Öffentliches Auftaktgespräch am 18.10.2012

Besetzung Runder Tisch

- > drei Vertreter des Bezirksbeirats
- > Vertreter/in des Stadtteilvereins
- > Vertreter/in des Beirats von Menschen mit Behinderungen
- > Vertreter/in des Vereins „Quartier am Turm“ e.V.
- > Vertreter/in der Initiative „Parken in der Franz-Kruckenberg-Straße“
- > Kinderbeauftragte
- > Vertreter/in Eichendorff-Forum
- > Vertreter/in Heimbeirat Agaplesion
- > Vertreter/in Gewerbe/Einzelhandel
- > Vertreter/in Internationale Gesamtschule
- > Vertreter/in Studierenden
- > Vertreter/in Amt für Verkehrsmanagement
- > vier interessierte Bürger/innen
- Gesamt 18 Teilnehmer/innen**
- > Vertreter/in Fachplanung
- > ggf. weiterer Vertreter Verwaltung

Verkehrskonzept Rohrbach-West Öffentliches Auftaktgespräch am 18.10.2012

Grundprinzip: Iteratives Vorgehen



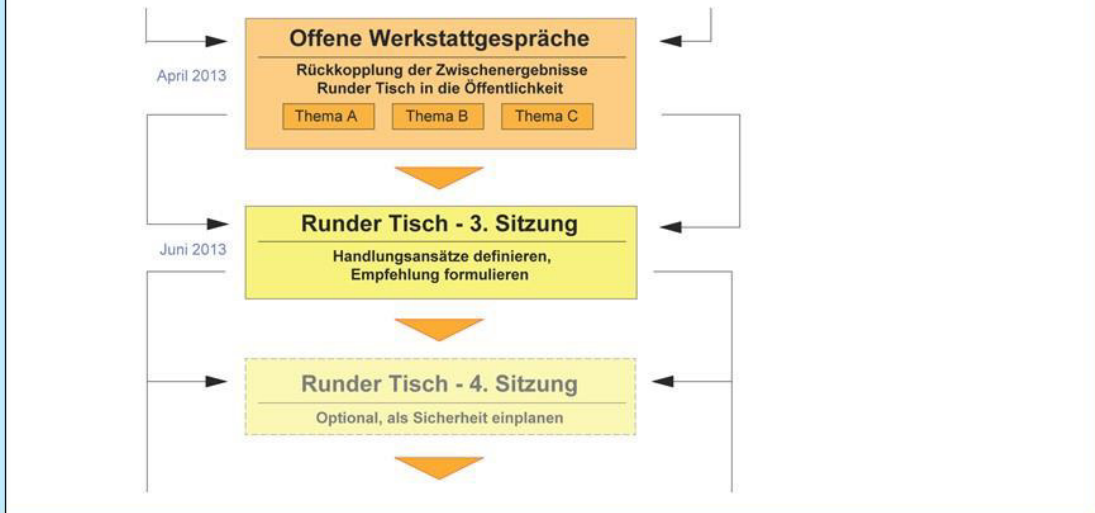
Verkehrskonzept Rohrbach-West Öffentliches Auftaktgespräch am 18.10.2012

Überblick schrittweises Vorgehen



Verkehrskonzept Rohrbach-West Öffentliches Auftaktgespräch am 18.10.2012

Überblick schrittweises Vorgehen



Verkehrskonzept Rohrbach-West Öffentliches Auftaktgespräch am 18.10.2012

Überblick schrittweises Vorgehen



4.1.3 Input Historie und aktuelle Aufgaben

Frau Bayer vom Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Heidelberg stellt zum Einstieg in die inhaltliche Diskussion einen kurzen Abriss der Planungshistorie ab dem Jahr 2000 bis heute dar. Gleichmaßen macht Sie zum Abschluss deutlich, welche aktuellen Aufgaben- und Fragestellungen die anstehende Diskussion zur Erstellung eines Verkehrskonzepts für Rohrbach-West maßgeblich begleiten werden. Dabei macht Sie deutlich, wie wichtig es sein wird, die unterschiedlichen Interessen in der Öffentlichkeit von Beginn an in den Planungsprozess einzubinden:

Planungshistorie

Durch die Wohnbebauung im Bereich der Sickingenstraße (Eichendorff-Forum) und der ehemaligen Fuchs'schen Waggonfabrik (Spatenstich Dez. 2002) hat sich das Gebiet zwischen Sickingenstraße, Fabrikstraße und Heinrich-Fuchs-Str. seit Beginn 2000 strukturell grundlegend geändert. Schon vor Bezug der Quartiere sind Forderungen nach einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für die künftigen Bewohner an die Stadt herangetragen worden und das ist trotz zwischenzeitlicher Umsetzung zahlreicher auch kostenintensiver Maßnahmen bis heute so geblieben.

Im Rahmen von Ortsterminen, öffentlichen Veranstaltungen und Treffen mit Schlüsselpersonen waren in der Vergangenheit gemeinsam Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erarbeitet worden. Von diesen nachträglich umgesetzten Maßnahmen möchten wir an dieser Stelle nur einige wenige benennen:

- 2 Fußgängerüberwege über die Fabrikstraße
- Einengungen der Straßenquerschnitte in der Heinrich-Fuchs-Str. und der Felix-Wankel-Straße
- Einengung der Franz-Kruckenbergs-Str. und der Rudolf-Hell-Str. im Bereich des Grünzugs „Lindenweg“
- 2 x Berliner Kissen in der Franz-Kruckenbergs-Str.
- Markierung von Parkplätzen im Quartier am Turm
- Sicherung von Querungs-/Einmündungsbereichen durch Poller
- Einrichten von Einbahnstraßen zur Netzunterbrechung und damit zur Entschleunigung des Verkehrs
- Aufstellen von Blumenkübeln

Dennoch war es aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse der Bewohner bisher nicht möglich, einen Konsens zum Thema Verkehr und Verkehrssicherheit zu finden.

Aktuelle Aufgabenstellung

Die Planungen für Flächen im Umfeld des Quartiers am Turm und des Eichendorff-Forums wie der Bau des Nahversorgungszentrums, die Fuß- und Radbrücke nach Kirchheim (Sickingenbrücke), die Umnutzung der amerikanischen Liegenschaften Holbeinring mit Neubebauung in der Fabrikstraße/Am Rohrbach und das Freiwerden der amerikanischen Liegenschaften nördlich der Sickingenstraße haben dazu geführt, dass die Forderung nach einem räumlich über den ursprünglichen Bereich hinausgehenden Verkehrskonzept mit Bürgerbeteiligung an die Stadtverwaltung herangetragen wurde. Damit sollen alle Betroffenen ganzheitlich erfasst und bewertet, das Aneinanderreihen von kleinräumigen Einzellösungen vermieden und ein Gesamtkonzept im Dialog erarbeitet werden.

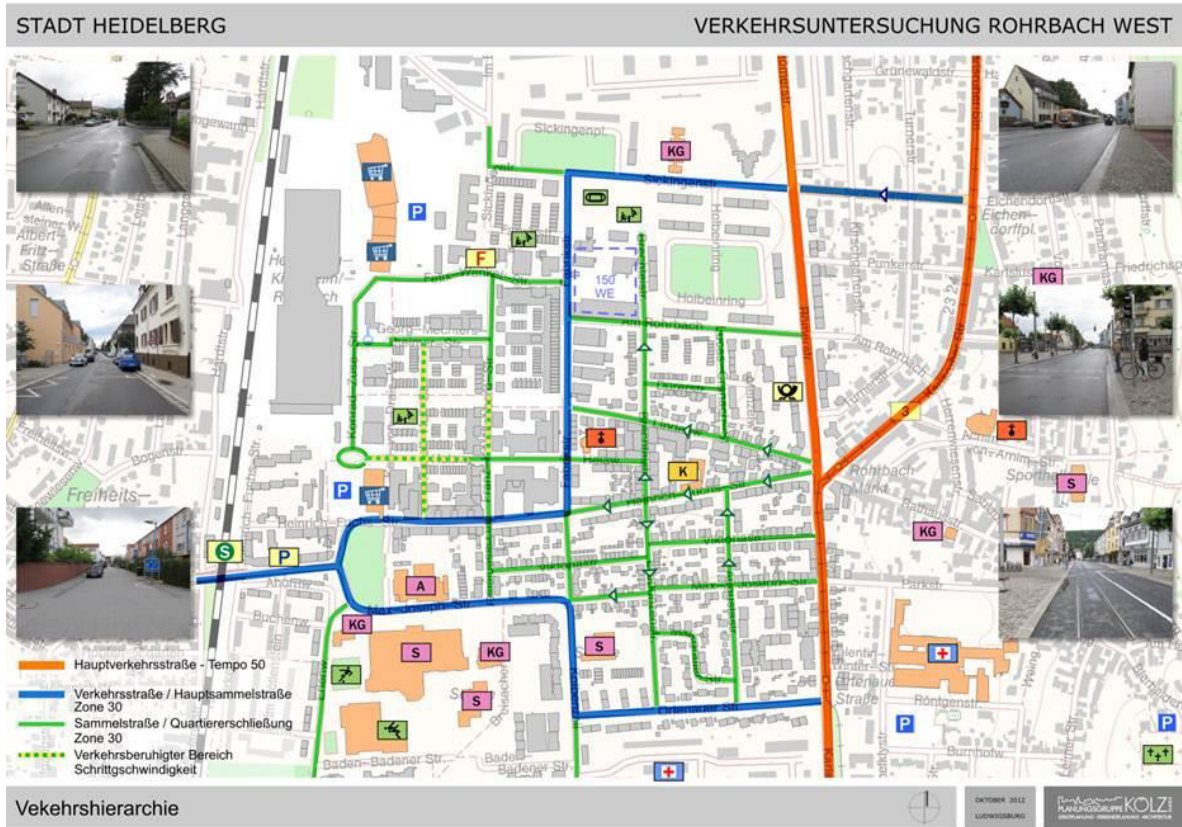
4.1.4 Input Verkehrskonzept

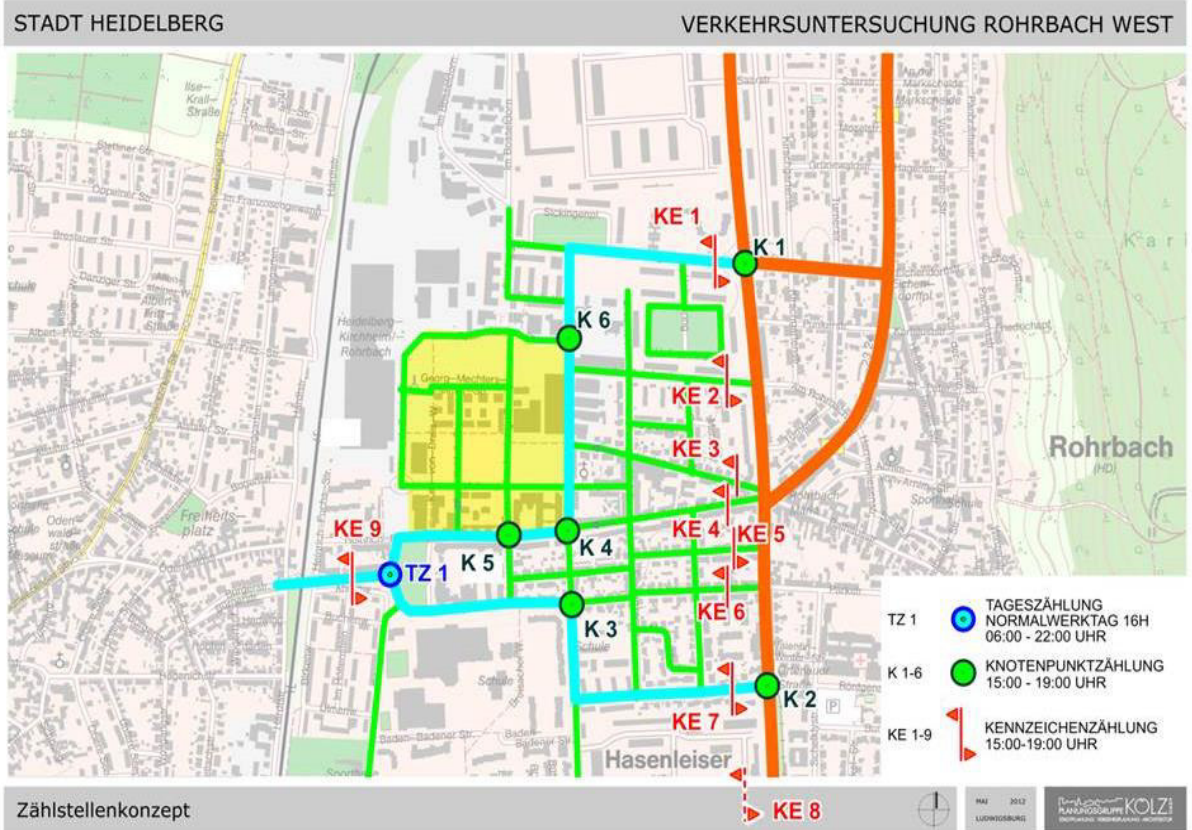
Die mit der fachlichen Begleitung des Planungsprozesses beauftragte Planungsgruppe Kölz aus Ludwigsburg formuliert, vor dem Hintergrund der Planungshistorie, die aus Ihrer Sicht besondere Herausforderung bei der Erstellung des Verkehrskonzepts Rohrbach-West. Hierzu macht Herr Prof. Kölz deutlich, dass man bei der Suche nach Lösungen einen integrierten Ansatz aus Stadt- und Verkehrsplanung verfolgen müsse. Dies entspreche dem grundsätzlichen planerischen Ansatz der Planungsgruppe. Gleichermäßen hebt er hervor, dass es auch von Vorteil sei, von außen als „neutraler Betrachter“ sich der Aufgabenstellung zu nähern.



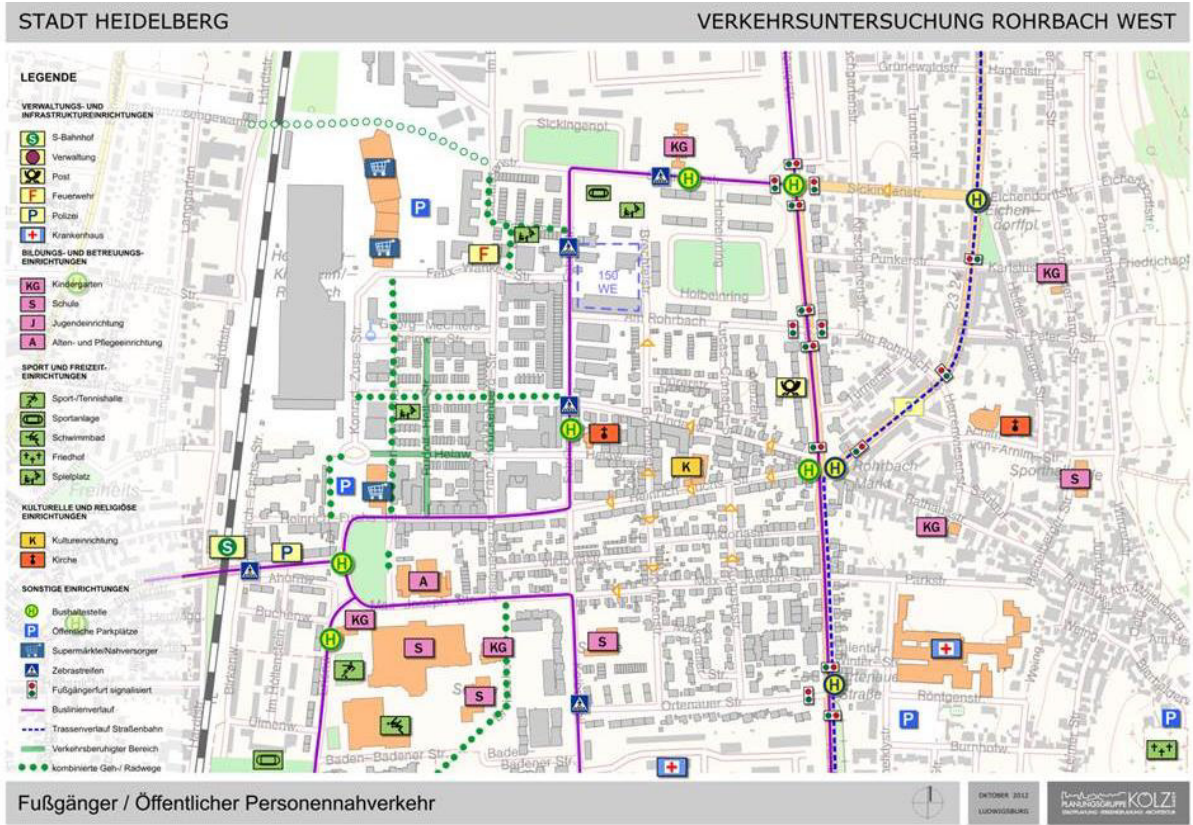
Vor diesem Hintergrund erläutert Herr Weber für die anstehende Diskussion, nach erfolgter Bestandsbegehung, einen ersten planerischen Blick von außen. Dabei geht er differenziert auf den motorisierten Individualverkehr (Verkehrshierarchie, Parkierung), den Fahrradverkehr, sowie Fußgänger und den öffentlichen Personennahverkehr ein. Abschließend erläutert er das aus der Bestandserhebung heraus entwickelte Konzept für die Datenerhebung. Teil der Datenerhebung soll auch eine Befragung der Radfahrer sein. Hierfür stellt Herr Weber den entwickelten Fragebogen kurz vor und bitte die anwesenden Teilnehmer/innen, diesen entweder am Ende der Veranstaltung oder den ausgefüllten Bogen in den nächsten Tagen an die Stadtverwaltung zurück zu schicken.

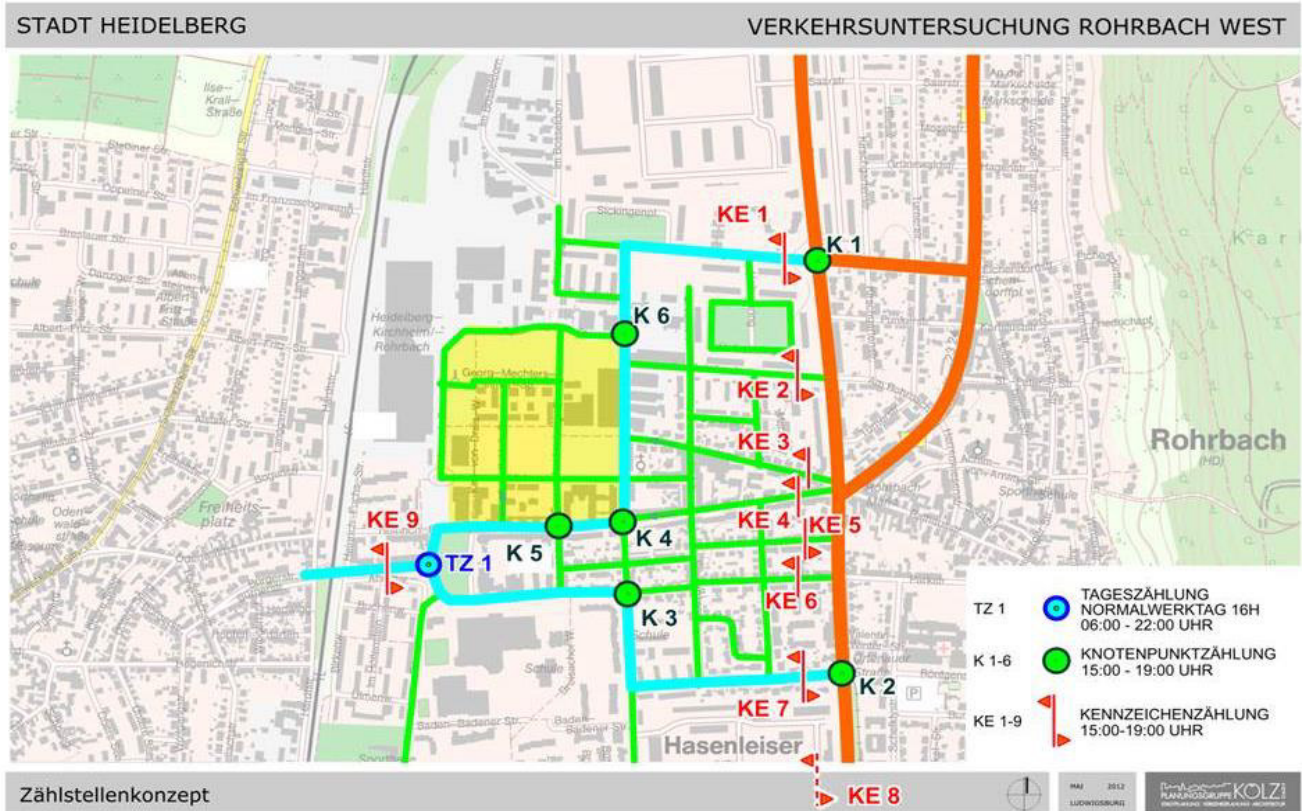












Anregungen der Teilnehmer/innen zur Konzeption der Datenerhebung

Im Anschluss an die Vorstellung durch Herrn Weber wurden von den anwesenden Teilnehmer/innen Anregungen für die Datenerhebung vorgebracht:

- Erfassung der Daten auch im Zeitbereich morgens, 06:00-10:00 Uhr
- Knoten K 1 auch als Tageszählung TZ 06:00-22:00 Uhr
- Knoten K 6 auch als Tageszählung TZ 06:00-22:00 Uhr
- Erfassung der Lieferverkehre
- Zusätzliche Zählstelle „Im Bosseldorn“ wegen Liefer- und Radverkehr
- Kennzeichenzählstelle KE 6 in beiden Richtungen erfassen
- Kennzeichenzählstelle KE 7 nur in Einbahnrichtung erforderlich

STADT HEIDELBERG

VERKEHRSUNTERSUCHUNG ROHRBACH WEST

1. In welcher Straße wohnen Sie?

2. Altersgruppe

18 - 29
45 - 59

30 - 44
60 Jahre und älter

3. Wie oft fahren Sie mit dem Fahrrad?
(Wenn Sie "nie" fahren, geben Sie bitte die Gründe dafür an.)

nie
gelegentlich
1-2 mal pro Woche
3-4 mal pro Woche
täglich

.....
.....
.....

4. Was ist der häufigste Zweck Ihrer Fahrt mit dem Fahrrad

Fahrt zur Arbeit
Fahrt zur Schule / Universität
Fahrt zum Einkaufen
Freizeitfahrt an Wochentagen
Freizeitfahrt am Wochenende

5. Wie lange benötigen Sie im Durchschnitt für Ihre Fahrten mit dem Rad (Summe aus Hin- und Rückfahrt)

Weniger als 30 Minuten
30 - 60 Minuten
mehr als 60 Minuten

6. Benutzen Sie das Rad im Berufsverkehr als Zubringer zur S-Bahn / Straßenbahn oder Bus?

ja
nein

7. Würden Sie unter bestimmten Voraussetzungen bei einem Teil Ihrer Fahrten vom Kfz auf das Fahrrad umsteigen bzw. das Rad generell häufiger benutzen?

ja
nein

Wenn ja, nennen Sie bitte einige Voraussetzungen!

.....

8. Wenn Sie mit dem Fahrrad fahren, zeichnen Sie bitte in den beigefügten Lageplan Ihren täglichen Weg im Bereich des Untersuchungsgebietes.

9. Warum fahren Sie auf dem von Ihnen eingezeichneten Weg?

Es ist der kürzeste Weg
Es ist der sicherste Weg
Der Weg ist nicht so anstrengend

10. Gibt es einen Weg, den Sie lieber fahren würden

ja
nein

11. Warum können Sie diesen bevorzugten Weg nicht fahren?

Zu viel Verkehr, zu gefährlich
Für Radfahrer ungeeignet oder zu anstrengend
Sonstige:

12. Bitte zeichnen Sie Ihren bevorzugten Weg gestrichelt in den beigefügten Lageplan.

Radwegekonzeption Fragebogen



4.1.5 Ablauf Arbeitsphase

Herr Buff erläutert zu Beginn der Arbeitsphase den anwesenden Teilnehmern/innen, in welcher Form Sie Ihre Ideen und Anregungen einbringen können. Grundsätzlich sei die Arbeitsphase so angelegt, dass jede(r) Teilnehmer/in die Möglichkeit hat, sich an jeder Themenstation einzubringen. Bei der Aufteilung der Themen auf die drei Stationen habe man sich an der Gliederung nach Verkehrsarten von der Planungsgruppe Kölz orientiert. Die vorgestellten Pläne hingen an den Stationen entsprechend zur Information aus.



An den Stationen seien die Teilnehmer/innen aufgefordert, aus Ihrer Sicht die jeweiligen auf das Thema bezogenen Stärken und Schwächen zu benennen, mit Blick auf die anstehende Diskussion am Runden Tisch zu Zielsetzungen und Maßnahmen gleichsam hierzu Ideen vorzubringen.

Am Ende der Arbeitsphase erläutert Herr Buff, dass seitens der anwesenden Teilnehmer/innen ein Stimmungsbild eingeholt werden soll. Mittels farbiger Punkte könnten die Teilnehmer/innen an den jeweiligen Stationen auf dem Luftbild Bereiche ohne verkehrliche Probleme (grüne Punkte) und Bereiche mit verkehrlichen Konflikten bzw. einem hohen Handlungsbedarf kennzeichnen; jede(r) Teilnehmer/in bekomme hierfür am Ende der Diskussion zehn grüne und zehn rote Punkte. Es sei frei gestellt, ob man diese auf alle Stationen verteile.

Verkehrskonzept Rohrbach-West

Öffentliches Auftaktgespräch am 18.10.2012

Wie wollen wir mit Ihnen arbeiten?

Offener, strukturierter Dialog an moderierten und fachlich begleiteten Thementischen ...

- > um **konstruktive Gespräche** in zwangloser Form miteinander zu führen,
- > um **eigene Anregungen und Ideen** zum Thema einzubringen,
- > um **hinzuhören** und zu verstehen, **was andere denken**,
- > um **Ideen miteinander zu verbinden** und
- > um neue **Erkenntnisse zu gewinnen**.



Verkehrskonzept Rohrbach-West

Öffentliches Auftaktgespräch am 18.10.2012

Wie sind die „Stationen“ personell besetzt?


- > je „Station“ steht **ein/e Moderator/in** zur Verfügung, um die Diskussion zwischen den Bürgerinnen und Bürger **zu strukturieren und dokumentieren**
- > je „Stationen“ sind **„Zuhörer“** von der externen Fachplanung und der Verwaltung vertreten, um **die Diskussionen** zwischen den Bürgerinnen und Bürger **ungefiltert mitzunehmen** und ggf. inhaltliche **Fragen zu beantworten**
- > und um **Ideen und Anregungen** seitens der Bürgerinnen und Bürger **bei der fachlichen Aufbereitung** und Formulierung von Lösungsansätzen **einfließen zu lassen**



Verkehrskonzept Rohrbach-West

Öffentliches Auftaktgespräch am 18.10.2012

Wie wird die Diskussion inhaltlich strukturiert?

- > je „Station“ gibt es Flipcharts / Moderationskarten zum Festhalten der Diskussion
- > je „Station“ wird die **Diskussion** gleichermaßen strukturiert:
 - **Stärken/Schwächen** (grüne/rote Karten)
 - **Maßnahmen/Ziele** (gelbe Karten)
 - **Datenerhebung/Abgrenzung** (blaue Karten)
 - **Themenspeicher**
- > Je „Station“ hängen zum **„Stationsthema“** **Unterlagen** aus (Luftbild, Stadtplan, Analyse-/Bestandskarte)
- > Hinweise / **Anregungen** die **konträr** gesehen werden, werden mit einem  gekennzeichnet



Verkehrskonzept Rohrbach-West

Öffentliches Auftaktgespräch am 18.10.2012

Was passiert bei einem Stationswechsel?



- > Grundsätzlich ist der **Stationswechsel ein Angebot**. Er kann auch als Pause und für informelle Gespräche genutzt werden.
- > Die **Reihenfolge** und welche der drei Stationen besucht wird, **entscheiden Sie** für sich allein.
- > Der **Stationswechsel wird angekündigt**; er erfolgt nach 30min, nach 25min und 20min
- > Nach jedem Wechsel werden die **zentralen Aussagen** der bisherigen Diskussion kurz durch die Moderation **zusammengefasst**.
- > Unsere Bitte an Sie: Annähernd **gleich große Gruppen**.



Verkehrskonzept Rohrbach-West

Öffentliches Auftaktgespräch am 18.10.2012

Wie wird die Diskussion Stimmungsbild eingeholt?

- > an den „Stationen“ soll am Ende der Arbeitsphase durch Kleben von **Punkten auf dem Luftbild** zusätzlich ein räumliches Stimmungsbild von allen Teilnehmer/innen eingeholt werden
-  sechs grüne Punkte = **Bereiche ohne verkehrliche Probleme**
-  sechs rote Punkte = **Bereiche mit verkehrlichen Konflikten/ hohem Handlungsbedarf**
- > die Punkte können frei an allen Stationen geklebt werden



4.1.6 Ergebnisse Arbeitsphase

Die durch die Teilnehmer vorgebrachten Inhalte - sofern zum besseren Verständnis erforderlich - wurden aus Kenntnis der geführten Diskussion durch die Moderation ergänzt und ggf. ausformuliert. Themen/Aspekte die von den Teilnehmer/innen an den Stationen kontrovers diskutiert wurden, sind mit dem Hinweis (Blitz) in Klammern gekennzeichnet.

Station Motorisierter Individualverkehr

Moderator: Fr. Claus

Zuhörer: Fr. Bayer, Hr. Kölz

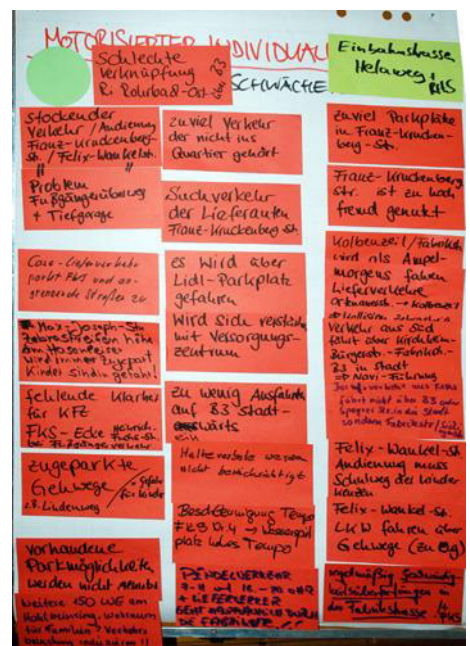


Stärken

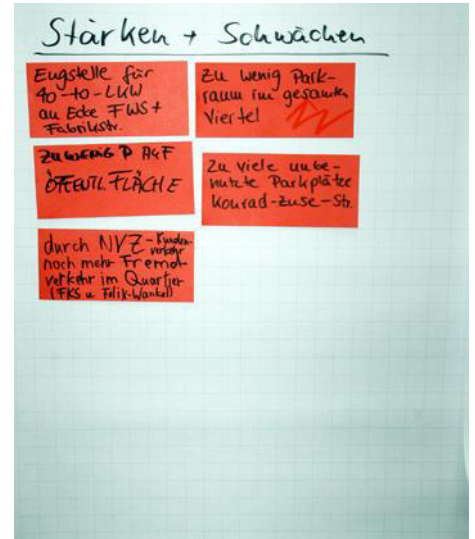
- Einbahnstraße Helaweg und Rudolf-Hell-Straße

Schwächen

- Schlechte Verknüpfung Richtung Rohrbach-Ost über B3
- Stockender Verkehr / Andienung Franz-Kruckenberg Straße / Felix-Wankel-Straße (Problem Querungshilfe und Nähe der zur Tiefgaragenausfahrt)
- Case- Lieferverkehr parkt Felix-Wankel-Straße und angrenzende Straße zu
- Der Fußgängerüberweg Max- Joseph-Straße / Im Hasenleiser wird immer zugeparkt (Gefahr für Kinder)
- Fehlende Klarheit für KFZ im Bereich Franz-Kruckenberg-Straße - Ecke Heinrich-Fuchs-Straße bei Fußgängerverkehr
- Zugeparkte Gehwege = Gefahr für Kinder, z.B. Lindenweg
- Vorhandene Parkmöglichkeiten werden nicht genutzt
- Weitere 150 Wohneinheiten am Hohlbeinring, Wohnraum für Familien? Verkehrsbelastung reduzieren!
- Zu viel Verkehr, der nicht ins Quartier gehört
- Suchverkehr der Lieferanten in der Franz-Kruckenberg Straße



- Es wird über Lidl-Parkplatz gefahren
- Verkehr wird sich verstärken mit Versorgungszentrum
- Zu wenig Ausfahrten auf B3 stadteinwärts
- Halteverbote werden nicht berücksichtigt
- Tempo-Beschleunigung ab Franz-Kruckenberg-Straße Nr.4 (am Wasserspielplatz fahren die FZ dann mit hohem Tempo)
- Pendelverkehr 7-11Uhr und 16-20 Uhr und Lieferverkehr Geht hauptsächlich durch die Fabrikstraße
- Franz-Kruckenberg-Straße ist zu hoch fremd genutzt
- Kolbenzeil / Fabrikstraße wird als Ampelumfahrung genutzt
- Morgens fahren Lieferverkehre Ortenauerstraße Kolbenzeil (Probleme am Zebrastreifen)
- Verkehr aus Süden fährt über Kirchheim – Bürgerstraße – Fabrikstraße – B3 in Stadt (Navi-Führung)
- Berufsverkehr aus Kreis fährt nicht über B3 oder Speyrer Straße in die Stadt, sondern Fabrikstraße/Sickingenstraße
- Bei Andienung über die Felix-Wankel-Straße muss Schulweg der Kinder gekreuzt werden
- Felix-Wankel-Straße: LKW fahren über Gehwege (zu eng bei Gegenverkehr und parkenden Fahrzeugen)
- Regelmäßig Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Fabrikstraße und Franz-Kruckenberg-Straße
- Engstelle für 40-t-LKW an der Ecke Felix-Wankel-Straße und Fabrikstraße
- Fremdverkehr im Quartier (Franz-Kruckenberg-Straße und Felix-Wankel-Straße) wird sich durch Kundenverkehr zum Nahversorgungszentrum noch stärker erhöhen
- Zu wenige Parkplätze auf öffentlichen Flächen (Blitz)
- Zu wenig Parkraum im gesamten Viertel (Blitz)
- Zuviel Parkplätze in der Franz-Kruckenberg-Straße (Blitz)
- Zu viele unbenutzte Parkplätze in der Konrad-Zuse-Straße



Maßnahmen / Ziele

- Durch Bauliche Maßnahme an Kiga Helaweg soll das Halten verhindert werden, weil Kinder zwischen parkenden Autos durchlaufen und angefahren werden könnten
- Weiße Haltelinie Konrad-Zuse-Straße / Georg-Meckersheimer-Straße anbringen
- Bessere Parkraumbewirtschaftung - Nutzung der Tiefgaragen
- Franz-Kruckenberg-Straße sperren, oder zumindest Einbahnstraße (am Grünzug)
- Zur Verlangsamung in der Fabrikstraße Bodenwellen ein-bauen, z.B. im Bereich Bushaltestelle

- Hinweisschilder auf vorhandene Parkplätze in der Konrad-Zuse-Straße
- Durchfahrt MIV Fabrikstraße - Kolbenzeil im Bereich Max-Joseph-Straße durch Pollerung brechen (Abbiegemöglichkeit Kolbenzeil in Max-Joseph-Straße Richtung Westen; Abbiegemöglichkeit Fabrikstraße in Max-Joseph-Straße Richtung Osten)
- Schleichwege unattraktiv gestalten, z.B. in der Fabrikstraße und Kolbenzeil (grüne Welle Römerstraße bessern)
- Parkraumbewirtschaftung (z.B. neues Anwohnerparkkonzept, ähnlich wie Rohrbach-Zentrum)
- Zerschneidung durch Mehrbelastung auf der Sickingenstraße vermeiden
- Sickingen Brücke für MIV öffnen / ausbauen
- Erfassung Morgenspitze (Lieferverkehr)
- Verkehr bewusst über Lidl- Parkplatz führen (Blitz)
- Zufahrt und Abfahrt von Lidl Parkplatz zu Konrad-Zuse-Straße schließen (Blitz)
- Franz-Kruckenberg-Straße (keine Fremdnutzung)
- Unterbrechung in der Kolbenzeil (MIV)
- Kann man auf Navi-Führung Einfluss nehmen?
- Parkraum in Fabrikstraße Höhe Felix-Wankel-Straße schaffen zur Entschleunigung
- Sichtbeziehung in Felix-Wankel-Straße Richtung Osten erhalten (Ecke Franz-Kruckenberg-Straße), Markierung auf Fahrbahn
- Große LKW / Andienung über Sickingenstraße leiten
- Franz-Kruckenberg-Straße begrünen z.B. mit Bäumen, Vegetation
- Fahrzeuge sollen in die Tiefgarage
- Überweg Franz-Kruckenberg-Str. - Ecke Heinrich-Fuchs-Str. als Hauptweg für Fußgänger und Kinder
- Franz-Kruckenberg-Straße ganz zur Spielstraße machen
- Zufahrt auf Aldi Parkplatz für PKW schließen
- Franz-Kruckenberg-Straße auf Höhe Lindenweg als Fußweg durchziehen (Grünstreifen)
- Franz-Kruckenberg-Straße unterbrechen (Sackgassen) und Lindenweg durchgehend gestalten, möglicherweise mittig
- Für private Besucher - den Parkplatz in der Tiefgarage von Bethanien-Lindenhof (Altenzentrum) öffnen
- Stück von Kolbenzeil/Fabrikstraße zur Einbahnstraße machen, um Schleichverkehr und Fremdverkehr zu reduzieren
- LKW - Verkehr aus Kirchheim/Autobahn verbieten!



- Im gesamten Gebiet alle Einbahnstraßenregelungen und Sperrungen neu überdenken!
- Alternative Zufahrten zu B3 wieder öffnen, um Straße Am Rohrbach, Fabrikstraße zu entlasten
- Stadt bietet Case Alternativ- Grundstück an
- Verbindung Sickingenstraße für Andienung Nahversorgung - Zentrum und Fa. Case als Umfahrung

Themenspeicher

Sickingenstraße begradigen?

Kindergärten in Pläne einzeichnen: Helaweg, Felix-Wankel-Straße und Bosseldorn

Datenerhebung / Abgrenzung

- Tageszählung an Kreuzung Fabrikstraße/Felix-Wankel-Straße durchführen!
- Tageszählung / Morgenspitze Franz-Kruckenberg-Straße / Heinrich-Fuchs-Straße
- Tageszählung auch am Knoten Fabrik und Franz-Kruckenberg-Straße und Felix-Wankel-Straße/
Franz-Kruckenberg-Straße
- Zählpunkt bei Einfahrt nach Kirchheim aus Westen, um Durchgangsverkehr (Schleichverkehr) von Anwohnerverkehr zu unterscheiden!



Stimmungsbild



Station Radverkehr

Moderator: Hr. Buff

Zuhörer: Hr. Kuch, Hr. Ghasemi

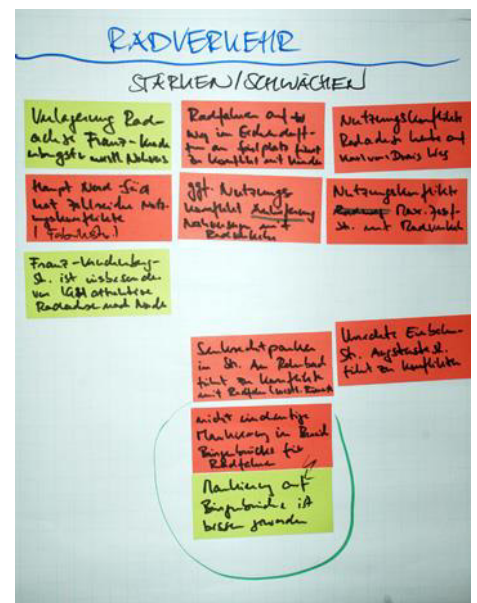


Stärken

- Geplante Verlagerung der Radachse aus der Franz-Kruckenberg-Straße westlich der Nahversorgung (Bahn parallel)
- Franz-Kruckenberg-Straße ist insbesondere von IGH attraktive Radachse nach Norden
- Markierung auf Bürgerbrücke ist besser geworden

Schwächen

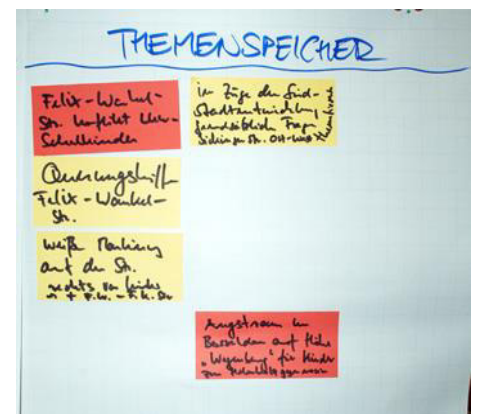
- Radfahrer auf Weg im Eichendorfforum am Spielplatz führen zu Konflikten mit Kindern
- Ggf. Nutzungskonflikt Anlieferung Nahversorgung mit Radverkehr
- Senkrecht Parken in der Straße Am Rohrbach führt zu Konflikten mit Radfahrern (westlich Römerstraße)
- Nicht eindeutige Markierung im Bereich Bürgerbrücke für Radfahrer
- Nutzungskonflikte Radachsen heute auf Karl-von-Drais-Weg
- Nutzungskonflikte Max-Joseph-Straße mit Radverkehr
- Unechte Einbahnstraße führt zu Konflikten



Maßnahmen/Ziele

- Neue Radachse auf Radweg westlich Mark-Twain Village anbinden
- Verlängerung / Anbindung der neuen Radachse Bahn-damm an Bürgerstraße/Rohrbach Süd
- Brechtelstraße als interne Radachse an die Sickigen-Straße anbinden (Blitz)

- Radfahrer in Brechtelstraße führt zu Verdrängung MIV Fahrradstellplätze unter Brücke an der S-Bahn auf Rohrbacher Seite
- Durchfahrt MIV Fabrikstraße - Kolbenzeil im Bereich Max-Joseph-Straße durch Pollerung brechen (Abbiegemöglichkeit Kolbenzeil in Max-Joseph-Straße Richtung Westen; Abbiegemöglichkeit Fabrikstraße in Max-Joseph-Straße Richtung Osten)
- Mehr Fahrradstellplätze an Geschäften und im Straßenraum, Angebote schaffen - gerne auch überdacht
- Verlagerung Rad-Achse Karl-von-Drais-Weg auf Konrad-Zuse-Achse
- Wichtige Radachsen im Untersuchungsraum markieren
- Durchfahrt für MIV sperren, Rad frei, Max-Joseph-Straße/Fabrikstraße
- Frage: Anbindung Nahversorgung
- Lindenweg als Ost-West-Achse an neue Radhauptachse Bahn anbinden
- > Gestaltung Querung Fabrikstraße (Blitz)
- > Nutzungskonflikte mit Altenheim und Spielplatz mit neuer Ost-West-Achse
- > Lindenweg westl. Fabrikstraße zu einer „großen“ Wegeverbindung ausbauen, zusammenlegen der beiden schmalen Wege
- > Ost- West-Achse für Rad bedeutet Franz-Kruckenberg-Straße für motorisierten Individualverkehr kappen
- > Absenken der Gehwegkante auf westlicher Seite der Fabrikstraße



Themenspeicher

- Felix-Wankel-Straße, Konflikt Lkw Schulkinder
- Querungshilfen Felix-Wankel-Straße
- Weiße Markierung auf der Straße, rechts vor links (Bereich Felix-Wankel-Straße / Franz-Kruckenberg-Straße)
- Im Zuge der Südstadtentwicklung grundsätzliche Fragen Sickingen Straße, Ost-West thematisieren
- Angstraum um Bosseldorn auf Höhe „Wagenberg“ für Kinder vom Helmholzgymnasium

Datenerhebung / Abgrenzung

- Zählung Radverkehr im Bereich Bosseldorn Nord-Süd-Achse





Stimmungsbild



Station Fußgänger / Öffentlicher Nahverkehr

Moderator: Hr. Zimmermann

Zuhörer: Hr. Beyene, Hr. Weber



Stärken

- Zwischen „Am Rohrbach“ und Lindenweg wenige Probleme
- Situation vor Polizeirevier Nord verbessert
- Eisenbahnstraßensystem Helaweg positiv
- Pufferung entlang Grünstreifen positiv
- Berliner Kissen, Franz-Kruckenberg positiv
- Rohrbach - Markt gut gelöst

Schwächen

- Gehweg wird von LKW genutzt, Felix-Wankel-Straße
- Felix-Wankel-Straße vor Eichendorff-Forum
- Schlechte Sichtverhältnisse Felix-Wankel-Straße
- Querung Fabrikstraße vor dem Rewe
- Kreisverkehr Heinrich-Fuchs-Straße schwer für Fußgänger zu queren
- Gehwege zugeparkt
- Heinrich-Fuchs-Straße ist in Nord-Süd-Richtung für Fußgänger schwer zu queren
- Weg entlang der Heinrich-Fuchs-Straße zur S-Bahn
- Verkehrsberuhigte Bereiche im Quartier am Turm nicht bespielbar (Parken!)
- Ungenügende Sicherung/Hinweise in der Franz-Kruckenberg-Straße vor dem Wasserspielplatz
- Ortenauer Straße: Bei der Linie 29 gibt es keine Haltestelle Richtung Norden (Stadtmitte)
- Haltestelle Ortenauer Straße ist seit der Verlegung nach Osten für die meisten Nutzer (aus dem Hasenleiser) sehr schlecht zu erreichen



- Parken und schnelles Fahren am westlichen Ende der Heinrich- Fuchs-Straße
- Fußweg zur Treppe, die auf die Bürgerbrücke führt
- Schlechte Sicht Fußgänger / PKW an der Ecke Lindenweg/Franz-Kruckenberg-Straße (Mauer!)
- „Im Hasenleiser“ Gehwege zu eng (Rad fahrende Kinder, Kinderwagen)
- Massive Befahrung Gehweg vor ifa durch LKW (Fabrikstraße) in den frühen Morgenstunden
- Knoten östlich der Bürgerbrücke: für Fußgänger und Radverkehr unübersichtlich

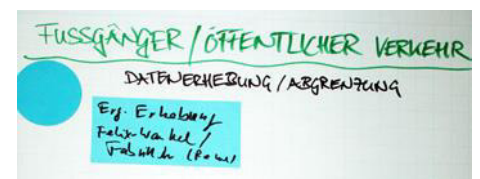
Maßnahmen/Ziele

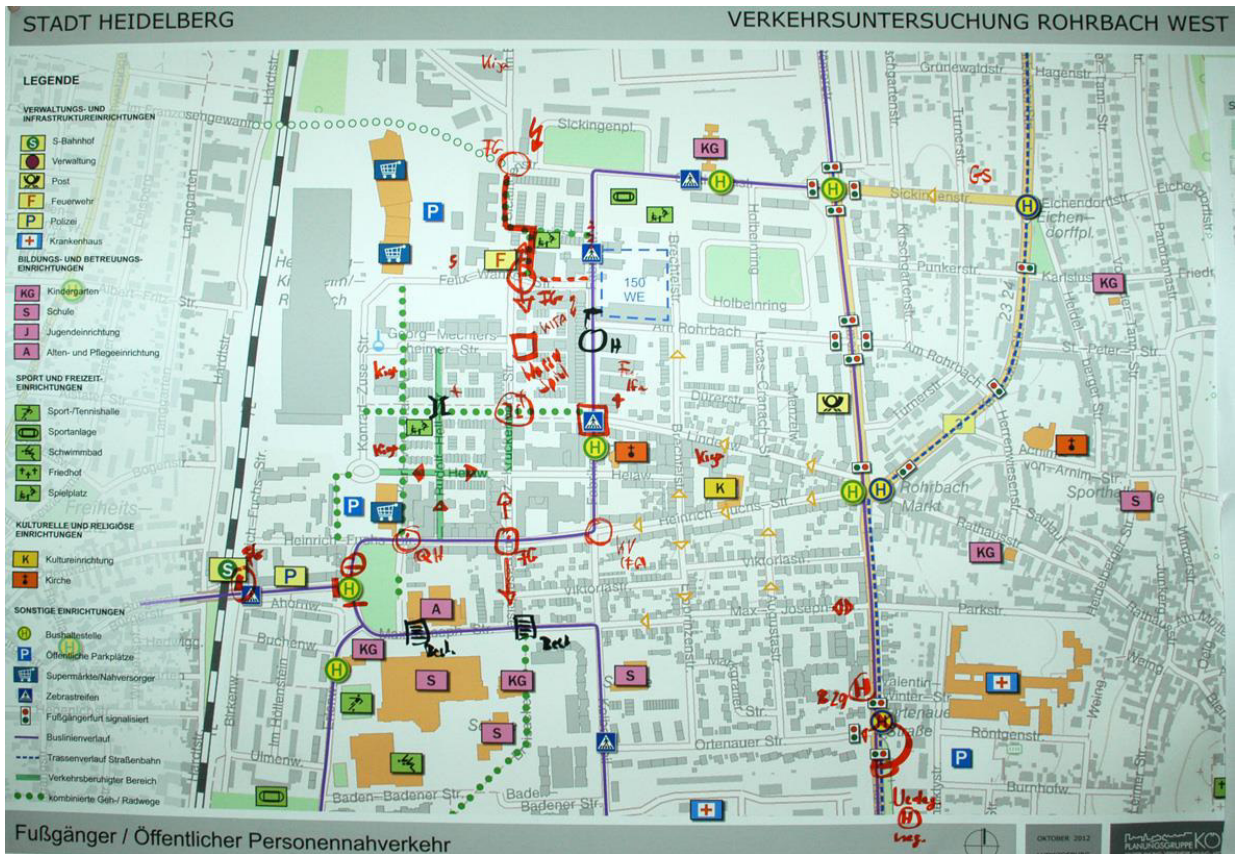
- Fußverbindung Holbeinring nach Westen
- (zum künftigen Nahversorgungszentrum)
- Kein LKW Anlieferverkehr durch Felix-Wankel-Straße
- Mehr Fußgängerüberwege (im gesamten Gebiet)
- „Berliner Kissen“ vor Wasserspielplatz
- Franz-Kruckenberg und Rudolf-Hell-Straße: im verkehrsberuhigten Bereich kein Parken
- Berliner Kissen im engeren Abstand
- Haltebalken bei rechts vor links
- Bordsteine im Kreuzungsbereich absenken
- Haltestelle im Quartier (Linie 28): es fehlen Sitzgelegenheiten (Seniorenheim)
- Kein Parken auf Gehwegen
- Schrittgeschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich sicher stellen
- Gehwegparken unterbinden
- Häufigere Kontrolle ruhender Verkehr
- Linie 33 sollte an der Ecke Max-Josef-Straße bevorrechtigt sein



Datenerhebung / Abgrenzung

- Ergänzende Erhebung Felix-Wankel-Straße/Fabrikstraße (am Rewe)





Stimmungsbild



Verkehrskonzept Rohrbach-West

Protokoll/Dokumentation

4.2 Erste Sitzung Runder Tisch am 14.01.2013

Kultursaal Bethanien-Lindenhof-Seniorenwohnanlage, Heidelberg-Rohrbach



Inhaltsverzeichnis Dokumentation
Erste Sitzung Runder Tisch am 14.01.2013

4.2.1. Ablauf und Zielsetzung 1. Sitzung Runder Tisch	Seite 69
4.2.2. Vorstellungsrunde - Erwartungen und Vorbehalte an den Beteiligungsprozess	Seite 71
4.2.3. Räumliche Handlungsschwerpunkte	Seite 73
– Ergebnisübersicht öffentliches Auftaktgespräch 18.10.2012	
– Anmerkungen/Ergänzungen Runder Tisch	
4.2.4. Ergebnisübersicht Datenerhebung - Fachlicher Input	Seite 76
– Anpassung Erhebungskonzept	
– Ergebnisübersicht Datenerhebung und fachliches Fazit	
4.2.5. Zielsetzungen und Prüfaufträge	Seite 79
– Ergebnisübersicht öffentliches Auftaktgespräch 18.10.2012	
– Anmerkungen/Aussagen Runder Tisch	
4.2.6. Stimmungsbild	Seite 84

4.2.1 Ablauf und Zielsetzung 1. Runder Tisch

Herr Kuch begrüßt seitens der Stadt Heidelberg die anwesenden Teilnehmer/innen und führt inhaltlich in die 1. Sitzung des Runden Tisches ein. Dabei macht er deutlich, dass der jetzt angestoßene Beteiligungsprozess die Formulierung eines ganzheitlichen Verkehrskonzepts für Rohrbach-West verfolgt, um sich vom seit 2002 immer wieder auf Anregungen aus der Bürgerschaft praktizierte Umsetzen von Einzelmaßnahmen durch die Verwaltung zu lösen. Vor diesem Hintergrund wurde das Beteiligungskonzept vom Gemeinderat im September 2012 beschlossen. Dabei orientiert das Konzept sich bereits an den zum Startpunkt des Prozesses noch nicht beschlossenen Leitlinien zur Bürgerbeteiligung der Stadt Heidelberg. Ziel des ergebnis- und umsetzungsorientierten Beteiligungsprozesses ist, mit Unterstützung der extern beauftragten Planungsgruppe Kölz aus Ludwigsburg fachliche fundierte Lösungsvorschläge als Empfehlung für die Beratung in den politischen Gremien zu erarbeiten. Herr Kuch merkt an, dass auch Fragestellungen zu berücksichtigen sind, die über das eigentliche Untersuchungsgebiet hinausgehen. Hier verweist er unter anderem auf die Entwicklung der amerikanischen Liegenschaften mit Mark Twain Village/Campbell, die Schulweganbindung an das Quartier Hasenleiser, aber auch auf den aktuelle Beschluss des Gemeinderats, den Bau der geplanten Fußgänger- und Radfahrbrücke in Verlängerung der Sickingenstraße nach Kirchheim zeitlich nach hinten zu verschieben. Herr Kuch führt aus, dass durch die Berücksichtigung der Anregungen aus dem öffentlichen Auftaktgespräch am 18.10.2012 zur Erhebung der Verkehrsbewegungen im Untersuchungsgebiet zusätzliche Zählstellen eingeplant wurden und sich dadurch auch der Aufwand für die Auswertung der erhobenen Daten erhöht hat, so dass man die 1. Sitzung des Runden Tisches vom geplanten Termin Mitte Dezember 2012 um einen Monat auf Mitte Januar 2013 verschieben musste. Bevor er an die beiden mit der Moderation des Beteiligungsprozesses beauftragten Moderatoren Herrn Sippel und Herrn Buff vom Netzwerk für Planung und Kommunikation übergibt, bedankt es sich bei den Teilnehmern/innen, dass Sie sich bereit erklärt haben, aktiv beim Runden Tisch mitzuarbeiten und ermuntert die Akteure zu einer offenen wie konstruktiven Diskussion.



Herr Buff begrüßt seitens der Moderation die Teilnehmer/innen ebenfalls herzlich und stellt den geplanten Ablauf der 1. Sitzung des Runden Tisches vor:

Beteiligungskonzept

- Handlungsrahmen und Zielsetzung
- Struktur und Ablauf Bürgerbeteiligung

Vorstellung der Teilnehmer/innen

- Erwartungen und Vorbehalte zum Beteiligungsprozess

Räumliche Handlungsschwerpunkte

- Ergebnisübersicht öffentliches Auftaktgespräch
- Anregungen und Ergänzungen

Ergebnisübersicht Datenerhebung

- Erläutern Ergebnisse Verkehrsuntersuchung
- Verständnisfragen

Pause

Zielsetzungen/Maßnahmen Erschließungssystem und Netzhierarchie

- Ergebnisübersicht öffentliches Auftaktgespräch
- Strukturierte Diskussion zu MIV und Rad

Ausblick 2. Sitzung Runder Tisch

Aus Sicht der Teilnehmer/innen gibt es zum geplanten Ablauf der 1. Sitzung des Runden Tisches keine Anmerkungen.

Angelehnt an die Vorstellung beim öffentlichen Auftaktgespräch ruft Herr Buff den Teilnehmern/innen des Runden Tisches nochmals die Zielsetzung, den Handlungsrahmen sowie den Ablauf des Beteiligungsprozesses in seinen Grundzügen in Erinnerung. Dabei macht er deutlich, dass im ersten Schritt des Beteiligungsprozesses grundsätzliche Aussagen zur Netzhierarchie und zum Erschließungssystem



für die verschiedenen Verkehrsarten erarbeitet werden sollen. Im zweiten Schritt sollen die daraus abzuleitenden Maßnahmen erörtert für die schlussendliche Empfehlung bewertet werden. Dazwischen besteht mit dem geplanten Werkstattgespräch die Möglichkeit, die bisher mit den Teilnehmer/innen des Runden Tisches erarbeiteten Ergebnisse in der Öffentlichkeit zurück zu koppeln.

Herr Buff stellt bei seiner Einführung die Zielsetzungen für die 1. Sitzung des Runden Tisches wie folgt dar:

- Rückkopplung Ergebnisse öffentliches Auftaktgespräch und fachliche Einordnung
- Lokalisieren räumlicher Handlungsschwerpunkte
- **Darstellen** der **Ergebnisse Verkehrsuntersuchung** als Arbeitsgrundlage für den Runden Tisch/Beteiligungsprozess
- **Herausarbeiten von Zielsetzungen** und möglichen Maßnahmen (Erschließungssystem und Netzhierarchie)
- ggf. **Benennen** von **erforderlichen Prüfaufträgen** für die weitere fachliche Diskussion

4.2.2 Vorstellungsrunde -Erwartungen und Vorbehalte an den Beteiligungsprozess

Zum Einstieg in die Arbeit des Runden Tisches wurden im Rahmen der persönlichen Vorstellungsrunde neben dem Name und der Interessensvertretung auch die Erwartungen und Vorbehalte der Teilnehmer/innen an den Beteiligungsprozess abgefragt.

Die von den Teilnehmern/innen vorgebrachten Aspekte - sofern zum besseren Verständnis erforderlich - sind im Protokoll aus Kenntnis der geführten Diskussion durch die Moderation ergänzt und thematisch-inhaltlich geordnet.

Erwartungen an den Beteiligungsprozess

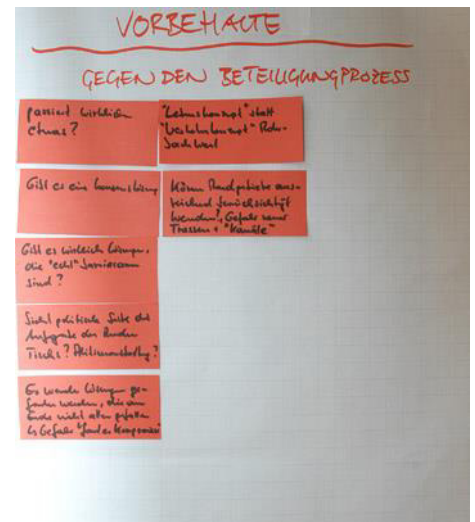
- Positiv, dass Runder Tisch zustande gekommen ist
- Positiv, großer Glaube etwas auf den Weg zu bringen
- Hoffnung und Erwartung, dass es gut ausgeht
- Hoffnung, dass sich wirklich etwas tut
- Verschiedene Meinungen hören, auch kritische Fragen stellen
- Grundsätzliche Fragen stellen und beantworten, bevor Maßnahmen definiert werden
- Ganzheitliche Lösungen suchen, um durchgreifende Verbesserungen zu erzielen, kleinteilige Verbesserungen stoßen an Grenzen
- Keine kleinteiligen Lösungen suchen, sondern Rohrbach-West bei der Betrachtung/Konsenssuche in den Fokus rücken
- Gut, dass Fokus auf Rohrbach-West liegt, nicht nur Quartier am Turm
- Blick über Quartier am Turm hinausrichten, Rohrbach-West ist mehr
- Über Tellerrand hinausschauen, auch perspektivisch denken
- Blick auch auf Verkehrsentwicklung im Umfeld richten (Blick über Tellerrand, u.a. Nahversorgung, Mark Twain Village)
- Ergebnisoffene Diskussion mit dem Ziel, die zentralen Aspekte zu behandeln, nicht in Kleinigkeiten verzetteln
- Probleme der Planung mit Runden Tisch lösen: Keine „heiligen Kühe“, ergebnisoffene Diskussionen
- Das am Ende ein Ergebnis vorliegt - super Aktion mit Ziel, dass jeder von seiner Position auf den anderen zugeht
- Verständnis für die andere Position aufbringen
- Lösungen für alle finden
- Konsens am Runden Tisch herstellen, dann kommt Politik nicht an Votum vorbei



- Ziel: Einvernehmliche Lösungen mit Prioritäten
- Ziel: Integriertes Konzept ohne Tabus
- Ergebnisse produzieren
- Realitätsnahe Planungen und Empfehlungen erarbeiten
- Neben dem ganzheitlichen Blick müssen am Ende auch umsetzbare Maßnahmen stehen

Vorbehalte an den Beteiligungsprozess

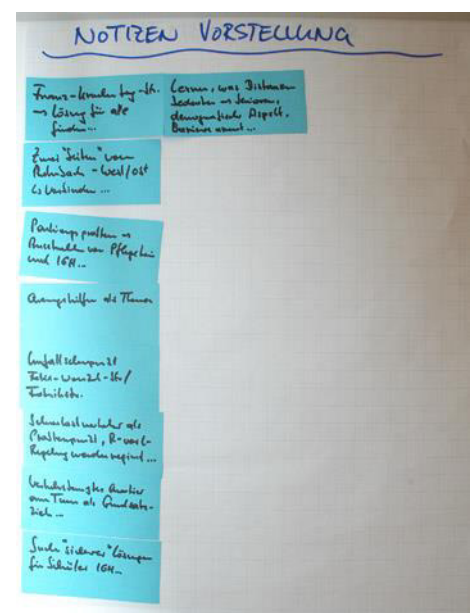
- Keine Vorbehalte
- Passiert wirklich etwas?
- Erkennt politische Seite die Aufgabe des Runden Tisches an? (Alibiveranstaltung)
- Dass Lösungen gefunden werden, die am Ende nicht allen gefallen
- Dass angrenzende Gebiete ausreichend berücksichtigt werden können? Gefahr neuer Trassen und „Kanäle“ durch das Gebiet
- „Lebenskonzept“ statt „Verkehrskonzept“ für Rohrbach-West
- Gibt es Lösungen, die „echt“ barrierearm sind?



Themenspeicher -

Inhaltliche Notizen im Rahmen der Vorstellungsrunde

- Lernen, was Distanzen/Wegelängen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels für unterschiedliche Personengruppen bedeuten (Barrierearmut)
- Verbinden der beiden Seiten von Rohrbach (West und Ost)
- Grundsatzziel Verkehrsberuhigtes Quartier am Turm
- Parkierungsproblem; Ausstrahlen von Pflegeheim und IGH
- Suche nach „sicheren“ Lösungen für IGH-Schüler
- Querungshilfen thematisieren
- Lösung in der Franz-Kruckenberg-Straße für alle Verkehrsteilnehmer finden
- Augenmerk auf Unfallschwerpunkt Felix-Wankel-Straße/Fabrikstraße richten
- Schwerlastverkehr als Problempunkt
- Rechts-vor-Links-Regelungen werden nicht beachtet





4.2.3 Räumliche Handlungsschwerpunkte

Zu Beginn der Diskussion zu räumlichen Handlungsschwerpunkten stellt die Moderation das Ergebnis der Punktabfrage aus dem öffentlichen Auftaktgespräch am 18.10.2012 differenziert nach Motorisierter Individualverkehr, Radverkehr und Fußgängerverkehr dar.

Hierzu konnten die Teilnehmer/innen zum Abschluss des öffentlichen Auftaktgesprächs durch Kleben von Punkten auf dem Luftbild ein räumliches Stimmungsbild abgeben. Mit jeweils sechs Punkten konnten die Teilnehmer/innen Bereiche ohne verkehrliche Probleme (grüne Punkte) und Bereiche mit verkehrlichen Konflikten bzw. einem hohem Handlungsbedarf (rote Punkte) kennzeichnen.

Verkehrskonzept Rohrbach-West

1. Sitzung Runder Tisch am 14.01.2013

Motorisierter Individualverkehr

- Franz-Kruckenbergr-Str./
Im Hasenleiser
und den Kreuzungspunkten
Felix-Wankel-Str., Heinrich-
Fuchs-Str., Max-Joseph-Str.,
Georg-Mechtersheimer-Str.
- Fabrikstraße
und den Kreuzungspunkten
Felix-Wankel-Str., Heinrich-
Fuchs-Str.
- Sickingenstr./Im Bosseldorn
- Felix-Wankel-Str./Zufahrt Aldi



Verkehrskonzept Rohrbach-West

1. Sitzung Runder Tisch am 14.01.2013

Fußgänger/ Öffentlicher Verkehr

- Franz-Kruckenber-Str.
Kreuzung
Felix-Wankel-Str., Lindenweg
Helaweg, Heinrich-Fuchs-Str.
- Sickingenstr./Im Bosseldorn
- Eichendorfforum
- Fabrikstr. Kreuzung
Felix-Wankel-Str., Am Rohr-
bach, Heinrich-Fuchs-Str.
- Bürgerstraße östliches Ende

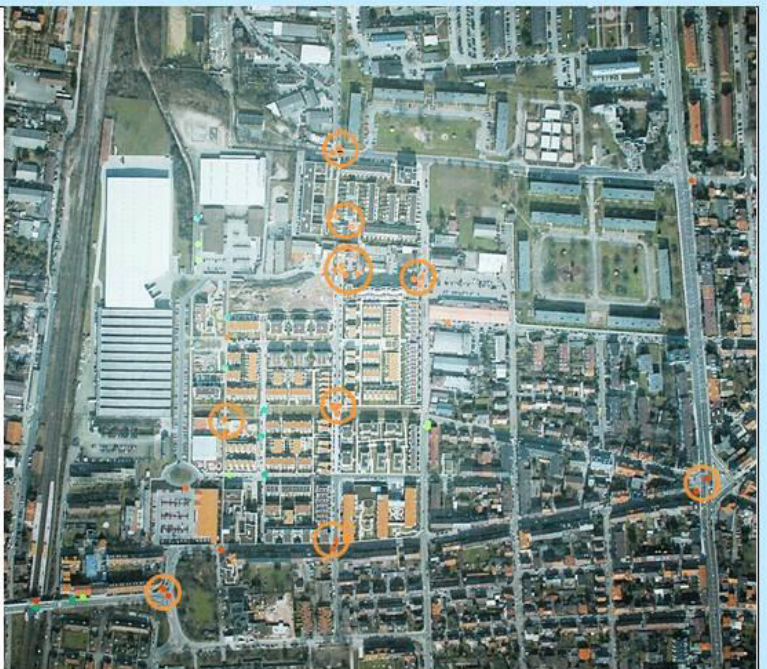


Verkehrskonzept Rohrbach-West

1. Sitzung Runder Tisch am 14.01.2013

Radverkehr

- Franz-Kruckenber-Str./
Kreuzung
Felix-Wankel-Str., Lindenweg
Heinrich-Fuchs-Str.
- Sickingenstr./Im Bosseldorn
- Eichendorfforum
- Fabrikstr./Felix-Wankel-Str.
- Karl-von-Drais-Weg
- Bürgerstraße östliches Ende
- Rohrbach Markt



Räumliche Handlungsschwerpunkte

Ergänzend zu den lokalisierten Handlungsschwerpunkten aus dem öffentlichen Auftaktgespräch am 18.10.2012 (Punktbewertung auf Luftbild) werden seitens der Teilnehmer/innen des Runden Tisches folgende Anmerkungen vorgebracht:

Franz-Kruckenberg-Straße

- Hervorgehobene Konfliktsituationen durch Punktbewertung bilden die derzeit sensiblen Stellen/Bereiche im Erschließungssystem ab; Frage ist, ob dies auch für die Zukunft gilt
- Hinterfragen der „roten Punkte“ bei MIV im Bereich der Franz-Kruckenberg-Straße; differenzierte Sicht ist notwendig; Probleme bestehen beim
 - fließenden Verkehr und an den Knotenpunkten
 - ruhenden Verkehr
- Hohe Konfliktdichte in der Franz-Kruckenberg-Straße resultiert aus den Ausweichverkehre aller Verkehrsarten Probleme in der Franz-Kruckenberg-Straße resultieren aus den Ausweichverkehren Fuß/Rad weg von der Fabrikstraße
- Konfliktdichte in Franz-Kruckenberg-Straße bedingt sich auch aus falschen Erwartungen und enttäuschten Hoffnungen



Bereich östlich Fabrikstraße

- Weiße Flecken resultieren aus noch nicht vollzogenem Generationenwechsel (Gewohnt sein an die Situation)
- Einbahnregelungen bedingen ein geringeres gefühltes Verkehrsaufkommen

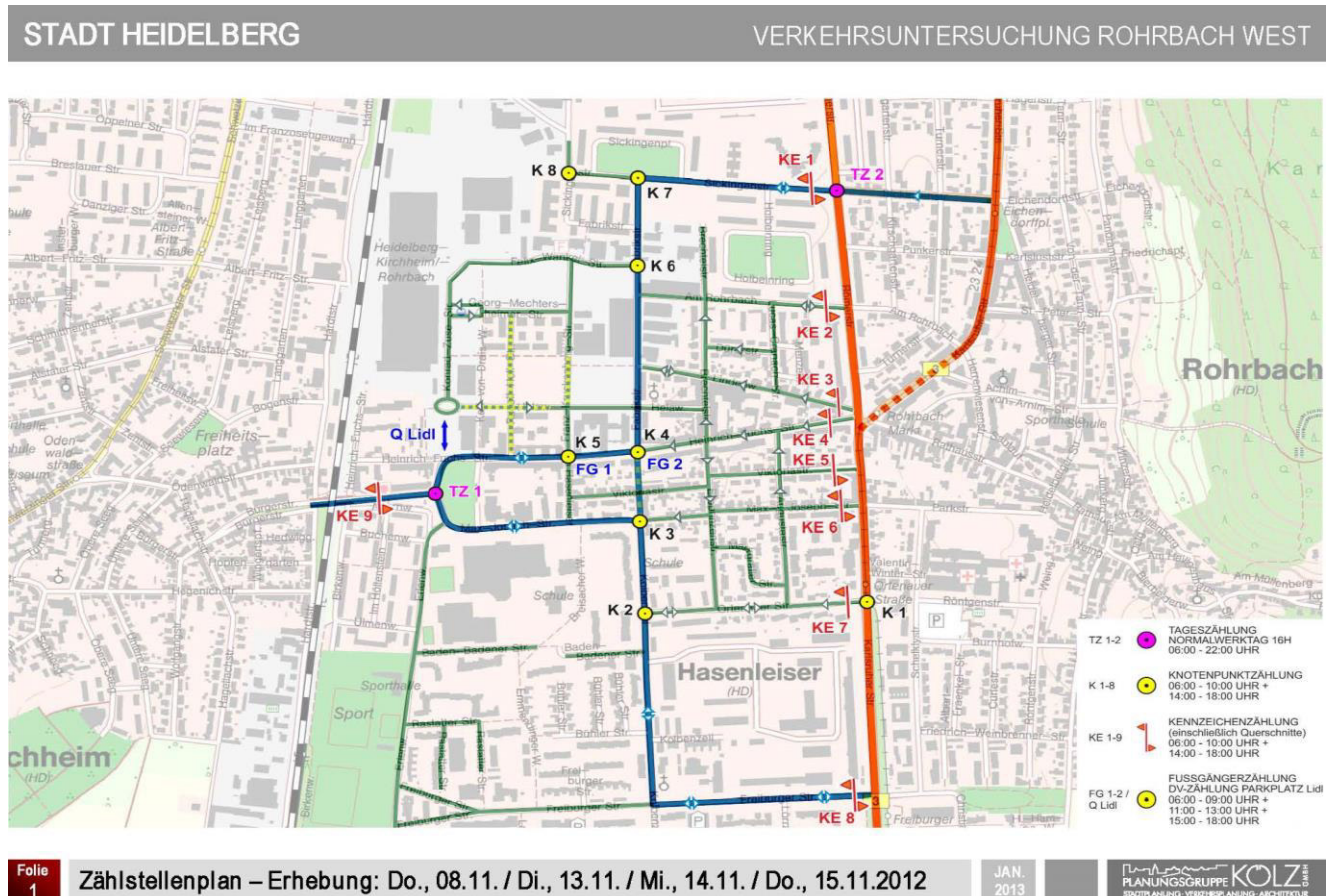
Thesen für die weitere Diskussion

- Das „gefühlte“ Problem in der Franz-Kruckenberg-Straße resultiert aus der Belastung in der Fabrikstraße und den damit verbundenen Nutzungskonflikten (Sicherheit) zwischen den Verkehrsteilnehmer/-arten. Dies führt zu einem Ausweichverhalten der Fußgänger und Radfahrer weg von der Fabrikstraße hin in die Franz-Kruckenberg-Straße.
- Die vorhandene „verkehrliche Konfliktdichte“ in der Franz-Kruckenberg-Straße wird, aufgrund der Bewohnerstruktur (Neu-Bewohner, Familien mit Kindern) und der hohen Erwartungshaltung an das Verkehrskonzept im Quartier am Turm emotional verstärkt. Vor dem Hintergrund der älter werdenden Kinder und einem sich verändernden Mobilitätsverhalten muss aber die künftige Entwicklung im Fokus der Diskussion stehen.
- Östlich der Fabrikstraße werden aufgrund der Bewohnerstruktur und dem Gewohnt sein an die Situation zum jetzigen Zeitpunkt die „empfundene Probleme („weiße“ Flecken) als geringer eingestuft. Dies könnte aber mit dem Generationenwechsel wieder zunehmen.

4.2.4 Ergebnisübersicht Datenerhebung - Fachlicher Input



Herr Weber von der Planungsgruppe KÖlz geht zu Beginn auf die sich aus dem öffentlichen Auftaktgespräch am 18.10.2012 ergebenden Veränderungen für die Datenerhebung ein und erläutert die diese an einem Übersichtsplan. Nachfolgend gibt er den Teilnehmern/innen des Runden Tisches eine Übersicht über die Ergebnisse aus der Auswertung der durchgeführten Datenerhebung. Dabei geht er auf die Verkehrsarten Motorisierter Individualverkehr (MIV), Radverkehr und Fußgängerverkehr im Einzelnen ein und fasst abschließend die zentralen Erkenntnisse für die weitere Diskussion im Beteiligungsprozess aus fachlicher Sicht zusammen.



MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

- Über 90 % des motorisierten Individualverkehrs sind nutzungsstrukturell bedingte Verkehre des Gebiets (Ziel- / Quell- und Binnenverkehre).
- Lediglich ca. 7 % des Fahrtenaufkommens sind Durchgangsverkehre mit Bezug Kirchheim.
- Schleichverkehre im Sinne von Durchgangsverkehren (Nord-Süd) konnten im Gebiet nicht festgestellt werden.
- Der "Schwerverkehrsanteil" (>2,8t) ist mit durchschnittlich ca. 6 % aufgrund der gemischten Nutzungsstrukturen nicht als gebietsuntypisch einzustufen. Davon sind rund 2/3 Lieferwagen bzw. Lkw's zwischen 2,8 - 3,5t.
- Der nördliche Abschnitt "Kolbenzeil" bündelt Nord-Süd-Verflechtungen. Dabei handelt es sich ausschließlich um Gebietsverkehre. (Kein DV!)
- Der Lidl-Parkplatz wird von ca. 800 - 1.000 Kfz/Tag als "Überlauf" genutzt.
- Die Franz-Kruckenberg-Straße weist entsprechend ihrer Ausgestaltung als Verkehrsberuhigter Bereich eine nur geringe Belastung durch den fließenden Verkehr auf.
- Das Einbahnstraßensystem im Quartierbereich zwischen den Nord-Süd-Achsen Römerstraße / Karlsruher Straße und Fabrikstraße / Kolbenzeil ist ebenfalls nur gering belastet.

FAZIT

Die bestehende Verkehrsführung und die hierarchische Gliederung des Verkehrsnetzes ermöglicht eine gezielte Bündelung und Verteilung der planungsrelevanten Erschließungsverkehre des Gesamtquartiers auf Hauptsammel- / Sammelstraßen und Wohnstraßen / Wohnwegen.

Bereits geringfügige Veränderungen am System können zu unerwünschten Umverlagerungen vor allem des Ziel- und Quellverkehrs im Gebiet führen.

RADVERKEHR

- Insgesamt ca. 3.000 Radfahrer in 8 Stunden am Untersuchungskordon bestätigen die sehr hohe Bedeutung des Radverkehrs trotz "November-Erhebung".
- Entgegen der bestehenden und offiziellen Radroutenausweisung hat die Nord-Süd-Verbindung "Im Bosseldorn" in direkter Führung über das Eichendorff-Forum zur Felix-Wankel-Straße / Franz-Kruckenbergs-Straße im Bestand eine sehr hohe Bedeutung.
- Auch die Fabrikstraße - Kolbenzeil nimmt entsprechenden Radverkehr in Nord-Süd-Richtung auf.
- In West-Ost-Richtung ist vor allem die Heinrich-Fuchs-Straße in/aus Richtung Rohrbacher Markt hervorzuheben.
- Auch der Lindenweg und die Straße Am Rohrbach nehmen Teile der West-Ost-Verflechtungen auf.
- Radverkehre entgegen der Einbahnrichtung im Lindenweg und der Heinrich-Fuchs-Straße trotz sehr beengten Verhältnissen.

FAZIT

Eine Neuordnung der Nord-Süd und West-Ost-Verflechtungen des Radverkehrs auf alternative Rad-Routen ist anzustreben und würde zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen.

FUSSGÄNGERVERKEHR

- Die wichtigen fußläufigen Verbindungen zwischen dem Rohrbacher Markt und den westlichen Strukturen des Untersuchungsgebietes im Zuge des Lindenwegs und der Heinrich-Fuchs-Straße werden durch das beidseitig zulässige Straßenparken erheblich gestört und erfüllen nicht die erforderlichen funktionalen Anforderungen.
- Eine spürbare Aufwertung und Attraktivierung dieser Fußwegeverbindung ist nur im Rahmen einer Neuordnung und Neugestaltung der öffentlichen Räume in der Zuführung zum Rohrbacher Markt erreichbar.
- Die Nord-Süd-Querung der Heinrich-Fuchs-Straße erfolgt schwerpunktmäßig im Einmündungsbereich Franz-Kruckenbergs-Straße / Im Hasenleiser (ca. 400 FG/8h).
- Die Fußgängerverkehrsstärken befinden sich in Kombination mit den Kraftfahrzeugsverkehrsstärken deutlich unterhalb der empfohlenen Einsatzwerte für Fußgängerüberwege (FGÜ). In Anbetracht der bereits bestehenden 30-km Zonen-Regelung ist eine Bevorrechtigung der Fußgänger nicht erforderlich. Bauliche Querungshilfen (Mittelinsel / etc. ...) sind anzustreben.
- Die Aufenthalts- und "Spiel"funktion ist in Verkehrsberuhigten Bereichen durch den ruhenden Verkehr in Teilen eingeschränkt.

FAZIT

Um Verbesserungen für den Fußgänger zu erreichen, müsste durch eine Neuordnung der Parkierung das zulässige Gehwegparken in weiten Teilen eingeschränkt werden. Besonderes Augenmerk ist auch auf kurzwegige Verbindungen (z.B. Holbeinring) und die Übersichtlichkeit von Querungsbereichen zu legen.

4.2.5 Zielsetzungen und Prüfaufträge

Um im ersten Schritt Lösungsmöglichkeiten hinsichtlich der Netzhierarchie auszuloten, werden seitens der Teilnehmer/innen übergeordnete Zielsetzungen erörtert. Diese stellen die Motivation und Beurteilungsgrundlage für zu erstellende Netzfälle durch die Fachplanung dar (Prüfaufträge). Dabei werden die beiden Verkehrsarten motorisierter Individualverkehr (MIV) und Radverkehr differenziert behandelt. Der Fokus der Diskussion liegt auf der grundsätzlichen Ausgestaltung bzw. Organisation der übergeordneten Netzhierarchie. Das Fußwegenetz wird in der Diskussion zunächst nachgeordnet behandelt.

Aus der Zieldiskussion heraus werden von den Teilnehmern/innen verschiedene Erschließungsalternativen für das Straßensystem als mögliche Lösungsansätze vorgeschlagen. Diese sollen durch die begleitende Fachplanung als Arbeits- und Diskussionsgrundlage für die 2. Sitzung des Runden Tisches auf ihre verkehrliche Wirksamkeit im Untersuchungsgebiet geprüft und bewertet werden (Veränderung/Verlagerung der Verkehrsbelastungen).

Zum Einstieg in die Diskussion fasst die Moderation die zentralen Aussagen aus dem öffentlichen Auftaktgespräch zu Handlungszielen/Maßnahmen mit Fokus auf das Erschließungssystem und die Netzhierarchie zusammen:

Verkehrskonzept Rohrbach-West

1. Sitzung Runder Tisch am 14.01.2013

Motorisierter Individualverkehr

- Einbahnregelungen und Sperrungen überdenken/prüfen (Gesamtkonzept)
- Sperren Franz-Kruckenberg-Straße (Sackgasse) oder Einbahnstraße im Bereich Querung Lindenweg
- Sperren Durchfahrt Kolbenzeil/Fabrikstraße
- Sperren Felix-Wankel-Straße für Lieferverkehr
- große LKW-Anlieferung über Sickingenstr. führen
- Durchfahrt Lidl-Parkplatz (öffnen/schließen)
- Sickingen-Brücke auch für MIV
- Ausfahrt aus Plangebiet auf Römer-/Karlsruher Straße
- Stück Kolbenzeil/Fabrikstr. zur Einbahnstr. machen
- Grüne Welle Römer-/Karlsruher Straße (Verhindern von „Schleichwegen“)



Verkehrskonzept Rohrbach-West

1. Sitzung Runder Tisch am 14.01.2013

Radverkehr

- Markieren/Ausweisen von Radrouten durch das Plangebiet
- Radwegeführung Nord-Südachse im Gebiet
 - > Bahnparallel
 - > Franz-Kruckenberg-Str.
 - > Fabrikstraße,
 - > Erbprinzenstr./Brechtelstr.
- Durchbinden Brechtelstr. nach Norden an Sickingenstr.
- Radwegeführung Ost-West-Achse
 - > Anbindung an Rohrbach Markt über Lindenweg (Grünzug) und an Hauptradweg (bahnparallel)
- Anbindung neue Radachse (bahnparallel) an Bürgerstraße/Rohrbach Süd und an Radweg westlich Mark Twain Village



Verkehrskonzept Rohrbach-West

1. Sitzung Runder Tisch am 14.01.2013

Fußgänger/ Öffentlicher Verkehr

- Mehr Fußgängerüberwege
- Fußweganbindung von Holbeinring in Richtung Westen
- Hauptweg für Fußgänger/Kinder über Franz-Krucken-berg-Str. Ecke Heinrich-Fuchs-Str.
- Lindenweg (Grünzug) als Fußweg über Franz-Krucken-berg-Str. durchziehen





Motorisierter Individualverkehr

Übergeordnete Zielsetzungen - Beurteilungsgrundlagen

- Reduzieren der Verkehrsbelastung
 - > in der Fabrikstraße und
 - > in der Bürgerstraße
 durch geeignete Maßnahmen innerhalb der Netzhierarchie
- Minimieren Anteil Durchgangsverkehr
- Prüfen möglicher Erschließungsalternativen im Bestandsstraßennetz unter den Aspekten
 - Be- und Entlastungswirkungen insbesondere in Bereichen mit angrenzend „sensiblen“ Nutzungen (z.B. Kindergärten, Spielplätze, Seniorenheim)
 - grundsätzliche Realisierung/Machbarkeit unter Berücksichtigung der damit absehbar verbundenen Kosten
- Zusätzliches Prüfen der Erschließungsalternativen im Kontext absehbarer städtebaulicher Entwicklungen, u.a. Nahversorgungszentrum, Mark Twain Village/Campbell)



Anregungen Erschließungsalternativen

Erschließungsalternative 1 – Fabrikstraße

- Fokus auf Gestaltung und Akzeptanz der Verkehrssituation in der Fabrikstraße mit dem Ziel einer weitgehenden Verkehrsberuhigung ohne Veränderung der bestehenden Netzhierarchie

Erschließungsalternative 2 - Lidl-Parkplatz

- Alternative 2a mit „offizieller“ Durchfahrt Lidl-Parkplatz
- Alternative 2b mit Schließung Durchfahrt Lidl-Parkplatz

Erschließungsalternative 3 - Nord-Süd-Achse (Fabrikstraße - Kolbenzeil)

- Alternative 3a mit abschnittsweiser Einbahnstraßenregelung (zu definieren durch Fachplanung) mit dem Ziel einer optimierten Entlastung und gleichzeitig möglichst wenig Umwege Fahrten
- Alternative 3b mit Sperrung der Nord/Süd-Achse im Bereich Kolbenzeil

Erschließungsalternative 4 - Zweite Nord-Süd-Achse im Westen (Konrad-Zuse-Straße)

- Einrichten eines durchgesteckten Straßenzugs von der Heinrich-Fuchs-Straße entlang westlich Lidl-Parkplatz mit Anbindung an Konrad-Zuse-Straße, Fortführung über Felix-Wankel-Straße (neue Westachse)
- Prüfen Option Weiterführung Konrad-Zuse-Straße bis zur Sickingenstraße (Überfahrt Parkplatz Nahversorgungszentrum)

Erschließungsalternative 5 - Ringverkehr/Umfahrung

- Ermöglichen „großer Ringverkehr“ um das Untersuchungsgebiet in Anlehnung an Erschließungsalternative 4, ggf. mit Einbahnstraßenregelung

Erschließungsalternative 6 - Ost-Westachse (Heinrich-Fuchs-Straße)

- Einrichten einer direkten Anbindung von Bürgerstraße an Rohrbach Markt/Karlsruher Straße über Heinrich-Fuchs-Straße

Erschließungsalternative 7 - Sickingenbrücke (Anbindung Kirchheim)

- Ermöglichen einer zweiten Ost-West-Achse im Norden über Sickingenstraße/-brücke nach Kirchheim (Kontext Entwicklung Mark Twain Village/Campbell)

Erschließungsalternative 8 - Verlängerung Brechtelstraße

- Verlängern/Anbinden Brechtelstraße an Sickingenstraße als ergänzende Nord-Süd-Achse im Untersuchungsgebiet östlich Fabrikstraße

Erschließungsalternative 9 - Gegenläufiger Einrichtungsverkehr (Fabrikstraße - Brechtelstraße)

- Wie Alternative 8 jedoch zusätzlich Einrichten eines gegenläufigen Einbahnverkehrs in Fabrikstraße und Brechtelstraße (angebunden an Sickingenstraße)



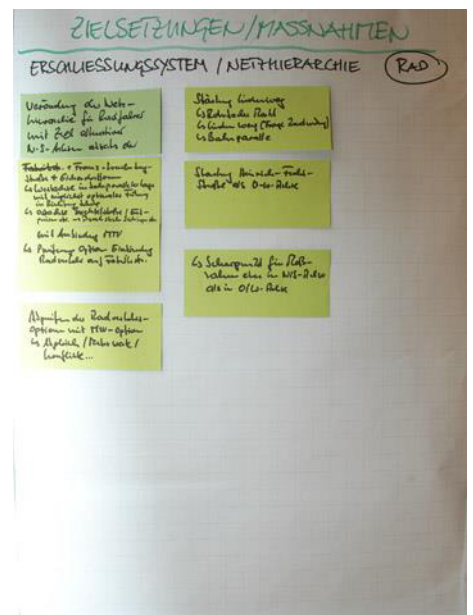
Radverkehr

Übergeordnete Zielsetzungen - Beurteilungsgrundlagen

- Veränderung der Netzhierarchie für Radfahrer mit dem vorrangigen Ziel einer Qualifizierung attraktiver Nord-Süd-Achsen zur Entlastung der Verkehrssituation in der Franz-Kruckenberg-Straße und im Bereich Eichendorfforum (Auflösen von Nutzungskonflikten)
- Nachgeordnete Aufwertung einer Ost-West-Achse zur Anbindung der westlichen Bereiche im Untersuchungsgebiet an Rohrbach Markt

Anregungen Erschließungsalternativen

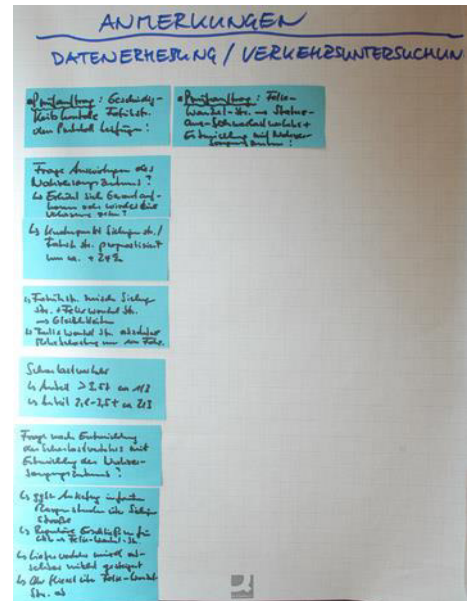
- Erschließungsalternative 1 - Bahnparallele Westachse
- Einrichten einer Radwegeachse in Nord-Süd-Richtung am Westrand von Rohrbach in bahnparalleler Führung mit möglichst optimaler Wegeführung/Anbindung in Richtung IGH
- Erschließungsalternative 2 - Achse MarkTwain Village
- Einrichten einer Radwegeachse in Nord-Süd-Richtung im östlichen Bereich des Untersuchungsgebiets über Erbprinzenstraße und Brechtelstraße mit Anbindung an Sickingenstraße und Weiterführung nach Norden in Richtung Mark Twain Village
- Erschließungsalternative 3 - Fabrikstraße
- Verbessern der Radwegführung/-situation in der Fabrikstraße im Kontext gestalterischer Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Fabrikstraße (siehe Erschließungsalternative 1 MIV)



- Erschließungsalternative 4 - Lindenweg
- Ausbauen Lindenweg als Ost-West-Achse mit Anbindung an Rohrbach Markt
- Erschließungsalternative 5 – Heinrich-Fuchs-Straße
- Stärken der Heinrich-Fuchs-Straße als Ost-West-Achse mit
- Anbindung an Rohrbach Markt

Ergänzende Prüfaufträge zur 2. Sitzung Runder Tisch

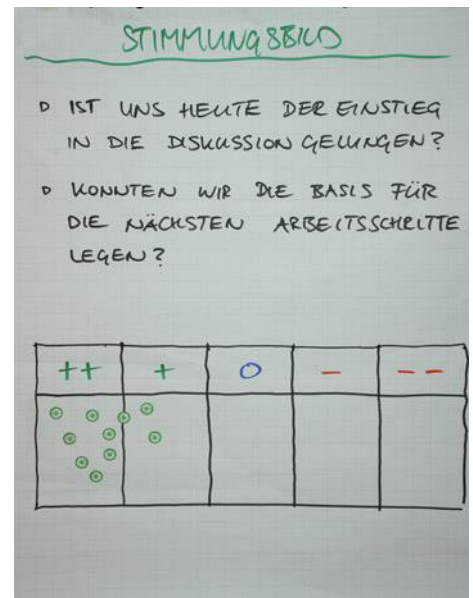
- Ergebnisse Geschwindigkeitskontrolle in der Fabrikstraße
- Prognose zur den verkehrlichen Auswirkungen infolge des Nahversorgungszentrums, insbesondere die Aspekte
 - Erhöhung Verkehrsaufkommen
 - Veränderung Schwerlastverkehr
 - Verlagerung Verkehrsströme
- Stellplatzauslastung in den Tiefgaragen im Quartier am Turm



4.2.6 Stimmungsbild

Am Ende der 1. Sitzung des Runden Tisches bittet die Moderation die Teilnehmer/innen um ein Feedback durch Punktabfrage:

- Ist uns heute der Einstieg in die Diskussion gelungen?
- Konnten wir die Basis für die nächsten Arbeitsschritte legen?



Verkehrskonzept Rohrbach-West

Protokoll/Dokumentation

4.3 Zweite Sitzung Runder Tisch am 06.03.2013

Kultursaal Bethanien-Lindenhof-Seniorenwohnanlage, Heidelberg-Rohrbach



Inhaltsverzeichnis Dokumentation

Zweite Sitzung Runder Tisch am 06.03.2013

4.3.1. Zielsetzung und Ablauf 2. Sitzung Runder Tisch	Seite 87
4.3.2. Rückkopplung Prüfaufträge	Seite 88
– Erhebung Tiefgaragenstellplätze	
– Ergebnis Geschwindigkeitsmessungen Rohrbach-West	
– Verkehrliche Auswirkungen aufgrund absehbarer Entwicklungen im Quartier	
4.3.3. Fachlicher Input Planfälle	Seite 94
– Darstellen Planfälle und fachliche Einordnung verkehrliche Wirksamkeit und Realisierbarkeit (1. Filter)	
– Auswahl vertiefend zu betrachtender Planfälle	
4.3.4. Bewertung ausgewählter Netzfälle	Seite 96
– Ergänzender fachlicher Input und Einordnung der ausgewählten Planfälle in Überlagerung mit den Teilaspekten Radverkehr, Fußgänger und Parkierung	
– Bewertung der Netzfälle durch die Teilnehmer/innen	
– Fazit: Festhalten weiter zu verfolgender Netzfälle	
4.3.5. Rückkopplung Handlungsziele und Prüfaufträge	Seite 100
4.3.6. Vorbereitung Werkstattgespräch	Seite 101
– Ergebnisübersicht öffentliches Auftaktgespräch 18.10.2012	
– Anmerkungen/Aussagen Runder Tisch	

4.3.1 Zielsetzung und Ablauf 2. Runder Tisch

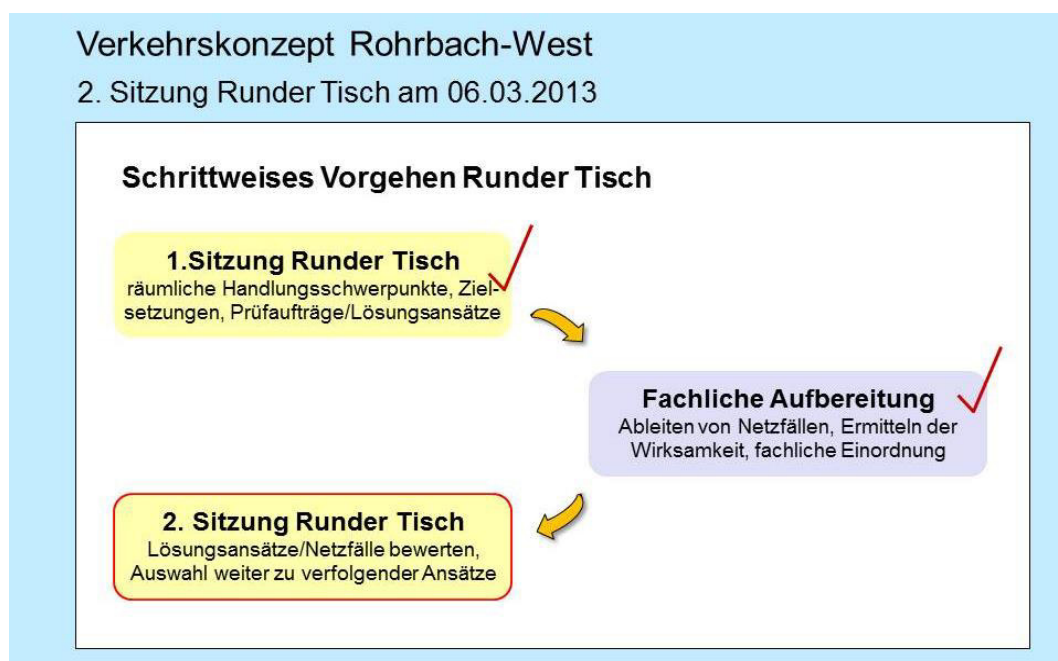
Nach der Begrüßung der Teilnehmer/innen des Runden Tisch und einer kurzen Einführung durch Herrn Kuch vom Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Heidelberg erläutert Herr Buff seitens der Moderation die Zielsetzung für die 2. Sitzung und ordnet diese nochmals zum Überblick in die inhaltlich strukturelle Vorgehensweise für die beiden ersten Sitzungen ein. Abschließend fasst er den geplanten Ablauf der heutigen Sitzungen zusammen, der so von den Teilnehmer/innen bestätigt wird.

Zielsetzungen 2. Sitzung Runder Tisch

- Rückkopplung Ergebnisse Prüfaufträge
- Bewerten Wirksamkeit der Netzfälle
- Auswahl weiter zu verfolgender Netzfälle
- Benennen flankierend erforderlicher Maßnahmen/Projekte
- Inhaltliche Strukturierung der Werkstattgespräche

Überblick Ablauf 2. Sitzung Runder Tisch

- Darstellen Ergebnisse Prüfaufträge und Rückfragen (*Verwaltung, Fachberater*)
- Fachlicher Input Netzfälle und Erstbewertung verkehrliche Wirksamkeit (*Fachberater*)
- Bestimmen vertiefend zu betrachtender Netzfälle durch die Teilnehmer/innen
- Ergänzender fachlicher Input zu den ausgewählten Netzfälle in Überlagerung mit den Teilaspekten Radverkehr, Fußgänger und Parkierung (*Fachberater*)
- Vertiefende Diskussion zu den zuvor ausgewählten Netzfällen:
 - > Was spricht dafür, was dagegen? sowie Wenn, dann ...
 - > Festhalten weiter zu verfolgender Netzfälle
- Rückkopplung Handlungsziele und Vorbereitung Werkstattgespräch



4.3.2 Rückkopplung Prüfaufträge

Als Grundlage für die weitere inhaltliche Diskussion werden zu Beginn die in der 1. Sitzung des Runden Tisch formulierten Prüfaufträge mit den Teilnehmer/innen rückgekoppelt.

Erhebung Tiefgaragenstellplätze

Zu Beginn stellt Herr Gieler vom Amt für Verkehrsmanagement die Ergebnisse seiner Recherche zur Stellplatzauslastung in den Tiefgaragen im Quartier am Turm dar:

Ausgangssituation

- Die Tiefgaragenstellplätze wurden vom Investor Epple-Immobilien errichtet und vermietet/verkauft.
- Unter jedem Baufeld wurde eine Tiefgarage errichtet.
- Pro 1- bzw. 2- Zimmerwohnung bzw. Reihenhaus wurde ein Stellplatz errichtet.
- Der Stellplatzschlüssel wird somit erfüllt.



Auslastung der Tiefgaragenstellplätze

- Laut Epple Immobilien sind alle Stellplätze vermietet bzw. verkauft. Lediglich in der Tiefgarage des Bau-felds Seniorenwohnen sind noch etwa 10 freie Stellplätze.
- Die vorhandenen Stellplätze werden rege genutzt, die Tiefgaragen sind gut ausgelastet.
- Für die noch freien Stellplätze kommen immer wieder Anfragen von Bewohnern des Quartiers, die ei-nen zweiten Stellplatz mieten möchten.
- Die zweiten Stellplätze werden meist von den erwachsenen Kindern genutzt, manchmal auch zum Ab-stellen von Oldtimern o.ä.

Fazit

- Die bestehenden Tiefgaragen sind ausgelastet.
- Eine Verlagerung eines Teils der Stellplatznachfrage aus dem öffentlichen Straßenraum in die Tiefga-ragen ist daher nicht möglich.

Anmerkungen Teilnehmer/innen Runder Tisch

Vor zwei Jahren wurde der Verkauf der freien Tiefgaragenstellplätze durch aktive Vermarktung seitens der Ei-gentümer nochmals vorangetrieben. Dabei wurden nach Aussagen aus der Runde der Teilnehmer/innen ein-zelne Stellplätze auch an Personen/Haushalte verkauft, die im näheren Umfeld des Quartiers am Turm wohnen (östlich der Fabrikstraße).

Die Teilnehmer/innen sind sich darüber einig, dass aufgrund der weitgehend ausgeschöpften Tiefgaragenpo-tenziale es von Bedeutung ist, die Besitzer zu animieren, Ihre Fahrzeug grundsätzlich in der Tiefgarage auch abzustellen und nicht oberirdisch im Straßenraum. Dies ist vor allem im Sommer zu beobachten.

Es wird seitens der Teilnehmer/innen angeregt, auf diesen Sachverhalt in der anstehenden öffentlichen Bürgerwerkstatt hinzuweisen. Gleichzeitig soll mit Blick auf die Besitzer dafür geworben werden, durch Parken in der Tiefgarage an der Verbesserung der oberirdischen Verkehrssituation aktiv mitzuwirken und einen Beitrag zur Entspannung der Parkierungssituation zu leisten.



Ergebnis Geschwindigkeitsmessungen Rohrbach-West

Herr Kettemann vom Amt für Verkehrsmanagement erläutert zunächst dass im Jahr 2012 insgesamt in Rohrbach-West 97 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt wurden. Insgesamt wurden dabei 1208 Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt.

Einordnung der Messergebnisse

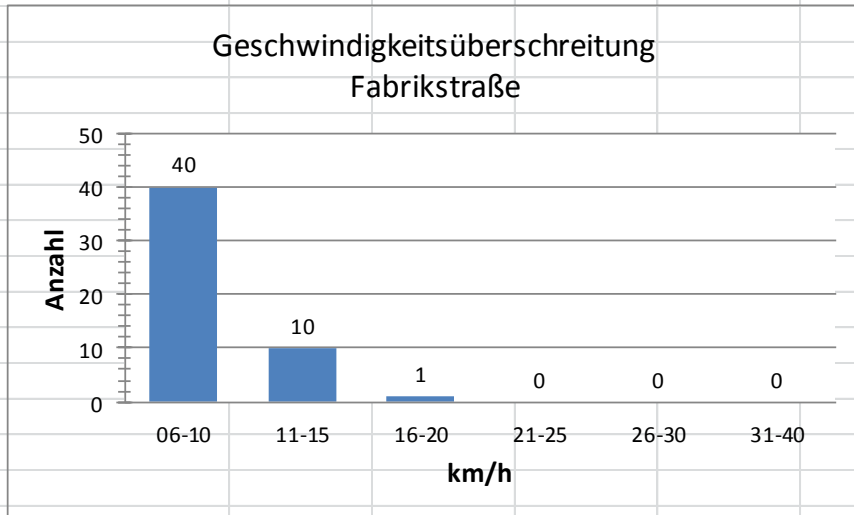
Da eines der eingesetzten Messsysteme vom Amt für Verkehrsmanagement die Überschreitungen erfasst, aber nicht die Anzahl der Fahrten ohne Überschreitungen, kann die festgestellte Gesamtzahl an Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht ins Verhältnis zu den Fahrten ohne Geschwindigkeitsüberschreitungen gesetzt werden. Dort wo die Überschreitungen ins Verhältnis der Anzahl der Fahrten gesetzt werden können, beträgt der Anteil zwischen ca. 2% und 11%. Dabei liegen 60% bis 80% der gemessenen Überschreitungen zwischen 6 -10km/h über der zulässigen Geschwindigkeit von 30km/h. Im stadtweiten Vergleich kann für Rohrbach-West konstatiert werden, dass der Wert der Überschreitungen unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt liegt.

Herr Kettemann hebt hervor, dass insbesondere an sensiblen Straßenabschnitten wie z.B. im Bereich von Fußgängerquerungen im Umfeld von Schulen mehrmals jährlich Messungen durchgeführt werden.

Nachfolgend wird je verwendetem Messsystem beispielhaft eine Ergebnisdarstellung aufgeführt:



Zeitraum	01.01.2012-31.12.12					
Meßort	69126 Heidelberg/Fabrikstraße geg. 105, geg. 109, 44					
VG	51					
BG	0					
Messungen	5					
Geschwindigkeitsüberschreitung in km/h	06-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-40
Anzahl	40	10	1	0	0	0
Prozentualer Anteil	78,43%	19,61%	1,96%	0	0	0



Zeitraum-Statistik nach Meßstellen



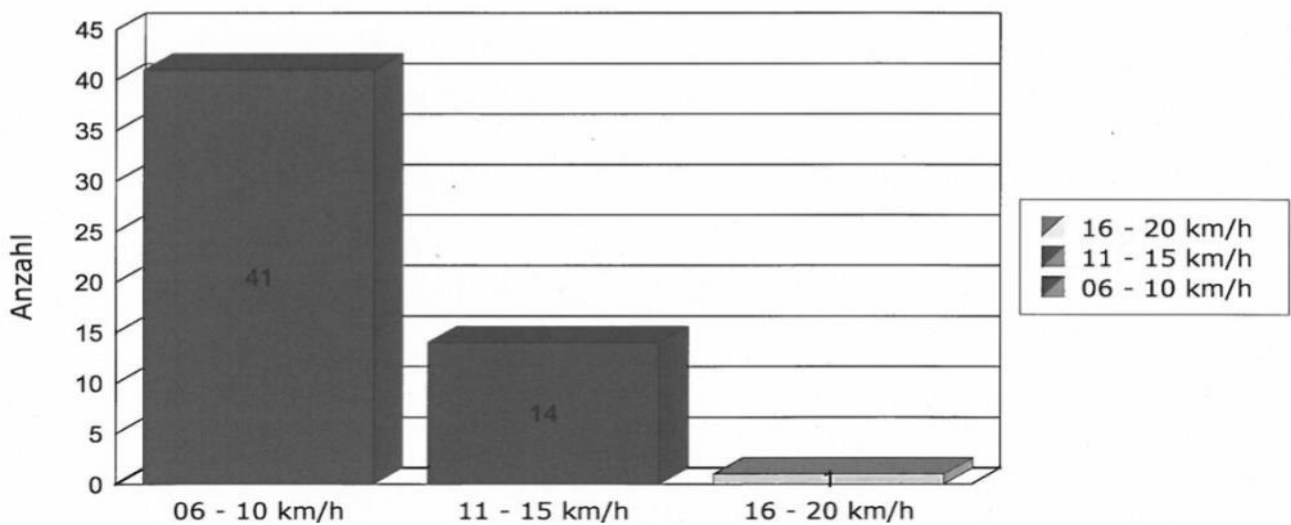
Meßstelle: 5240

27.02.2013

Zeitraum:	01.01.2012 - 31.12.2012
Anzahl Messungen:	6
Messort:	Heidelberg, Max-Josef-Straße/Schule
Gemessene Fahrzeuge:	1.061
Überschreitungen:	56
Beanstandungen:	5,28 %
VG / BG gesamt:	1.000

Geschwindigkeit	Überschreitungen	Brutto-Beträge	Prozentualer Anteil
06 - 10 km/h	41	615,00 €	73,21 %
11 - 15 km/h	14	350,00 €	25,00 %
16 - 20 km/h	1	35,00 €	1,79 %

Geschwindigkeitsüberschreitung



Verkehrliche Auswirkungen aufgrund absehbarer Entwicklungen im Quartier

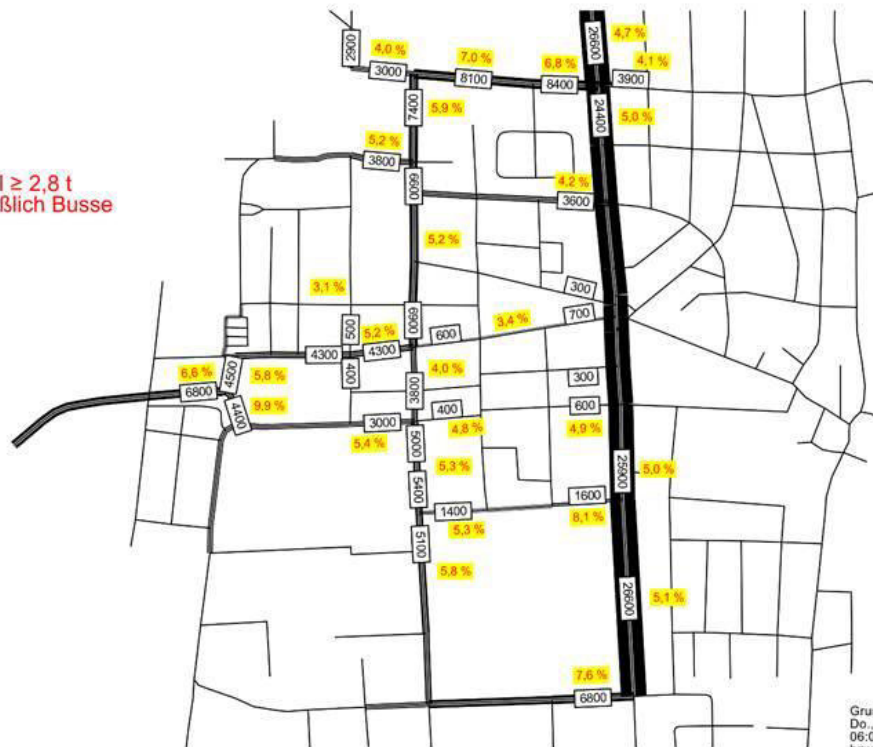
Herr Weber von der Planungsgruppe KÖLZ stellt seinem fachlichen Input die Rückkopplung des Prüfauftrags voran. Die Erkenntnisse/Daten sind gleichermaßen in die Berechnung des Basisfalls - Status Quo eingeflossen. In den Basisfall wurden die prognostizierten Verkehrsströme aufgrund des Neubaus des Nahversorgungszentrums, durch den geplanten Wohnungsbau auf dem ehemaligen Nahversorgungsstandort an der Fabrikstraße und die Studentenwohnungen im Holbeinring eingerechnet. Dabei geht Herr Weber wie von den Teilnehmern/innen in der 1. Sitzung des Runden Tisch auch angefragt, nochmals auf den Anteil des Schwerlastverkehrs im Untersuchungsgebiet ein, insbesondere auf den Bereich Fabrikstraße/Felix-Wankel-Straße.



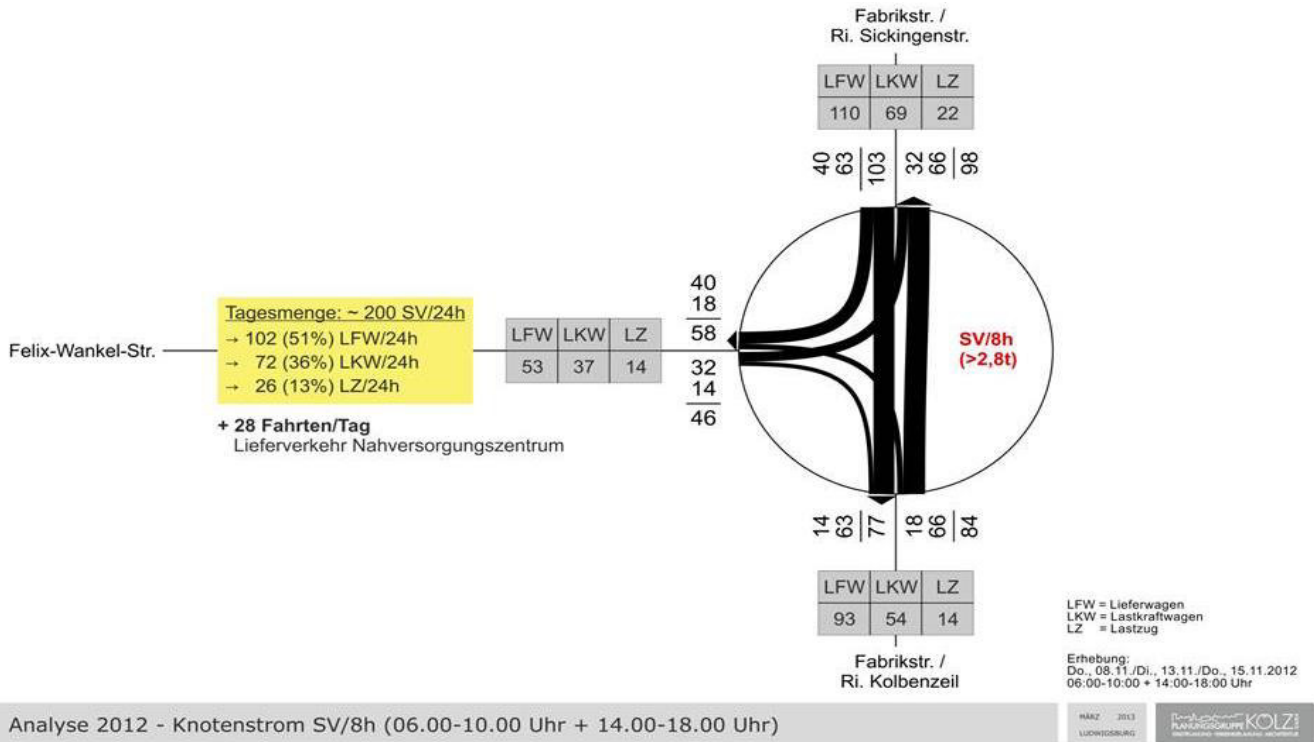
Anteil Schwerlastverkehr im Untersuchungsgebiet

STADT HEIDELBERG **VERKEHRSUNTERSUCHUNG ROHRBACH WEST**

6,0 % SV-Anteil $\geq 2,8$ t einschließlich Busse



Grundlage: Erhebungen vom Do., 08.11./Mi., 14.11./Do., 15.11.2012 06:00-10:00 + 14:00-18:00 Uhr bzw. 06:00-22:00 Uhr

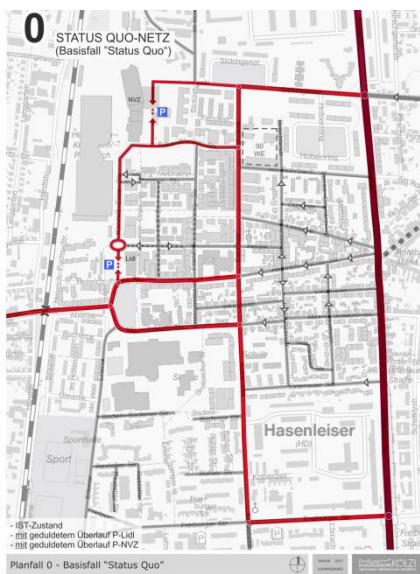
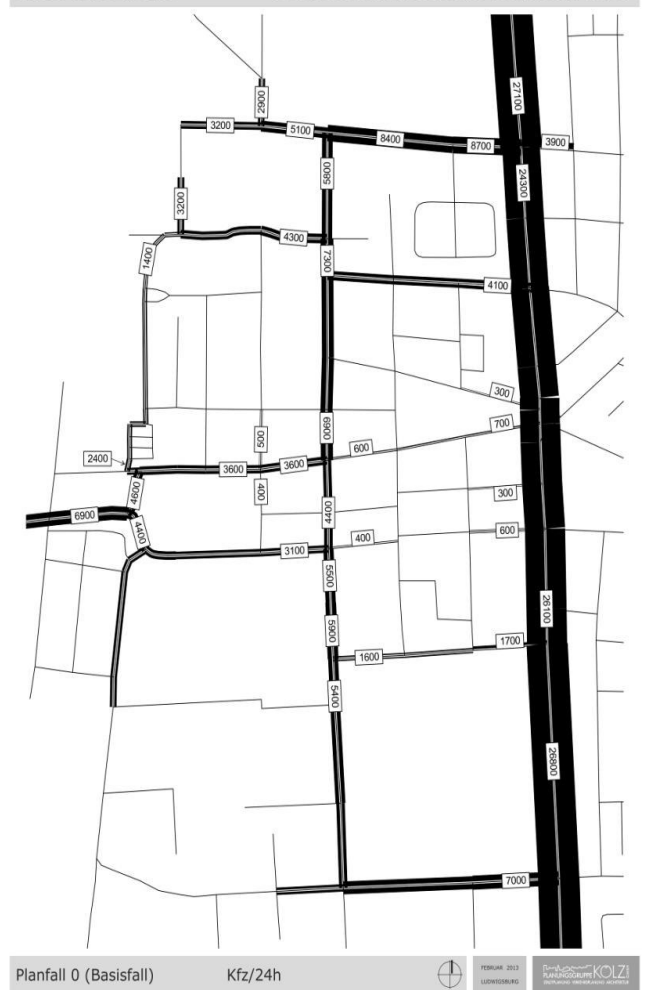


Basisfall „Status Quo“

Herr Weber erläutert, dass der Basisfall (Planfall 0) als Grundlage für die Darstellung der verkehrlichen Wirksamkeit der nachfolgend berechneten Planfälle dient.

Hierzu wird seitens der Teilnehmer/innen die Bitte an Herr Weber herangetragen, die Veränderungen der Verkehrsmengen (Zu- und Abnahme) von der Verkehrszählung zu Beginn des Planungsprozesses Runder Tisch Rohrbach-West zu den jetzt ermittelten Verkehrsmengen des Basisfalls darzustellen. Herr Weber sagt zu, die gewünschte Darstellung mit dem Protokoll nachzureichen.

STADT HEIDELBERG VERKEHRSUNTERSUCHUNG ROHRBACH WEST





4.3.3 Fachlicher Input Planfälle

Darstellen Planfälle und fachliche Einordnung verkehrliche Wirksamkeit und Realisierbarkeit (1. Filter)

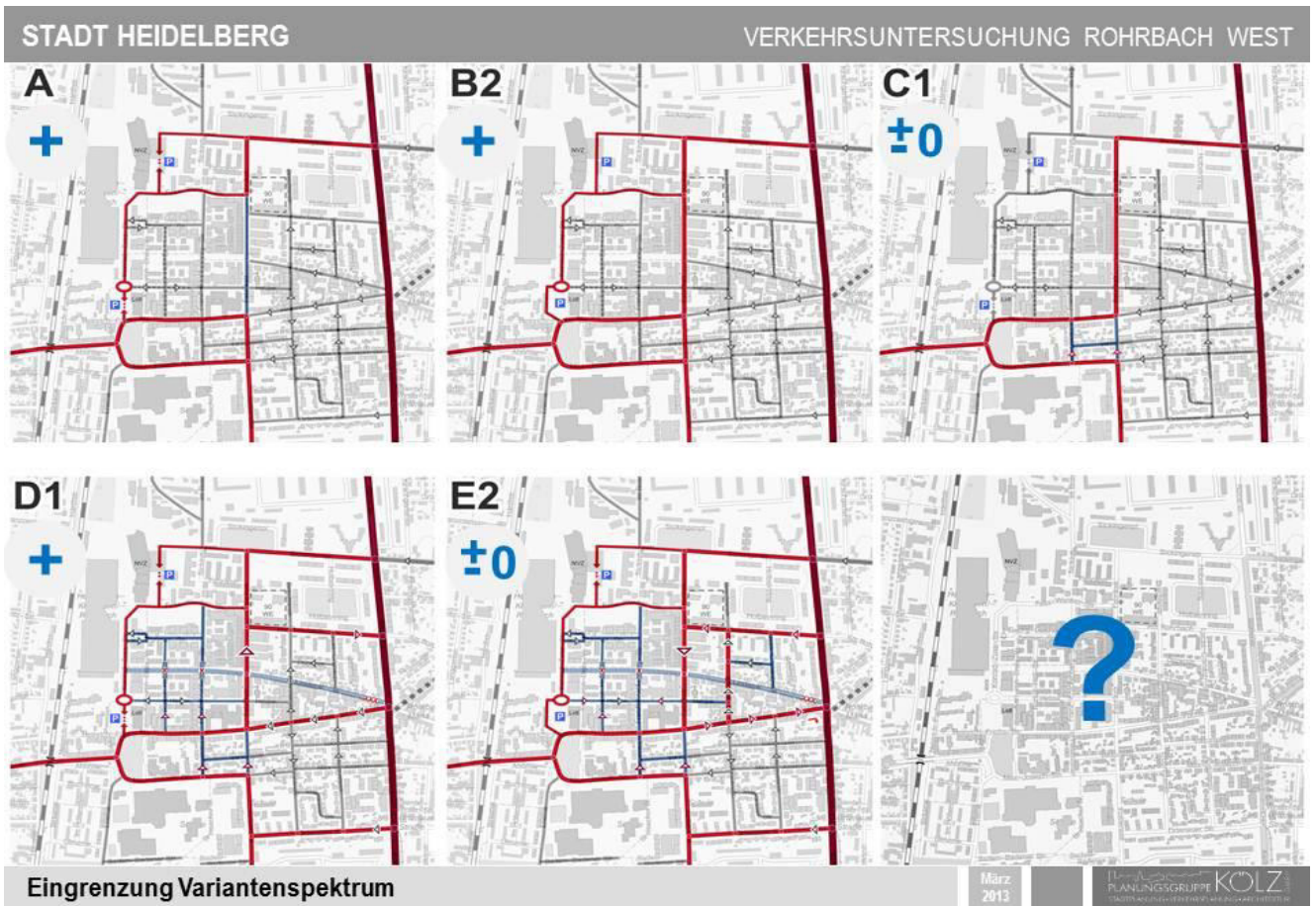
Aufbauend auf den Prüfaufträgen und Anregungen für Erschließungsvarianten aus der 1. Sitzung Runder Tisch (siehe Protokoll 1. Runder Tisch Kapitel 5) hat die Planungsgruppe Kölz verschiedene Planfälle für die weitere Diskussion entwickelt. In einem ersten Schritt wird aus fachlicher Sicht ein Zwischenfazit mit Blick auf die verkehrliche Wirksamkeit und Realisierbarkeit, insbesondere vor dem Hintergrund der Finanzierung und einer zeitlichen Umsetzbarkeit, als Grundlage für die weitere Diskussion formuliert. Im Einzelnen werden folgende Netzfälle den Teilnehmer/innen vorgestellt:

- Planfall A: Verkehrsberuhigte Fabrikstr.
- Planfall B1 Sperrung Durchfahrt Parkplatz Lidl und Nahversorgungszentrum
- Planfall B2 Ertüchtigung Durchfahrt Parkplatz Lidl und Nahversorgungszentrum
- Planfall C1 Einbahnrichtung Kolbenzeil
- Planfall C2 Sperrung Kolbenzeil
- Planfall D1 Einbahnvariante Fabrikstr. mit Überlauf Parkplatz Lidl und Nahversorgungszentrum
- Planfall D2 Einbahnvariante Fabrikstr. ohne Überlauf Parkplatz Lidl und Nahversorgungszentrum
- Planfall E1 Einbahnsystem Fabrikstr. - Brechtelstr. mit Vollanschluss H.-Fuchs-Str./Rohrbach Markt
- Planfall E2 Einbahnsystem Fabrikstr. - Brechtelstr. mit Teilanschluss H.-Fuchs-Str./Rohrbach Markt
- Planfall E3 Einbahnsystem Fabrikstr. - Brechtelstr. mit Verlängerung Brechtelstr.
- Planfall F1 Sickingenbrücke
- Planfall F2 Sickingenbrücke mit Ringverkehr
- Planfall G1 Ringverkehr mit Konrad-Zuse-Str.
- Planfall G2 Ringverkehr mit Bahnparalleler Trasse

Die Anregungen der Teilnehmer/innen des Runden Tisches in der Präsentation darzulegen, vor welchem Hintergrund das fachliche Zwischenfazit formuliert wird, wird von Herrn Weber begrüßt und in die mit dem Protokoll der 2. Sitzung Runder Tisch zu versendenden Unterlagen entsprechend eingepflegt.

Auswahl vertiefend zu betrachtender Netzfälle

Nach Vorstellung aller Planfälle hebt Herr Weber mit dem Ziel, das Variantenspektrum für die sich anschließend

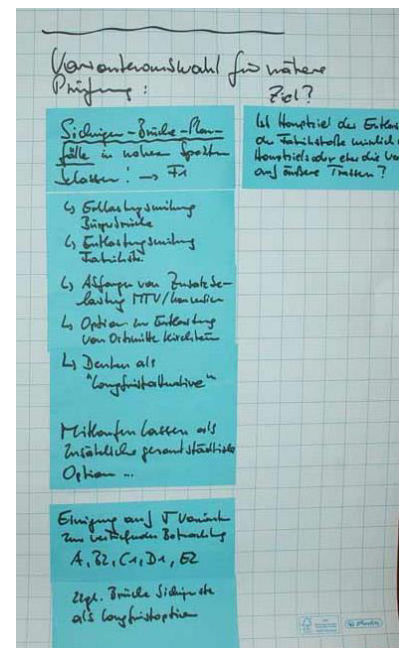


vertiefende Diskussion zu reduzieren, als Zwischenfazit folgende fünf Planfälle hervor:

Nach kurzer Diskussion verständigen sich die Teilnehmer/innen des Runden Tisches, dem fachlichen Zwischenfazit von Herr Weber zu folgen und die Planfälle A, B2, C1, D1 und E2 vertiefend zu betrachten.

Ergänzend wird von den Teilnehmern/innen des Runden Tisches angeregt, den Planfall F1 - Sickingenbrücke jedoch als langfristige Lösungsoption weiterhin im Auge zu behalten, auch wenn dies der kommunalpolitischen Beschlusslage derzeit widerspricht. Wenn auch der Planfall F1 nicht die Entlastungswirkung in der Fabrikstraße erzielt wie andere Planfälle, wird mit dem Planfall F1 aber langfristig die Chance gesehen, eine Entlastungswirkung im Bereich der Bürgerbrücke und der Ortsmitte von Kirchheim zu erzielen.

Ebenso wird vor dem Hintergrund der Entwicklung der Konversionsflächen in der Südstadt (Mark Twain Village und Campbell Barracks) die Sickingenbrücke als gesamtstädtische Option gesehen, die in Ergänzung des schlussendlich empfohlenen Planfalls umgesetzt werden kann. Gleichermäßen wird von den Teilnehmern/innen des Runden Tisch aber auch die Gefahr gesehen, dass mit einer Realisierung der Sickingenbrücke auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zusätzlicher Verkehr aufgrund der übergeordneten Netzwirkung angezogen wird.



4.3.4 Bewertung ausgewählter Netzfälle

Zu Beginn der vertiefenden Betrachtung der ausgewählten Planfälle fasst Herr Weber nochmals die wesentlich Erkenntnisse aus der Bestandserhebung und der 1. Sitzung Runder Tisch für die Teilaspekte Radverkehr, Fußgänger und Parkierung zusammen, da diese die Grundlage für die ergänzende fachliche Einordnung der fünf ausgewählten Planfälle abbilden.

Um eine neutrale Lesbarkeit der plangrafischen Darstellungen zu befördern, sollen die auf den Folien dargestellten Veränderungen der Verkehrsbelastung -unabhängig davon ob Zu- oder Abnahme- gleichrangig dargestellt werden. Herr Weber sagt zu, die vorgebrachte Anregung seitens der Teilnehmer/innen entsprechend einzuarbeiten und mit dem Protokoll bereits die aktualisierten Darstellungen zu versenden.

Im Anschluss an den fachlichen Input von Herrn Weber sind die Teilnehmer/innen aufgefordert, zu jedem der fünf ausgewählten Planfälle die aus ihrer Sicht wesentlichen Aspekte zu benennen, die für oder gegen den jeweiligen Planfall sprechen und was bei einer Umsetzung des Planfalls insbesondere zu berücksichtigen ist. Ziel der Diskussion ist, in einem zweiten Schritt nochmals die Anzahl der Planfälle auf die schlussendlich weiter zu betrachtenden Planfälle für den weiteren Planungsprozess zu reduzieren.

Die von den Teilnehmern/innen vorgebrachten Aspekte - sofern zum besseren Verständnis erforderlich - sind im Protokoll aus Kenntnis der geführten Diskussion durch die Moderation ergänzt.

Planfall A -Verkehrsberuhigte Fabrikstr.

Was spricht dafür

- Ist die Unkritischste aller Varianten
- Beste Lösung, um den „Transitverkehr“ von der Sickingenstr. über Fabrikstr. nach Kirchheim zu erschweren
- Schulstandorte weisen im Vergleich zu Kindergartenstandorten (Kinder werden in der Regel von den Eltern gebracht) eher ein Gefahrenpotential auf
- Zugänglichkeit zum Kindergartenstandort vom Quartier am Turm ist weiterhin gegeben, ohne die Konrad-Zuse- Str. zu queren
- Planfall bietet gute Möglichkeiten für eine Kombination mit anderen Planfällen



Was spricht dagegen

- Gefahr, das MIV kleinräumig in das untergeordnete Netz (u.a. Brechtelstraße/Franz-Kruchenberg-Straße) ausweicht
- Gefahrenpotenzial im Bereich Kindergartenstandort Konrad-Zuse-Straße durch Zunahme MIV
- Wohnqualität in Fabrikstraße wird durch Verlangsamung eher eingeschränkt (längere „Verweildauer“ des MIV)

Wenn, dann ...

- Augenmerk auf Konrad-Zuse-Straße legen, um möglichen Konflikten im Bereich Kindergarten entgegenzuwirken

Planfall B2 -

Ertüchtigung Durchfahrt Parkplatz Lidl und Nahversorgungszentrum

Was spricht dafür

- Reduzierung der Verkehrsbelastung auf Heinrich-Fuchs-Straße ist positiv (Schulwegquerung)
- Gute Kombinationsvariante; Ergänzungsbaustein für alle Planfälle
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich Lidl-Parkplatz

Was spricht dagegen

- Durchfahrt Parkplatz Lidl könnte zu Nachteilen für Lidl führen (u.a. ggf. Wegfall von Parkplätzen; bessere Erreichbarkeit neuer Nahversorgungsstandort), Hinterfragen der generellen Umsetzungschancen im Hinblick auf die Mitwirkungsbereitschaft von Lidl

Wenn, dann ...

- Dringend erforderlich, Gespräche mit Lidl
- Neuordnung der Durchfahrt muss so geplant sein, > dass Lidl unmittelbar anfahrbar ist > Stellplatzanzahl (weitgehend) erhalten werden kann
- Anschluss an Konrad-Zuse-Straße (Kreisverkehr) neuordnen



Planfall C1 - Einbahnrichtung Kolbenzeil

Was spricht dafür

- Keine Anmerkungen

Was spricht dagegen

- Erzeugt Umwege, ist schwer vermittelbar
- Deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung im Bereich der Heinrich-Fuchs-Straße und der Max Joseph-Straße
- Deutliche Erhöhung des Gefahrenpotenzials an Querungen zum Schulzentrum (insbesondere Heinrich-Fuchs-Straße, ca. 1.800 Schüler von Grundschüler bis Jugendliche queren die beiden Straßen)
- „Doppelbelastung“ des Schulwegs bedeutet Verdreifachung der Verkehrsbelastung/des Gefahrenpotentials
- Entlastungswirkung in Fabrikstraße wiegt die Nachteile nicht auf
- Mehrbelastung steht in keinem Verhältnis zum Nutzen
- eher Bauchschmerzen als positive Wirkung

Wenn, dann ...

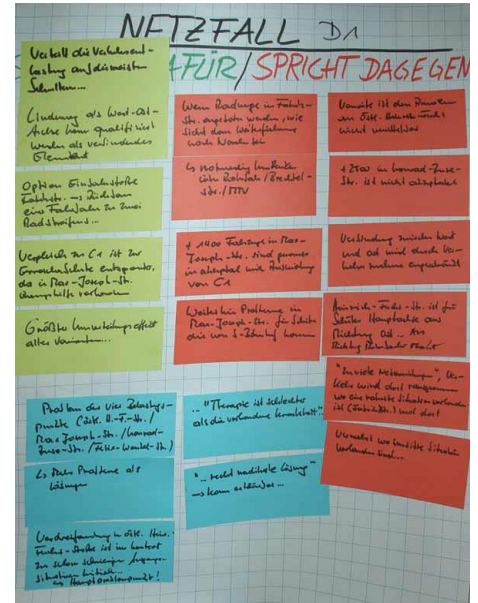
- Keine Anmerkungen



**Planfall D1 -
Einbahnvariante Fabrikstraße mit Überlauf Parkplatz Lidl und
Nahversorgungszentrum**

Was spricht dafür

- Verteilt die Verkehrsentlastung auf die meisten „Schultern“
- Drückt die Verkehrsbelastung gefühlt an die Ränder des Untersuchungsraums und entlastet die Mitte
- Einbahnregelung in der Fabrikstraße schafft Raum für separaten Radstreifen (Rückbau und ggf. Einrichten eines zweiten Radstreifens prüfen)
- Lindenweg als verbindende West-Ost-Achse kann qualifiziert werden
- Im Vergleich zu C1 und E2 relativiert sich die Mehrbelastung in der Max-Joseph-Straße, da im westlichen Bereich Heinrich-Fuchs-Straße (Schulweg) sich die Verkehrsbelastung reduziert und anders als in der Heinrich-Fuchs-Straße in der Max-Joseph-Straße bereits im Bestand zwei Querungshilfen vorhanden sind
- Größter Umverteilungseffekt der Verkehrsmengen von allen planfällen



Was spricht dagegen

- Verkehrsverlagerung führt zu kritischen Mehrbelastungen im Bereich östliche Heinrich-Fuchs-Straße, Max-Joseph-Straße, Konrad-Zuse-Straße / Felix-Wandel-Straße; bringt mehr Probleme als Lösungen, ist kaum erklärbar
- Mehrbelastung von ca. 1.400 Kfz in Max-Joseph-Straße wirken sich genauso negativ wie bei Planfall C1 aus (inakzeptabel)
- Probleme durch Mehrbelastung in Max-Joseph-Straße nicht nur in den Querungsbereichen, sondern auch entlang der Straße für die Schüler in/aus Richtung S-Bahnhaltepunkt
- Mehrbelastung im Bereich östliche Heinrich-Fuchs-Straße kann im Straßenraumprofil zu bereits schwierigen Bestandsituation nicht abgebildet werden und ist den Anwohnern nicht vermittelbar (Hauptproblempunkt)
- Qualifizierung von Wegebeziehungen für Fußgänger und Rad in Ost-West-Richtung wird durch die Verkehrszunahme vor allem in der Heinrich-Fuchs-Straße eingeschränkt
- Heinrich-Fuchs-Straße ist für Schüler Hauptwegeachse aus Richtung Osten/Rohrbach Markt
- Verkehrszunahme in der Konrad-Zuse-Straße von 2.500 Kfz ist nicht akzeptabel
- Planfall bringt „viele Nebenwirkungen“ mit sich; Verkehr wird dort rausgenommen, wo eine robuste Bestandssituation vorhanden ist (Fabrikstraße) und führt zu Mehrbelastungen in Bereichen, die gegenüber Verkehrszunahmen sensibel sind;
- „Therapie“ ist schlechter als die vorhandene Krankheit“



Wenn, dann ...

- Bei Ausbau Radwegeverbindung über Fabrikstraße, ist die Weiterführung in Richtung nach Norden zu gestalten; ggf. Führung über die Straße Am Rohrbach und weiter nach Norden über Brechtelstraße; Anbindung an die Südstadt/Konversionsfläche
- Versuch Planfall D1 mit dem Ziel zu optimieren, die Auswirkungen (Mehrbelastung) auf die östliche Heinrich-Fuchs-Straße zu minimieren (siehe Kapitel Prüfaufträge)

Planfall E2 - Einbahnsystem Fabrikstr. - Brechtelstr. mit Teilanschluss H.-Fuchs-Str./Rohrbach Markt

Was spricht dafür

- Keine Anmerkungen

Was spricht dagegen

- Mehrbelastungen im Bereich Heinrich-Fuchs-Straße und Max-Joseph-Straße zwischen jeweils 1.100 und 1.200 Kfz ist analog zu den Planfällen C1 und D2 zu sehen
- Deutliche Entlastung der Fabrikstraße hat zu viele Nebenwirkungen auf das umliegende Netz



Wenn, dann ...

- Keine Anmerkungen

Fazit: Festhalten weiter zu verfolgender Netzfälle

Nach intensiver Diskussion empfehlen die Teilnehmer/innen des Runden Tisches für den weiteren Planungsprozess - auch mit Blick auf die anstehenden öffentlichen Werkstattgespräche- folgende drei Planfälle weiter zu verfolgen:

- Planfall A: Verkehrsberuhigte Fabrikstraße
- Planfall B2 Ertüchtigung Durchfahrt Parkplatz Lidl und Nahversorgungszentrum
- Planfall D1 Einbahnvariante Fabrikstraße mit Überlauf Parkplatz Lidl und Nahversorgungszentrum

Die Teilnehmer/innen des Runden Tisches kommen überein, dass die Möglichkeiten zur Reduzierung der Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet in der Gesamtschau eingeschränkt sind. Dies spiegelt auch die Erkenntnis aus der Verkehrszählung/-analyse wieder, dass die Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet nicht wesentlich vom Durchgangsverkehr bestimmt wird. Punktuell können für einzelne Straßen(abschnitte) Verkehrsentlastungen erzielt werden, dies führt in der Regel zu einer Umverteilung der Belastungen im Untersuchungsgebiet bzw. zum Teil zu punktuell deutlich erhöhter Verkehrsbelastungen.

ÜBERSICHT NETZFÄLLE

A	✓	✓		
B ₁	✗	—		
B ₂	✓	✓		
C ₁	✓	✗	—	
C ₂	✗	—		
D ₁	✓	✓		
D ₂	✗	—		
E ₁	✗	—		
E ₂	✓	✗		
E ₃	✗	—		
F ₁	(v)			
F ₂	✗	—		
G ₁	✗	—		
G ₂	✗	—		

4.3.5 Rückkopplung Handlungsziele und Prüfaufträge

Rückkopplung Handlungsziele

Aus Kenntnis der geführten Diskussion zur Festlegung weiter zu verfolgender Planfälle wird seitens der Teilnehmer/innen des Runden Tisches das Handlungsziel und damit auch der von den kommunalpolitischen Gremien formulierte Arbeitsauftrag an den Runden Tisch, die Verkehrsbelastung in der Fabrikstraße zu reduzieren, als Maxime in Frage gestellt.

Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht der Teilnehmer/innen das Handlungsziel „Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Fabrikstraße“ bei der weiteren Diskussion immer wieder auf seine Folgewirkungen hin zu prüfen, gerade auch mit Blick auf die Konsequenzen von Mehrbelastungen in sensiblen Bereichen.

Prüfaufträge für die weitere Diskussion

Für die weitere Diskussion werden von den Teilnehmer/innen des Runden Tisch folgende Prüfaufträge formuliert:

- Weiterentwicklung Planfall D1 mit dem Ziel, die Zunahme der Verkehrsbelastung im östlichen Abschnitt der Heinrich-Fuchs-Straße zu reduzieren; Prüfen der Option, die Ost-Westverkehre über die weiter südlich verlaufende Ortenauer Straße mit Vollanschluss an die Römerstraße abzuwickeln
- Erstellen einer „Planfall-Kombination“ aus den für die weitere Diskussion bestimmten Planfällen A und B2
- Führen von Gesprächen durch die Verwaltung und Fachplanung mit Lidl und dem Investor/Betreiber des Nahversorgungszentrums, um
 - > zum einen über den Planungsprozess und den derzeitigen Diskussionstand zu informieren
 - > und zum anderen jeweils eine Vertreter als Gast zu den folgenden Sitzungen des Runden Tisches einzuladen

PRÜFAUFTRÄGE

Bestehen Alternativen, die die Auswirkungen auf die östl. Heinrich-Fuchs-Str. zu minimieren
↳ Option Ost-West-Verkehr über Römerstr.?

Prüfen der Möglichkeit Sanierungsplan von Lidl
↳ Einbindung in Runden Tisch
↳ Gespräche mit Investor

Öffentliche Veranstaltung:
↳ Bestehen Varianten
↳ Darstellung A, B2, D1
↳ Lösung: Optimierung
Der ost. Ost-West-Verkehr
↳ Kombination A/B2
↳ Halten

Termin mit Lidl durch Verwaltung + GVO + Nahversorgungszentrum



4.3.6 Vorbereitung Werkstattgespräch

Zum Ende der 2. Sitzung Runder Tisch wird der von der Moderation inhaltlich skizzierte Ablauf für die auf Montag, den 06. Mai terminierte öffentliche Veranstaltung in der Eichendorffhalle von den Teilnehmern/innen bestätigt. Das Werkstattgespräch soll dabei die bisher von den Teilnehmer/innen des Runden Tisches geführte Diskussion und die Zwischenergebnisse nachzeichnen. Vor diesem Hintergrund liegt der Schwerpunkt des Werkstattgesprächs auf der Frage der Gestaltung des Erschließungssystems im Untersuchungsgebiet (Netzfälle). Folgende Struktur ist für das Werkstattgespräch vorgesehen:

Block 1 - Information

- Wo stehen wir im Verfahren / Vorgehen Runder Tisch
- Handlungsziele und Übersicht Netzfälle
- Empfehlung weiter zu verfolgender Netzfälle

Block 2 - Dialogangebot

- Darstellen der drei weiter zu verfolgenden Planfälle an Arbeitsstationen
- (Hinweise/Anmerkungen, Achtungszeichen/Vorbehalten; Ideen für Maßnahmen)
- Darstellen ausgeschiedener Planfälle an einer separaten Station (Rück-/Verständnisfragen, Hinweise/Anmerkungen)
- Stationswechsellmöglichkeit und Ergebniszusammenfassung im Plenum

Verkehrskonzept Rohrbach-West

Protokoll / Dokumentation

4.4 Öffentliches Werkstattgespräch am 06.05.2013

Eichendorfhalle, Heidelberg-Rohrbach



Inhalt

4.4.1. Begrüßung und Überblick Beteiligungskonzept	Seite 105
– Ablauf und Zielsetzung öffentliches Werkstattgespräch	
– Darstellen der bisherigen Arbeitsschritte	
4.4.2. Werkstattbericht - Schritt für Schritt zum Zwischenergebnis	Seite 108
– Auftaktgespräch am 18.10.2012	
– 1. Sitzung Runder Tisch am 14.01.2013	
– 2. Sitzung Runder Tisch am 06.03.2013	
4.4.3. Darstellen präferierter Planfälle	Seite 109
– Station Kombi-Planfall A + B ₂	
– Station Planfall D ₁ *	
4.4.4. Ablauf Dialogphase	Seite 112
4.4.5. Ergebnisse Dialogphase	Seite 113
– Station Kombi-Planfall A + B ₂	
– Station Planfall D ₁ *	
– Station nicht weiter zu verfolgender Planfälle	

4.4.1. Begrüßung und Überblick Beteiligungskonzept

Herr Kuch heißt als Projektverantwortlicher beim federführenden Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Heidelberg die zahlreich interessierten Bürgerinnen und Bürger zur zweiten öffentlichen Veranstaltung zur Entwicklung eines Verkehrskonzepts für Rohrbach-West herzlich willkommen und stellt die Akteure der Veranstaltung vor. Zu Beginn seiner Begrüßung geht er auf den dialogischen Prozess ein, der gestützt auf einen einstimmigen Beschluss der politischen Gremien der Stadt Heidelberg, einen Wechsel von öffentlichen Veranstaltungen im Stadtteil und der Arbeit des Runden Tisches vorsieht, an dem unterschiedliche Interessensgruppen sowie politische Vertreter aus dem Bezirksbeirat eingebunden sind.



Herr Kuch macht deutlich, dass mit dem heutigen Werkstattgespräch ein Zwischenbericht gegeben wird. Zum einen erhalten die Teilnehmer/innen einen Überblick über den derzeitigen Arbeitsstand des Runden Tisches. Zum anderen sollen die vom Runden Tisch präferierten Lösungsansätze zur Veränderung der Netzhierarchie der Öffentlichkeit vorgestellt und Anregungen für die weitere Arbeit des Runden Tisches eingeholt werden. In diesem Zusammenhang weist er darauf hin, dass die bisherigen Arbeitsschritte in Form von Protokollen auf der Homepage der Stadt Heidelberg zum Download abrufbar sind.

In den ersten beiden Sitzungen des Runden Tisches ist auf Grundlage der von der Planungsgruppe Kölz aus Ludwigsburg durchgeführten Datenerhebung deutlich geworden, dass bei den Gestaltungsmöglichkeiten zur verkehrlichen Verbesserung in Rohrbach-West der Fokus mehr auf den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr zu richten ist, als auf den im Mittel geringen Durchgangsverkehr. Gleichmaßen bittet Herr Kuch zur Verbesserung der Parkierungssituation alle Anwohner im Untersuchungsgebiet, die Stellplätze in den Tiefgaragen konsequenter zu nutzen. Des Weiteren zeichnet sich auf Basis der fachlichen Begleitung durch die Planungsgruppe Kölz aus Ludwigsburg in den Diskussionen des Runden Tisches die Bedeutung einer zusätzlichen Nord-Süd-Verbindung ab. Hiervon betroffen ist sowohl der Lidl-Parkplatz im Süden als auch der Parkplatz im Norden beim neu entstehenden Nahversorgungszentrum. Herr Kuch merkt an, dass die Stadt Heidelberg diesbezüglich in Gesprächen mit den betroffenen Eigentümern positive Signale bekommen hat.

Zum Abschluss seiner Begrüßung erläutert Herr Kuch, dass vorgesehen ist, die Ergebnisse des heutigen Werkstattgesprächs in zwei weiteren Sitzungen des Runden Tisches noch vor der Sommerpause aufzuarbeiten. Die Ergebnisse sollen dann nach der Sommerpause nochmals in einer Veranstaltung mit der Öffentlichkeit rückgekoppelt werden, bevor die Empfehlung des Runden Tisches zum Verkehrskonzept Rohrbach-West zum Jahresende in den politischen Gremien beraten und zum Beschluss geführt werden soll.

Herr Kuch wünscht allen Teilnehmer/innen eine anregende Veranstaltung und übergibt an die Moderation.



Stellvertretend für das Moderatorenteam begrüßt Herr Buff vom Netzwerk für Planung und Kommunikation aus Stuttgart die anwesenden Bürgerinnen und Bürger. Anhand der Zielsetzungen des öffentlichen Werkstattgesprächs erläutert er den Ablauf der Veranstaltung. Dabei macht er deutlich, dass die heute vorgestellten Ergebnisse einen Zwischenschritt dokumentieren und es ausdrücklich gewünscht ist, hierzu ein Feedback für die weitere Diskussion des Runden Tisches einzuholen, was sowohl ergänzende Anregungen und Hinweise betrifft, als auch Vorbehalte gegenüber den präferierten Lösungsansätzen.



Zielsetzung öffentliches Werkstattgespräch

Herstellen von Transparenz

- Rückkopplung der Ergebnisse aus der Datenerhebung
- Darlegen der Arbeitsschritte und informieren über die bisherigen Arbeitsergebnisse

Motivieren Mitzuwirken

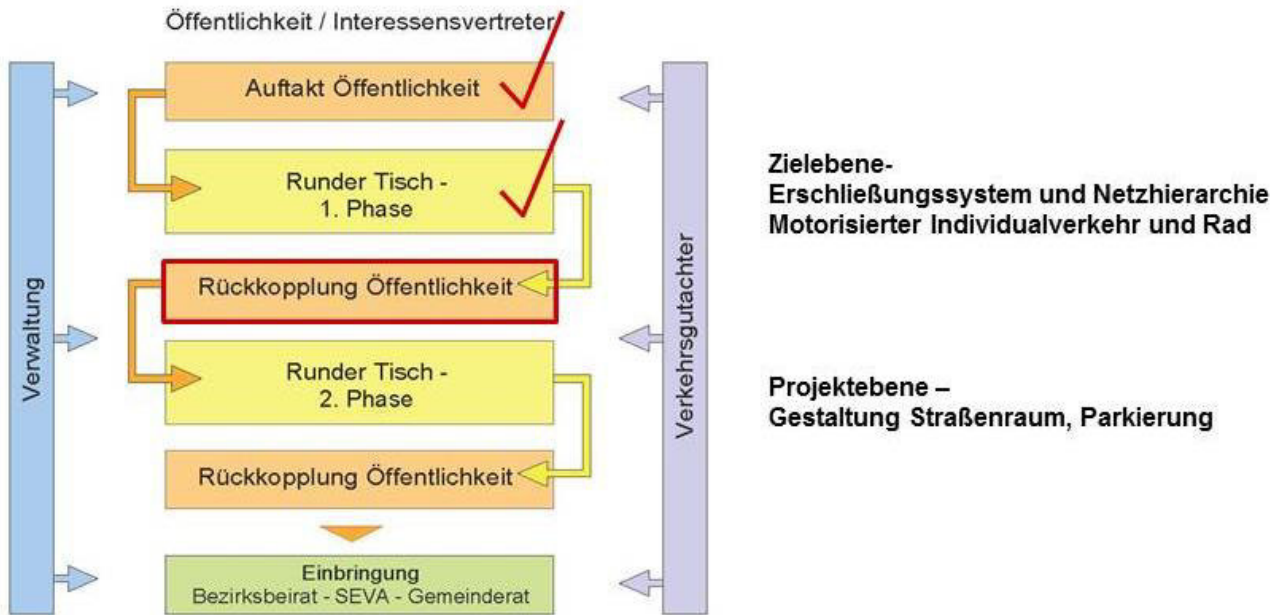
- Erläutern der Komplexität der Aufgabenstellung und Werben für eine aktive Mitwirkungen bei der Verbesserung der Situation vor Ort

Rückkopplung Zwischenergebnis

- Einholen von Hinweisen und Anregungen aus der Öffentlichkeit zum bisherigen Arbeitsstand des Runden Tisches

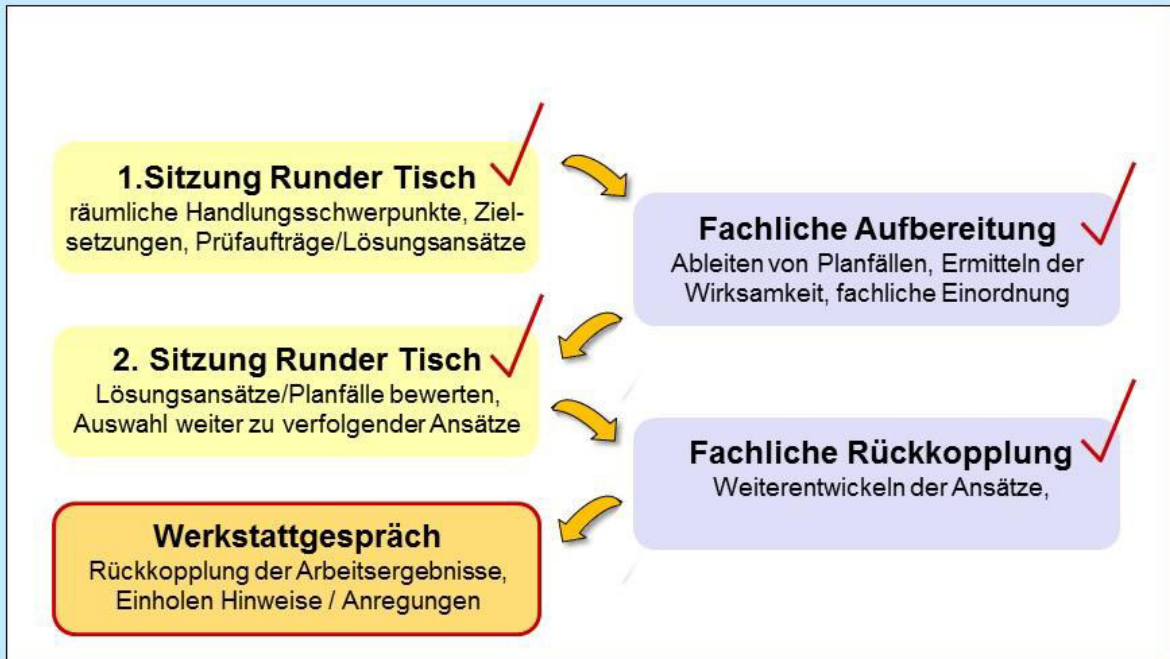
Bei der Erläuterung des schrittweisen Vorgehens sowie bisheriger Arbeitsschritte hebt Herr Buff vor, dass in der 1. Phase des Beteiligungsprozesses der Fokus auf der Formulierung von Lösungsansätzen zur Verbesserung des Erschließungssystems und der Netzhierarchie für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Radverkehr gelegt wurde. Nach dem Werkstattgespräch werden in der 2. Phase zum einen die Anregungen aus der heutigen Veranstaltung rückgekoppelt, zum anderen aber auch auf der Projektebene erforderlich werdende Maßnahmen für die Gestaltung des Straßenraums und der Parkierung thematisiert.

Grundprinzip: Iteratives Vorgehen



Verkehrskonzept Rohrbach-West

Öffentliches Werkstattgespräch am 06.05.2013



4.4.2. Werkstattbericht – Schritt für Schritt zum Zwischenergebnis

Abwechselnd erläutern Herr Weber von der Planungsgruppe Kölz für die Fachplanung und Herr Buff seitens der Moderation des Runden Tisches die inhaltlichen Arbeitsschritte. Nachfolgend werden die einzeln vorgestellten Arbeitsschritte aufgeführt.

Öffentliche Auftaktveranstaltung

Den Beginn macht Herr Buff mit einem kurzen Rückblick auf die einzelnen Arbeitsschritte aus der Auftaktveranstaltung am 18.10.2012:

- Sammeln von Stärken und Schwächen
- Festhalten von Maßnahmen und Zielen
- Einholen Stimmungsbild zu räumlichen Handlungsschwerpunkten
- Anregungen zur Konzeption der Datenerhebung

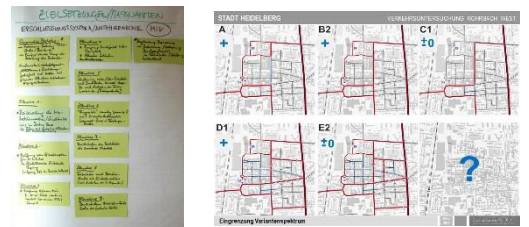
Die inhaltliche Diskussion wurde entsprechend der Verkehrsarten motorisierter Individualverkehr, Radverkehr und Fußgänger/Öffentlicher Verkehr gleichermaßen strukturiert.



1. Sitzung Runder Tisch

Im Anschluss daran stellt Herr Weber die zentralen Ergebnisse der Datenerhebung vor, die gemeinsam mit den Ergebnissen des öffentlichen Auftaktgesprächs die Arbeitsgrundlage für die 1. Sitzung des Runden Tisch darstellt. Im Wesentlichen wurden in der 1. Sitzung folgende Arbeitsschritte vollzogen (Vorstellung durch Herrn Buff):

- Lokalisieren räumlicher Handlungsschwerpunkte
- Herausarbeiten von Zielsetzungen und möglichen Maßnahmen (Erschließungssystem/Netzhierarchie)
- Benennen von erforderlichen Prüfaufträgen für die weitere fachliche Diskussion



2. Sitzung Runder Tisch

Herr Weber gibt nachfolgend einen Überblick über die aus den Prüfaufträgen des Runden Tisches fachlich herausentwickelten Planfälle. Die 2. Sitzung des Runden Tisch verfolgte die Ziele:

- Bewerten Wirksamkeit der Netzfälle
- Auswahl weiter zu verfolgender Netzfälle
- einschließlich Prüfaufträge zur Optimierung der präferierten Planfälle



Entsprechend dem schrittweisen „Ausordern“ der Planfälle im Wechsel zwischen fachlichem Input und Bewertung und Einordnung durch den Runden Tisch stellen Herr Weber und Herr Buff die einzelnen fachlichen Inhalte sowie die seitens des Runden Tisches vorgebrachten Argumente vor.

4.4.3. Darstellen präferierter Planfälle

Vor dem Hintergrund der zuvor dargestellten Planfälle erläutert Herr Weber zum Abschluss des Werkstattberichts die beiden am Ende der zweiten Sitzung des Runden Tisches präferierten Planfälle:



Kombi-Planfall A + B2

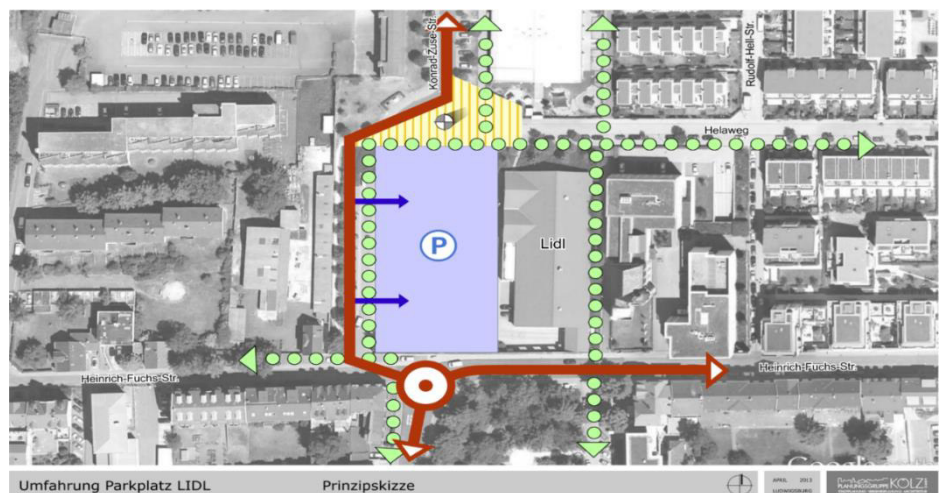
Dieser Planfall setzt sich aus dem Planfall A – Verkehrsberuhigung Fabrikstraße und dem Planfall B2 – Ertüchtigung Durchfahrt Parkplatz Lidl- und Nahversorgungszentrum zusammen. Mit dem Planfall A werden Restriktionen in der Fabrikstraße zwischen Heinrich-Fuchs-Straße und Felix-Wankel-Straße vorgeschlagen, mit dem Planfall B2 wird die bisher von vielen als Anbindung in das Quartier genutzte Durchfahrtsmöglichkeit über den Lidl-Parkplatz als offizielle Verbindung ertüchtigt.

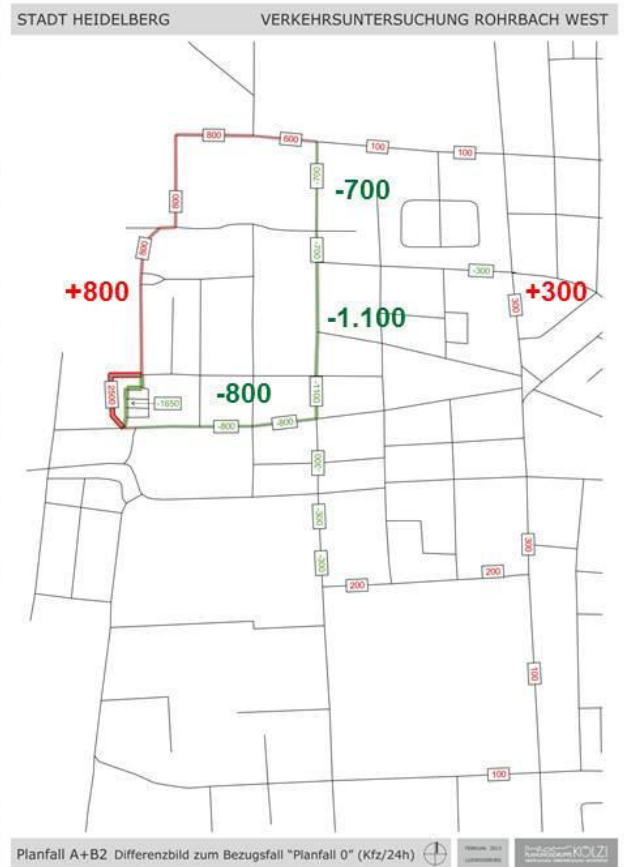
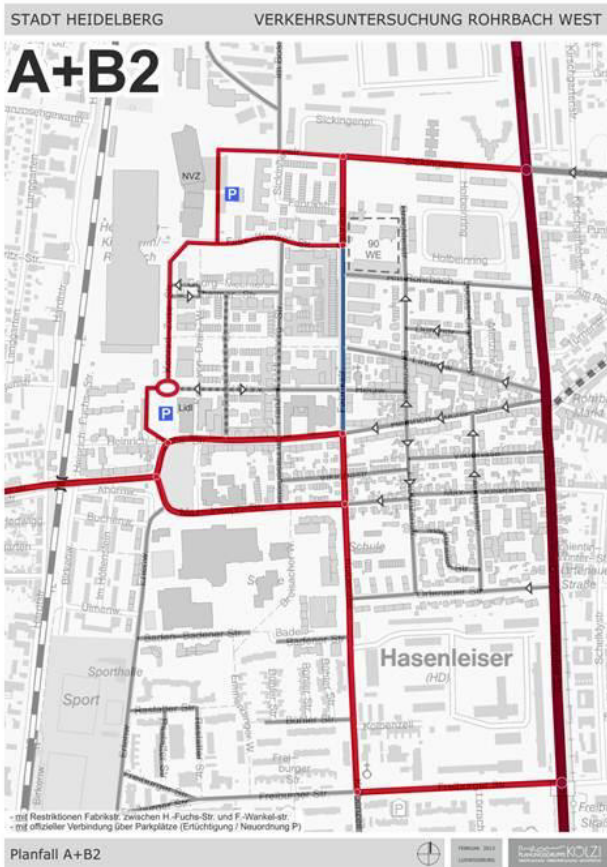
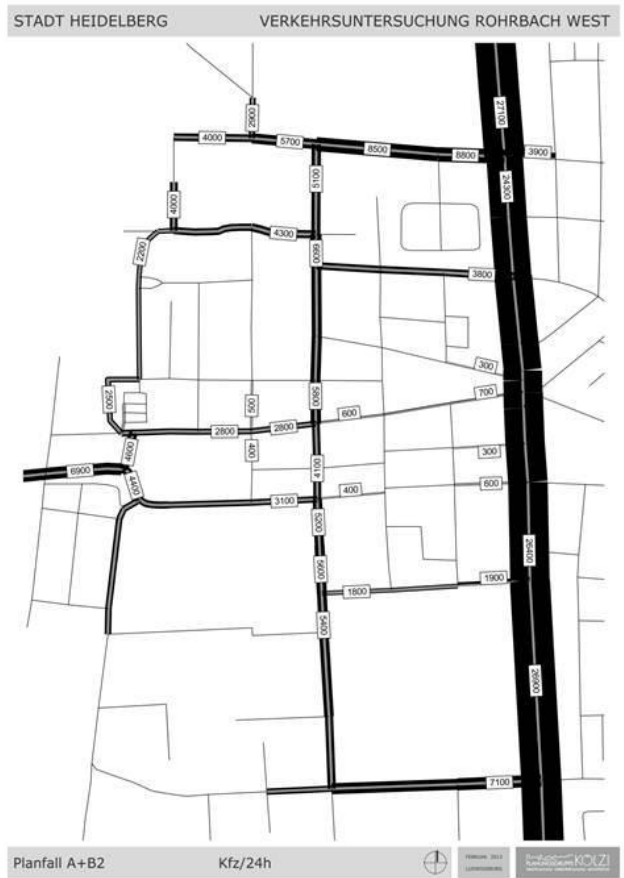
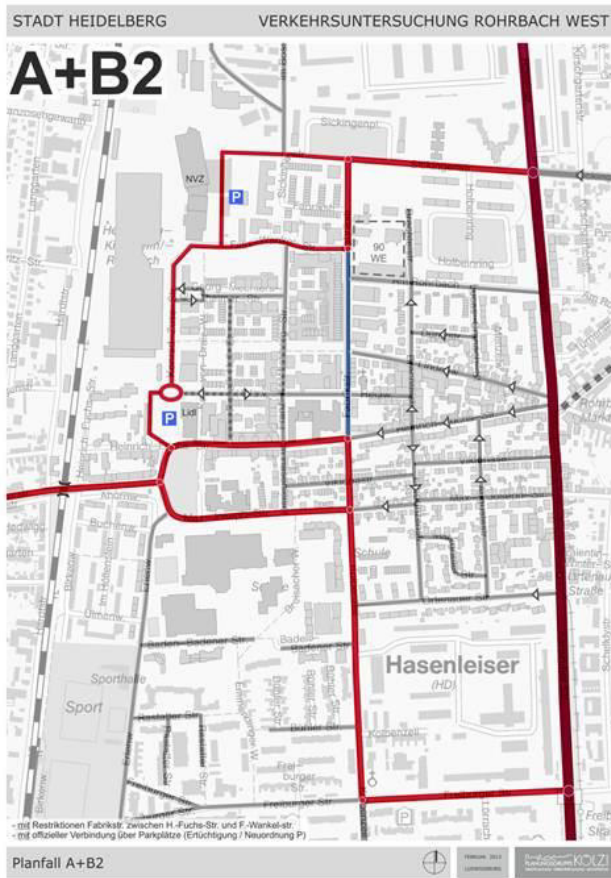
Planfall D1* - Einbahnvariante Fabrikstraße/Heinrich-Fuchs-Straße

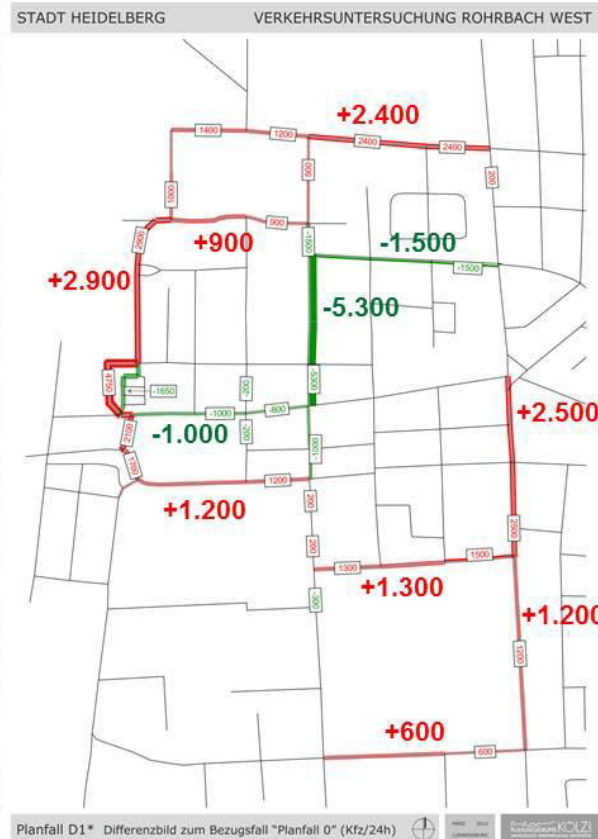
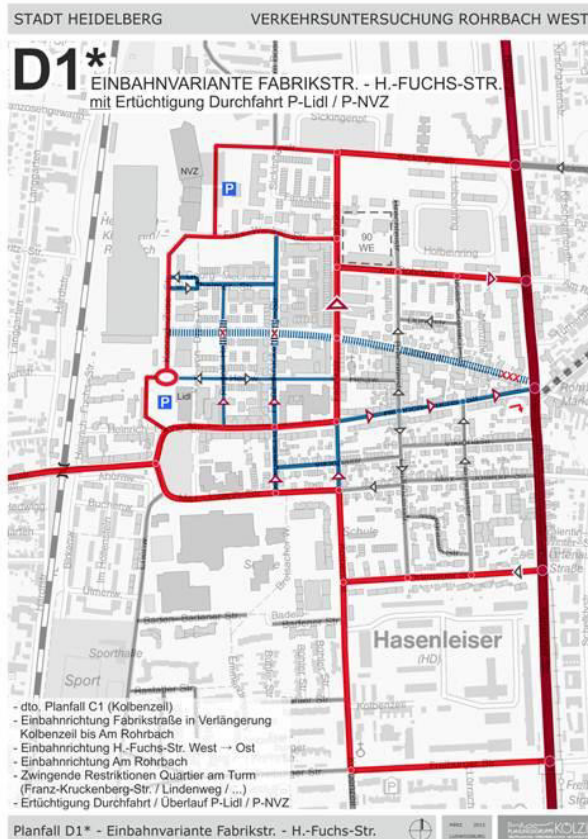
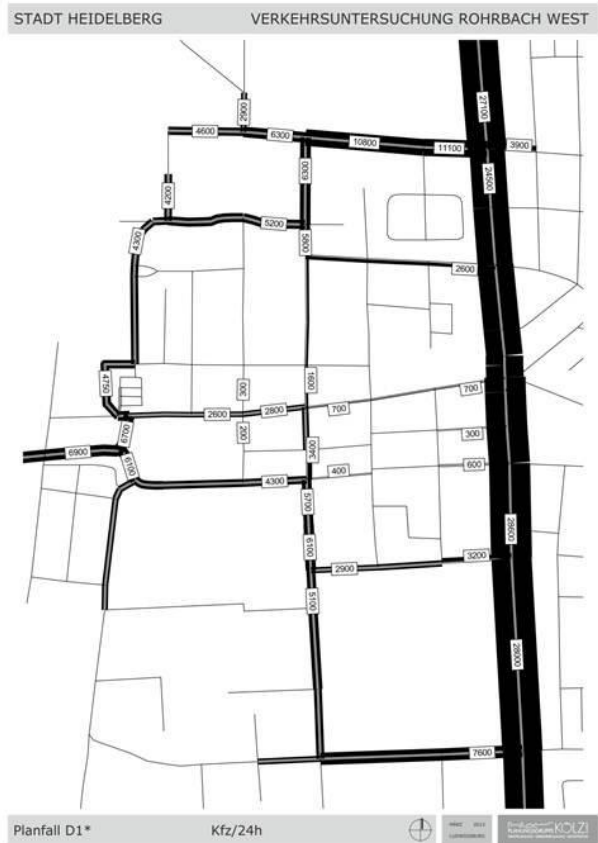
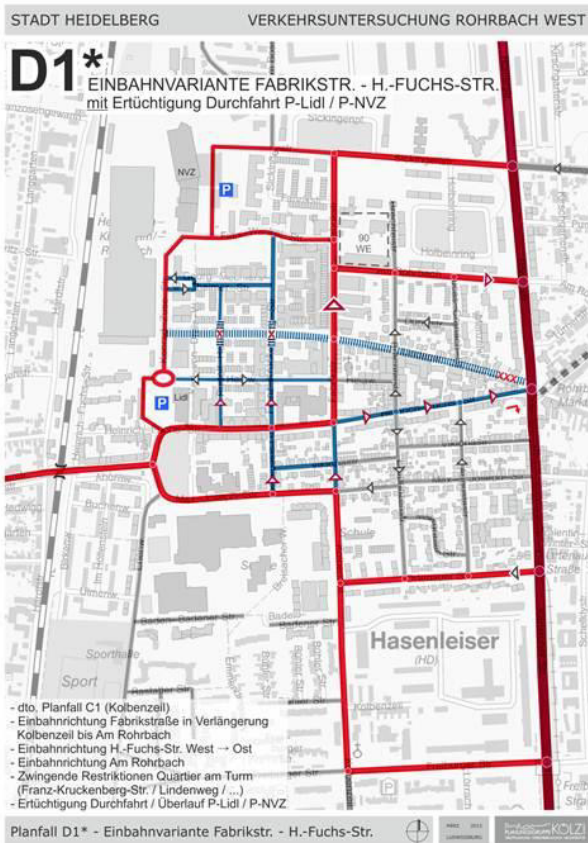
Der Planfall setzt sich aus folgenden Maßnahmen zusammen:

- Einbahnrichtung von Süd nach Nord in Straßen Kolbenzeil und Im Hasenleiser zwischen Max-Joseph-Straße und Heinrich-Fuchs-Straße
- Einbahnrichtung Fabrikstraße in Verlängerung der Straße Kolbenzeil bis zu Straße Am Rohrbach
- Einbahnrichtung Heinrich-Fuchs-Straße und Straße Am Rohrbach von West nach Ost
- Zwingende Restriktionen im Bereich Quartier am Turm (Sperrung Durchfahrt für Pkw Rudolf-Hell-Straße und Franz-Kruckenbergs-Straße Höhe Lindenweg)
- Ertüchtigung Durchfahrt/Überlauf Lidl-Parkplatz und Parkplatz Nahversorgungszentrum

Für die bei beiden präferierten Planfällen vorgeschlagene Ertüchtigung der Durchfahrt des Lidl-Parkplatzes erläutert Herr Weber abschließend anhand einer Prinzip Skizze die hierfür erforderliche Umgestaltung „im Bereich Lidl-Parkplatz“ zwischen Heinrich-Fuchs-Straße und dem Helaweg.







4.4.4. Ablauf Dialogphase

Zum Einstieg in die Dialogphase stellt Herr Buff dar, dass die beiden präferierten Planfälle an jeweils einer Station zur Diskussion gestellt werden. Darüber hinaus werden an einer dritten Station auch die bereits im Vorfeld vom Runden Tisch ausgeschiedenen Planfälle zur Diskussion gestellt. Herr Buff weist darauf hin, dass je Station ein/e Moderator/in zur Verfügung steht, um die Diskussion zwischen den Bürgerinnen und Bürgern zu strukturieren und dokumentieren. Zusätzlich sind die Stationen durch jeweils einen Vertreter der extern beauftragten Fachplanung und der Verwaltung besetzt, um die Diskussionen der Bürgerinnen und Bürger an den Stationen ungefiltert mitzunehmen und ggf. inhaltliche Fragen zu beantworten.

Der Ablauf der Dialogphase wird von Herrn Buff wie folgt erläutert:

Verkehrskonzept Rohrbach-West Öffentliches Werkstattgespräch am 06.05.2013

Wie wird die Diskussion inhaltlich strukturiert?

- > je „Station“ gibt es Flipcharts / Moderationskarten zum Festhalten der Diskussion
- > je „Planfall“ wird die Diskussion strukturiert nach:
 - Hinweise/Anregungen (grüne Karten)
 - Achtungsziechen/Vorbehalte (rote Karten)
 - Ideenpool Maßnahmen (orange Karten)
 - Themenspeicher
 - Anmerkungen zu ausgeschiedenen Planfällen
- > Je „Station“ hängen **Unterlagen** zur Information aus
- > Hinweise / **Anregungen** die **konträr** gesehen werden, werden mit einem ⚡ gekennzeichnet

Verkehrskonzept Rohrbach-West Öffentliches Werkstattgespräch am 06.05.2013

Angebot Stationswechsel

- > Welche der drei Stationen Sie besuchen, **entscheiden Sie** für sich allein.
- > Grundsätzlich ist **Stationswechsel ein Angebot**. Er kann auch als Pause und für informelle Gespräche genutzt werden.
- > Der **Stationswechsel wird angekündigt**, er erfolgt nach 30min.
- > Nach dem Wechsel werden die **zentralen Aussagen** der bisherigen Diskussion kurz durch die Moderation **zusammengefasst**.
- > Unsere Bitte an Sie: Annähernd **gleich große Gruppen**.

4.4.5. Ergebnisse Dialogphase

Die durch die Teilnehmer vorgebrachten Inhalte - sofern zum besseren Verständnis erforderlich - wurden aus Kenntnis der geführten Diskussion durch die Moderation ergänzt und ggf. ausformuliert. Mit dem Protokoll werden die vorgebrachten 'Hinweise/Anregungen' zu den beiden Planfällen A+B₂ und D₁* ergänzend untergliedert in 'Optionale Modifikationen' und entsprechend zugeordnet

Station Kombi-Planfall A+B₂

Moderation: Frau Claus
Fachliche Begleitung: Herr Schüle, Planungsgruppe Kölz
Herr Fuß, Stadtverwaltung Heidelberg



Optionale Modifikationen

- Gegenläufigen Verkehr in der Ortenauer Straße zulassen und Ausfahrt auf B3 in beide Richtung öffnen (Nord und Süd)
- Kirchheimer sollen über Erlenweg zur Freiburger-Str. fahren
- Prüfen in Varianten, wie der Verkehr nach Kirchheim kommt
- Sperrung Durchfahrt Kolbenzeil für Pkw analog Planfall C₂ auch als Option bei Planfall D₁* berücksichtigen

Hinweise/Anregungen

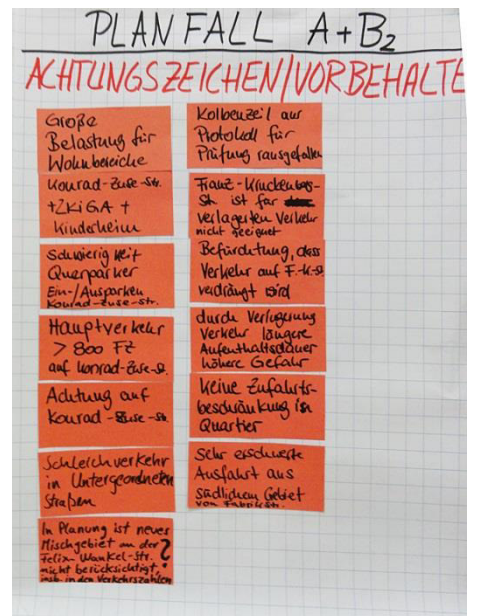
- Deutlich weniger Wohnbebauung in der Konrad-Zuse-Straße betroffen
- Kindergarten in der Konrad-Zuse-Straße nur rückseitig betroffen
- Verbesserung für Fußgänger im Bereich Heinrich-Fuchs-Straße
- Wege sind für Zielverkehr direkter über Konrad-Zuse-Straße
- Ertüchtigung Lidl-Parkplatz führt zu weniger Konflikten mit Fußgängern
- Einzige Möglichkeit für Bewohner südlich Heinrich-Fuchs-Straße in die Innenstadt

- LKW-Verbot in der Felix-Wankel-Straße
- Verbessern Querungsmöglichkeiten in der Felix-Wankel-Straße und der Franz-Kruckenbergs-Straße
- Schulwegsicherung in der Felix-Wankel-Straße (Fußgängerüberweg und breiter Gehweg)
- Schulwegsicherung Heinrich-Fuchs-Str., Falschparker ahnden
- Konsequente Verlagerung der Parkplätze auf die Straße (keine Platz für Parken auf Gehwegen)
- Überwachung der „Falschparker“
- Förderung Nutzung der bestehenden Tiefgaragenparkplätze
- Kennzeichnung/Ausweisung von Parkplätzen in der Fabrikstraße, um eine Verlangsamung des Verkehrs zu erreichen und somit auch die Durchfahrt unattraktiv zu gestalten
- Geh- und Radweg beiderseits Konrad-Zuse-Straße
- Radweg von Konrad-Zuse-Straße im Vorfeld des Nahversorgungszentrums nach Norden verlängern
- Lärmschutz-Maßnahmen in der Konrad-Zuse-Straße vorsehen
- Verkehrsüberwachung zum Einhalten der Geschwindigkeit



Achtungszeichen/Vorbehalte

- Alles lassen wie es ist
- Fabrik-Straße soll weiter Durchgangsstraße bleiben
- Achtung auf Konrad-Zuse-Straße
- Prüfen wie Nutzungskonflikte mit Radverkehr im Bereich Konrad-Zuse-Straße/Felix-Wankel-Straße gelöst werden können
- Große Belastung für Wohnbereiche an der Konrad-Zuse-Straße sowie für zwei Kindergärten und ein Kinderheim
- Schwierigkeit Ein- und Ausparken in der Konrad-Zuse-Straße (Querparker)
- Zunahme Verkehr auf der Konrad-Zuse-Straße wird vermutlich deutlich mehr als die im Gutachten dargestellten 800 Kfz beitragen
- Gefahr ausweichender Schleichverkehre in untergeordnete Straßen
- Befürchtung, dass Verkehr auf Franz-Kruckenbergs-Straße verdrängt wird
- Franz-Kruckenbergs-Straße ist für verlagerten Verkehr nicht geeignet
- Durch Verringerung/Verlangsamung des Verkehrs erhöht sich die Aufenthaltsdauer, bedeutet auch höhere Gefahr
- Keine Zufahrtsbeschränkung in das Quartier
- Von Fabrikstraße sehr erschwerte Ausfahrt aus südlichem Gebiet



- Unbebaute Fläche südlich der Felix-Wankel-Straße ist nicht berücksichtigt (Planung Mischgebiet); zu erwartende Belastung bei einer Flächenentwicklung den ermittelten Verkehrszahlen (Belastung) zuzuschlagen

Themenspeicher

- Kontrollzählung Verkehrsbelastung nach Bau des Nahversorgungszentrums
- Simulation der Auswirkungen durch die Umlegung hinsichtlich Schadstoffe und Lärm
- Sickingenstraße mit Brücke nach Kirchheim
- Ringstraße für Schwerlastverkehr über Sickingenstraße, „Rücken“ Nahversorgungszentrum bis zur Felix-Wankel-Straße
- Case-Lieferverkehr und Andienung des Nahversorgungszentrum um Nahversorgungszentrum herumführen
- Begrenzung der Öffnungszeiten des Nahversorgungszentrums
- bis 20.00 Uhr, Reduzierung der Nachtbelästigung
- Parkraum am S-Bahnhaltepunkt schaffen



Station Planfall D1*

Moderation: Herr Sippel

Fachliche Begleitung: Herr Becker, Planungsgruppe Kölz
Herr Kettemann, Stadtverwaltung Heidelberg



Optionale Modifikationen

- Option Fabrikstraße als Einbahnstraße in Verbindung mit Einbahnrichtung Brechtelstraße und Anbindung an Sickingenstraße
- Prüfen Felix-Wankel-Straße mit Einbahnrichtungsverkehr
- Vollanschluss Ortenauer Straße prüfen/vorsehen
- Verbesserung Erschließung „Altbestand“ durch Öffnung Straße Am Rohrbach und Heinrich-Fuchs-Straße nach Westen
- Trennung Anlieferung Nahversorgungszentrum von Besucherzufahrt; Anlieferung von Norden über Sickingenstraße
- Kombination Variante D1* mit Westumfahrung entlang Bahntrasse statt über Konrad-Zuse-Straße
- Warum kein Durchfahrtsverbot im Bereich Kolbenzeil und Hasenleiser wie im Planfall C₂
- Bereich südlich Max-Joseph-Straße in den Planfall einbeziehen; diese findet trotz einer Belastung von 5.500 Autos bisher keine Beachtung



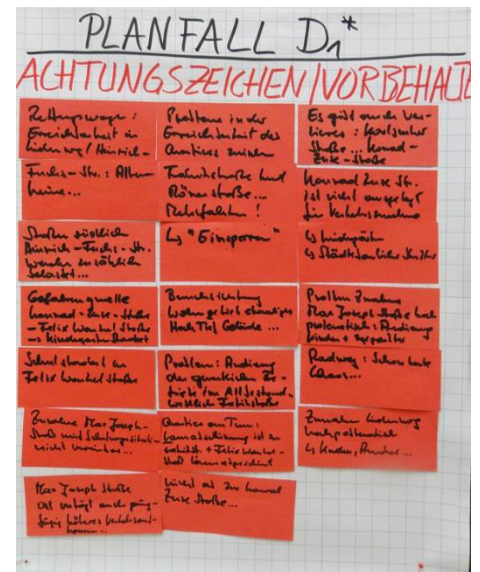
Hinweise/Anregungen

- Signifikante Verkehrsentslastung in der Fabrikstraße
- Innen liegende Bereiche vom Quartier am Turm und von Rohrbach-West werden ruhiger (weniger Verkehr)
- Gerechte Verteilung der Verkehrsbelastung auf mehreren Schultern
- Einbahnstraßen halten Verkehr raus: Vorbild Weststadt
- Konzept ist O.k., da Verkehr nach außen gedrängt wird

- Weniger komfortable Erschließung des Untersuchungsgebiets durch Einbahnstraßen fördert Umstieg (Verkehrsvermeidung)
- Unterbrechung der Straßen für den Autoverkehr ist für den Radverkehr förderlich
- Attraktiv gestaltete Achse Lindenweg fördert Radverkehr
- Max Joseph-Straße verträgt im Osten auch geringfügig höheres Verkehrsaufkommen
- Ertüchtigung der Parkierung entlang der Konrad-Zuse-Straße

Achtungszeichen/Vorbehalte

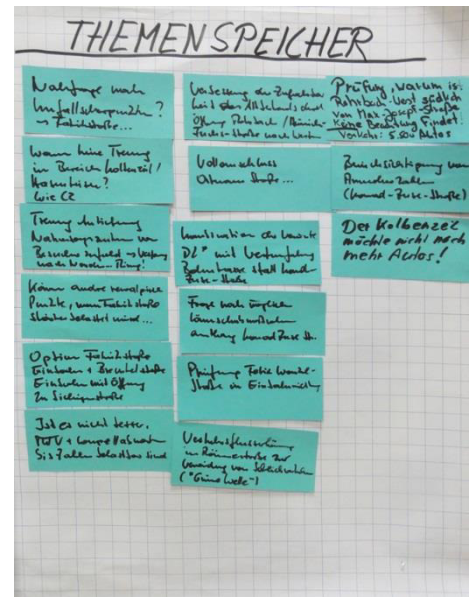
- Es gibt auch Verlierer: Karlsruher Straße, Konrad-Zuse-Straße
- Verkehrszunahme in der Max-Joseph-Straße ist hoch problematisch; Zugang/Erreichbarkeit Schule für Kinder/ Jugendliche und zugesparkter Radweg sind heute schon chaotisch
- Belastung des Schulstandorts an Felix-Wankel-Straße
- Zunahme Verkehr in Max-Joseph-Straße ist mit Schulwegsituation nicht vereinbar
- Konrad-Zuse-Straße ist nicht ausgelegt für Verkehrszunahme (Kindergärten, städtebauliche Struktur)
- Gefahrenquelle Konrad-Zuse-Straße (Kindergartenstandort und Anschluss Felix-Wankel-Straße)
- Quartier am Turm wird durch die Bebauung entlang der Fabrikstraße und der Felix-Wankel-Straße vom Verkehrslärm abgeschirmt, nicht aber von der Konrad-Zuse-Straße
- Frage nach möglichen Lärmschutzmaßnahmen entlang Konrad-Zuse-Straße
- Zusätzliche Belastung der Straßen südlich Heinrich-Fuchs-Str.
- „Zumachen“ des Lindenwegs ist hochproblematisch (Erreichbarkeit für Kunden, Anwohner)
- Erreichbarkeit Quartier zwischen Fabrik- und Römerstraße ist problematisch; Verkehrsführung verursacht Mehrfahrten („Einsperren“)
- Andienung der gewerblichen Betriebe westlich der Fabrikstraße im „Altbestand“ ist problematisch
- Einschränkung der Rettungswege/Erreichbarkeit der Altenheime im Lindenweg und in der Heinrich-Fuchs-Straße, ein „Zumachen“ ist zu vermeiden
- Notwendigkeit einer Berücksichtigung des nicht bebauten ehemaligen HochTief- Geländes südlich Felix-Wankel-Straße (Zunahme Verkehr)





Themenspeicher

- Nachfrage nach Unfallschwerpunkten in der Fabrikstraße
- Entwicklung von Mark Twain Village und Campbell Baracks abwarten, dann sind die Verkehrszahlen belastbar
- Berücksichtigung der Anwohnerzahlen in der Konrad-Zuse-Straße im weiteren Abwägungsprozess
- Kolbenzeil möchte nicht noch mehr Autos
- Verkehrsflusserhöhung in Römerstraße zur Vermeidung von Schleichverkehr („Grüne Welle“)
- Können andere neuralgische Punkte entlastet werden, wenn Fabrikstraße stärker belastet wird (ggf. Abkehr von der Zielsetzung Entlastung der Fabrikstraße)



Station Ausgeschiedene Planfälle

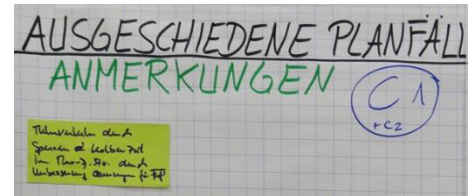
Moderation: Herr Buff
 Fachliche Begleitung: Herr Weber, Planungsgruppe Kölz
 Herr Gieler, Stadtverwaltung Heidelberg



Planfälle C1 (und C2)

Anmerkungen

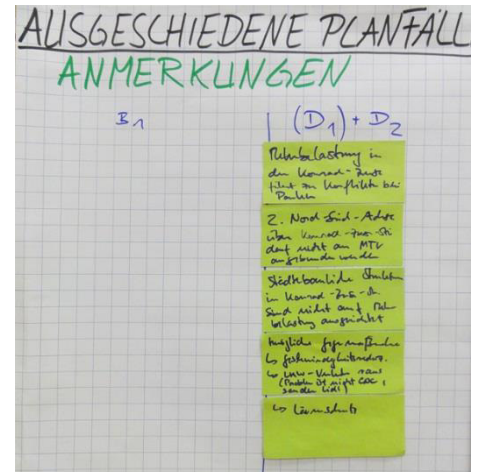
- Entgegenwirken der Verkehrszunahme in der Max-Joseph-Straße durch Verbesserung der Querungsmöglichkeiten infolge Sperrung Kolbenzeil



Planfälle D2 (D1 und B1)

Anmerkungen

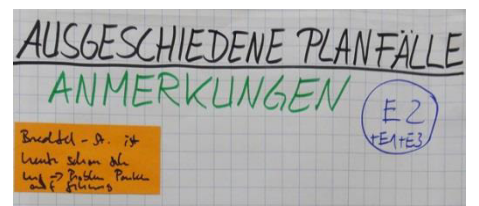
- Mehrbelastung in der Konrad-Zuse-Straße führt zu Konflikten beim Parken
- Zweite Nord-Süd-Achse über Konrad-Zuse-Straße darf nicht an Mark Twain Village angebunden werden
- Städtebauliche Strukturen in Konrad-Zuse-Straße sind nicht auf Mehrbelastung ausgerichtet, mögliche Gegenmaßnahme
- Geschwindigkeitsreduzierung
- > Schwerlastverkehr raus; Problem ist nicht Anlieferung Case, sondern Lidl
- Lärmschutz



Planfälle E2 (und E1/E3)

Anmerkungen

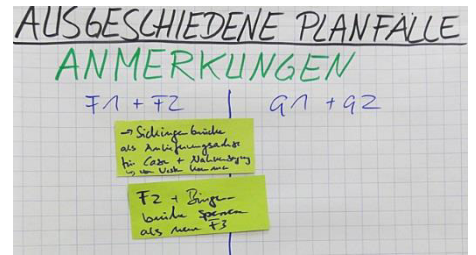
- Brechtel-Straße-Straße ist heute schon sehr eng, Problem Parken auf Gehweg



Planfälle F1/F2 (und G1/G2)

Anmerkungen

- Anlieferungsverkehr für Case und Nahversorgungszentrum von Westen kommend über Sickingerbrücke führen
- Darstellen eines neuen Planfalls F₃: wie Planfall F₂ ergänzt durch Sperrung Bürgerbrücke



Themenspeicher

- Zwischen der Straße Am Rohrbach und Freiburger Straße gibt es keine Möglichkeit, Richtung Norden aus dem Gebiet zu fahren; „Öffnen“ der Ortenauerstraße nach Norden
- Zusätzliche Ausfahrten aus dem Gebiet auf die Römerstraße und Karlsruher Straße schaffen
- Bürgerbrücke für ein Jahr als Testphase sperren, um die reale Veränderung der Verkehrsbelastung zu prüfen/erfassen
- Großräumige Ausschilderung/Lenkung des Verkehrs nach Kirchheim
- Verlagerung Lidl hoch zum Nahversorgungszentrum prüfen (alternative Lösung für Überfahrt Lidl-Parkplatz)
- Einrechnen der zu erwartenden Verkehrsmengen durch Entwicklung der noch unbebauten Flächen südlich Felix-Wankel-Straße in Planfall 0
- 1.000 Pkw an anderer Stelle mehr, ist auch eine Belastung
- Entlastung auch im Quartier südlich der Max-Joseph-Straße anstreben (Kolbenzeil)
- Nach Bau/Inbetriebnahme des Nahversorgungszentrums die Verkehrszahlen nochmals real erheben
- Gehwegparken sollte grundsätzlich nicht mehr zugelassen werden; Ziel mehr Platz für Fußgänger
- Durchschnittswert Durchgangsverkehr erscheint im Gesamtvergleich der einzelnen Wert zu niedrig
- Muss Belastung durch Durchgangsverkehr nicht „höher“ angesetzt werden als Ziel-, Quell- und Binnenverkehre
- Muss „gebrochener Verkehr“ nicht auch als Durchgangsverkehr gerechnet werden
- Nicht immer nur vom Quartier am Turm sprechen, Konzept behandelt gesamten Untersuchungsraum Rohrbach-West
- Bei Konversion nicht nur von Südstadt reden, sondern auch von Hospital



Netzwerk für Planung und Kommunikation
Bürogemeinschaft Sippel |
Buff, Stuttgart, Mai 2013

Verkehrskonzept Rohrbach-West

Protokoll/Dokumentation

4.5 Dritte Sitzung Runder Tisch am 13.06.2013

Kapelle Bethanien-Lindenhof-Seniorenwohnanlage, Heidelberg-Rohrbach



Inhalt/Gliederung

4.5.1. Begrüßung und Zielsetzung 3. Sitzung Runder Tisch	Seite 123
4.5.2. Anmerkungen zum Protokoll 2. Sitzung Runder Tisch	Seite 125
– Anteil Durchgangsverkehr im Untersuchungsgebiet	
– Auslastung Tiefgaragenstellplätze	
4.5.3. Feedback öffentliches Werkstattgespräch	Seite 127
4.5.4. Fachlicher Input -Einordnung möglicher Modifikationen von Planfällen	Seite 128
– Darstellen fachplanerischer Grundlagen (Richtlinien, Wirkungen Einbahnverkehre, Einschätzung möglicher Verkehrsbelastungen)	
– Einordnung ergänzender/weiterentwickelter Planfälle	
– Gegenüberstellung der präferierten Planfälle (u.a. Teilaspekte Fuß, Rad, Parkierung, Prinzip Skizzen Umfahrung Lidl-Parkplatz und Parkplatz Nahversorgungszentrum)	
4.5.5. Bewertung der fachlichen Einordnung durch den Runden Tisch	Seite 135
– Bewertung/Anregungen Kombi-Planfall A+B2	
– Bewertung/Anregungen Planfall D1*	
– Bewertung/Anregung Weiterentwicklung Planfall D1*	
– Anmerkungen zu weiteren Planfällen	
– Ergänzende allgemeine Hinweise zum Input	
– Empfehlung zur Netzhierarchie -	
– Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Radverkehr	
4.5.6. Anmerkungen Kontext Konversionsflächen	Seite 139
4.5.7. Vorbereitung 4. Sitzung Runder Tisch -Weiteres Vorgehen und Stimmungsbild	Seite 140

4.5.1 Begrüßung und Zielsetzung 3. Runder Tisch

Mit Blick auf die gute Resonanz auf das öffentliche Werkstattgespräch am 06.05.2013 betont Herr Kuch in seiner Begrüßung, dass sich der bewusste Wechsel zwischen öffentlichen Terminen und Sitzungen des Runden Tisch bereits jetzt bewährt hat. Die anwesenden Bürgerinnen und Bürger haben das Werkstattgespräch rege genutzt, um sowohl eigene Themenschwerpunkte als auch Anmerkungen für die weitere Arbeit des Runden Tisches zu platzieren.



Des Weiteren berichtet Herr Kuch von den Gesprächen mit Lidl und dem Nahversorgungszentrum. Grundsätzlich besteht Gesprächsbereitschaft. Lidl ist intern dabei, die eigenen Entwicklungsabsichten auf dem Grundstück in den Entscheidungsprozess einzubinden. Die Gespräche mit dem Nahversorgungszentrum haben aufgezeigt, dass eine Umorganisation des Parkplatzes nicht ohne Verlust von Parkplätzen machbar ist und eine Überfahrt somit keine Option darstellt. Im Rahmen der Gespräche wurde aber eine weiterführende Idee in Form einer Verbindung zwischen der Sickingenstraße und der Felix-Wankel-Straße über das Grundstück der Freien Christlichen Gemeinde Heidelberg thematisiert. Herr Kuch macht deutlich, dass mit diesem Lückenschluss im Erschließungsnetz die Option besteht, insbesondere die Felix-Wankel-Straße zu entlasten. Die Freie Christliche Gemeinde Heidelberg hat in einem Gespräch mit der Verwaltung ihrerseits grundsätzlich Interesse an einer Nutzung entsprechender Gebäude und Räumlichkeiten auf den Konversionsflächen bekundet, um im Gegenzug die heutigen Flächen angrenzend an das Nahversorgungszentrum einer Entwicklung zuzuführen.

Mit Blick auf den parallel laufenden dialogischen Planungsprozess zur Entwicklung der Konversionsflächen führt Herr Kuch aus, dass derzeit ein Erschließungskonzept für die Flächen der Südstadt erarbeitet wird. Mögliche Lösungsansätze müssen dabei aus einer Gesamtperspektive heraus bewertet werden. Momentan sind aus Sicht des Verkehrskonzepts Rohrbach-West mit Blick auf die Entwicklungen der benachbarten Konversionsflächen jedoch nur qualitative Aussagen zum Verkehr möglich. Auch die Flächen des Hospitals im Süden des Untersuchungsgebiets sind in einen planerischen Kontext mit dem Verkehrskonzept Rohrbach-West zu stellen.

Bevor Herr Kuch an die Moderation übergibt, stellt er dar, dass das Amt für Verkehrsmanagement derzeit eine erste kleinere Maßnahme aus den bisherigen Anregungen umsetzt. Hierbei handelt es sich um die beiden Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) in der Max-Joseph-Straße. Durch Auftragen von Sperrflächen und Aufstellen von Pollern wird die Sicht auf die Zebrastrifen freigehalten und somit die Sicherheit erhöht. Die Poller werden demnächst aufgestellt.



Herr Buff weist bei seiner Einleitung seitens der Moderation auf verschiedene Schreiben hin, die im Nachgang des öffentlichen Werkstattgesprächs beim Amt für Verkehrsmanagement eingegangen sind. Diese werden in Kopie den Teilnehmer/innen zur Kenntnis übergeben. Die auf der einen Seite angeführten Anmerkungen zur Konrad-Zuse-Straße sind bereits allesamt durch das öffentliche Werkstattgespräch erfasst. Auf der anderen Seite werden ergänzende Hinweise vorgebracht, die für den Planfall D1* sprechen bzw. für eine Weiterentwicklung des Planfalls D1*. Herr Buff stellt dar, dass Herr Weber bei seiner fachlichen Einordnung der Anregungen aus dem öffentlichen Werkstattgespräch diese Anmerkungen der Schreiben einbindet. Bevor Herr Buff einen Überblick über den Stand des Beteiligungsprozesses und die vorgebrachten Anmerkungen im Rahmen des öffentlichen Werkstattgesprächs gibt, erläutert er die Zielsetzungen der 3. Sitzung des Runden Tisches sowie den Ablauf:

Zielsetzungen 3. Sitzung Runder Tisch

- Abklären Anmerkungen zum Protokoll 2. Sitzung Runder Tisch
- Einordnen und Bewerten Anregungen öffentliches Werkstattgespräch
- Auswahl eines weiter zu verfolgenden Planfalls - Empfehlung Netzhierarchie (ggf. Modifikation/Ergänzung Erschließungssystem MIV und Rad)
- Benennen von Handlungsnotwendigkeiten MIV und Rad
- Vorbereitung/Strukturierung 4. Sitzung Runder Tisch - Lokalisieren Handlungsbereiche/Nutzungskonflikten Parkierung und Fußgänger

Ablauf 3. Sitzung Runder Tisch

- Anmerkungen zum Protokoll 2. Sitzung Runder Tisch
- Feedback öffentliches Werkstattgespräch
- Fachlicher Input - Einordnung möglicher Modifikationen von Planfällen
- Bewertung der fachlichen Einordnung durch den Runden Tisch
- Anmerkungen Kontext Konversionsflächen
- Vorbereitung 4. Sitzung Runder Tisch - Weiteres Vorgehen und Stimmungsbild

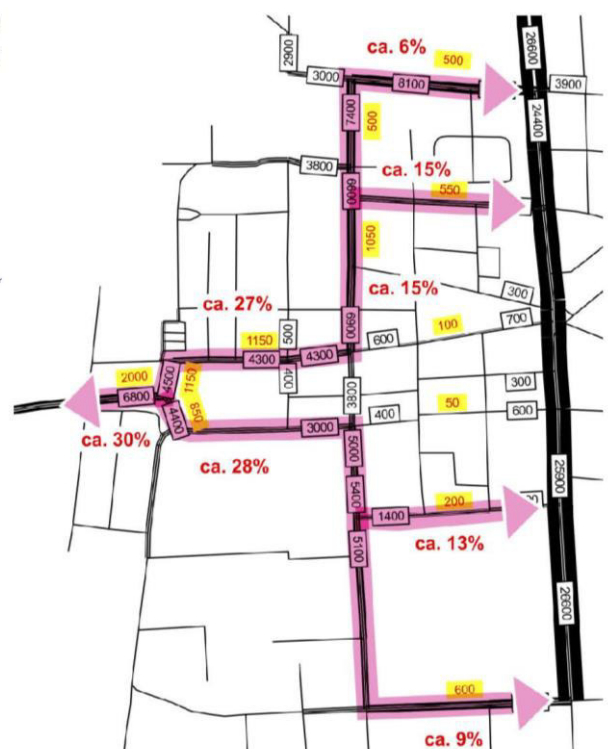
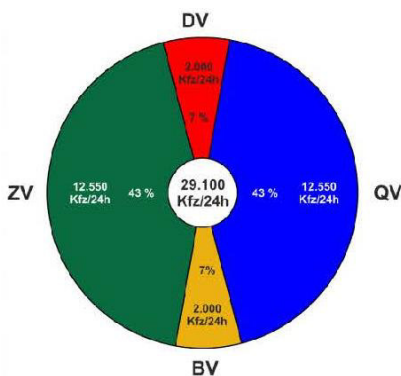
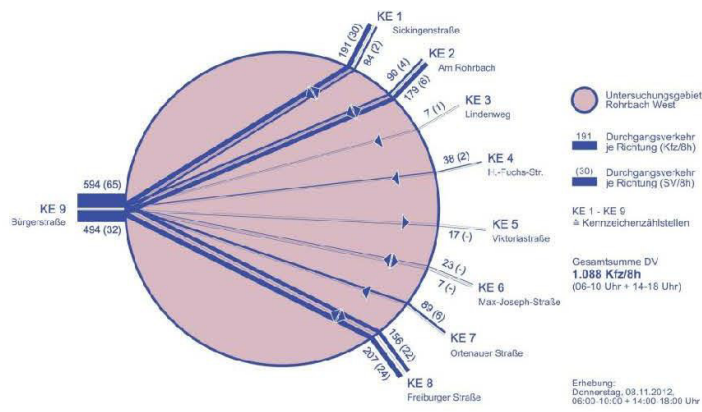
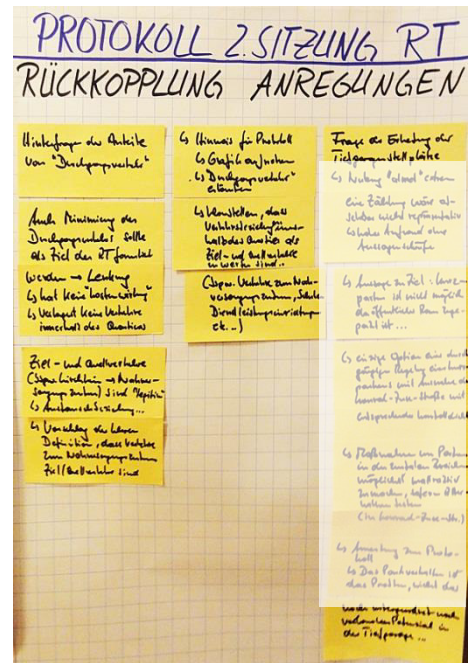


4.5.2 Anmerkungen zum Protokoll 2. Sitzung Runder Tisch

Zum versendeten Protokoll der 2. Sitzung Runder Tisch wurden aus dem Kreis der Teilnehmer/innen nochmals Nachfragen/Anmerkungen zur Darstellung der Anteile des Durchgangsverkehrs im Untersuchungsgebiet und zur Auslastung der Tiefgaragenstellplätze vorgebracht.

Anteil Durchgangsverkehr im Untersuchungsgebiet

Auf die Nachfrage zur Einordnung des Anteils der Durchgangsverkehre im Untersuchungsgebiet im Protokoll der 2. Sitzung des Runden Tisch erläutert Herr Weber nochmals, dass prozentual gesehen, der Anteil der Durchgangsverkehre bezogen auf die Summe aller Fahrten innerhalb des Zählraums (Kordon) bei den dargestellten ca. 7% liegt. Hinsichtlich einzelner Straßenabschnitte im Untersuchungsraum liegt der Anteil an Durchgangsverkehren jedoch zwischen 6% in der Sickingenstraße und ca. 30% im Bereich der Bürgerstraße. Darüber hinaus stellt Herr Weber dar, dass alle Verkehre, die ein Ziel im Quartier anfahren (z.B. Nahversorgungszentrum, Schule, Dienstleistungseinrichtungen) per Definition innerhalb des Zählraums als Ziel- und Quellverkehr zu erfassen sind. Somit sind Durchgangsverkehre per Definition Fahrten, die von Außerhalb in den Zählraum (Kordon) einfahren und diesen ohne Zwischenziel wieder verlassen. Die untersuchten Planfälle haben deutlich gemacht, dass alle baulichen Maßnahmen/Veränderungen im Straßennetz, nicht nur auf den Durchgangsverkehr wirken, sondern gleichermaßen auf die Binnen-, Ziel- und Quellverkehre.



Die Teilnehmer/innen des Runden Tisches regen an, die Definition der Art der Verkehre entsprechend klar auch in der Öffentlichkeit zu benennen. Es wird angemerkt, dass die Verkehrsbeziehungen z.B. von Kirchheim zum Nahversorgungszentrum im Sinne der Austauschwirkungen benachbarter Stadtteile völlig normal und „legitim“ sind.

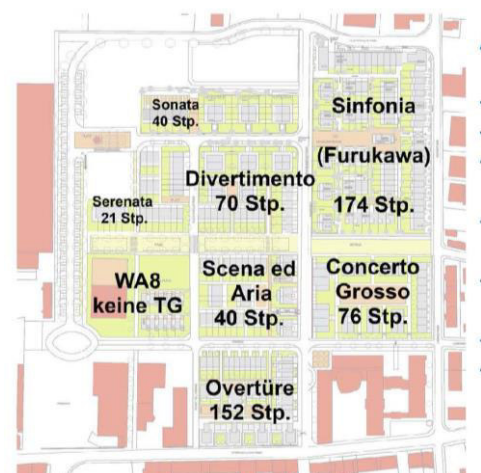
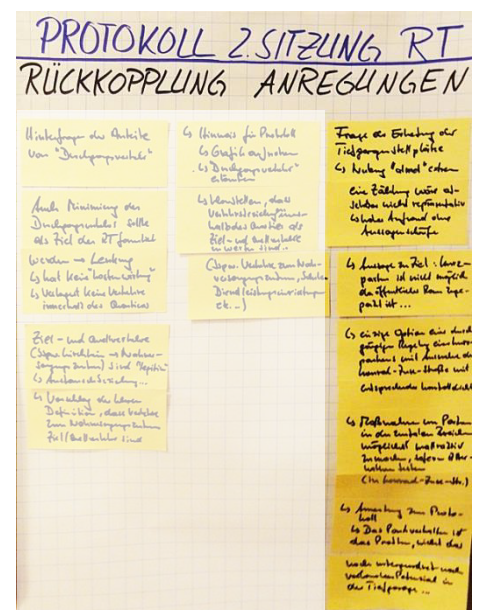
Vor diesem Hintergrund wird seitens der Teilnehmer/innen des Runden Tisches deutlich gemacht, dass grundsätzlich das Ziel zu verfolgen ist, den Durchgangsverkehr so weit wie möglich aus dem Untersuchungsgebiet herauszuhalten, da in einzelnen Straßenabschnitten so eine Verbesserung der Ist-Situation erreicht werden kann. Umso wichtiger wird die Maßnahme angesehen, die übergeordneten Verkehre durch entsprechende Ausschilderung (Lenkung) nicht durch Rohrbach-West zu leiten. Zum einen ist dies mit geringem finanziellem Aufwand im Vergleich zu baulichen Maßnahmen umsetzbar, zum anderen ergeben sich hierdurch keine Verlagerungen der Verkehrsbelastungen innerhalb des Quartiers, wie es bei baulichen Maßnahmen im Untersuchungsraum der Fall ist.

Auslastung Tiefgaragenstellplätze

Auf die Nachfrage zur Darstellung der Auslastung der Tiefgaragenstellplätze im Protokoll der 2. Sitzung des Runden Tisches zeigt Herr Weber eine Übersicht der Gesamtanzahl der Stellplätze in Tiefgargen im Quartier am Turm. Vor dem Hintergrund der insgesamt ca. 570 Tiefgaragenstellplätze wird deutlich, dass über 95% der Stellplätze vermietet sind. Die sich daraus ergebende „Leerstandsquote“ bewegt sich zwischen 3% und 5%. Das vorhandene Potenzial ist somit nicht Planungsrelevant. Dies stützt die bisherige Aussage aus der 2. Sitzung des Runden Tisches, dass vielmehr mit einem veränderten „Parkverhalten“ die Parkierungssituation im öffentlichen Straßenraum verbessert werden kann, als eine 100%-ige Belegung der zur Verfügung stehenden Stellplätze. Ein Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum, erhöht den „Druck“, die Tiefgaragenstellplätze stärker zu nutzen, führt aber gleichzeitig zu einem ansteigenden Parksuchverkehr.

Eine konkrete Zählung bzw. Überprüfung der Auslastung der Stellplätze steht in keinem Verhältnis zum Aufwand. Weder eine Tageszählung noch eine Nachtzählung führen zu einem klaren Ergebnis mit belastbaren Zahlen (insbesondere bei einer Tagzählung).

Die Teilnehmer/innen des Runden Tisches merken an, dass insbesondere Kurzzeitparkplätze fehlen, die ein Be- bzw. Entladen in der Nähe der Wohnung ermöglichen (Problem „Langzeitparker“; u.a. während der Urlaubszeit). Mit den bestehenden, nicht ausgelasteten Stellplätzen in der Konrad-Zuse-Straße wird die Chance gesehen, durch Maßnahmen das Parken im öffentlichen Raum in zentralen Bereichen so zu reglementieren, dass die Stellplätze in der Konrad-Zuse-Straße besser angenommen werden. Als möglicher Lösungsansatz wird die Ausweisung einer durchgängigen Kurzzeitparkzone und entsprechender Kontrolle zur Einhaltung angemerkt. Von der Kurzzeitparkzone ist die Konrad-Zuse-Straße auszuschließen

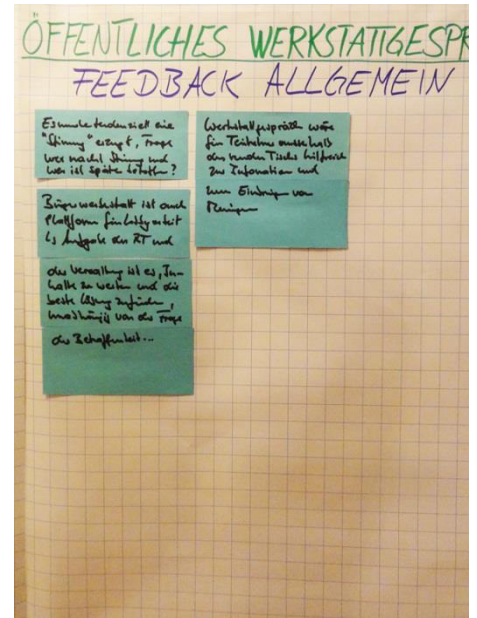


4.5.3 Feedback öffentliches Werkstattgespräch

Unabhängig einer inhaltlichen Bewertung der vorgebrachten Anmerkungen beim öffentlichen Werkstattgespräch wird die Veranstaltung seitens der Teilnehmer/innen des Runden Tisch wie folgt eingeordnet:

Anmerkungen

- Werkstattgespräch war für den Fortgang des Beteiligungsprozesses hilfreich; es diente der Öffentlichkeit zur Information und ermöglichte den Teilnehmer/innen des Werkstattgesprächs, ihre Meinungen zu den bisherigen „Zwischenergebnissen“ des Runden Tisches einzubringen
- Tendenziell wurde durch unterschiedliche „Gruppierungen“ bzw. „Betroffenheiten“ eine „Stimmung“ erzeugt (Frage: Wer macht Stimmung und wer ist später wie betroffen?); grundsätzlich bietet das öffentliche Werkstattgespräch neben dem Einbringen der eigenen persönlichen Meinung/Betroffenheit auch eine Plattform für Lobbyarbeit
- Aufgabe des Runden Tisches und der Verwaltung ist es, die Anregungen und Hinweise sachlich zu bewerten und aus einer Gesamtabwägung die beste Lösung für das Untersuchungsgebiet zu finden, unabhängig von der Frage einer persönlichen Betroffenheit



4.5.4 Fachlicher Input - Einordnung möglicher Modifikationen von Planfällen

Herr Weber stellt als Grundlage für die vertiefende Diskussion zur Netzhierarchie die Ergebnisse der fachlichen Aufarbeitung der im Rahmen des öffentlichen Werkstattgesprächs vorgebrachten Anregungen und Hinweise vor. Dabei geht er im Wesentlichen auf die nachfolgend aufgeführten Anregungen und Hinweise ein. Hierzu sind die Folien mit den zentralen Aussagen in das Protokoll integriert. Im Einzelnen sind dies, Aussagen zu:



- Einordnung Ausbaustandard/Charakterisierung der Fabrikstraße und der Konrad-Zuse-Straße nach den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Mögliche Wirkungen von Einbahnverkehren (Warum Einbahnregelung: Chancen und Defizite)
- Einschätzung zu möglichen Verkehren aufgrund einer baulichen Entwicklung südlich der Felix-Wankel-Straße (HochTief-Areal) anhand der Festsetzungen im Bebauungsplan
- Neuer Planfall I: Sperrung Bürgerstraße
- Neuer Planfall F₃: Sickingerbrücke mit Sperrung Bürgerstraße
- Neuer Planfall H: Vollanschluss Ortenauer Straße an die Römerstraße
- Weiterentwicklung Planfall D₁* mit Einbahnregelung Kolbenzeil und Erlenweg (D₁**)
(Ergänzend vorgebrachte Anregung von Teilnehmern des Runden Tisches im Vorfeld der 3. Sitzung)
- Vergleich der vom Runden Tisch präferierten Planfälle A+B₂ und D₁* mit Prinzip Skizzen Umfahrung Lidl-Parkplatz und Parkplatz Nahversorgungszentrum als Netzelemente beider Planfälle



Charakterisierung

- Haupterschließungsstraße
- Geschlossene, dichte Bebauung
- Gemischte Nutzung aus Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung und Handel
- Straßenraumbreite ca. 10,00m
- Fahrbahnbreite ca. 6,00m
- Parken nur eingeschränkt möglich
- Fußgängerlängs- und -querungsverkehr
- Tempo 30 – Regelung
- Überlagerung mit Radverkehr
- Linienbus- und Schwerverkehr möglich
- Belastung nach RASt 06
4.000-8.000 KFZ/Tag



Charakterisierung

- Erschließungsfunktion für gemischte Nutzungen aus Wohnen, Gewerbe, Handel
- Besondere Nutzungsansprüche: beidseitige Senkrechtparkierung und räumlich getrennte Fußgänger-/ Radwegeachse auf der "Wohnseite"
- Straßenraumbereite ca. 25m
- Fahrbahnbereite ca. 6,50m
- Tempo 30 – Regelung
- Intensive Straßenraumbegrünung
- Linienbus- und Schwerverkehr möglich
- Belastung nach RASt 06
4.000-8.000 KFZ/Tag

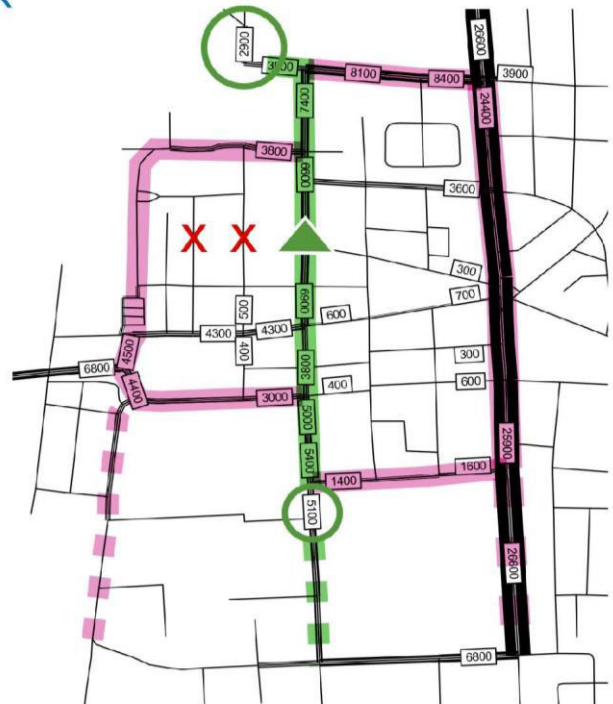
MÖGLICHE WIRKUNGEN EINBAHNVERKEHR

CHANCEN / STÄRKEN

- + Vereinfachung Knotenpunkte
- + Rückbau Straßenquerschnitt
- + Verflüssigung Verkehrsablauf
- + Erhöhung Leistungsfähigkeit
- + Verbesserung Querung Fußgänger
- + punktuelle Verkehrsentlastung
- + etc.

SCHWÄCHEN / RISIKEN

- Umwegefahrten / Mehrwege
- Umweltbelastung Lärm / Schadstoffe
- Orientierung / Erreichbarkeit
- Geschwindigkeit
- Radverkehr gegen Einbahnrichtung
- etc.

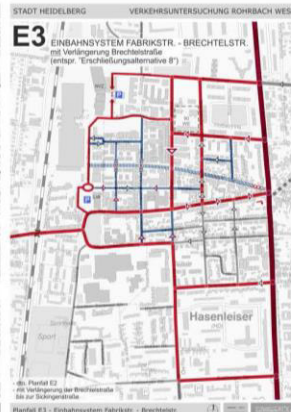
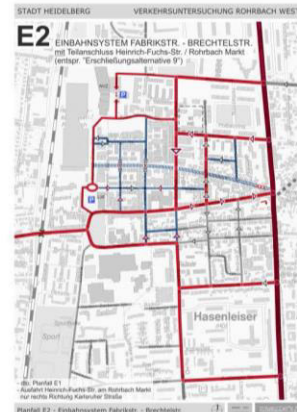
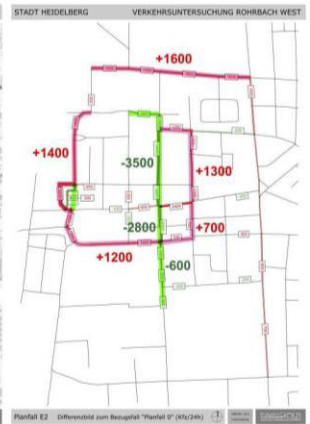
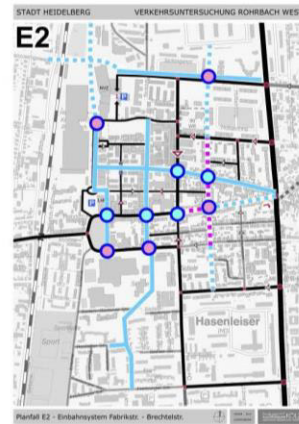
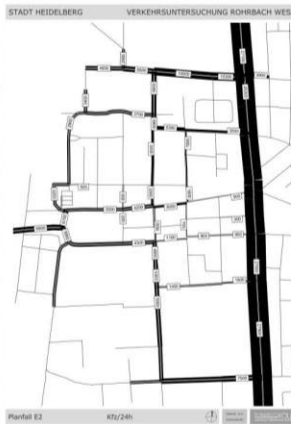
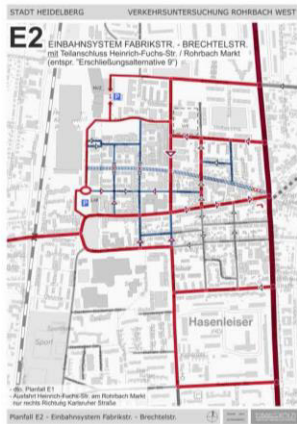


Folie 11

Prinzipielle Konsequenzen Einbahnsysteme - beispielhaft

JUNI 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ



Warum Einbahnregelung?

- Vermeidung / Reduzierung Fremdverkehr
- Erhöhung Verkehrssicherheit (Querung Fußgänger, Verkehrsablauf Knotenpunkte, etc.)
- Schaffung von städtebaulichen Gestaltungsspielräumen
- Gezielte Verkehrslenkung

Problematik: Thema Umweltbelastung durch Mehrwege; Verkehrsverdrängung - Problemverlagerung



GEE – eingeschränktes Gewerbegebiet

- Zulässig Gewerbebetriebe aller Art, sofern Immissionsschutz eingehalten wird
- Geschäfts- / Büro- / Verwaltungsgebäude

ca. 6.000m² Grundfläche;
ca. 7.200m² Bruttogeschossfläche (maximal)

VERKEHRSPROGNOSE (Einschätzung)

- Var. 1 – gewerbliche Nutzung
max. 200 Beschäftigte/ha
d.h. ca. 120 Beschäftigte
- Var. 2 – Büros: 1 Beschäftigter je 20 – 40 qm BGF
d.h. ca. 360 Beschäftigte (maximal)

Gerundet ca. 150 - 450 Fahrten/Tag

➡ Verteilung über die Felix-Wankel-Straße und Konrad-Zuse-Straße auf das bestehende Verkehrsnetz

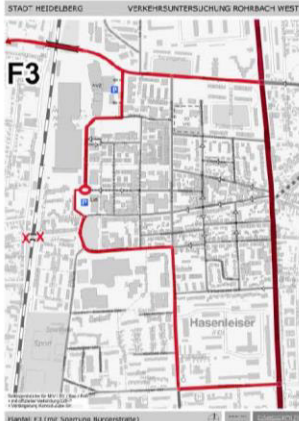
➡ Keine "Planungsrelevante Mehrbelastung"

GEE1	
0,7	1,2
TH max. 14m	FH max. 16m
0 / max 25°	
FD / PD	



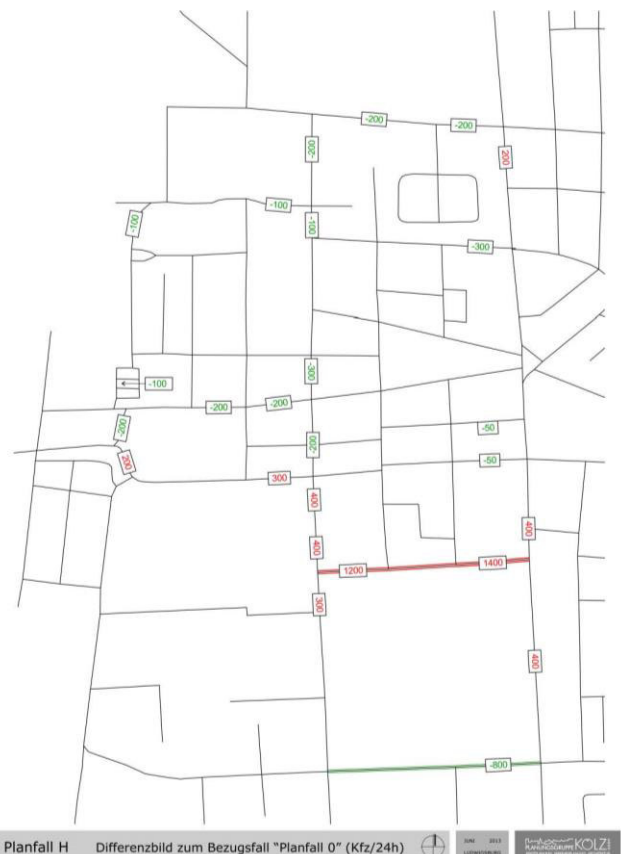
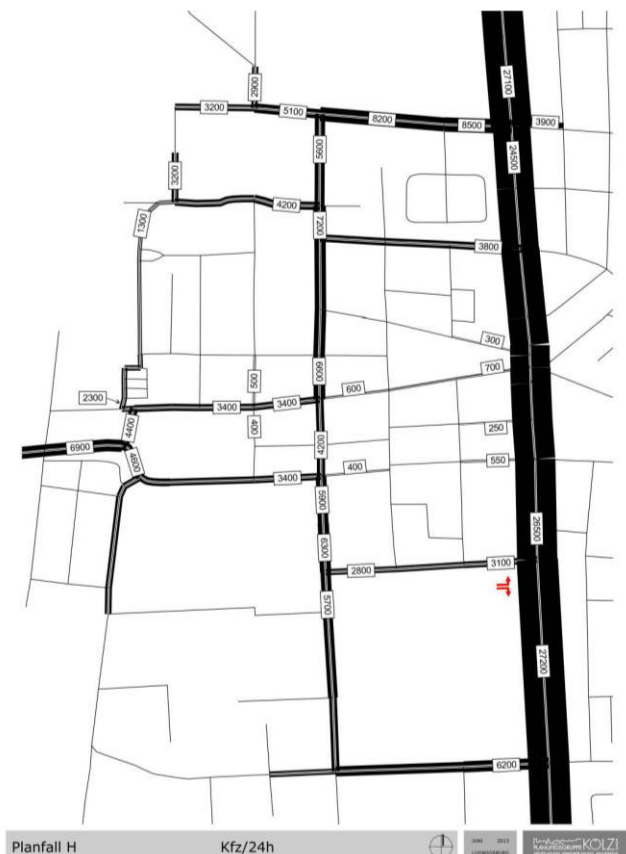
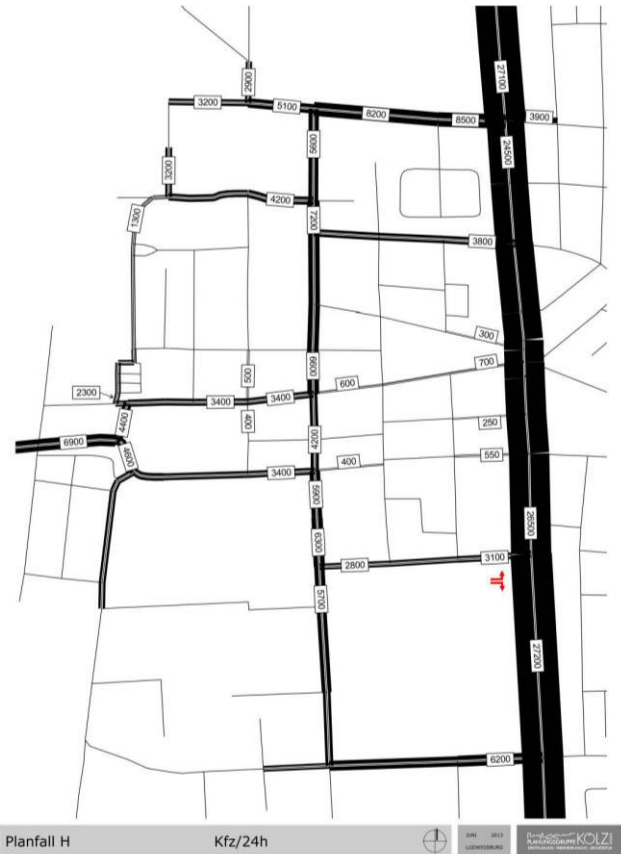
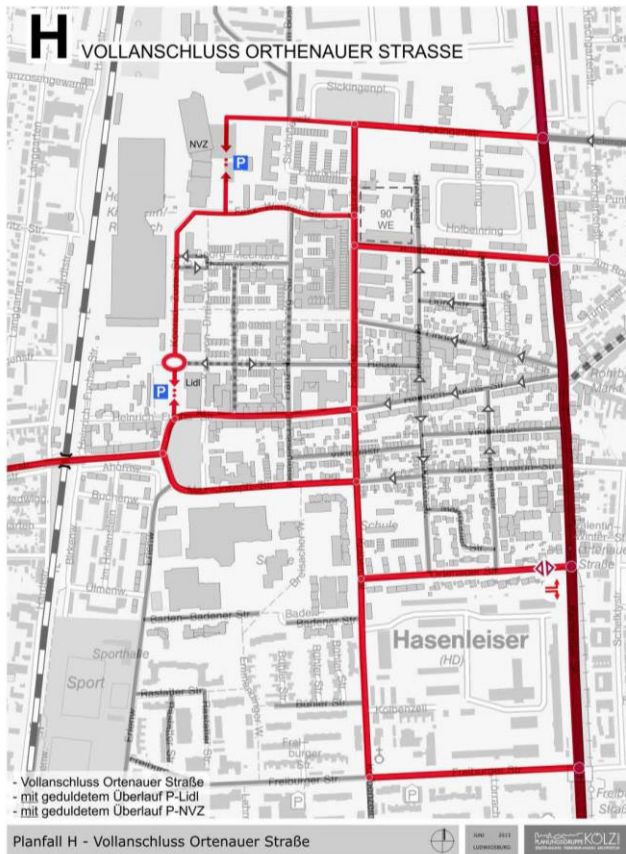
SPERRUNG BÜRGERSTRASSENBRÜCKE

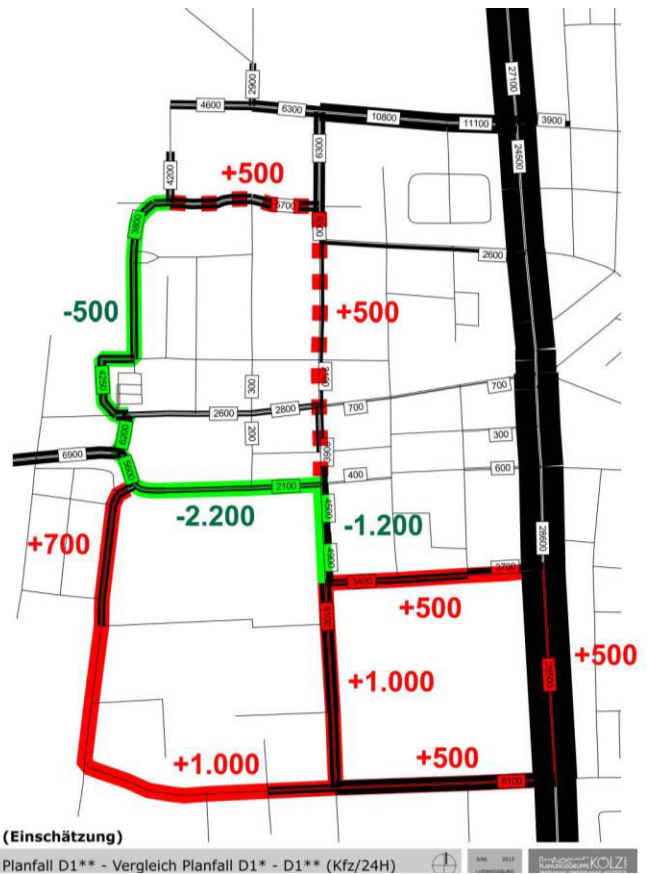
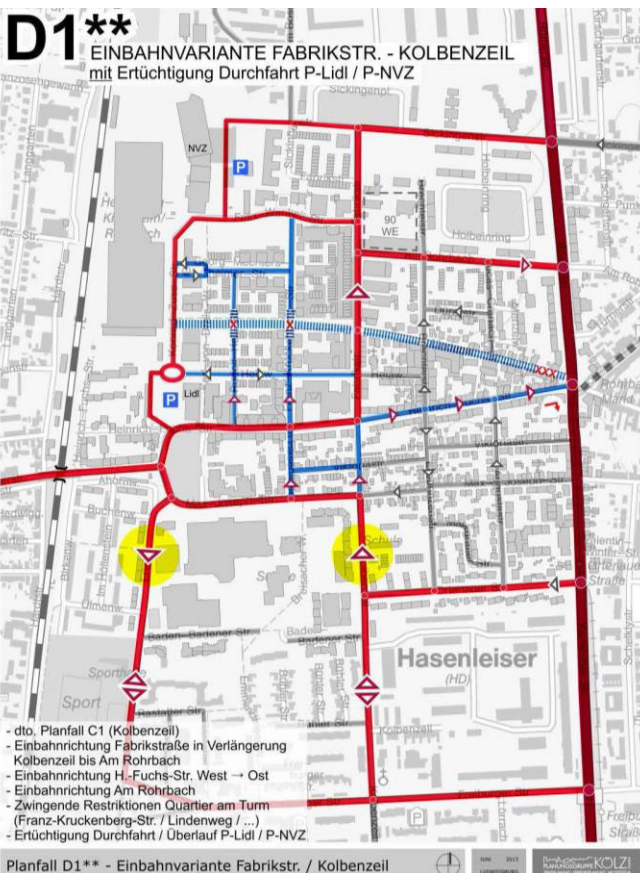
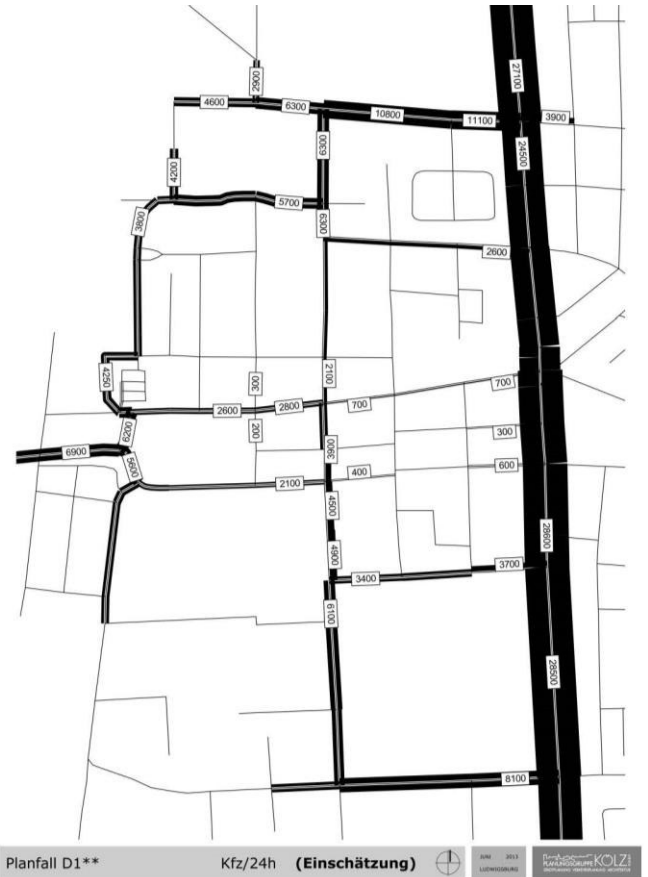
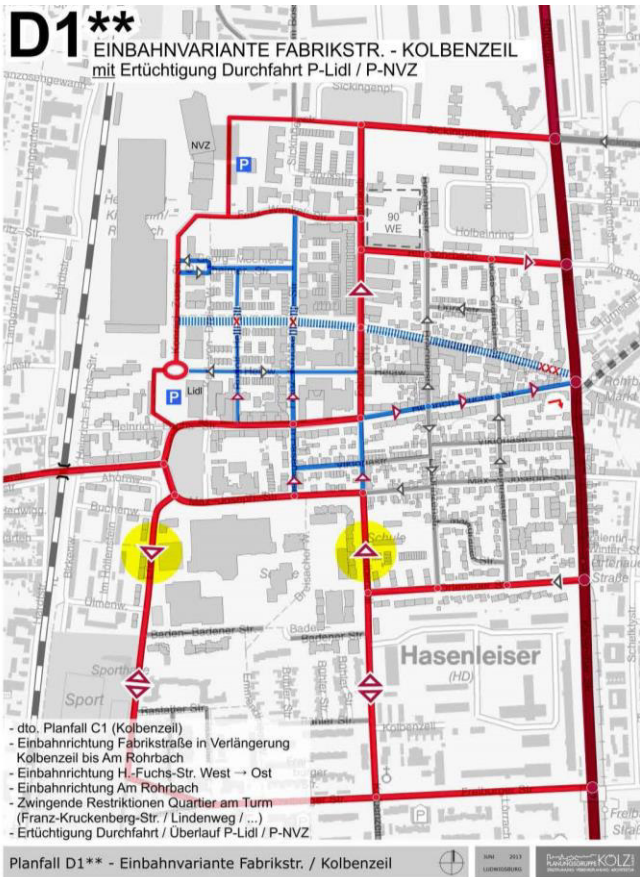
- Deutliche Erhöhung der Umwegfahrten mit entsprechenden Belastungen der Umwelt
- Keine Ertüchtigung "Parkplatz Lidl" erforderlich (Standort in Frage zu stellen)
- Keine erkennbare Reduzierung in der nördlichen Fabrickstraße / südlicher Kolbenzeil

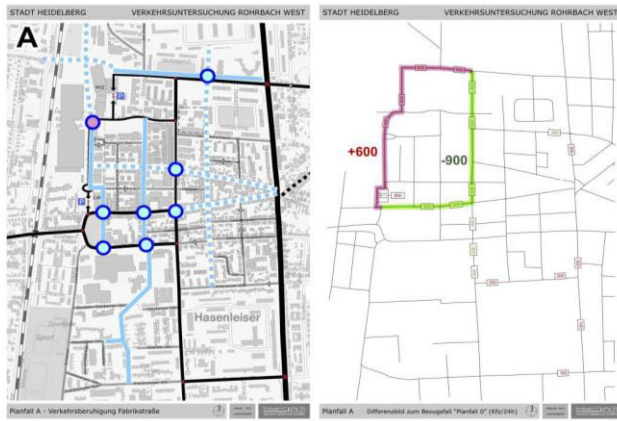


SICKINGENBRÜCKE

- Analog Planfall F1 als langfristige Option planerisch offen halten
- Verkehrlicher Anzugseffekt ist im Kontext Kirchheim / Rohrbach / Konversion zu prüfen
- Realisierbarkeit / Wirtschaftlichkeit (Nutzenkostenverhältnis)

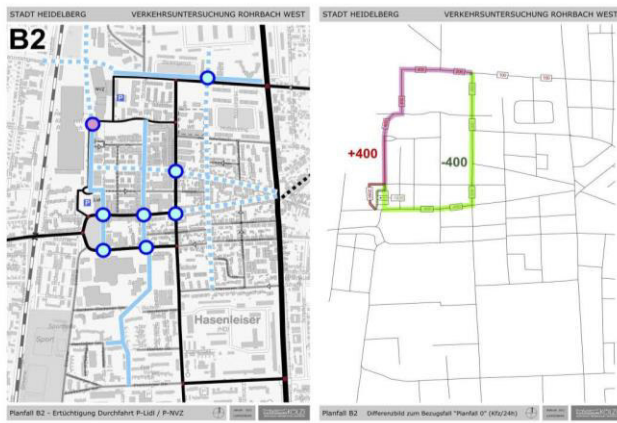






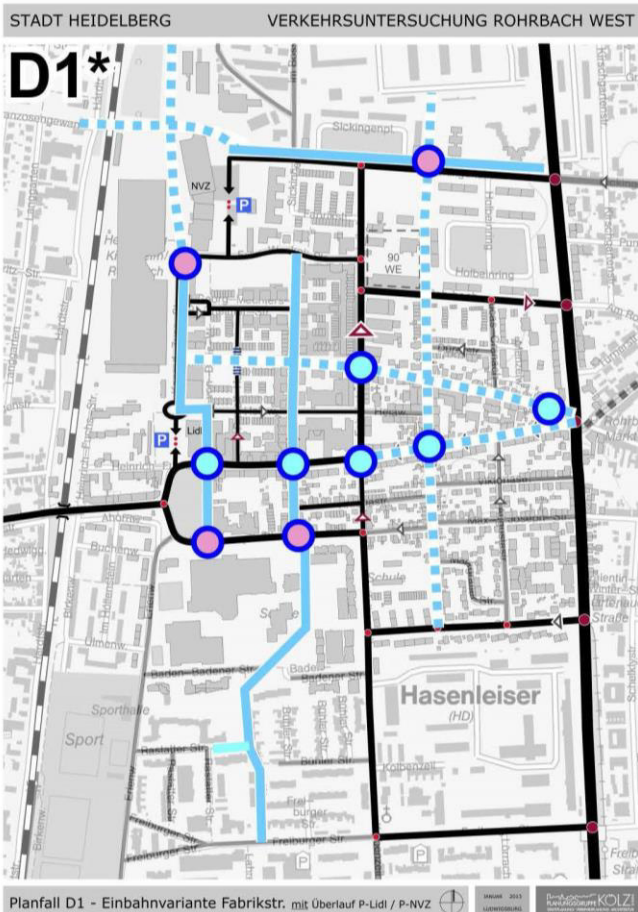
TEILASPEKTE
FUSS / RAD / PARKIERUNG

- + Tendenzielle Verbesserung der Fußgängerquerungen im Zuge der H.-Fuchs-Straße / Fabrikstraße
- 0 Keine Zielkonflikte mit Nord – Süd – Radwegeachsen im Zuge Erbprinzenstraße – Brechtelstraße – MTV und Konrad-Zuse-Str. / Bahnparallele
- + Keine Zielkonflikte mit Maßnahmen zur Verbesserung der Fuß- / Radwegevernetzung zum Rohrbach Markt.
- + Möglichkeit der Ordnung der Parkierung in der Fabrikstraße
- 0 keine negative Wirkung auf das untergeordnete Nebennetz Franz-Kruckenber-Str. / etc.



TEILASPEKTE
FUSS / RAD / PARKIERUNG

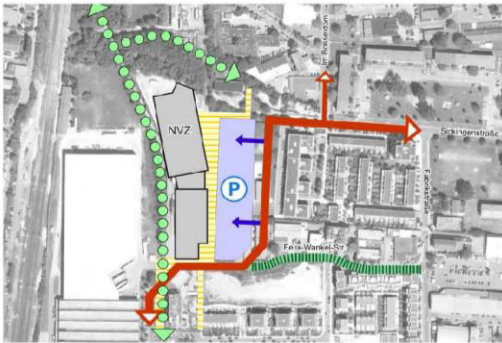
- + Die Beurteilung der Chancen und Risiken für
 - Fußgänger
 - Radfahrer
 - Anwohner
 des Gebietes entspricht im Grundsatz dem Planfall "Verkehrsbereinigung Fabrikstraße" (PF A)
- + Verbesserung der Parkierungssituation im Bereich Lidl-P (Verlagerung Durchfahrt / Neuordnung)



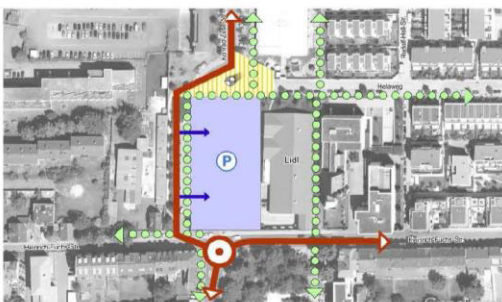
TEILASPEKTE
FUSS / RAD / PARKIERUNG

- + Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrsituation in der Fabrikstraße und der westlichen H.-Fuchs-Str.
- Beeinträchtigung der Fußgängerquerung in der Max-Joseph-Straße (Schule / ...)
- 0 Keine relevanten Zielkonflikte mit der Nord-Süd-Radwegeachse Erbprinzenstraße – Brechtelstraße – MTV
- Überlagerung Verkehrszunahme Konrad-Zuse-Straße und Nord-Süd-Radwegeachse in Verlängerung Bahnparallele
- Radverkehr entgegen Einbahnrichtung Fabrikstraße
- 0 Handlungsbedarf Felix-Wankel-Straße (Abhängigkeit Umfahrung NVZ)

Prinzip Skizzen Umfahrung Lidl-Parkplatz und Parkplatz Nahversorgungszentrums



- + Trennung Parkierungsvorgänge vom “Überlaufverkehr” Sickingenstraße – Konrad-Zuse-Straße
- + Neuordnung / Entflechtung der Lkw-Anlieferung
- + Verkehrsberuhigung der Felix-Wankel-Straße durch Umgestaltung evtl. in Verbindung mit Einbahnregelung
- + Optimierung der Zugänglichkeit für Kunden durch Schaffung einer verkehrsfreien Eingangszone (Verkehrssicherheit)



- + Minimierung Fußgänger-/ Parkierungskonflikte durch Trennung “KFZ-Überlauffunktion” vom Kundenverkehr (Fuß / Rad / Parkierung)
- + Verbesserung der Erreichbarkeit (kurze Wege)
- + Beibehaltung / Ergänzung des bestehenden Parkierungsangebots
- + Schaffung eines attraktiven Platzbereichs mit Aufenthaltsfunktion (Treffpunkt, Information,...)

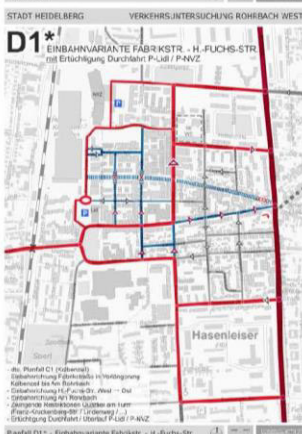
Folie 15

JUNI 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ
STADTPLANUNG VERKEHRSPLANUNG ARCHITEKTUR



- + Verkehrsvermeidung durch “kurze Wege” – Minimierung Umwegfahrten
- + Graduelle Entlastung Fabrikstraße / Heinrich-Fuchs-Straße um ca. 1.000 KFZ/24h
- + Keine relevante “Problemverlagerung”
- + Keine Zielkonflikte mit Radverkehrsachsen Nord-Süd
- + Verbesserung der Situation für Fußgänger und Kunden Lidl und NVZ



- + Signifikante Verkehrsentslastung der Fabrikstraße um ca. -3.500 KFZ/Tag
- Jedoch Erzeugung von Umwegfahrten mit entsprechenden Mehrbelastungen (Umwelt, Schadstoffe, Lärm, etc.)
- Konrad-Zuse-Straße kann die Verkehrsmengen funktional aufnehmen
- Fußgängerquerung Max-Joseph-Straße optimierbar
- Überlagerung Verkehrszunahme Konrad-Zuse-Str. mit Nord-Süd-Radwegeachse
- + Verbesserung der Situation für Fußgänger und Kunden Lidl und NVZ

Folie 35

Gegenüberstellung Planfall A+B2 mit D1*

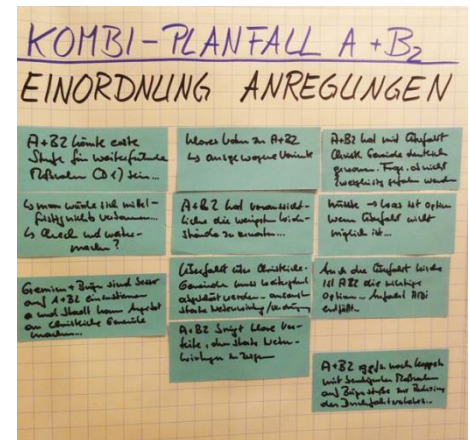
JUNI 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ
STADTPLANUNG VERKEHRSPLANUNG ARCHITEKTUR

4.5.5 Bewertung der fachlichen Einordnung durch den Runden Tisch

Bewertung/Anregungen Kombi-Planfall A+B₂

- Kombi-Planfall A+B₂ bringt in der Abwägung verglichen mit Planfall D₁* klare Vorteile, ohne dabei starke „Nebenwirkungen“ zu entwickeln
- Kombi-Planfall A+B₂ stellt eine ausgewogene Variante dar, die im Untersuchungsgebiet bzw. bei den Anwohnern voraussichtlich die wenigsten Widerstände verursacht
- Gremien und Bürger sind besser auf Kombi-Planfall A+B₂ einzustimmen
- Bisherige Zufahrt Aldi über die Felix-Wankel-Straße wird durch die Anbindung des Nahversorgungszentrums an die Sickingenstraße grundsätzlich entlastet



- Kombi-Planfall A+B₂ hat mit der Idee/Option einer Überfahrt im Bereich der Freien Christlichen Gemeinde Heidelberg deutlich gewonnen und stellt eine verbesserte Anbindung der Konrad-Zuse-Straße dar
- hiermit werden insbesondere die kritischen Bereiche in der Felix-Wankel-Straße und im nördlichen Abschnitt der Fabrikstraße gelöst (insbesondere Entlastung und Beruhigung durch Wegfall Schwerlast-/Anlieferverkehre zum Nahversorgungszentrum und Case)
- ermöglicht Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger mit Blick auf die Querung der Felix-Wankel-Straße in Richtung Eichendorfforum
- führt zu einer angemessenen Entlastung auf der Fabrikstraße und gleichermaßen verträglichen Belastung der Konrad-Zuse-Straße als ergänzende Nord-Südachse im Untersuchungsgebiet zur Fabrikstraße
- Option Überfahrt im Bereich der Freien Christlichen Gemeinde Heidelberg muss weitgehend abgeklärt werden (Frage: wie realistisch ist diese Variante); Stadt sollte aktiv ein entsprechendes Angebot für alternative Flächen/Gebäude machen
- Aber auch ohne die Option einer Überfahrt im Bereich der Freien Christlichen Gemeinde Heidelberg parallel zum Nahversorgungszentrum ist der Kombi-Planfall A+B₂ zu präferieren
- Bei Empfehlung des Kombi-Planfalls A+B₂ ist zu berücksichtigen, welche alternativen Möglichkeiten bestehen, wenn sich die Option einer Überfahrt im Bereich der Freien Christlichen Gemeinde Heidelberg nicht realisieren lässt, gerade auch um die Situation in der Felix-Wankel-Straße zu verbessern
- Kombi-Planfall A+B₂ ggfs. noch koppeln mit Maßnahmen auf der Bürgerstraße zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Kombi-Planfall A+B₂ könnte darüber hinaus die erste Stufe für weiterführende bzw. ergänzende Maßnahmen hin zum Planfall D₁* sein, da die erforderlichen Maßnahmen für den Kombi-Planfall A+B₂ nicht im Widerspruch zum Planfall D₁* stehen
- (mittelfristig verbaut man sich mit dem Kombi-Planfall A+B₂ nichts; nach Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen des Planfalls A+B₂ besteht die Möglichkeit weitere Maßnahmen umzusetzen)

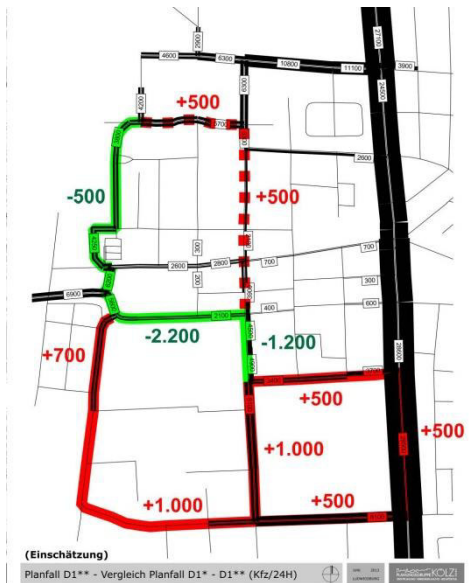
Bewertung/Anregungen Planfall D1*

- Planfall D1* Fabrikstraße wird zu stark entlastet und hat gleichzeitig zu viele Nebenwirkungen
- Bereich Kolbenzeil wäre das „Bauernopfer“ für Optimierung im Norden (Fabrikstraße)
- Nebenwirkungen des Planfalls D1* mit Einbahnverkehrsregelungen und daraus resultierenden Umwege Fahrten sind zu hoch



Bewertung/Anregung Weiterentwicklung Planfall D1*

- Weiterentwicklung des Planfalls führt zu keiner Verbesserung der Nebenwirkungen; Einbahnregelungen führen eher zu Mehrverkehr
- Ziel der Weiterentwicklung Entlastung Kolbenzeil wird nicht erreicht, der Anteil der Verkehrsmengen nimmt im Vergleich zu Planfall D1* im Süden deutlich zu
- Entlastungswirkung lediglich in der Konrad-Zuse-Straße, der Heinrich-Fuchs-Straße und in einem Teilabschnitt der Straße Kolbenzeil



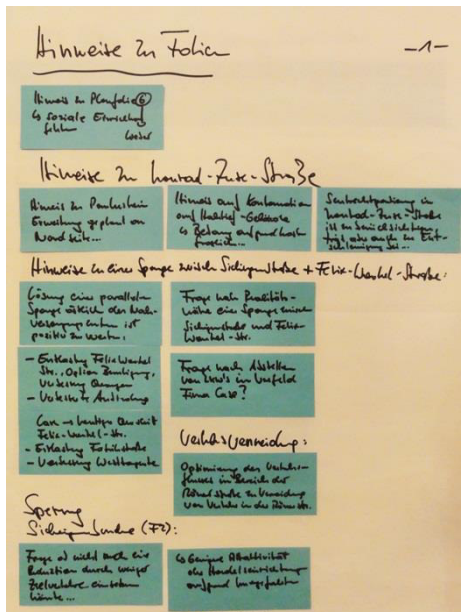
Anmerkungen zu weiteren Planfällen

Planfall H (neu) - Vollanschluss Ortenauer Straße

- Vollanschluss Ortenauer Straße führt zu keiner Entlastung in der Fabrikstraße
- Zusätzlicher Vollanschluss steht einer Optimierung des Verkehrsflusses auf der Römer-/Karlsruher Straße entgegen
- Gefahr wird gesehen, dass somit mehr Ausweichverkehre durch das Untersuchungsgebiet fahren

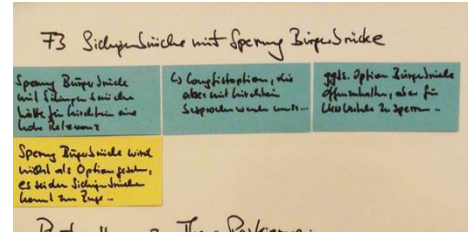
Planfall I (neu) - Sperrung Bürgerbrücke

- Frage, ob sich durch eine Sperrung nicht nur der Anteil des Durchgangsverkehrs, sondern sich auch der Anteil der Ziel-/Quell-verkehre im Untersuchungsgebiet reduziert? (Bleibt dann der Verkehr weg?)
- aufgrund entstehender Umwege Fahrten reduziert sich die Attraktivität der Handelseinrichtungen im Untersuchungsgebiet; dies wird jedoch seitens der Teilnehmer/innen des Runden Tisches nicht verfolgt; die Erreichbarkeit der Nahversorgungsangebote im Untersuchungsgebiet muss gewährleistet bleiben



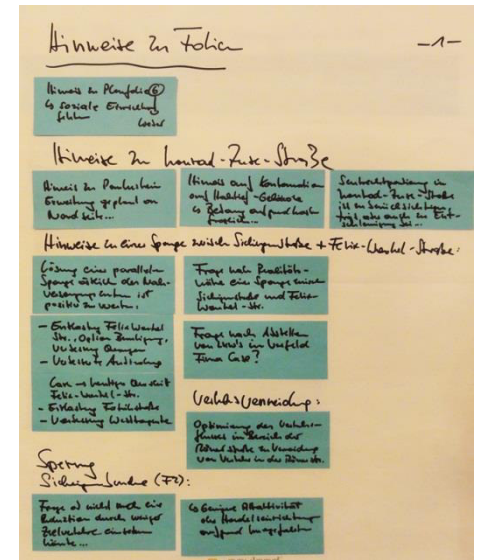
Planfall F3 (neu) - Sickingenbrücke mit Sperrung Bürgerbrücke

- Sperrung Bürgerbrücke in Verbindung mit Sickingenbrücke einschließlich MIV als Langfristoption hätte auch für Kirchheim eine hohe Relevanz;
- Kirchheimer Bürgerinnen und Bürger sind bei dieser Frage intensiv mit einzubinden, insofern sie als Lösungsoption in Erwägung gezogen wird, wann auch immer
- Sperrung Bürgerbrücke wird von den Teilnehmern/innen des Runden Tisches nicht als isolierte Option gesehen; ist immer im Kontext mit dem Bau Sickingenbrücke für den MIV zu sehen
- Option Sperrung Bürgerbrücke für den Lkw Verkehr offenhalten



Ergänzende allgemeine Hinweise zum Input

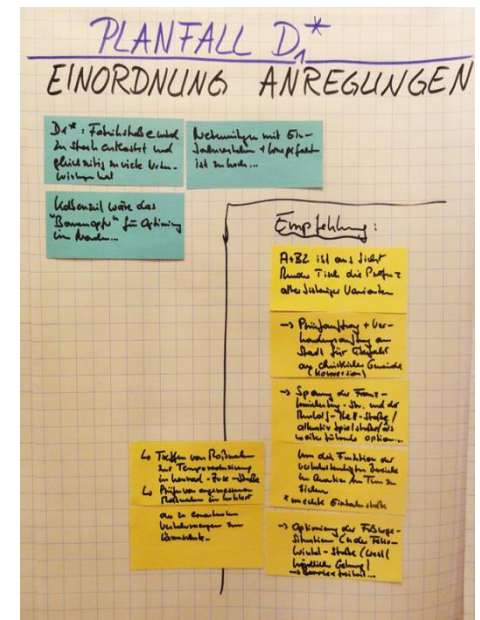
- Hinweis alle Infrastruktureinrichtungen im Gebiet darzustellen; u.a. nicht vollständige Darstellung der sozialen Infrastruktureinrichtungen im Bereich Felix-Wankel-Straße und der Konrad-Zuse-Straße
- Hinweis auf geplante Erweiterung Paulusheim nach Norden
- Hinweis auf mögliche Altlasten/Bodenkontamination auf dem unbebauten HochTief-Gelände südlich der Felix-Wankel-Straße; erforderlich werdende Kosten zur Entsorgung der Altlasten stehen einer baulichen Entwicklung entgegen
- Bedenken, dass die bestehende Senkrechtparkierung in der Konrad-Zuse-Straße den Verkehrsfluss beeinträchtigt; trägt gleichermaßen auch zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit bei
- Hinweis auf Problem abgestellter Lkw's im Umfeld von Case
- Optimierung des Verkehrsflusses auf der Römerstraße zur Vermeidung von Ausweichverkehren durch das Untersuchungsgebiet (u.a. über Fabrikstraße/Konrad-Zuse-Straße)



Empfehlung zur Netzhierarchie - Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Radverkehr

Netzhierarchie MIV

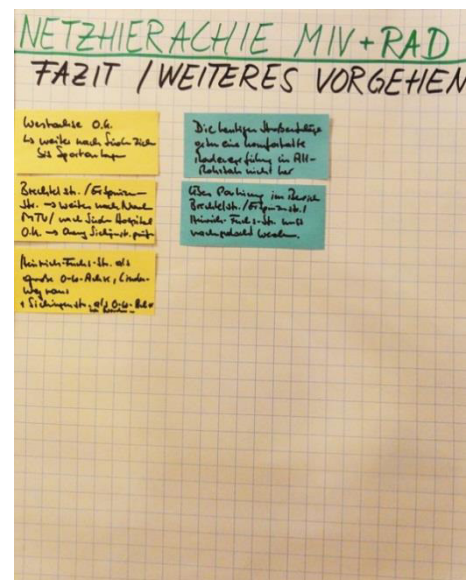
- Kombi-Planfall A+B2 wird aus Sicht Teilnehmer/innen des Runden Tisches als der zu präferierende, zu empfehlende Planfall betrachtet
- Besondere Bedeutung wird der Überfahrt/Spange östlich des Nahversorgungszentrum zugewiesen (Bereich der Freien Christlichen Gemeinde Heidelberg); Bitte an die Verwaltung, diesbezüglich Verhandlungen mit dem Eigentümer zu führen und alternative Flächen/Raumangebote im Bereich der Konversionsflächen entsprechend dem geäußerten Wunsch des Eigentümers für einen „Tausch“ zu finden



- Veränderung der Verkehrssituation in der Felix-Wankel-Straße ermöglicht die Optionen
 - die Gehwege breiter und barrierefrei zu gestalten (Zugang zum Nahversorgungszentrum)
 - eine Einbahnstraße in der Felix-Wankel-Straße in Richtungen Osten als flankierende Maßnahme zur Bündelung der Verkehre auf der Sickingenstraße auszuweisen
- Treffen von Maßnahmen zur Temporeduzierung/-einhaltung in der Konrad-Zuse-Straße (30km/h)
- Prüfen angemessener Maßnahmen zur Minimierung von Belastungen in der Konrad-Zuse-Straße im Verhältnis der zu erwartenden Verkehrsmengen
- Stützen der ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereiche in der Franz-Kruckenbergs-Straße und der Rudolf-Hell-Straße; optional ergänzende Maßnahmen:
 - > Verlängerung Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich nach Norden
 - > Einrichten unechter Einbahnstraßen im Bereich Lindenweg (Zu-/Abfahrt Tiefgarage aus beiden Richtungen ermöglichen)
 - > Sperrung Durchfahrt Franz-Kruckenbergs-Straße und Rudolf-Hell-Straße auf Höhe Lindenweg

Empfehlung zur Netzhierarchie Radverkehr

- Fortführen der bahnparallelen Radachse im Westen in Richtung Süden bis zu den Sportplätzen im Erlenweg
- Einrichten einer zusätzlichen im Osten des Plangebiets verlaufenden Nord-Süd-Radachse über Brechtelstraße/Erbprinzenstraße als wichtiges Netzelement zwischen den beiden Konversionsflächen Südstadt und Hospital (Verlängerung der Brechtelstraße bis zur Sickingenstraße für Radfahrer und Fußgänger)
- Gestaltung der Radachse Brechtelstraße/Erbprinzenstraße erfordert eine Betrachtung/Ordnung der Parkierungssituation in diesem Abschnitt (ggf. Wegfall von Stellplätzen)
- Querungs-/Kreuzungsbereich Radachse Brechtelstraße/Erbprinzenstraße mit Sickingenstraße erfordert entsprechende Gestaltung
- Zustand der Straßenbeläge in Alt-Rohrbach ermöglicht heute keine komfortable Radwegführung
- Gestaltung/Ausweisung der Sickingenstraße und der Heinrich-Fuchs-Straße als zentrale Ost-West-Radachsen im Untersuchungsgebiet
- Lindenweg soll aufgrund von Nutzungskonflikten insbesondere im Teilabschnitt zwischen Fabrikstraße und Konrad-Zuse-Straße nicht als Ost-West-Radachse gestaltet und ausgewiesen werden
- Lindenweg soll jedoch als wichtige Fußgänger-Achse in Richtung Rohrbach gestaltet werden; in diesem Zusammenhang ist eine Betrachtung/Ordnung der Parkierungssituation im Lindenweg erforderlich, insbesondere im Abschnitt zwischen Römerstraße und Fabrikstraße (ggf. Wegfall von Stellplätzen)
- Optimierung des Verkehrsflusses auf der Römerstraße zur Vermeidung von Ausweichverkehren durch das Untersuchungsgebiet (u.a. über Fabrikstraße/Konrad-Zuse-Straße)



4.5.6 Anmerkungen Kontext Konversionsflächen

Mit Blick auf die künftige städtebauliche Entwicklung der Konversionsflächen

- in der Südstadt mit Mark Twain Village und Campbell Barracks nördlich und
- der Fläche Hospital südlich angrenzend an das Untersuchungsgebiet

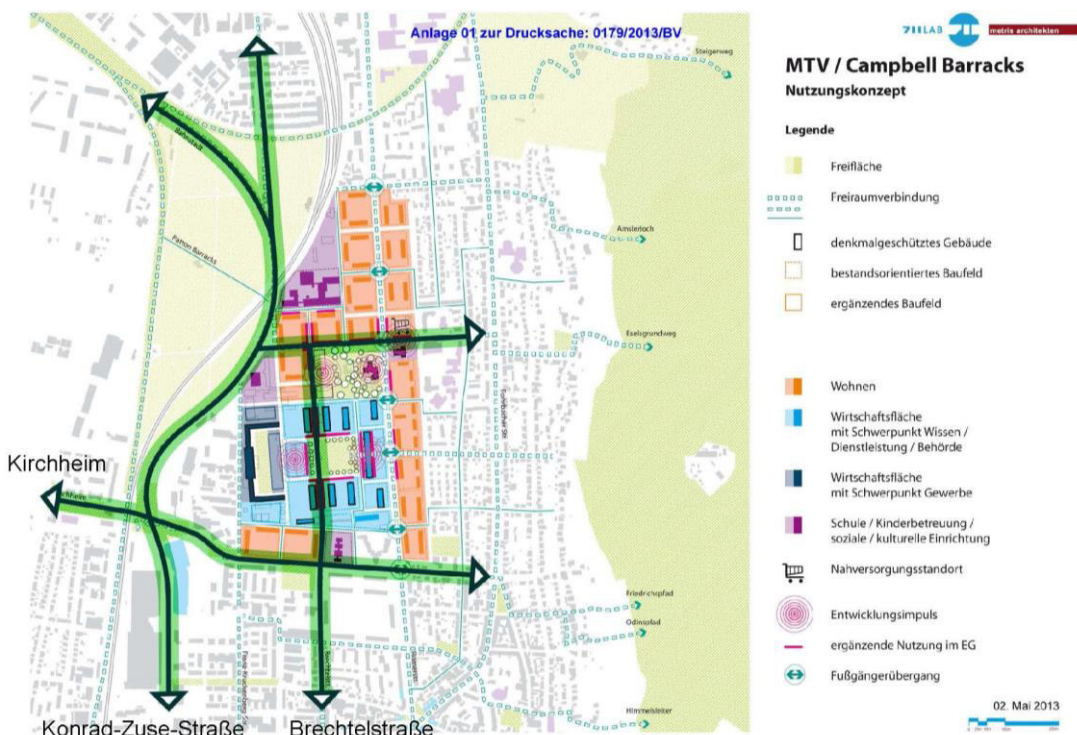
wird deutlich gemacht, dass insbesondere in der Frage der verkehrlichen Verflechtung die unterschiedlichen Planungs-/Beteiligungsprozesse im Kontext zu entwickeln sind. Dies gerade auch vor dem Hintergrund, der im Entwurf des Nutzungskonzepts in der Südstadt und der aus der bisherigen Diskussion zum Erschließungskonzept Rohrbach-West heraus formulierten zentralen Fußgänger- und Radfahr-Achse in Nord-Südrichtung im Verlauf der Brechtelstraße sowie der Frage möglicher Durchgangsverkehre. Folgende Anmerkungen werden hierzu seitens der Teilnehmer/innen des Runden Tisches vorgebracht:

Anmerkungen verkehrliche Verflechtung

- Klare Empfehlung für eine Haupteerschließung der Konversionsflächen über die Römerstraße / Karlsruher Straße
- Vermeidung von Durchgangsverkehren in Rohrbach-West aufgrund der Entwicklung der Konversionsflächen
- Sickingenbrücke als Langfristoption ist auch im Kontext der verkehrlichen Erschließung der Konversionsflächen zu betrachten



Die Empfehlung des Runden Tisches zur Verkehrserschließung Rohrbach-West soll bei der verkehrlichen Betrachtung der Konversionsflächen (Südstadt und Hospital) inhaltlich eingespeist werden (Fachplanung und Bürgerforum)



4.5.7 Vorbereitung 4. Sitzung Runder Tisch weiteres Vorgehen und Stimmungsbild

Seitens der Teilnehmer/innen wird der Wunsch geäußert, in der 4. Sitzung des Runden Tisches bei der Behandlung der Aspekte Parkierung und Fußgänger vor allem auch die Frage der Aufenthaltsqualität bzw. Gestaltung des öffentlichen Raums zu thematisieren (u.a. Barrierefreiheit, Sicherheit).

Zur inhaltlichen Vorbereitung der Diskussion stellt Herr Weber ergänzend zur Bestandserhebung „Parkierung“ das Ergebnis der Bestandserhebung „Gehwegparken“ vor.



Prüfaufträge zum Thema Parkierung

- Kritisches Prüfen Wegfall Parkmöglichkeiten auf den Gehwegen; Verlust durch geschickte Anordnung so gering wie möglich halten
- Prüfen der Option Ausweisung ergänzender Parkplätze im Bereich der Heinrich-Fuchs-Straße
- „Auslastung“ der privaten Stellplätze im Bereich zwischen Römerstraße und Fabrikstraße analog der Frage Auslastung/ Nutzung der Tiefgaragenstellplätze im Bereich Quartier am Turm

Ausblick und Stimmungsbild

Ebenso zur Vorbereitung der 4. Sitzung des Runden Tisch werden die Teilnehmer/innen seitens der Moderation gebeten, sich nochmals mit der Frage verkehrsvermeidender Maßnahmen inhaltlich auseinander zu setzen.

Der Vorschlag der Moderation in Abstimmung mit der Verwaltung, nach dem zweiten öffentlichen Werkstattgespräch nach den Sommerferien eine abschließende Sitzung des Runden Tisch durchzuführen, wird seitens der Teilnehmer/innen begrüßt. Ziel ist, die Anregungen und Hinweise aus dem öffentlichen Werkstattgespräch mit Blick auf die schlussendlich zu formulierende Empfehlung des Runden Tische nochmals rückzukoppeln.

Abschließend wird die Uhrzeit für den Beginn der nächsten Sitzung des Runden Tisch thematisiert. Der Beginn bleibt, wie in der ersten Sitzung besprochen, bei 17.30 Uhr. Mit Blick auf die Terminvereinbarung wird festgehalten, dass die Teilnehmer/innen, die einen Termin nicht wahrnehmen können, sich mit der Verwaltung in Verbindung setzen und rechtzeitig ein(e) Stellvertreter(in) benennen. Die Termine sollen im Vorfeld rechtzeitig kommuniziert werden.

Die Moderation bittet die Teilnehmer/innen am Ende der Sitzung um ein Stimmungsbild, ob es in der 3. Sitzung gelungen ist, einen wichtigen Schritt in Richtung Empfehlung weiterzukommen?

Zum Abschluss der 3. Sitzung streicht Herr Kuch nochmals die Bedeutung des Prozesses und die Erwartung der politischen Gremien an die Empfehlung des Runden Tische heraus. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass die Teilnehmer/innen des Runden Tische auch bei den Sitzungen anwesend sind (ggf. in Form eines Vertreter/einer Vertreterin) und in ihrer Vertreterfunktion die unterschiedlichen Interesse bei der Ausarbeitung der Empfehlung einbringen, so dass diese am Ende gemeinsam getragen wird.



Verkehrskonzept Rohrbach-West

Protokoll/Dokumentation

4.6 Vierte Sitzung Runder Tisch am 24.07.2013

Kapelle Bethanien-Lindenhof-Seniorenwohnanlage, Heidelberg-Rohrbach



Inhalt/Gliederung

4.6.1. Begrüßung und Zielsetzung 4. Sitzung Runder Tisch	Seite 145
4.6.2. Überblick Ideenpool	Seite 147
4.6.3. Fachliche Einordnung Prüfaufträge und Input Maßnahmen	Seite 150
<ul style="list-style-type: none">- Konkretisierung der präferierten Netzhierarchie- Überblick zentraler Konflikt-/Handlungsbereiche Parken, Rad, Fuß	
4.6.4. Diskussion – Bewertung fachliche Einordnung und Input Maßnahmen durch den Runden Tisch	Seite 153
<ul style="list-style-type: none">- Fabrikstraße- Brechtelstraße/Erbprinzenstraße- Heinrich-Fuchs-Straße/Max-Joseph-Straße- Franz-Kruckenbergs-Straße/Rudolph-Hell-Straße- Felix-Wankel-Straße- Konrad-Zuse-Straße- Lindenweg - Rückkopplung der bisher diskutierten Maßnahmen- Themenspeicher	
4.6.5. Verkehrsvermeidende Maßnahmen	Seite 168
4.6.6. Ausblick und Stimmungsbild	Seite 168

4.6.1 Begrüßung und Zielsetzung 4. Runder Tisch

Herr Kuch begrüßt die Teilnehmer/innen des Runden Tisches. Rückblickend auf die 3. Sitzung des Runden Tisches merkt er an, dass es den Teilnehmern/innen unter dem noch sehr präsenten Eindruck des öffentlichen Werkstattgesprächs gelungen sei, sich auf einen Planfall für die weitere Diskussion zu einigen. Die im Nachgang erfolgte fachliche Aufbereitung der im öffentlichen Werkstattgespräch vorgebrachten Anregungen und Prüfaufträge durch die Planungsgruppe KÖlz hat dazu wesentlich beigetragen. Der präferierte Planfall bündelt aus seiner Sicht viele Interessen in einem ausgewogenen Verhältnis. Vor diesem Hintergrund ist er zuversichtlich, in der heutigen Sitzung des Runden Tisches ein ganzheitliches Konzept (MIV, Fuß, Rad) unter Einbeziehung der nun zu diskutierenden Maßnahmen für die erneute Rückkopplung mit der Öffentlichkeit zu formulieren.



Mit Blick auf die beiden diskutierten „Bypässe“ mit Anschluss an die Konrad-Zuse-Straße im Bereich von Lidl im Südwesten und im Bereich des Nahversorgungszentrums im Nordwesten des Untersuchungsraums macht Herr Kuch deutlich, dass beide Bausteine Teil des präferierten Planfalls sind, darüber hinaus aber auch weitere Bausteine des Planfalls gute Lösungsansätze aufzeigen. Bezogen auf den „Bypass“ zwischen der Sickingenstraße und der Felix-Wankel-Straße im Norden (Nahversorgungszentrum) stehen auch Gespräche mit der Freien Christlichen Gemeinde Heidelberg an. Die Stadt Heidelberg ist derzeit dabei, nach möglichen Ersatzstandorten für die Freie Christliche Gemeinde Heidelberg in der näheren Umgebung als Grundlage für die weiteren Gespräche zu suchen. Mit Lidl sind vertiefende Gespräche vorgesehen.

Zum Abschluss seiner Begrüßung thematisiert Herr Kuch den öffentlichen Nahverkehr. Dieser ist im Kontext mit der Entwicklung der Konversionsflächen in der Südstadt zu sehen. Im Oktober soll u.a. hierzu ein Bürgerforum durchgeführt werden. Herr Kuch sieht in einem sachlich-räumlichen Zusammenhang die Chance, dass das Untersuchungsgebiet hiervon profitiert. Insbesondere die diskutierte Anbindung an den S-Bahnhaltepunkt Rohrbach sieht er als Potenzial. Die bisherige Streckenführung der Linien 28,29 und 33 sind schlussendlich in einem größeren räumlichen Kontext zu diskutieren. In der Gesamtschau ist die Diskussion auch unter dem Aspekt der Verkehrsvermeidung zu sehen, die vom Runden Tisch und von der Öffentlichkeit in den beiden öffentlichen Veranstaltungen gefordert wurde.

Von Seiten der Moderation gibt Herr Buff zum Einstieg in die Arbeit einen kurz Überblick über den Sachstand des Beteiligungsprozesses Verkehrskonzept Rohrbach-West, bevor er den Teilnehmern/- innen die Zielsetzungen der 4. Sitzung des Runden Tisches sowie den Ablauf erläutert:



Zielsetzungen 4. Sitzung Runder Tisch

- Konkretisieren der präferierten Netzhierarchie
- Einordnen der Ergebnisse aus den Prüfaufträgen
- Herausarbeiten zu empfehlender Maßnahmen zu den Aspekten Parkierung, Aufenthaltsqualität, Sicherheit/Barrierefreiheit
- Benennen verkehrsvermeidender Maßnahmen
- Abstimmen Inhalte und Struktur für den offenen Ergebnisaustausch

Ablauf 4. Sitzung Runder Tisch

- Überblick bisheriger Ideenpool Maßnahmen
 - Fuß (Netzhierarchie)
 - Parkierung
 - Gestaltung/Aufenthaltsqualität
 - Sicherheit/Barrierefreiheit
- Einordnung Prüfaufträge und fachlicher Input Maßnahmen
 - Konkretisierung Netzhierarchie (Rückkopplung 3. Sitzung Runder Tisch)
 - Überblick wesentlicher Konflikt-/Handlungsbereiche Parken, Rad, Fuß
 - Fachliche Empfehlung von Maßnahmen unter Einbindung der Prüfaufträge
- Bewertung fachliche Einordnung und Input Maßnahmen durch die Teilnehmer/innen
Räumlich strukturierte Diskussion
- Benennen verkehrsvermeidender Maßnahmen
 - Übersicht Ideenpool bereits diskutierter Maßnahmen
 - Diskussion: Bewertung/Ergänzung
- Vorbereiten offener Ergebnisaustausch
 - Diskussion zur inhaltlichen Strukturierung und Ablauf
- Ausblick und Schlusswort
- Termine und Stimmungsbild



4.6.2 Überblick Ideenpool

Herr Buff gibt als Grundlage für die inhaltliche Diskussion einen Überblick über die bisher in den öffentlichen Veranstaltungen und den vorherigen Sitzungen des Runden Tisch vorgebrachten Ideen für Maßnahmen im Untersuchungsgebiet. Dabei beschränkt er sich auf die Maßnahmen, die die Netzhierarchie bezogen auf den Fußgängerverkehr betreffen sowie die in der 3. Sitzung mit den Teilnehmer/innen des Runden Tisch vereinbarten Aspekte Parkierung, Gestaltung/Aufenthaltsqualität und Sicherheit/Barrierefreiheit. Die Maßnahmen zur Netzhierarchie motorisierter Individualverkehr und Radverkehr wurden bereits in den zurückliegenden Sitzungen des Runden Tisches thematisiert.



Ideenpool Maßnahmen Fußgänger (Netzhierarchie)

- Überweg Heinrich-Fuchs- Straße in Verlängerung Franz-Kruckenber- Straße als Hauptweg für Fußgänger/Kinder
- Lindenweg als Fußweg auf Höhe Franz-Kruckenber- Straße durchziehen (Grünstreifen)
- Fußverbindung vom Holbeinring in Richtung Westen zum künftigen Nahversorgungszentrum
- Erreichbarkeit der Haltestelle Linie 29 in der Ortenauer Straße aus Richtung Hasenleiser verbessern

Ideenpool Maßnahmen Parkierung

- Hinweisschilder auf vorhandene Parkplätze in der Konrad-Zuse-Straße
- Maßnahmen zur besseren Nutzung der bestehenden Tiefgaragenparkplätze
- Parkraumbewirtschaftung (z.B. neues Anwohnerparkkonzept, ähnlich wie Rohrbach-Zentrum)
- Häufigere Kontrolle ruhender Verkehr (Überwachung Falschparker)
- Verlagerung der Parkplätze auf die Straße (kein Gehwegparken, insbesondere entlang von Schulwegen)
- Kein Parken in den verkehrsberuhigten Bereichen Franz-Kruckenber-Straße und Rudolf-Hell-Straße
- Aufheben der gelben Parkmarkierungen in der Rudolph-Hell-Straße
- Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen durch befahrbare Baumplatten in der Georg-Mechtersheimer-Straße
- Ergänzendes Parkraumangebot in der Heinrich-Fuchs-Straße
- Tiefgarage Bethanien-Lindenhof für private Besucher öffnen
- Parkierung für Lkw im Umfeld von Case ordnen (Anlieferung)

Ideenpool Maßnahmen Gestaltung/Aufenthaltsqualität

- Lindenweg durchgehend gestalten; Franz-Kruckenberg-Straße unterbrechen
- Franz-Kruckenberg-Straße ganz zur Spielstraße machen
- Verbesserung Aufenthaltsqualität in den verkehrsberuhigten Bereichen (Pflanzkübel, Möblierung)
- Franz-Kruckenberg-Straße begrünen (z.B. mit Bäumen, Vegetation)
- Angemessene Maßnahmen zum Lärmschutz in Konrad-Zuse-Straße prüfen
- Geh- und Radweg beiderseits Konrad-Zuse- Straße
- Gestalten/Hervorheben Kreuzung Radachse Brechtelstraße mit Sickingenstraße
- Gestaltung Haltestelle Linie 28 (Sitzgelegenheiten, u.a. Nähe Seniorenheim)

Ideenpool Maßnahmen Verkehrssicherheit/Barrierefreiheit

- Verkehrsüberwachung zum Einhalten der Geschwindigkeit (Geschwindigkeitsanzeigetafeln/-kontrollen)
- Schrittgeschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich sicherstellen
- Temporeduzierung/-einhaltung in der Konrad-Zuse-Straße (30km/h)
- Ausweisen von Parkplätze in Fabrikstraße (Verlangsamung Verkehr u.a. im Bereich Felix-Wankel-Straße)
- Bodenwellen in Fabrikstraße zur Verlangsamung (z.B. Bereich Bushaltestelle)
- Berliner Kissen im engeren Abstand in den Verkehrsberuhigten Bereichen (Geschwindigkeitsreduktion)
- Piktogramme Verkehrsberuhigter Bereich auf die Straße malen
- Berliner Kissen vor Wasserspielplatz in der Franz-Kruckenberg-Straße
- Rechts vor links in allen 30er-Zonen
- Haltebalken in weißer Farbe auftragen bei Rechts vor Links (u.a. Konrad-Zuse-/Georg-Mechtersheimer; Felix-Wankel/Franz-Kruckenberg)
- 30er-Zeichen auf die Straße malen
- Abknickende Vorfahrt in der Fabrikstraße in die Straße Am Rohrbach
- Schwerlastverkehr aus Konrad-Zuse-Straße raus (Problem ist nicht Anlieferung Case, sondern Lidl)
- LKW-Verbot in der Felix-Wankel-Straße
- Fahrradwege in Heinrich-Fuchs-Straße/Bürger Straße und Max-Joseph-Straße konsequent markieren
- Fahrradweg Max-Joseph-Straße auf Straße legen; Querschnitt für Autos zur Verlangsamung des Verkehrs reduzieren
- Sichere Radwegquerung der Konrad-Zuse-Straße in Höhe Nahversorgungszentrum
- Verbesserung Querungsmöglichkeiten im Bereich Minikreisel (Minikreisel sinnvoll?)
- Verbesserte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger im gesamten Gebiet (u.a. Felix-Wankel-Straße, Franz-Kruckenberg-Straße, Fabrikstraße)
- Fußgängerüberweg in der Heinrich-Fuchs-Straße (Schulweg IGH)

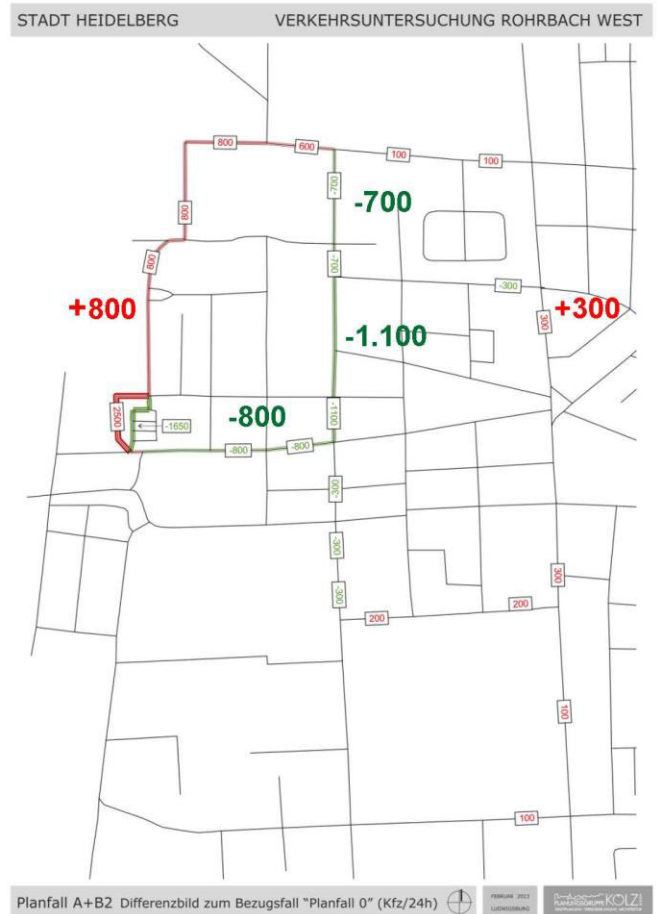
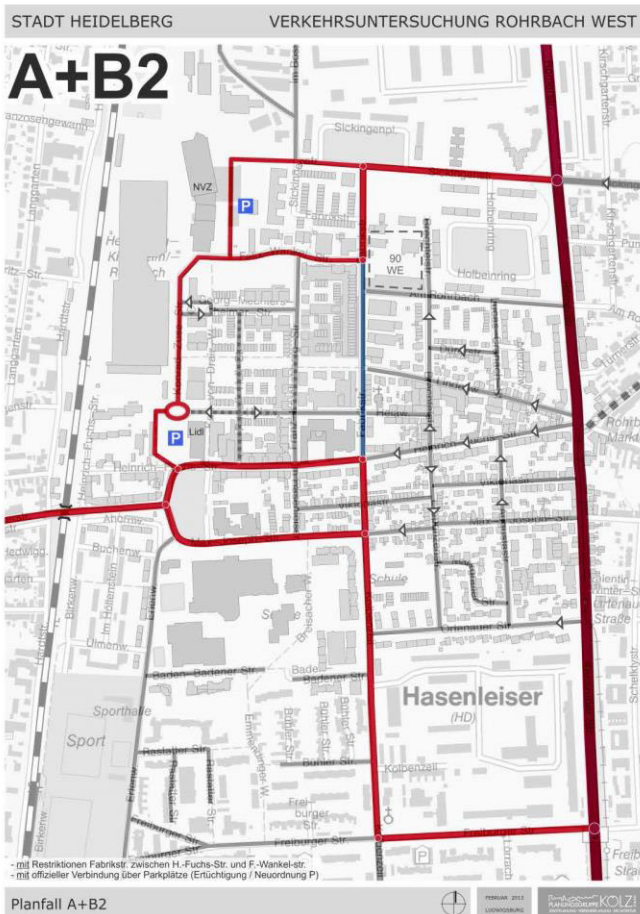
- Schulwegsicherung Heinrich-Fuchs-Straße
(Falschparker auf Gehwegen ahnden)
- Schulwegsicherung Felix-Wankel-Straße
(Fußgängerüberweg und breiter Gehweg)
- Konflikten im Bereich Kindergarten Konrad-Zuse- Straße entgegenwirken
- Bauliche Maßnahmen am Kiga Helaweg um Parken von Autos zu vermeiden
(Kinder laufen zwischen parkenden Autos auf die Straße)
- Bordsteine in den Kreuzungsbereichen absenken
- Gehwege Felix-Wankel-Straße breiter und barrierefrei gestalten
(Zugang zum Nahversorgungszentrum)

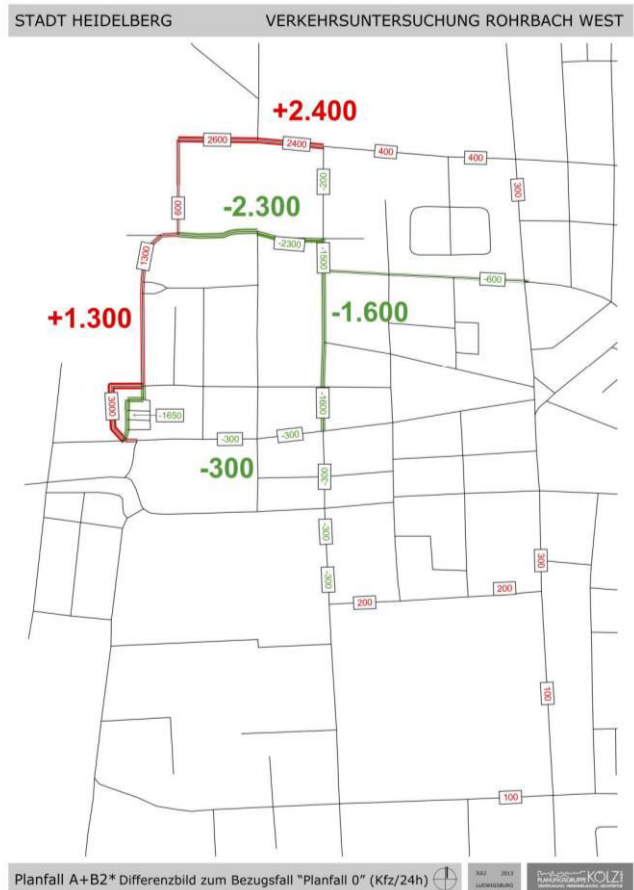
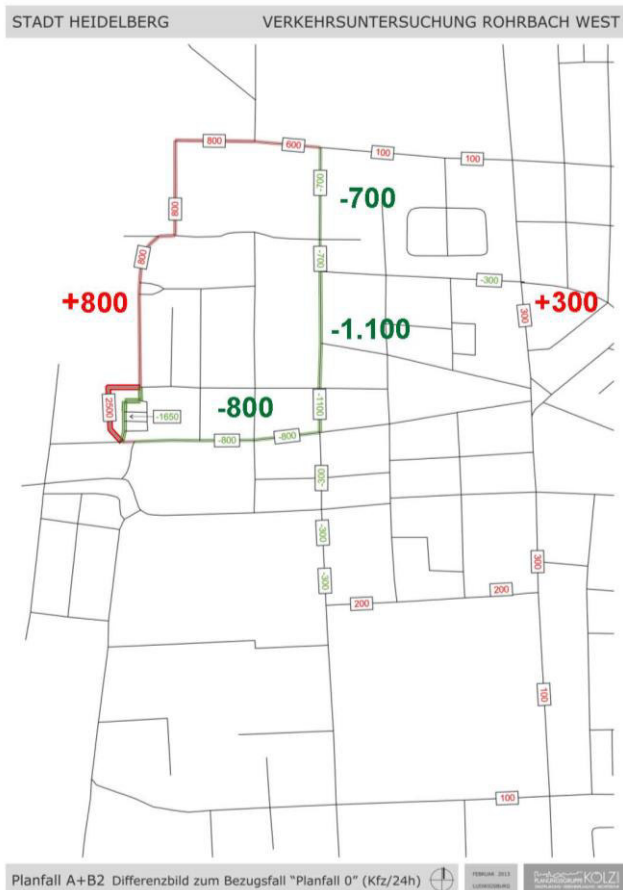
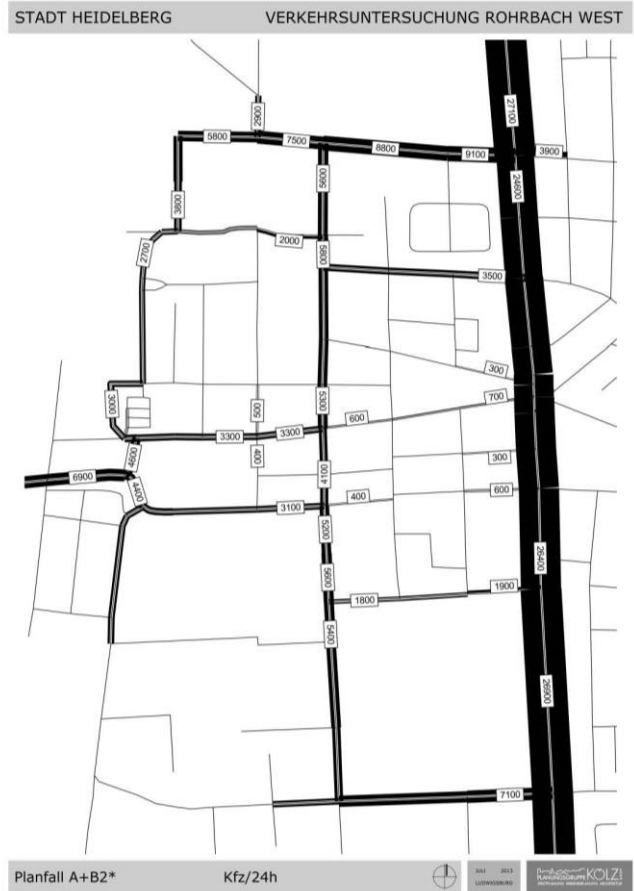
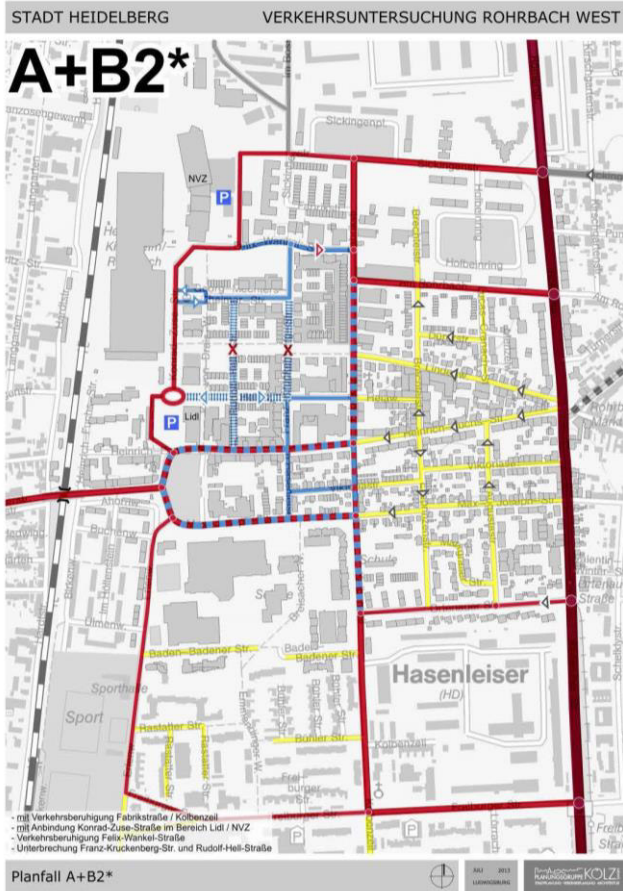
4.6.3 Fachliche Einordnung Prüfaufträge und Input Maßnahmen

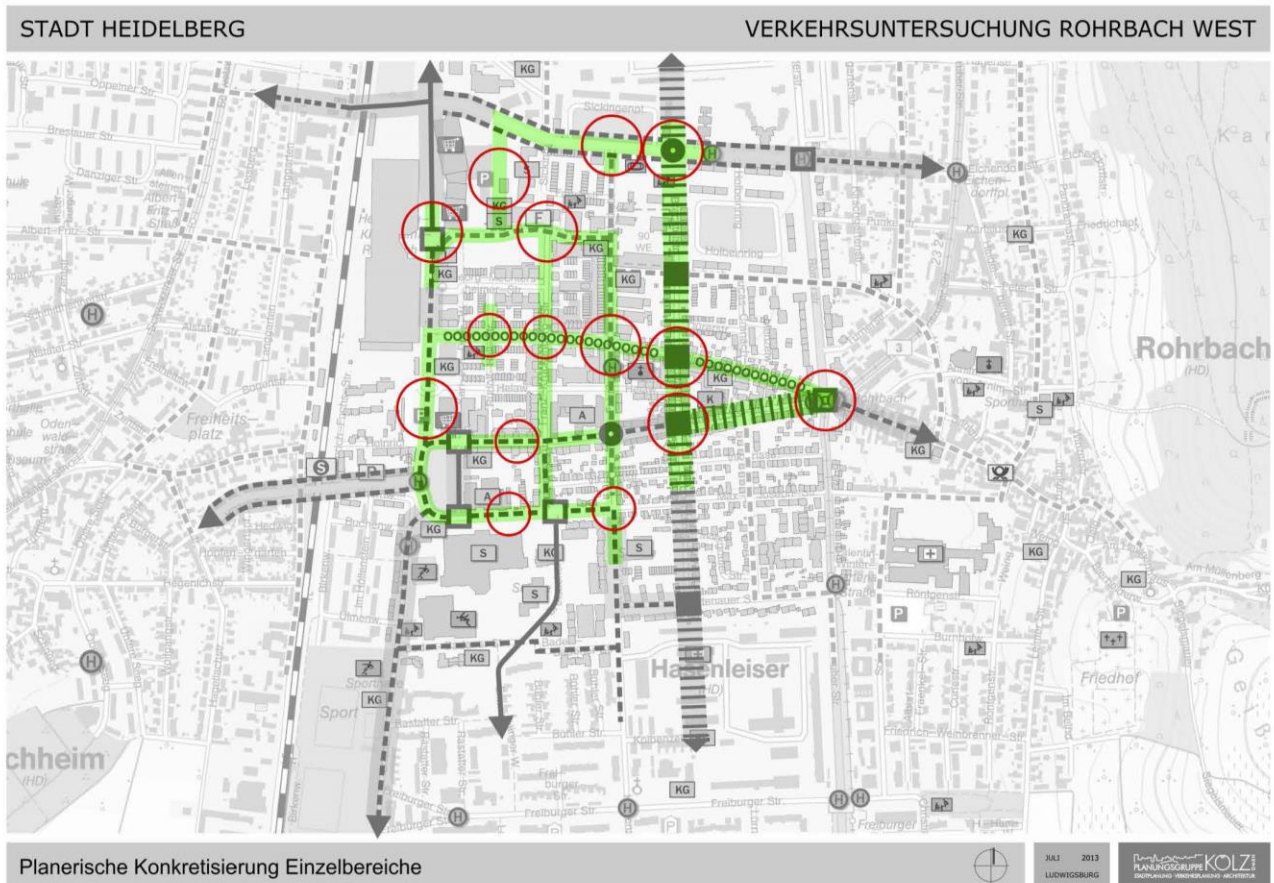
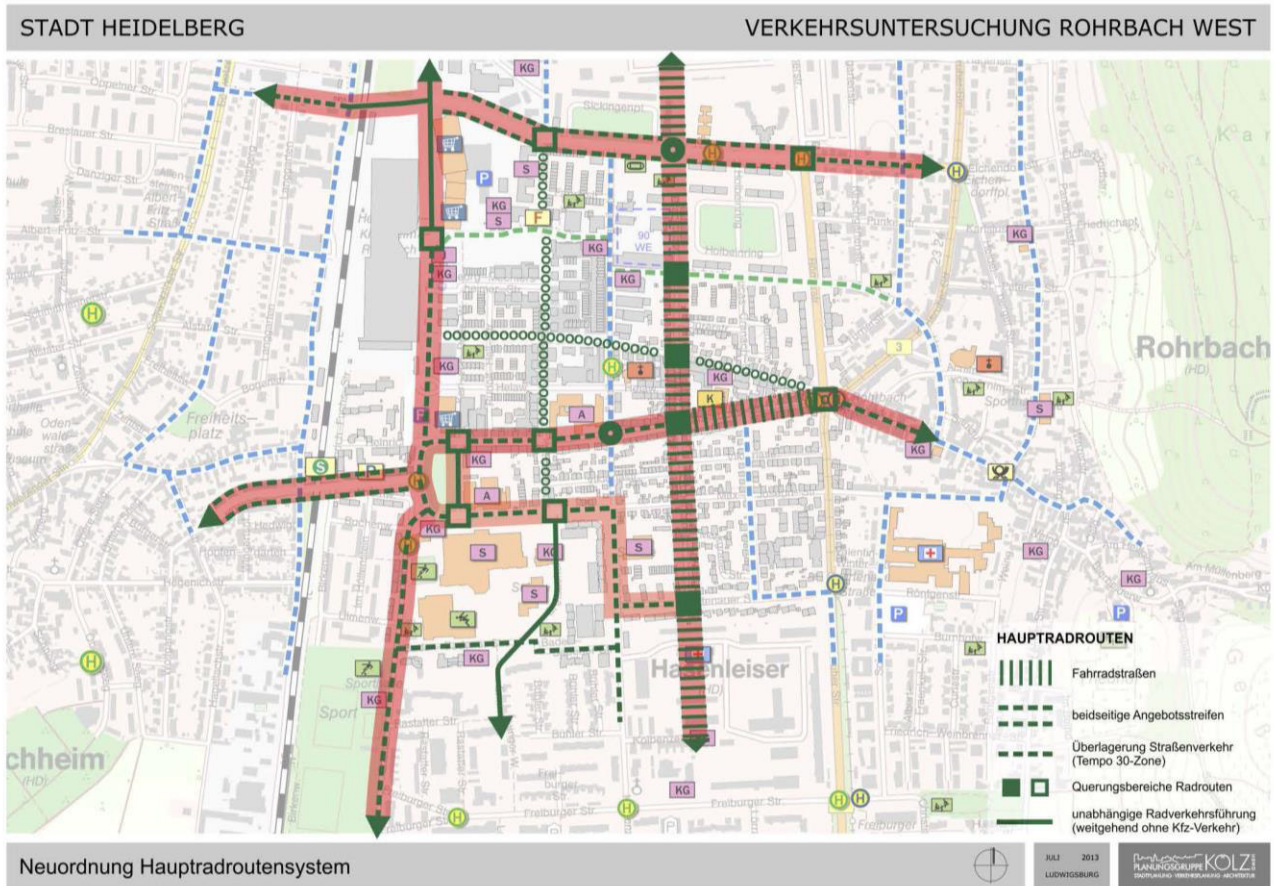
Herr Weber stellt zu Beginn seines Input die im Nachgang der Diskussion und Prüfaufträge weiterentwickelte Netzhierarchie dar, die nun den motorisierten Individualverkehr sowie den Radverkehr und Fußgänger umfasst (A+B₂ = bisher präferierter Planfall, A+B₂* weiterentwickelter Planfall).

Die weiterentwickelte Netzhierarchie stellt im Weiteren die Grundlage für die vorgeschlagenen Maßnahmen dar. Aus der Überlagerung der einzelnen Verkehrsarten lassen sich innerhalb des Untersuchungsgebiets wesentliche Konflikt-/Handlungsbereiche ableiten. Hieraus wird auch deutlich, dass eine nach Verkehrsarten differenzierte Betrachtung von Maßnahmen nicht zielführend ist. Insofern stellen die nachfolgend aufgeführten räumlichen Handlungsbereiche eine integrierte Betrachtung dar.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit der anschließenden Diskussion der Teilnehmer/innen wird auf eine Darstellung der von Herrn Weber zur Diskussion gestellten Maßnahmenvorschläge (Ideenskizzen) im Kapitel 3 verzichtet und im Kontext der Ergebnisdokumentation der einzelnen Bereichen dargestellt.







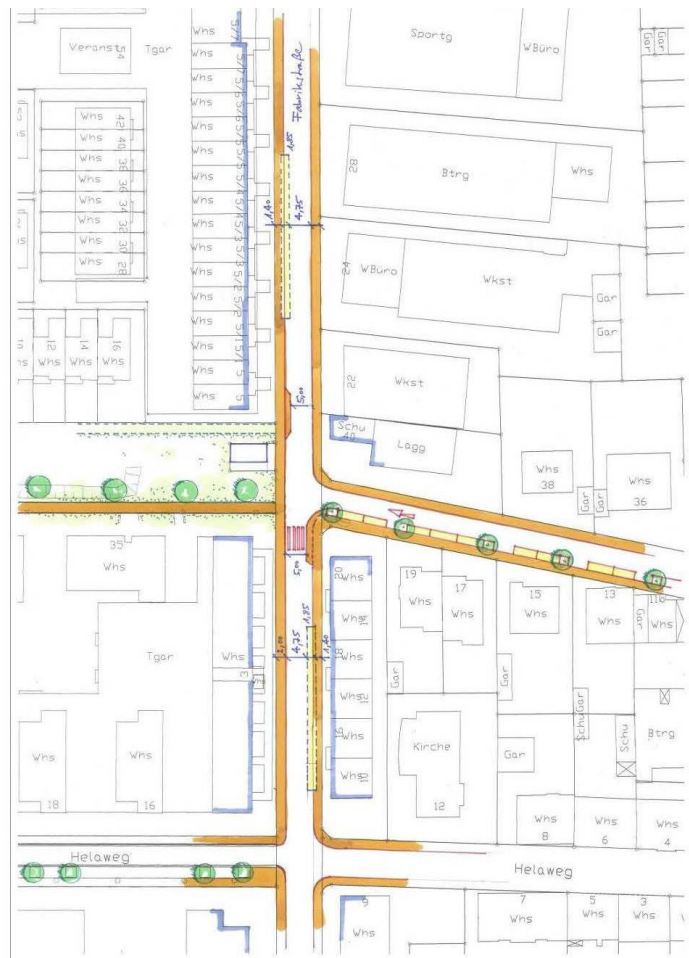
4.6.4 Diskussion - Bewertung fachliche Einordnung und Input Maßnahmen durch den Runden Tisch

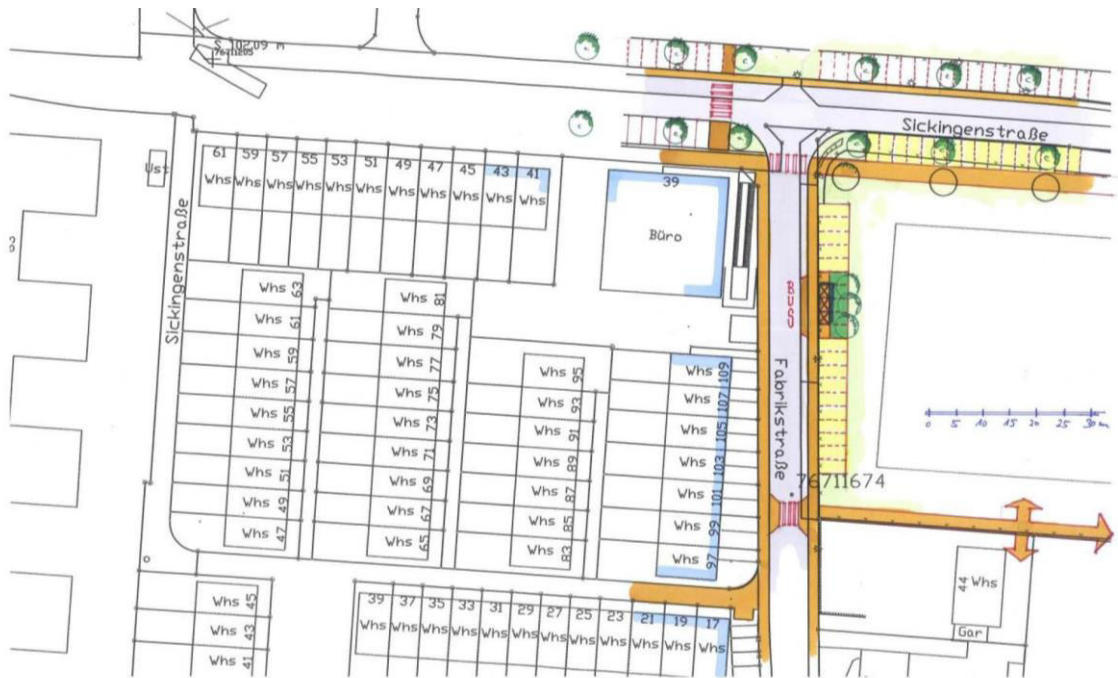


Die von den Teilnehmern/innen vorgebrachten Anregungen und Ideen - sofern zum besseren Verständnis erforderlich - sind aus Kenntnis der geführten Diskussion durch die Moderation ergänzt und thematisch-inhaltlich geordnet. Auf eine chronologische Darstellung der Diskussion wird zu Gunsten einer räumlichen Betrachtung verzichtet. Die von den Teilnehmern/innen kontrovers diskutierte Hinweise und Anregungen sind mit dem Hinweis (⚡-Blitz) in Klammern gekennzeichnet.

Dabei werden den gemeinsam festgehaltenen Zielsetzungen als Input für die öffentliche Rückkopplungsveranstaltung zunächst die in der Diskussion thematisierten, zu Teilen auch noch widersprüchlichen Aspekte vorangestellt. Für einzelne vorgeschlagene Maßnahmen wurde seitens der Teilnehmer/-innen der Wunsch formuliert, für die öffentliche Rückkopplungsveranstaltung eine alternative Lösung durch die Fachplanung darzustellen.

Fabrikstraße





Folie 48

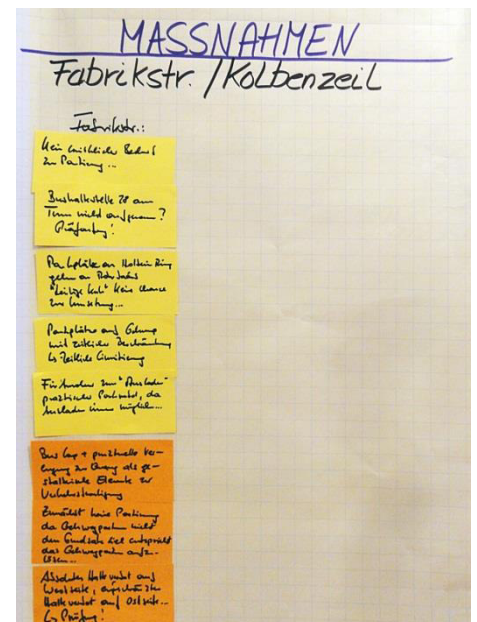
Knoten Fabrikstraße / Sickingenstraße

JULI 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ
STADTPLANUNG VERKEHRSPLANUNG ARCHITEKTUR

Diskussion Fabrikstraße

- Parkplätze am Holbeinring werden als nicht realisierbar angesehen; Chance auf Umsetzung sehr gering, da die Freifläche für die Rohrbacher Bürger von immens hoher Bedeutung ist
- Es besteht kein wirklicher Bedarf für eine Parkierung entlang der Fabrikstraße, die abgestellten Autos werden dort häufig als „Hinderniss“ zu Verkehrsberuhigung abgestellt
- Anordnung neuer Parkplätze auf dem Gehweg wird sehr kritisch gesehen; wenn überhaupt mit zeitlicher Limitierung
- Parkangebot ist für Anwohner lediglich zum „Ausladen“; ist auch mit Parkverbot rechtlich immer möglich
- Darstellen der Bushaltestelle am Turm (Linie 28)



Gemeinsam festgehaltene Zielsetzungen

- Buskaps vorsehen und punktuelle Verlegung der Haltestellen zur Optimierung der Querungsmöglichkeiten insbesondere für Fußgänger; gleichzeitig Maßnahme zur Verkehrsberuhigung
- Keine Parkplätze ausweisen, die den Gehweg einbeziehen, da Gehwegparken nicht dem formulierten Ansatz entspricht, dieses im Untersuchungsgebiet zurückzunehmen
- Baulichen Verengung der Straße nicht als Schikane (verleite zum Gas geben), sondern dort wo es sich funktional anbietet (z.B. Querungsbereiche)
- Prüfen, in wie weit in der Fabrikstraße ein Halteverbot und/oder ein eingeschränktes Halteverbot ausgewiesen werden soll; und wenn ja: Auf welcher Straßenseite ist dies sinnvoll?

Erbprinzenstraße/Brechtelstraße/

Im Kontext der Diskussion, die Erbprinzenstraße/Brechtelstraße als wichtige Nord-Süd-Radfahrrachse auszuweisen, erläutert Herr Weber anhand von Beispielen die vorgeschlagene Option, eine Fahrradstraße einzurichten (siehe nächste Seite).





Folie 46

Sickingenstraße – Anbindung Fahrradstraße über Kreisverkehr

JULI 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ
STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR

STADT HEIDELBERG

VERKEHRSUNTERSUCHUNG ROHRBACH WEST



- Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren
- Andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit durch Zusatzschild zugelassen



- Alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren (max. 30 km/h)
- Fahrradstraßen müssen eindeutig erkennbar sein



Folie 9

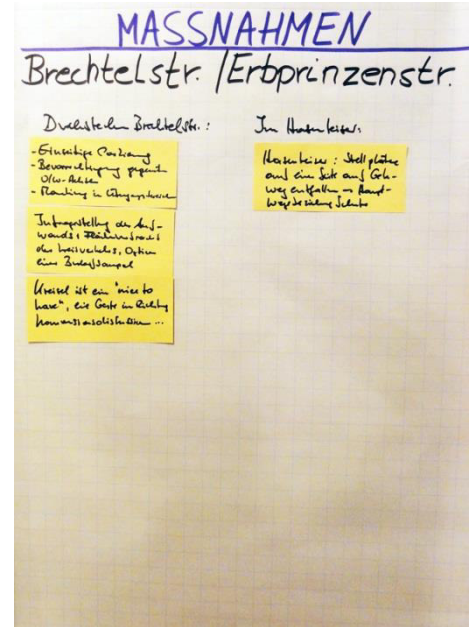
Beispiele Fahrradstraßen

JULI 2013

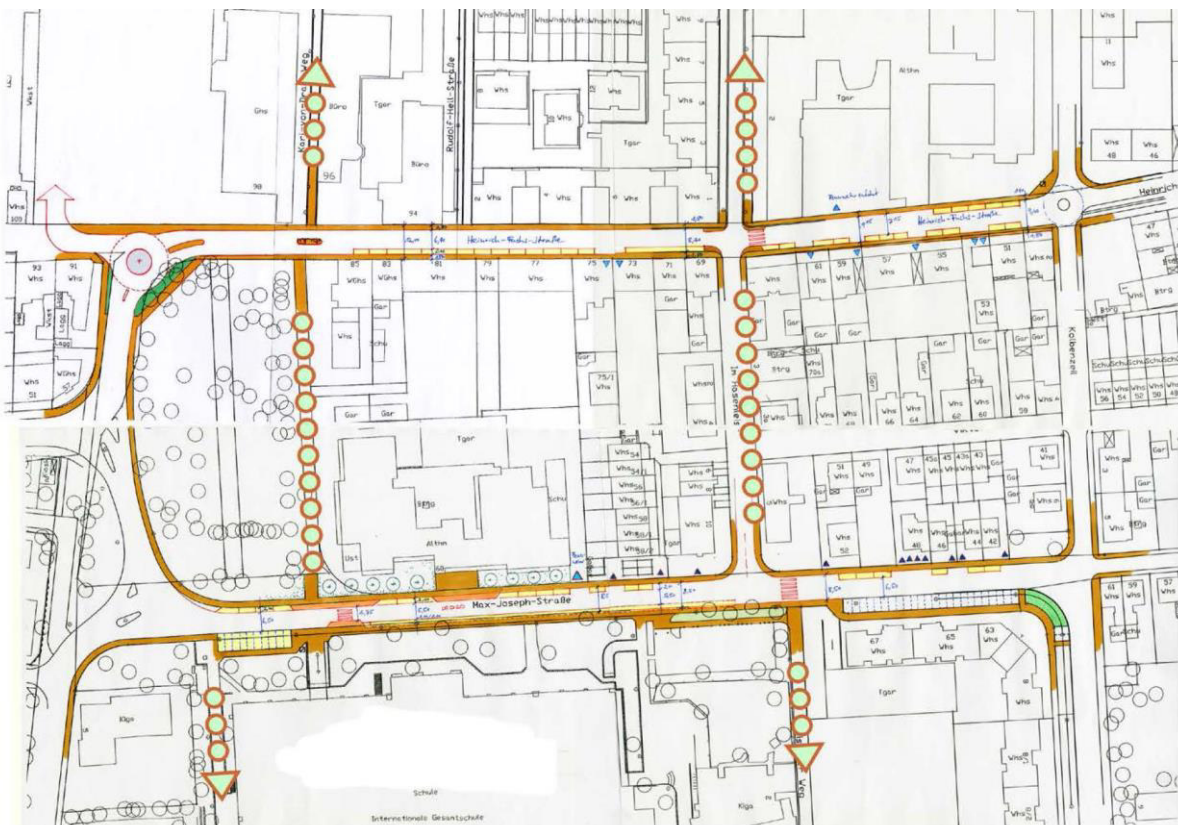
PLANUNGSGRUPPE KOLZ
STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR

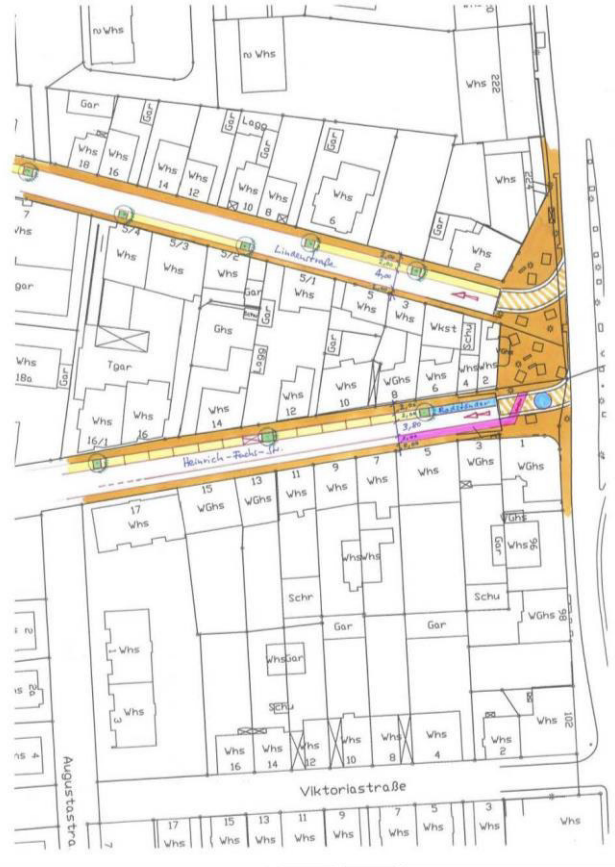
Gemeinsam festgehaltene Zielsetzungen

- Durchstecken des Radwegs Erbprinzenstraße/Brechtelstraße bis zur Sickingenstraße wird befürwortet; Ziel Anbindung Südstadt
- Vorsehen eines einseitigen Parkierungsangebots auf der westlichen Straßenseite
- Bevorrechtigung des Radverkehr in der Erbprinzenstraße/Brechtelstraße gegenüber den Ost/West-Achsen (kein Rechts-vor-Links)
- Deutliche Kennzeichnung der Bevorrechtigung der Radfahrer in Kreuzungs- bzw. Querungsbereichen (Beschilderung und Markierung auf der Straßen)
- (Fahrrad-)Kreisel im Anschlussbereich der Sickingenstraße ist eine Geste („nice to have“) auch in Richtung Anbindung der Konversionsflächen und der dort diskutierten Freiraumachse für Fußgänger und Radfahrer
- Aufwand (auch Kosten) und Flächenverbrauch bei Kreisverkehr wird hinterfragt; alternative Darstellung einer „kleineren“ Lösung der Kreuzungssituation in Form einer Bedarfsampel



Heinrich-Fuchs-Straße/Max-Joseph-Straße





Folie 44 Rohrbach Markt / Lindenweg / Heinrich-Fuchs-Straße

JULI 2013 PLANUNGSGRUPPE KOLZ SAUTPLANUNG-VERKEHRPLANUNG-ARCHITECTUR

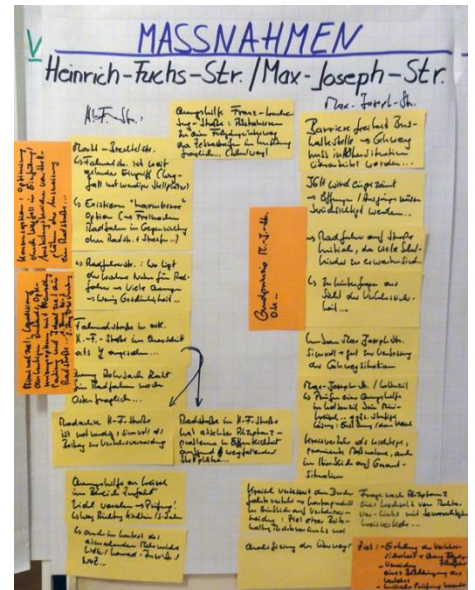


Folie 49 Kolbenzell

JULI 2013 PLANUNGSGRUPPE KOLZ SAUTPLANUNG-VERKEHRPLANUNG-ARCHITECTUR

Diskussion östlicher Abschnitt Heinrich-Fuchs-Straße zwischen Rohrbach Markt und Brechtelstraße (Fahrradstraße)

- Rechtfertigt der bestehende Radverkehr eine Fahrradstraße über Rohrbach Markt (übergeordnete Bedeutung Radwegevernetzung)
- Vorschlag Fahrradstraße greift in die Bestandssituation ein, es fallen in diesem Bereich notwendige Stellplätze weg
- Radstraße in Heinrich-Fuchs-Straße wird vermutlich in der Öffentlichkeit aufgrund wegfallender Stellplätze wenig akzeptiert
- Mehrwert/Nutzen einer Radfahrstraße wird durch viele Querungen/Zufahrten wieder aufgehoben (reduziert die Fahrgeschwindigkeit)
- Aufwertung des Radverkehrs im östlichen Teilabschnitt der Heinrich-Fuchs-Straße durch Ausweisen einer Fahrradstraße wird kritisch gesehen
- Radachse Heinrich-Fuchs-Straße ist notwendig und sinnvoll als Beitrag zur Verkehrsvermeidung
- Existieren andere, weniger eingreifende Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs (weder Fahrradstraße noch separater Fahrradstreifen), z.B. Öffnung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße?



Gemeinsam festgehaltene Zielsetzungen

- Darstellen einer alternativen Maßnahme in Form einer Optimierte Radwegeführung von Rohrbach Markt in die Heinrich-Fuchs-Straße; auch unter Wegfall von Stellplätzen infolge einer verbesserten Zuführung des Radwegs und verbesserter Kreuzungsbereiche
- Minimalziel: Legalisierung des heutigen Zweirichtungsverkehrs für Radfahrer und ausschöpfen von Optimierungsoption durch Neuordnung der Parkierung
- Fernziel: Fahrradstraße
- Deutlichmachen, dass die Ausweisung einer Fahrradstraße auf der Nord-Süd-Achse Hospital - Erbprinzenstraße/Brechtelstraße - Südstadt vorrangig zu verfolgen ist; erst nachgeordnet die Heinrich-Fuchs-Straße als Ost-West-Achse im Abschnitt zwischen Rohrbach Markt und Brechtelstraße

Diskussion westliche Heinrich-Fuchs-Straße

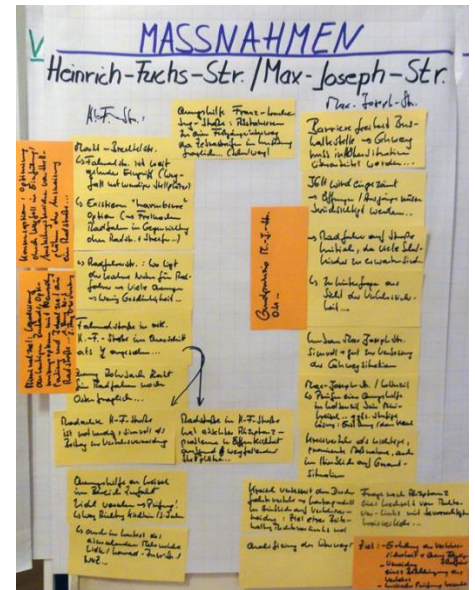
- Querungshilfe im Bereich Zufahrt Lidl für Fußgänger in Richtung Kirchheim/S-Bahn vorsehen; auch vor dem Hintergrund der prognostizierten Veränderung der Verkehrsmengen in der Konrad-Zuse-Straße in Richtung Nahversorgungszentrum; genaue Lage und Wegeführung ist noch zu prüfen;
- Darstellen Fußgängerüberwege/Querungshilfen in der Achse Franz-Kruckenbergs-Straße (wichtige Schulwegebeziehung)

Gemeinsam festgehaltene Zielsetzungen

- Qualifizierung der Querungshilfen; ergebnisoffene Prüfung der für die Umsetzung erforderliche Maßnahme (auch Zebrastreifen abprüfen)

Diskussion östliche Max-Joseph-Straße

- Barrierefreie Gestaltung der Bushaltestelle; Gehweg muss zum Einstieg angehoben/erhöht werden (Kasseler Bord)
- Hinweis auf geplante Einzäunung der IGH;
- Verlagerung Radweg auf Straße wird wegen der Schulkinder kritisch gesehen (Verkehrssicherheit)
- Kinder bis einschließlich acht bzw. zehn Jahren müssen bzw. dürfen aber unabhängig von einer Verlagerung weiterhin auf dem Gehweg fahren
- Umbau Max-Joseph-Straße ist sinnvoll und verbessert deutlich die Situation für die Fußgänger
- Bevorrechtigung abknickende Vorfahrt ist kontraproduktiv mit Blick auf das Ziel der Verkehrsvermeidung; eher Beibehaltung Rechts-vor-Links im Kontext einer Qualifizierung der Überwege/Querungssituationen
- Kreisverkehr Kreuzungsbereich Max-Joseph-Straße/Kolbenzeil
 - wichtige, strategische Maßnahme, auch mit Blick auf das Gesamtkonzept
 - Prüfen von Querungshilfen beim Minikreis, ggf. stufige Lösung: erst Querungsmöglichkeiten für Fußgänger verbessern, dann ggf. in einem zweiten Schritt Minikreis einrichten (klären, ob Kreis mit Zebrastrifen kombiniert werden kann)
 - Frage nach Akzeptanz eines Minikreisels im Gebiet aufgrund wechselnder Vorfahrtregelungen zwischen Rechts-vor-Links-, Bevorrechtigung abknickender Vorfahrt und Kreisverkehr
 - Kreis verbessert den Verkehrsfluss und wirkt als Bremse



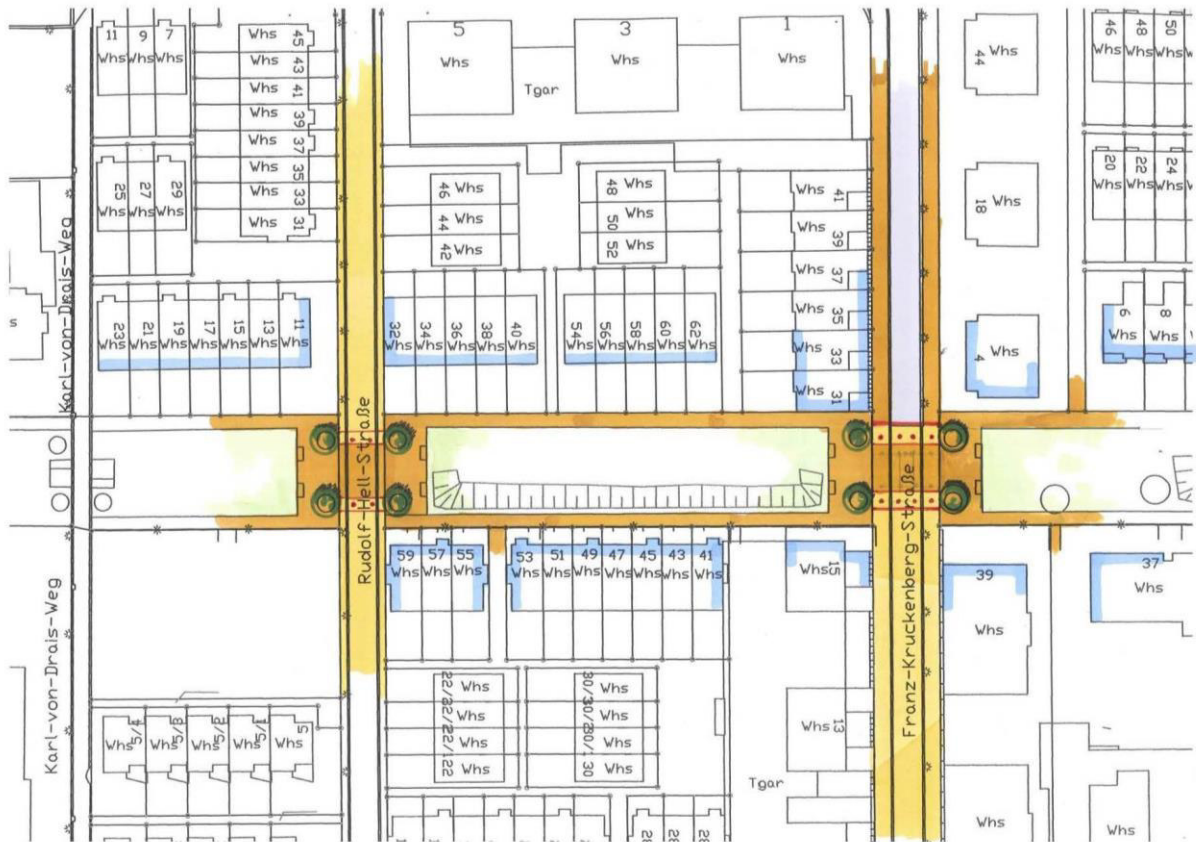
Gemeinsam festzuhaltende Zielsetzungen

- Grundprinzip Max-Joseph-Straße wird befürwortet
- Verbesserung und Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Querungsbereichen für Fußgänger und Radfahrer
- Vermeidung einer Beschleunigung des Verkehrs
- Kritische Prüfung der Anlage eines zweiten Minikreisverkehrs

Gemeinsam festgehaltene Zielsetzungen Im Hasenleiser

- Konzeption wie vorgestellt wird befürwortet
- Stellplätze auf Gehweg sollen auf einer Straßenseite entfallen Hauptfußwegebeziehung zur Schule, gleich dem verfolgten Ansatz im Lindenweg und der Franz-Kruckenbergs-Straße

Franz-Kruckenberg-Straße/Rudolf-Hell-Straße



Folie 50 Franz-Kruckenberg-Straße / Rudolf-Hell-Straße / Lindenweg JULI 2013 PLANUNGSGRUPPE KOLZ PLANUNG - VERKEHR PLANUNG - ARCHITEKTUR

Diskussion Franz-Kruckenberg-Straße

Grundsätzliche Funktion

- Franz-Kruckenberg-Straße ist im Untersuchungsgebiet in Nord-Süd-Richtung die Hauptfußwegeachse ergänzend zum Lindenweg als Ost-West-Achse
- Franz-Kruckenberg-Straße und Rudolf-Hell-Straße müssen im Kontext betrachtet werden

Anordnung Parkierung im Straßenraum

- Gleich dem Lindenweg als wichtige Fußgänger-Achse auch in der Franz-Kruckenberg-Straße das Gehwegparken auflösen
- Prüfen, inwieweit der Straßenquerschnitt in der Franz-Kruckenbergstraße ein Auflösen des Gehwegparkens ermöglicht; Ziel einseitige Anordnung der Stellplätze auf der Fahrbahn nördlich wie südlich des Spielbereichs, ggf. Wechselseitig; Prüfantrag auch mit Blick auf die Sicherung einer ausreichend bemessenen Anzahl an Stellplätzen

Mögliche Sperrung

- Sperrung der Franz-Kruckenberg-Straße ist aufgrund der geringen Belastung nicht erforderlich
- Sperrung ist erforderlich, um möglichen Durchgangsverkehr zum Nahversorgungszentrum zu unterbinden (Sorge um Durchgangsverkehr aus Richtung Heinrich-Fuchs-Straße)
- Sperrung

- als Reaktion auf die Netzhierarchie im Untersuchungsgebiet
 - als pädagogisches Element zur Benutzung der Tiefgarage
 - zum unbequem machen der oberirdischen Parkierung
- Sperrung Franz-Kruckenberg-Straße auf den Bereich zwischen TG-Zufahrt und Grünzug ausweiten; Ziel, echten Spielbereich zu schaffen
 - Wendeverkehre aufgrund der Sperrung sind eine geringe Belastung gegenüber Durchfahrtsverkehren
 - Einfaches „Abpollern“ als Alternative zur baulichen Ausgestaltung einer Wendemöglichkeit; Wenden unbequem machen, um unnötige Suchverkehr zu vermeiden
 - Anordnung des Wendebereichs im Bereich des Grünzugs
 - Ausweisung Einbahnstraße als Alternative zur Sperrung > Absehbare große Umwege Fahrten (vgl. 2. Runder Tisch) > Gefahr Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten
 - Mehrere bauliche Einengungen als Alternative zur Sperrung
 - Erweiterung Spielstraße nach Norden
 - Franz-Kruckenberg-Straße muss im Bereich des Wasserspielplatzes gestalterisch verändert werden; Ziel mehr Sicherheit für spielende/querende Kinder schaffen
 - Erweiterung der Spielstraße nach Norden ist akzeptabel, da dort der eigentliche Spielbereich ist, ist aber teuer
 - Anordnung von Tempo 10km/h mit Berliner Kissen als Alternative zur Spielstraße
 - Funktion als Spielstraße mit Anrechnung des Straßenraums auf den Grünflächenanteil ist grundsätzlich zu gewährleisten



Gemeinsam festgehaltene Zielsetzungen

- Vor dem Hintergrund der kontrovers geführten Diskussion zur Sperrung der Franz-Kruckenberg-Straße wurde der Vorschlag einer mehrstufigen Vorgehensweise begrüßt und auf Wunsch der Teilnehmer/innen hierzu ein Meinungsbild per Handzeichen eingeholt. Das Ergebnis der Abstimmung ist in Klammern gesetzt. Die Abstimmung erfolgte zu den beiden zuvor intensiv diskutierten Lösungsoptionen B und C. Die Option A wird von allen Teilnehmer/innen befürwortet:
- Auflösen Gehwegparken und Zuordnung der Stellplätze zum Straßenraum vorbehaltlich eines ausreichend bemessenen Straßenquerschnitts; Ziel einseitige Anordnung der Stellplätze nördlich wie südlich des Spielbereichs; im nördlich Bereich auf Ostseite (siehe Prüfauftrag weiter oben)
- Option A: Erhöhung der Sicherheit im Bereich des Wasserspielplatzes als grundsätzliche Maßnahme, unabhängig der Frage Sperrung/Franzkruckenberg-Straße (z.B. Tempo 10km/h, in Verbindung mit baulich gestalterischen Maßnahmen, z.B. Berliner Kissen)

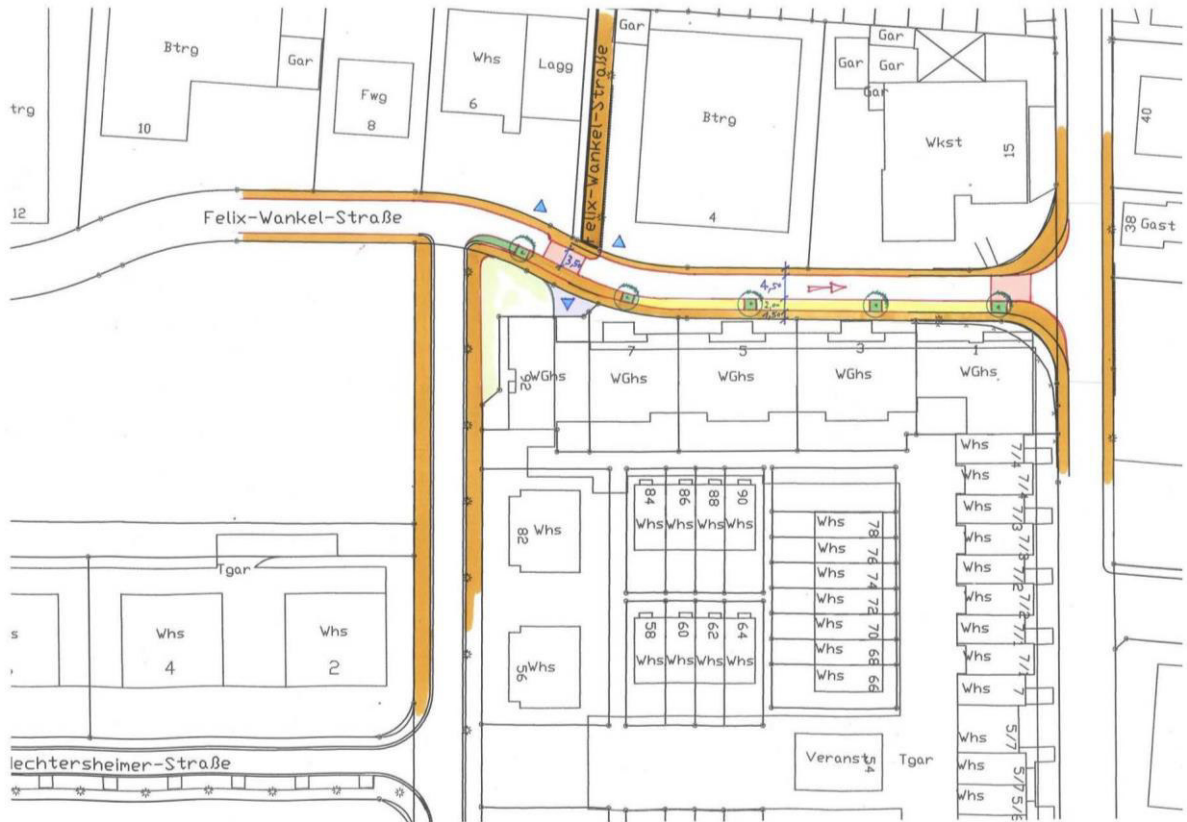
- Option B (4 Stimmen): Herausnahme Parkierung im Bereich der Spielstraße und Ausdehnung des gestalteten Straßenraums weiter in Richtung Wasserspielplatz
- Option C (8 Stimmen): Sperrung eines erweiterten Bereich zwischen der TG-Zufahrt und dem Grünzug (Lindenweg);

Diskussion Rudolf-Hell-Straße

- Rudolf-Hell-Straße liegt in räumlicher Nähe zum Stellplatzangebot entlang der Konrad-Zuse-Straße, eine Herausnahme der Stellplätze erscheint möglich
- Mit dem Spielplatz besteht ein Nukleus hinsichtlich der Funktion einer Spielstraße

Gemeinsam festgehaltene Zielsetzungen

- Wegnahme der Parkierung im Straßenraum
- Bei Sperrung Franz-Kruckenbergs-Straße auch Rudolph-Hell-Straße sperren



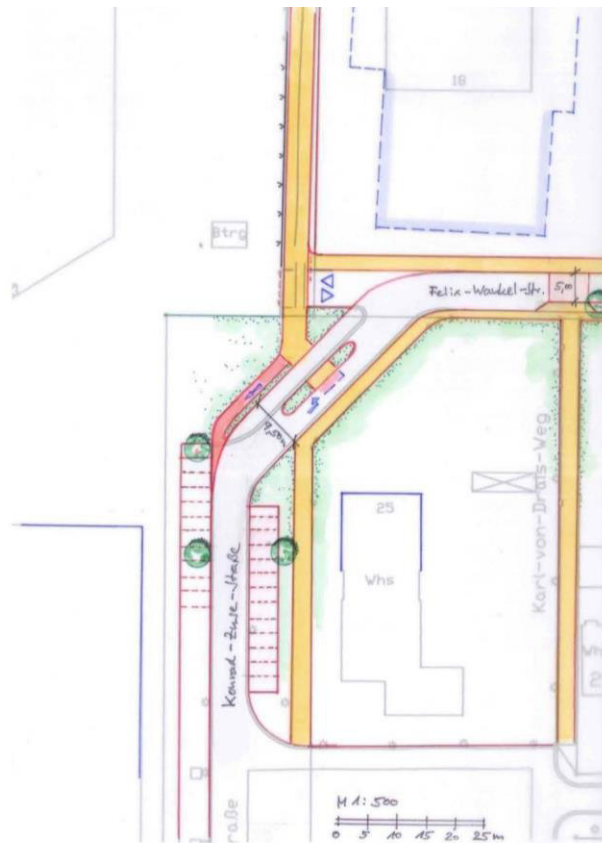
Folie 51 Felix-Wankel-Str. JULI 2013 PLANUNGSGRUPPE KOLZ STADTPLANUNG-VEREHRPLANUNG-ARCHITEKTUR

Diskussion Felix-Wankel-Straße

- Einbahnstraßenregelung ist nur bei einer Realisierung des „By-passes“ zwischen Sickingenstraße und Felix-Wankel-Straße möglich (über das Grundstück der Freien Christlichen Gemeinde Heidelberg); Zufahrt Nahversorgungszentrum und CNH muss gewährleistet sein
- Durchfahrtsverbot für Lkw als Alternative zur Einbahnstraße (Lkw-Durchfahrtsverbot als prioritäre Maßnahme vor der Ausweisung einer Einbahnstraße)
- Umwege Fahrten bei Einbahnstraßenregelung über neue Tangente entlang des Nahversorgungszentrums ist akzeptabel im Vergleich zum Mehrwert der sich daraus ergebenden Entlastung im Bereich der Fußgängerquerung (Eichendorfforum)

Gemeinsam festgehaltene Zielsetzungen

- Einbahnstraßenregelung ist o.k.
- Option eines Lkw-Durchfahrtsverbots in der Netzhierarchie jedoch darstellen
- Bei Einbahnstraßenregelung gegenläufigen Radverkehr zulassen

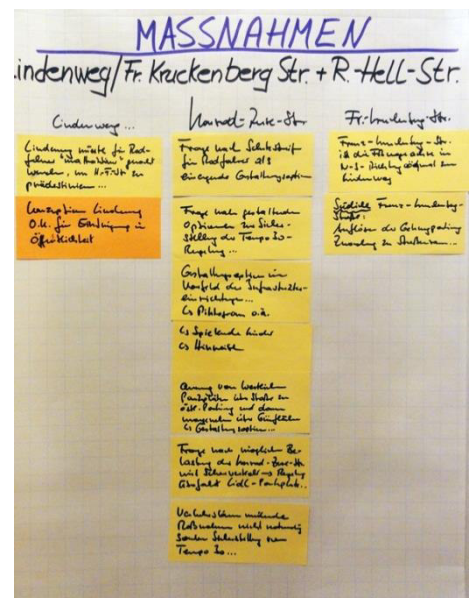


Folie 53 Konrad-Zuse-Straße / Felix-Wankel-Straße
Konrad-Zuse-Straße

JULI 2013 PLANUNGSGRUPPE KÖLZ ARCHITECTUR

Diskussion Konrad-Zuse-Straße

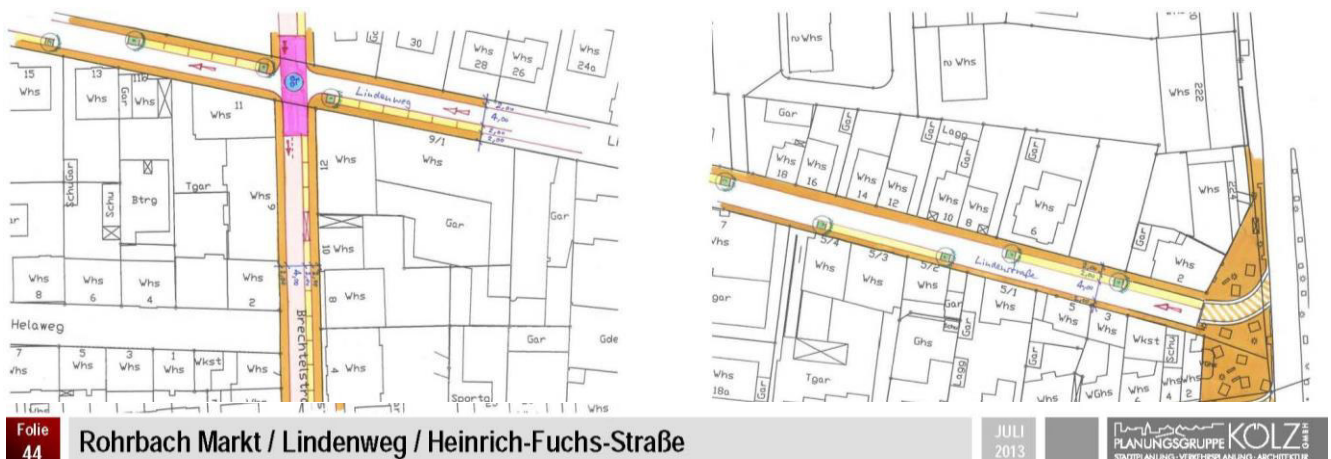
- Mögliche Belastung der Konrad-Zuse-Straße durch Schwerlastverkehr; prüfen, ob Ausweisung Lkw-Durchfahrtsverbot mit dem geplanten „Bypass“ Lidl-Parkplatz ergänzende sinnvoll/möglich ist
- Ggf. Anlage eines Gehwegs auf der Westseite im Bereich des Grünstreifens
- Gehweg auf der Westseite ist nicht erforderlich, da angrenzend keine Zugangssituationen vorhanden sind; bietet keinen Mehrwert, auch nicht als separater Fahrradstreifen
- Grünstreifen zwischen dem Gehweg und den Stellplätzen auf der Ostseite erschwert die Erreichbarkeit der Stellplätze auf der Westseite bzw. die Querung der Straße (unangenehm); ggf. „Querungshilfen“ über den Grünstreifen als Gestaltungsoption vorsehen; Idee einen Stellplatz für die „Querung“ freihalten
- Schutzstreifen für Radfahrer als einengende Gestaltungsoption
- Gestaltungsmaßnahmen zur Sicherstellung/Einhaltung der Tempo 30-Regelung



Gemeinsam festgehaltene Zielsetzungen

- Radwegführung auf der Straße ist wie dargestellt o.k. (grundsätzlich keine separaten Radwege in 30er-Zonen)
- Darstellen von Gestaltungsoptionen im Vorfeld der Infrastruktureinrichtungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit), u.a.
- > Auftragen von Piktogramm o.ä.
- > Hinweisschilder auf spielende Kinder
- > Sonstige Hinweise
- > Aufstellen von Geschwindigkeitsanzeigen
- Verkehrslärmindernde Maßnahmen sind aufgrund abzusehender Belastungszahlen und der weitgehenden Ausrichtung der Bebauung sowie der Freiflächen nach Süden nicht erforderlich; Zielsetzung muss die Sicherstellung von Tempo 30 sein

Lindenweg



Diskussion Lindenweg

- Lindenweg müsste für Radfahrer „unattraktiv“ gemacht werden, um die Heinrich-Fuchs-Straße für den Radfahrer zwischen Rohrbach Markt und Brechtelstraße als Hauptachse zu stärken

Gemeinsam festgehaltene Zielsetzungen

- Dargestellten Maßnahmenvorschläge (Wegfall Gehwegparken und wechselseitiges Parken auf der Straße) sind für die Gestaltung des Lindenwegs als Hauptfußwegeachse angemessen

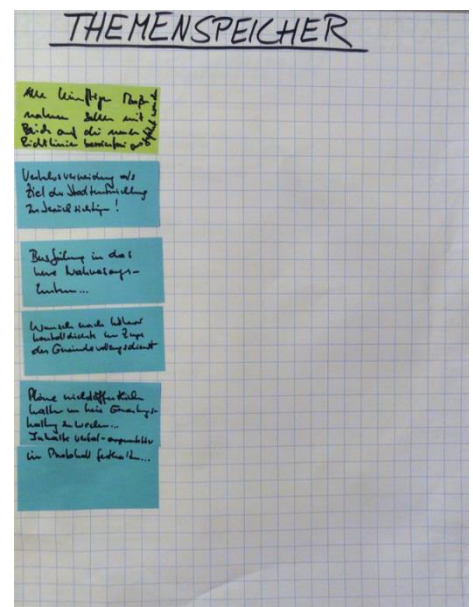


Rückkopplung der bisher diskutierten Maßnahmen

Am Ende der Diskussion vereinbart die Moderation mit den Teilnehmer/innen, dass die Rückkopplung der im Vorfeld zur 4. Sitzung des Runden Tisches diskutierten und benannten Maßnahmen - einschließlich der in beiden öffentlichen Veranstaltungen genannten Maßnahmen - im Nachgang der Sitzung in Form einer kurzen schriftlich Stellungnahme durch Herrn Weber erfolgt. Als Grundlage soll hierfür auf die zu Beginn der Sitzung von der Moderation gezeigte Übersicht zurückgegriffen werden.

Themenspeicher

- Wunsch nach höherer Kontrollichte durch den Gemeindevollzugsdienst zur Absicherung der Wirksamkeit der verkehrsrechtlichen Maßnahmen
- Abstimmen der Buslinienführung durch das Untersuchungsgebiet im Kontext der Überlegungen zur Erschließung der Südstadt
- Bushalt im Bereich des neuen Nahversorgungszentrum; Ziel: Bus auch als Verkehrsmittel innerhalb des Quartiers nutzen zu können
- Alle künftigen Maßnahmen im Untersuchungsgebiet sollen mit Blick auf die neuen Richtlinien barrierefrei ausgeführt werden
- Idee: Parken auf der Nordseite Helaweg zulassen/ ausmarkieren, ggfs. Anordnung einer Einbahnstraße (4-Blitz); lässt der Querschnitt dies überhaupt zu?; Sicherstellen der Querungsmöglichkeiten nach Norden; Berücksichtigen der Belange der Senioren



4.6.5 Verkehrsvermeidende Maßnahmen

Gleich der Auflistung bisher vorgebrachter Maßnahmenvorschläge zu Beginn der 4. Sitzung des Runden Tisches gibt Herr Buff seitens der Moderation die bisher unter Maßgabe einer Verkehrsvermeidung vorgebrachten Anregungen kurz wieder:

- Großräumige Ausschilderung/Lenkung des Verkehrs nach Kirchheim
- Veränderung der Navi-Führung über Kirchheim
- LKW-Verkehr aus Kirchheim und aus Richtung Autobahn verbieten
- Maßnahmen auf der Bürgerstraße zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs (z.B. Parken, rechts vor links)
- Schleichwege unattraktiv gestalten (z.B. in der Fabrikstraße und Kolbenzeil)
- Optimierung Verkehrsfluss auf der Römerstraße - Grüne Welle (Ausweichverkehren u.a. über Fabrikstraße und Konrad-Zuse-Straße vermeiden)
- Parkraum am S-Bahnhaltepunkt schaffen
- Fahrradstellplätze unter S-Bahn-Brücke auf Rohrbacher Seite anbieten
- Mehr Fahrradstellplätze an Geschäften und im Straßenraum (auch überdacht)
- Busse verkehrsrechtlich bevorzugen (z.B. Linie 33 an der Ecke Max-Josef-Straße)

In der Diskussion machen die Teilnehmer/innen nochmals deutlich, dass die Verkehrsvermeidung grundsätzlich Motivation der Stadtentwicklung sein sollte.

Mit der diskutierten Ausweisung einer Fahrradstraße in der Brechtel-/Erbprinzenstraße sowie der Verbesserung der Situation der Fußgänger im Untersuchungsgebiet sind wichtige Maßnahmen diskutiert und vorgeschlagen, die eine Verkehrsvermeidung befördern. Dies gilt im gleichen Maß für eine Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs in Rohrbach-West, insbesondere auch vor dem Hintergrund einer Entwicklung der Konversionsflächen (siehe auch Themenspeicher).

Die Frage einer verkehrsrechtlich Bevorzugung von Bussen im Untersuchungsgebiet - wie oben unter anderem aufgeführt - wird kritisch hinterfragt, da diese gleichermaßen den Individualverkehr bevorzugen und sich somit ggf. kontraproduktiv auf einige der vorgeschlagenen Maßnahmen und Zielsetzungen auswirken.

4.6.6 Ausblick und Stimmungsbild

Vorbereitung offener Ergebnisaustausch

Mit den Teilnehmern/innen des Runden Tisches wird vereinbart, dass zu Beginn der öffentlichen Veranstaltung durch Herrn Weber die bisherigen Ergebnisse als Grundlage für die anschließende Diskussion vorgestellt werden. Dabei soll deutlich gemacht werden, dass es sich hierbei noch nicht um die schlussendliche Empfehlung des Runden Tisches handelt. Vielmehr soll der öffentliche Ergebnisaustausch dazu dienen, die bisherigen Ergebnisse des Runden Tisches in der Öffentlichkeit zu spiegeln und für die abschließende Sitzung nochmals Anregungen, aber auch Achtungszeichen mitzunehmen.

Im Rahmen der Information soll zum einen die nach der öffentlichen Bürgerwerkstatt durch den Runden Tisch weiterentwickelte und favorisierte Netzhierarchie in Überlagerung des motorisierten Individualverkehrs mit den Rad- und Fußgängerverkehr dargestellt werden. Zum anderen sollen die Maßnahmen raumbezogen wie in der 4. Sitzung des Runden Tisches in Form einer integrierten Betrachtung der verschiedenen Verkehrsarten erläutert werden.

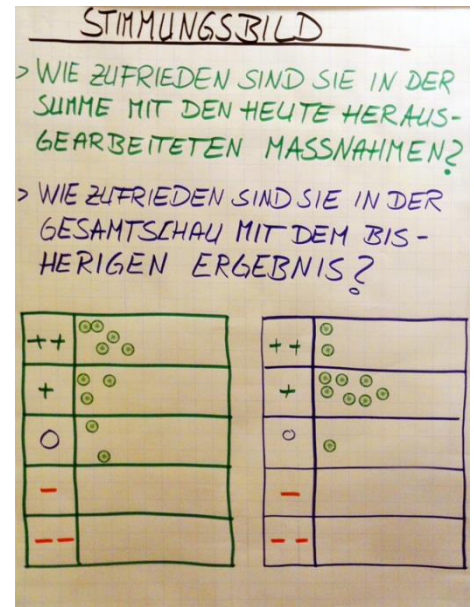
Die öffentliche Veranstaltung wird wie die beiden vorherigen Veranstaltungen am 25.09.2013 in der Eichendorfhalle in Rohrbach stattfinden, Beginn ist 18.00 Uhr. Die Teilnehmer/innen werden seitens der Moderation hierzu herzlich eingeladen, um sich persönlich von der Diskussion einen Eindruck zu machen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit für die Teilnehmer/innen, an den Thementischen selbst die bisherige Diskussion bzw. die Beweggründe für die nun vorgestellten Zwischenergebnisse aus Sicht des Runden Tisch einzubringen.

5. Sitzung Runder Tisch und weitere Vorgehen

Die 5. und letzte Sitzung des Runden Tisches findet am 09.10.2013 statt, Beginn ist wie gehabt um 17.30 Uhr. Die Teilnehmer/innen werden nochmals gebeten, der Verwaltung eine Rückmeldung zu geben und ggf. eine/n Stellvertreter/in zu benennen, sofern eine persönliche Teilnahme an der Sitzung nicht möglich ist.

Neben der Rückkopplung der Anregungen und Hinweise aus dem öffentlichen Ergebnisaustausch sollen auch strategische Aspekte im Hinblick auf eine zeitlich sinnvolle Reihenfolge der empfohlenen Maßnahmenbausteine erörtert werden, auch unter Berücksichtigung der Finanzier-/Umsetzbarkeit.

Die Empfehlung des Runden Tisches wird dann über die Herbstferien durch die Verwaltung für die anstehende Diskussion in den politischen Gremien in Form einer Sitzungsvorlage aufbereitet. Die bisher angestrebten Gremientermine sind: Bezirksbeirat 19. November, SEVA 27. November und Gemeinderat 19. Dezember 2013.



Stimmungsbild

Herr Kuch bedankt sich zum Abschluss der Sitzung für die konzentrierte Diskussion und weist auf das am 22.10.2013 geplante Bürgerforum zur Südstadt hin, in dem u.a. der Aspekt der verkehrlichen Erschließung thematisiert werden soll, und lädt die Teilnehmer/innen des Runden Tisches hierzu herzlich ein.

Abschließend bittet die Moderation die Teilnehmer/innen um ein Stimmungsbild. Zum einen sollen die Teilnehmer/innen die Zufriedenheit mit den in der 4. Sitzung herausgearbeiteten Maßnahmen bewerten (linkes/grünes Stimmungsbild). Zum anderen sollen sie die Zufriedenheit mit dem bisherigen Ergebnis in der Gesamtschau bewerten (rechtes/blaueres Stimmungsbild).

Verkehrskonzept Rohrbach-West

Protokoll / Dokumentation

4.7 Öffentliches Werkstattgespräch am 25.09.2013

Eichendorfhalle, Heidelberg-Rohrbach



Inhalt

4.7.1. Begrüßung und Überblick Beteiligungskonzept	Seite 173
– Darstellen der bisherigen Arbeitsschritte	
– Zielsetzung öffentliches Werkstattgespräch	
4.7.2. Werkstattbericht - Input Fachplanung	Seite 176
– Netzhierarchie	
– Verkehrsvermeidende Maßnahmen	
– Präferierte Maßnahmen(-bereiche)	
4.7.3. Ablauf Dialogphase	Seite 185
4.7.4. Ergebnisse/Dokumentation Dialogphase	Seite 186
– Station 1 - östlich Fabrikstraße	
– Station 2 - westlich Fabrikstraße	

4.7.1 Begrüßung und Überblick Beteiligungskonzept

Zu Beginn seiner Begrüßung bedankt sich Herr Kuch vom Amt für Verkehrsmanagement als verantwortlicher Projektleiter bei den Anwesenden für das weiterhin große Interesse der Öffentlichkeit am Beteiligungsprozess Verkehrskonzept Rohrbach-West auch nach gut einem Jahr Laufzeit.

Nach dem letzten öffentlichen Werkstattbericht im Mai 2013 haben sich die Teilnehmer/innen des Runden Tisches in zwei weiteren Sitzungen mit den Anregungen aus der Bürgerschaft zur Netzhierarchie auseinandergesetzt. Darüber hinaus wurden weitere Maßnahmen zum Radverkehr, Fußgängerverkehr und Parkierung vor allem unter den Gesichtspunkten Aufenthaltsqualität/Gestaltung sowie Verkehrssicherheit und -beruhigung erarbeitet. Ergänzend wurde der Aspekt Verkehrsvermeidung nochmals von den Teilnehmern/innen des Runden Tisch vertiefend thematisiert, gerade auch unter Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs. Herr Kuch macht deutlich, dass es sich bei den heute vorgestellten Maßnahmen um einen Entwurf handelt, der gemeinsam diskutiert werden soll. Die vorgebrachten Anregungen und Hinweise werden dann in einer abschließenden Sitzung des Runden Tisch nochmals in die bisher geführte Gesamtbeurteilung eingeordnet. Er weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es auch Ziel der letzten Sitzung des Runden Tisches ist, die zahlreich vorgeschlagenen Maßnahmen zu priorisieren. Am Ende der Arbeit steht dann die Empfehlung des Runden Tisches für das Verkehrskonzept Rohrbach-West. Im nächsten Schritt wird die Empfehlung des Runden Tisches von der Verwaltung kommentiert und in die politischen Gremien zur Diskussion eingebracht.



Des Weiteren stellt Herr Kuch dar, dass der Runde Tisch bei seiner Diskussion immer auch die Konversion der amerikanischen Liegenschaften in der Südstadt mit 'Mark Twain Village' und 'Campbell Barracks' sowie in Rohrbach mit dem 'Hospital' im Blick hatte. Vor diesem Hintergrund wird unter anderem auch für den Radverkehr in Rohrbach-West eine Nord-süd-Radachse im Bereich der Brechtel-/Erbprinzenstraße empfohlen. Ebenso wurde im Kontext der Konversion Südstadt die Verbesserung der Erschließung des Untersuchungsgebiets mit dem öffentlichen Personennahverkehr thematisiert, insbesondere in Hinblick auf den Aspekt der Verkehrsvermeidung. In diesem Zusammenhang weist Herr Kuch auf das Bürgerforum Südstadt am 22.10.2013 hin, in dem die Themen Mobilität und Freiraum erörtert und die Überlegungen aus dem Beteiligungsprozess Verkehrskonzept-Rohrbach einbezogen werden, Hierzu lädt er alle Interessierten herzlich ein.

Bezug nehmend auf die bisherige Diskussion zur Netzhierarchie informiert Herr Kuch über das Ergebnis der Gespräche mit Lidl zur Verbesserung der heute bestehenden Überfahrtsmöglichkeit von der Heinrich-Fuchs-Straße über den Parkplatz zur Konrad-Zuse-Straße: diesbezüglich besteht Seitens der Firma Lidl kein Handlungsbedarf. Die Gespräche mit dem Betreiber des neuen Nahversorgungszentrums zwischen der Sickingenstraße und der Felix-Wankel-Straße im Norden des Untersuchungsgebiets laufen noch. Der Ausgang ist derzeit offen. Ergänzend führt Herr Kuch aus, dass die Firma CNH in Gesprächen mit der Stadt dargelegt hat, die Parkierungssituation für LKW auf ihrem Grundstück im Norden zu verbessern und derzeit geprüft, welche Optionen diesbezüglich weiterzuverfolgen sind. Zum Abschluss seiner Begrüßung bedankt sich Herr Kuch bei Herrn Prof. Kölz und Herrn Andreas Weber von der Planungsgruppe Kölz für die engagierte fachliche Begleitung sowie bei den Herren Sippel und Buff vom Netzwerk für Planung und Kommunikation für die professionelle Moderation. Sein Dank gilt ebenso Herrn Fuß und Herrn Gieler vom Amt für Verkehrsmanagement, die den Planungsprozess fachlich und organisatorisch begleitet haben. Ganz besonderen Dank spricht er den Rohrbacher Bürgerinnen und Bürgern für Ihr großes Interesse an der Erstellung des Verkehrskonzepts Rohrbach-West aus sowie den Mitgliedern des Runden Tisches für Ihr bisheriges Engagement und die sachliche wie konstruktive Zusammenarbeit. Für den heutigen Abend wünscht er allen Anwesenden eine angeregte Diskussion und übergibt an die Moderation.



Herr Buff verdeutlicht zum Einstieg in den Abend anhand einer Übersicht die bisherigen Arbeitsschritte. Dabei hebt es heraus, dass der Beteiligungsprozess iterativ angelegt und durch den Wechsel von öffentlichen Veranstaltungen und den Sitzungen des Runden Tisches geprägt ist. Dabei streicht er auch die Rolle der fachlichen Begleitung heraus, sowohl in den Veranstaltungen selbst, als auch für die Aufarbeitung der Anregungen aus der Öffentlichkeit und des Runden Tisches zwischen den einzelnen Sitzungen bzw. Veranstaltungen.

Zum Überblick und Einstieg in den nachfolgenden fachlichen Input durch Herrn Weber von der Planungsgruppe Kölz erläutert Herr Buff die zentralen Anregungen zur Netzhierarchie aus dem öffentlichen Werkstattbericht am 6. Mai 2013, die im Anschluss an diese Sitzung von der Planungsgruppe Kölz fachlich aufbereitet und in die Gesamtdiskussion am Runden Tisch in den beiden nachfolgenden Sitzungen eingebracht und abgearbeitet wurden:

- Einordnung Ausbaustandard/Charakterisierung Fabrikstraße und Konrad-Zuse-Straße nach den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RAST 06)
- Mögliche Wirkungen von Einbahnverkehre (Chancen und Defizite)
- Einschätzung möglicher Verkehre aufgrund einer baulichen Entwicklung südlich Felix-Wankel-Straße (HochTief-Areal)
- Neuer Planfall I: Sperrung Bürgerstraße
- Neuer Planfall F3: Sickingenbrücke mit Sperrung Bürgerstraße
- Neuer Planfall H: Vollanschluss Ortenauer Straße an die Römerstraße
- Weiterentwicklung Planfall D1* mit Einbahnregelung Kolbenzeil und Erlenweg (D1**)

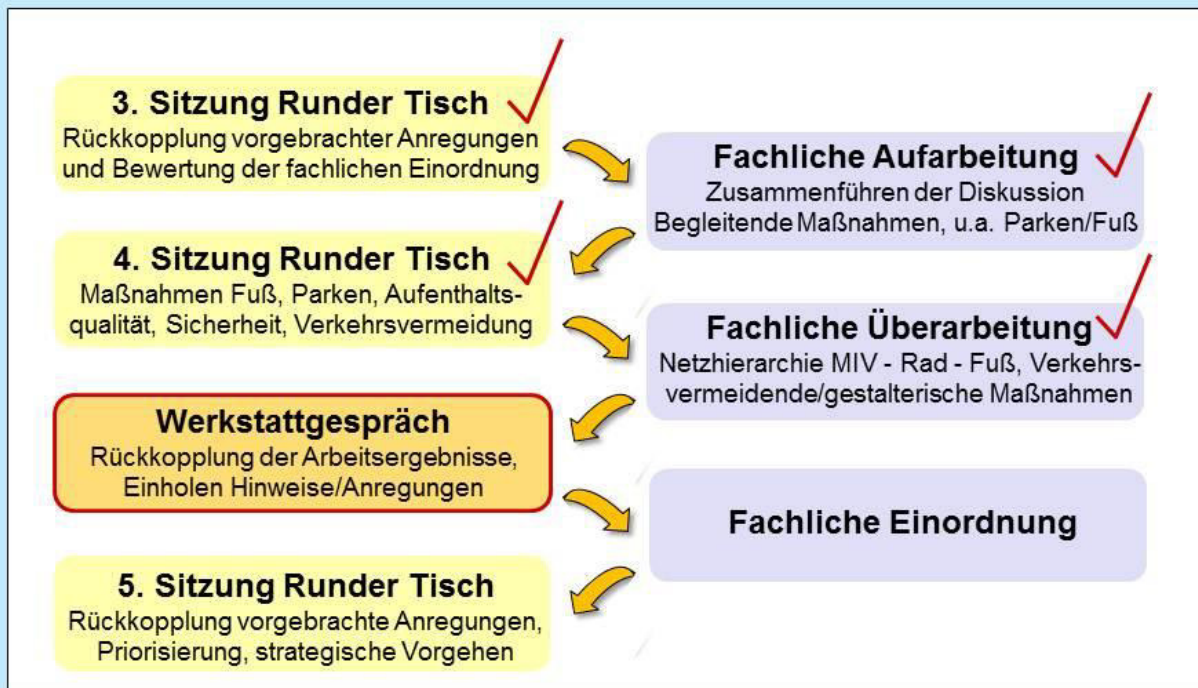
Zielsetzung öffentliches Werkstattgespräch

- Zum Abschluss der Begrüßung erläutert Herr Buff die Zielsetzungen der heutigen Veranstaltung wie:
- Informieren über die bisherigen Arbeitsschritte (Herstellen von Transparenz)
- Darlegen der präferierte Netzhierarchie und verkehrsvermeidender Maßnahmen
- Aufzeigen von Gestaltungsoptionen und Lösungsalternativen auf der Maßnahmenebene
- Einholen von Hinweisen und Anregungen aus der Öffentlichkeit zu den vorgeschlagenen Maßnahmen (Rückkopplung)

Öffentliches Werkstattgespräch am 25.09.2013



Öffentliches Werkstattgespräch am 25.09.2013

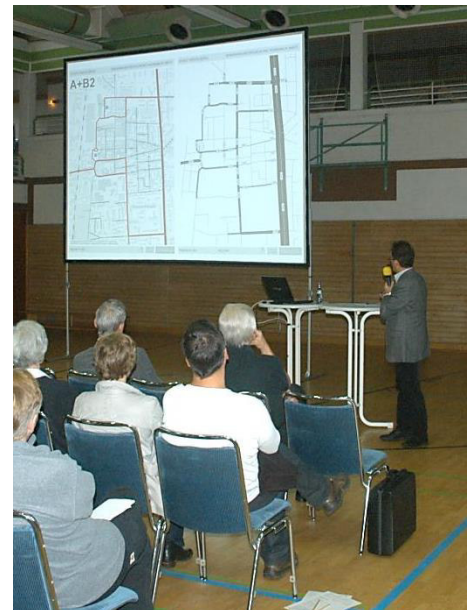


4.7.2 Werkstattbericht - Input Fachplanung

Zu Beginn seines Vortrags erläutert Herr Weber die wesentlichen verkehrlichen Wirkungen der beiden im öffentlichen Werkstattgespräch am 6. Mai 2013 zur Diskussion gestellten Planfälle A+B2 und D1*. Anhand einer bewertenden Gegenüberstellung verdeutlicht er, warum die Teilnehmer/innen des Runden Tisches sich in der anschließenden Diskussion auf den Planfall A+B2 zur weiteren Konkretisierung verständigt haben. Unter Einbeziehung der Anregungen aus dem öffentlichen Werkstattgespräch im Mai wurde der Planfall mit den Teilnehmern/innen des Runden Tisch gemeinsam modifiziert und zum Planfall A+B2* weiterentwickelt.

Herr Weber macht dabei deutlich, dass bei der Modifizierung neben dem Autoverkehr gleichermaßen der Fuß- und Radverkehr wie auch die Frage der Parkierungsmöglichkeiten/-angebote und des öffentlichen Personennahverkehrs im Quartier Berücksichtigung fanden.

Bevor Herr Weber die einzelnen Maßnahmen erläutert, benennt er auf Grundlage der geführten Diskussionen in der dritten und vierten Sitzung des Runden Tisches verkehrsvermeidende Maßnahmen.



STADT HEIDELBERG

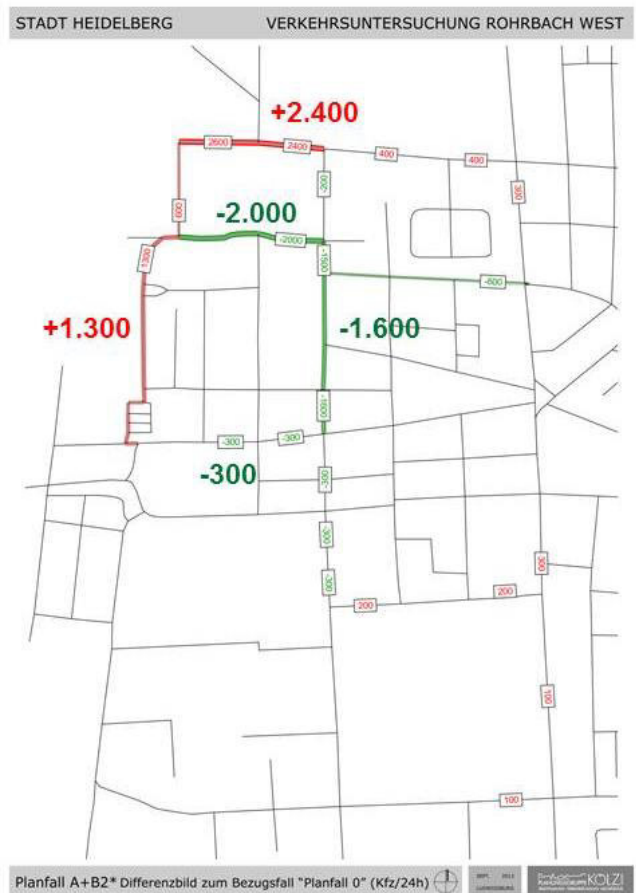
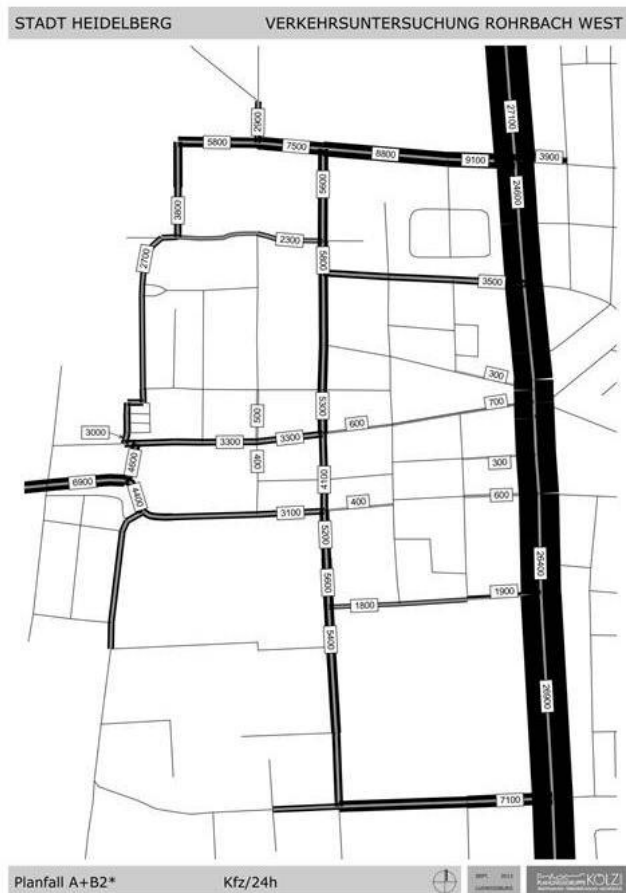
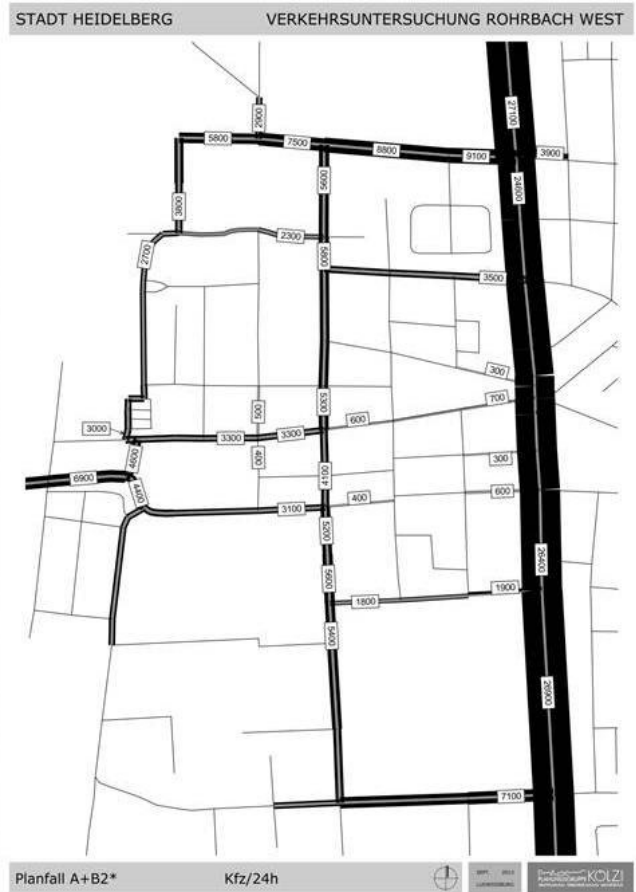
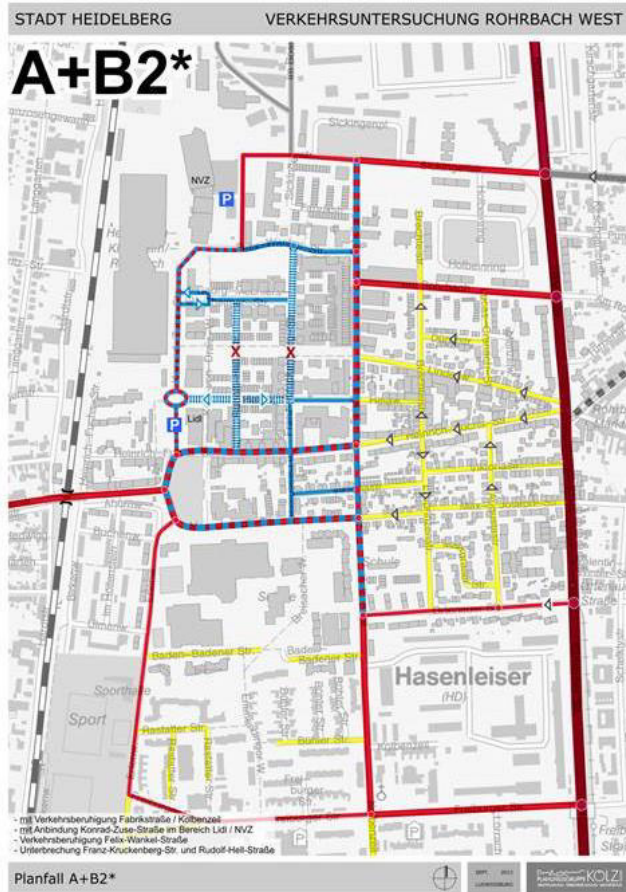
VERKEHRSUNTERSUCHUNG ROHRBACH WEST

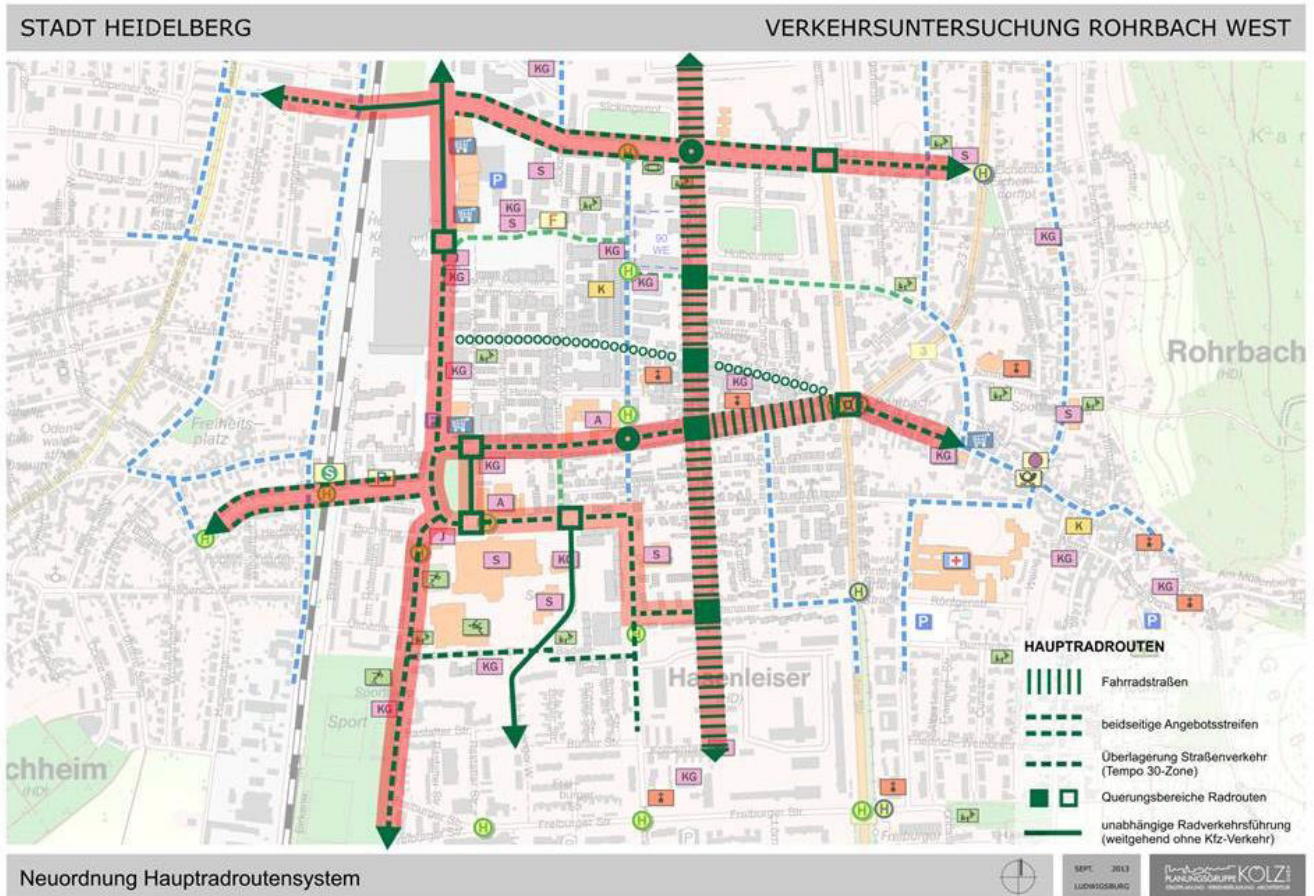


- + Verkehrsvermeidung durch "kurze Wege" – Minimierung Umwegfahrten
- + Graduelle Entlastung Fabrikstraße / Heinrich-Fuchs-Straße um ca. 1.000 KFZ/24h
- + Keine relevante "Problemverlagerung"
- + Keine Zielkonflikte mit Radverkehrsachsen Nord-Süd
- + Verbesserung der Situation für Fußgänger und Kunden Lidl und NVZ



- + Signifikante Verkehrsentslastung der Fabrikstraße um ca. -3.500 KFZ/Tag
- Jedoch Erzeugung von Umwegfahrten mit entsprechenden Mehrbelastungen (Umwelt, Schadstoffe, Lärm, etc.)
- Konrad-Zuse-Straße kann die Verkehrsmengen funktional aufnehmen
- Fußgängerquerung Max-Joseph-Straße optimierbar
- Überlagerung Verkehrszunahme Konrad-Zuse-Str. mit Nord-Süd-Radwegeachse
- + Verbesserung der Situation für Fußgänger und Kunden Lidl und NVZ





RADVERKEHR:

- Erhöhung des Radverkehrsanteils durch Realisierung hochwertiger Radfahrverbindungen (Fahrradstraßen; zügig befahrbar, direkte und sichere Radrouten, etc.)
- Ausbau infrastruktureller Einrichtungen, wie z.B. Fahrradabstellanlagen, Informationssysteme, etc.

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR:

- Erhöhung der Attraktivität durch Optimierung der Haltestellenaustattung und der Einstiegssituation (z.B. Buskaps, behindertengerechte Ausbau, etc.)
- Verbesserung der Qualität der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen
- Integration städtebaulicher Entwicklungsbereiche (Konversionsflächen) durch Optimierung / Ergänzung des Linien- und Haltestellenangebots

PARKRAUMMANAGEMENT:

- Reduzierung von Parkplatzsuchfahrten durch stärkere Nutzung der Parkraumreserven sowohl im privaten Bereich als auch im Zuge der Konrad-Zuse-Straße
- Konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs zur Verringerung der Falschparker
- Begrenzung des Parkplatzangebots im öffentlichen Raum (z.B. Verkehrsberuhigte Bereiche, Gehwegparken im Bereich wichtiger Schulwege, etc.)

VERKEHRSBERUHIGUNGSMASSNAHMEN:

- Funktions- und Gestaltungskonzept für die "Öffentlichen Räume" zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verringerung der Trennwirkung der Straßen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit an Straßen und Knoten, insbesondere an Überquerungsstellen für Fußgänger und Radfahrer

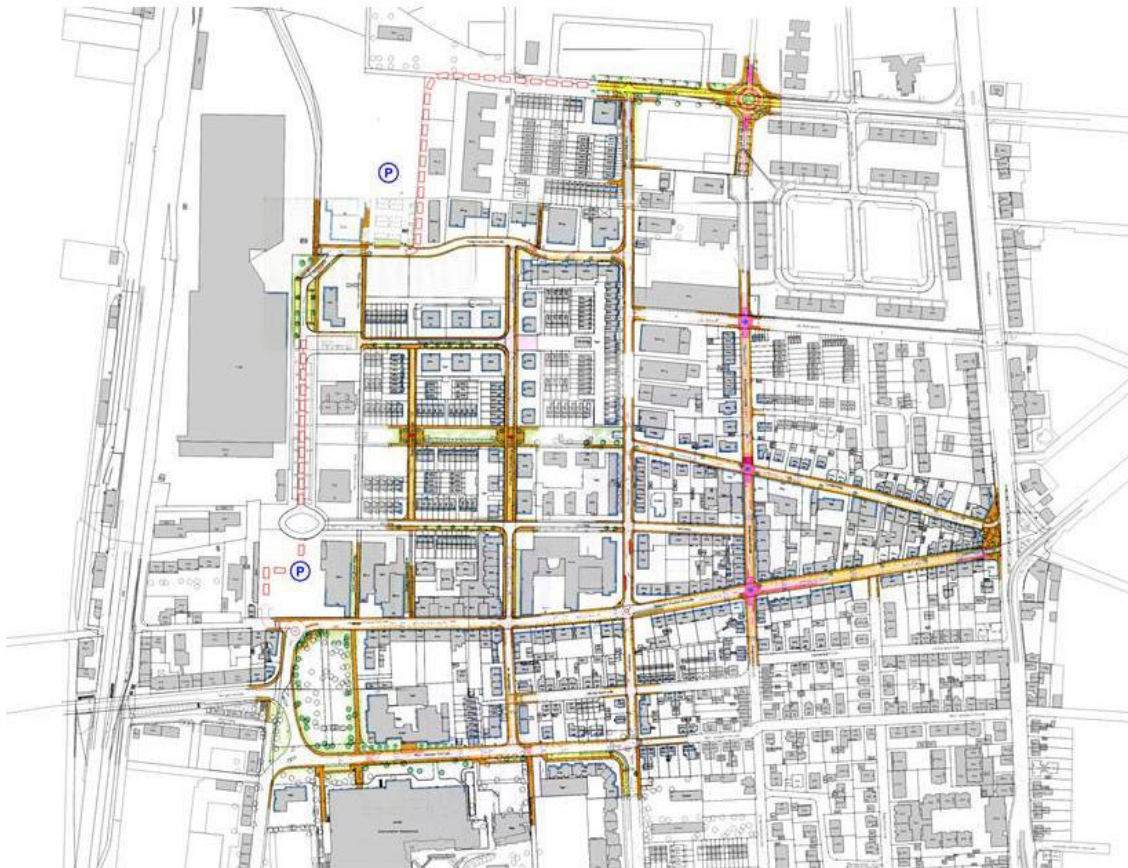
Dabei teilt Herr Weber seinen Vortrag in zwei Teilbereiche auf: östlich und westlich der Fabrikstraße. Im Einzelnen geht er dabei auf folgende Maßnahmenbereiche ein:

Östlich der Fabrikstraße

- Fabrikstraße – Kolbenzeil (einschließlich Kreuzung Max-Josef-Straße)
- Erbprinzenstraße - Brechtelstraße - Anbindung/Querung Sickingenstraße
- Lindenweg (östlicher Teilabschnitt, Anschluss Rohrbach Markt)
- Heinrich-Fuchs-Straße - Max-Joseph-Straße (östlicher Teilabschnitt)

Westlich der Fabrikstraße

- Franz-Kruckenbergs-Straße - Im Hasenleiser
- Rudolph-Hell-Straße - Georg-Mechtersheimer-Straße
- Felix-Wankel-Straße - Konrad-Zuse-Straße einschließlich Bypass Sickingenstraße
- Heinrich-Fuchs-Straße - Max-Josef-Straße (westlicher Teilabschnitt)





Folie 20 Fabrikstraße / Kolbenzeil

SEPT. 2013

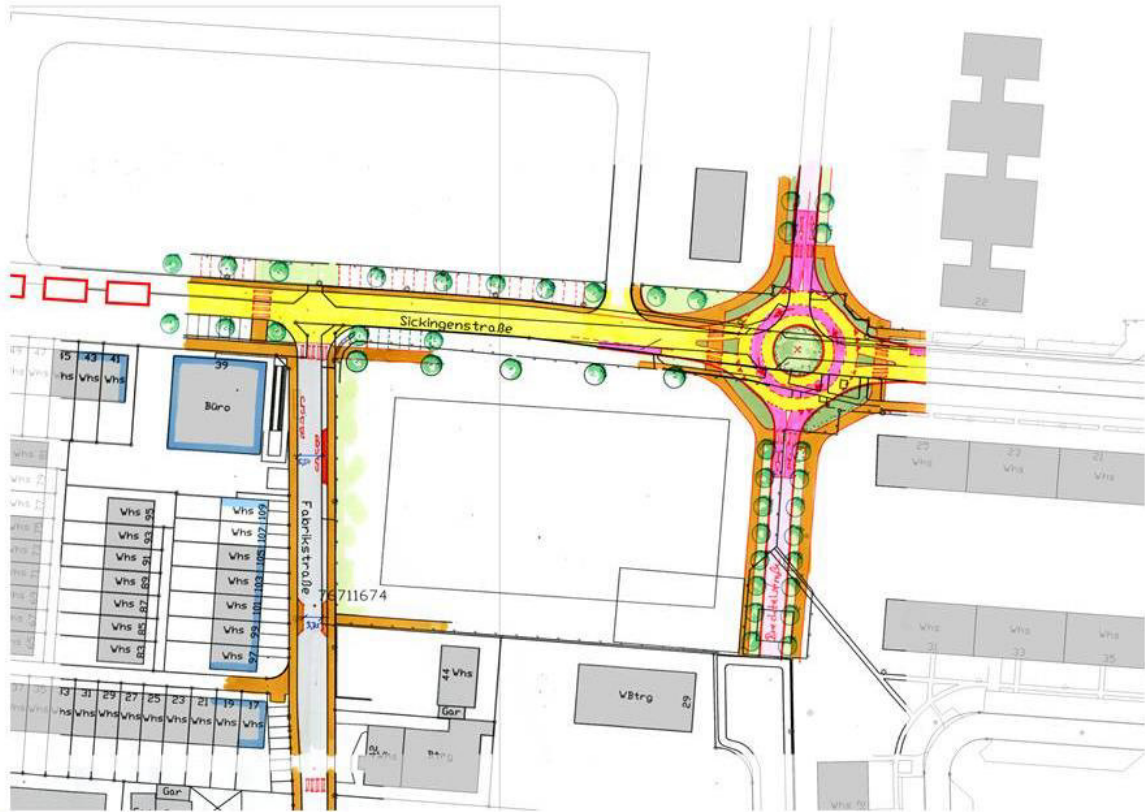
PLANUNGSGRUPPE KOLZ



Folie 21 Knoten Kolbenzeil / Max-Joseph-Straße

SEPT. 2013

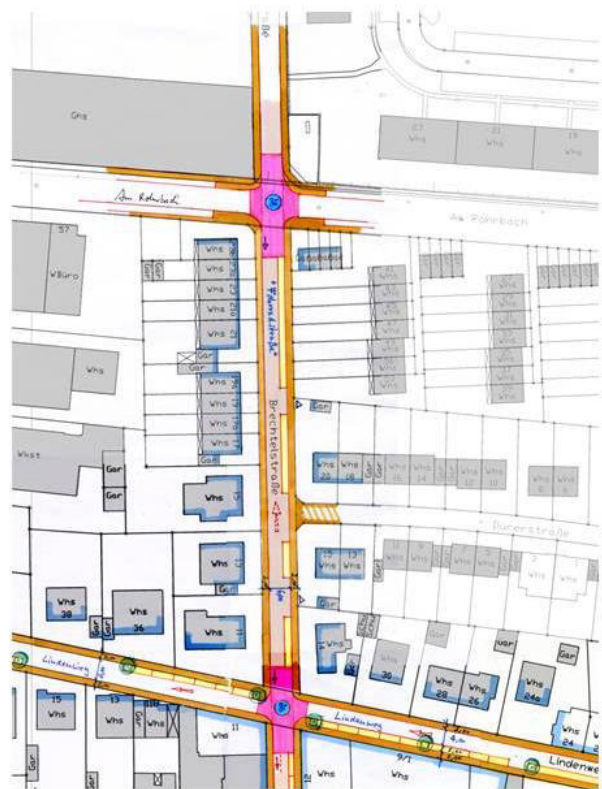
PLANUNGSGRUPPE KOLZ



Folie 22 Fabrikstraße / Sickingenstraße

SEPT 2013

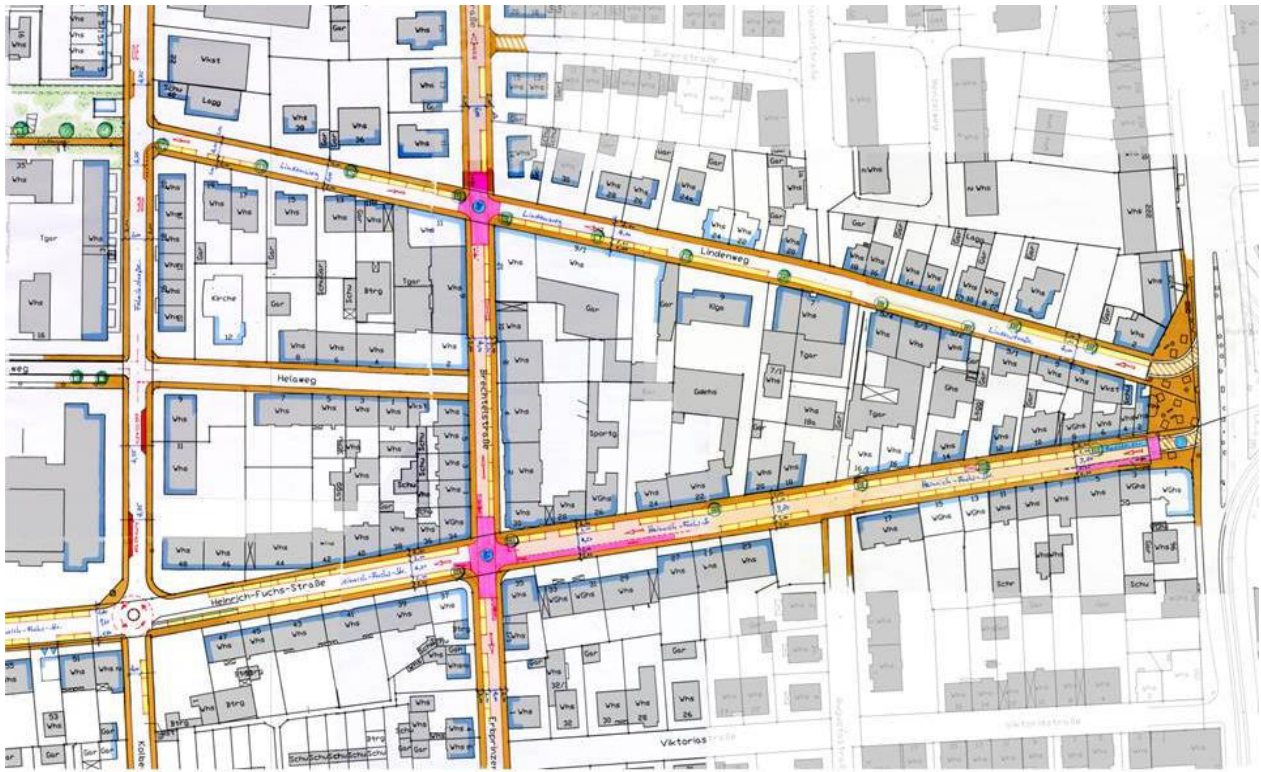
PLANUNGSGRUPPE KOLZ



Folie 25 Fahrradstraße/Brechtelstraße/ Erbprinzenstraße

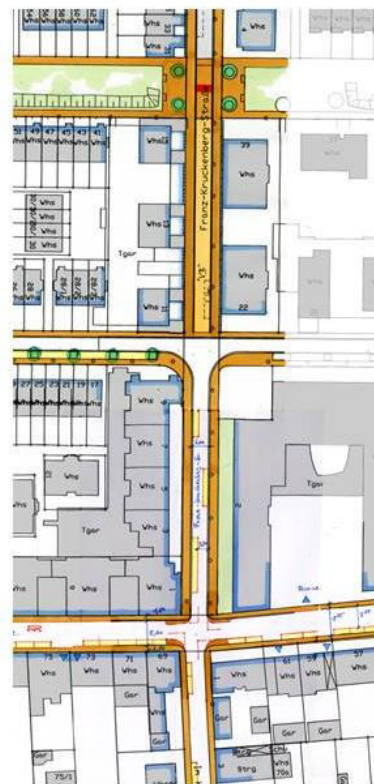
SEPT 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ



Folie 29 Rohrbach Markt / Lindenweg / Heinrich-Fuchs-Straße

SEPT. 2013



Folie 31 Franz-Kruckenbergs-Straße

SEPT. 2013





Folie 32

Franz-Kruckenbergs-Straße / Rudolf-Hell-Straße

SEPT. 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ

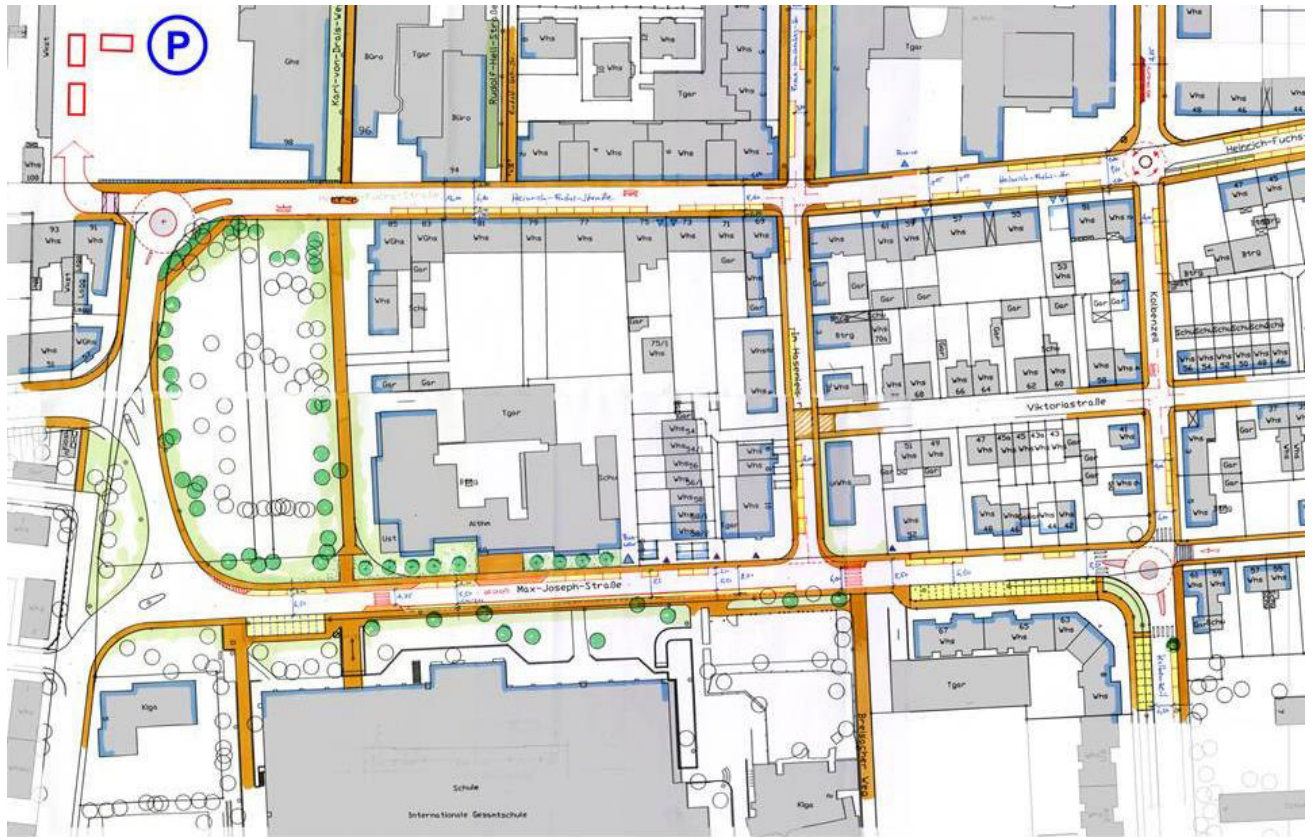


Folie 34

Felix-Wankel-Str. / Konrad-Zuse-Straße

SEPT. 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ

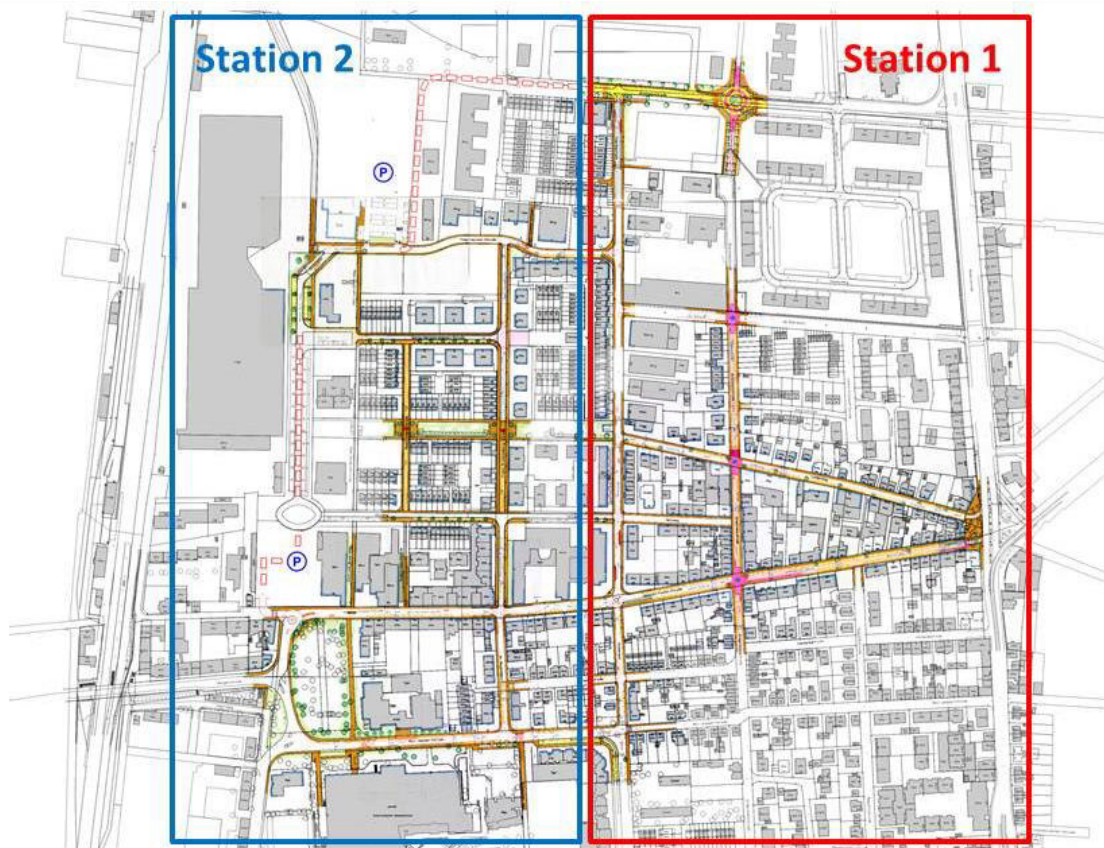


Folie 37

Heinrich-Fuchs-Straße / Max-Joseph-Straße / Im Hasenleiser

SEPT 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ



Folie 38

Planerische Konkretisierung Maßnahmenbereiche

SEPT 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ

4.7.3 Ablauf Dialogphase

Herr Buff erläutert, dass die Dialogphase entsprechend der Gliederung des fachlichen Inputs von Herr Weber in die beiden Teilbereiche östlich und westlich der Fabrikstraße strukturiert ist. An beiden Stationen hängen die im Vortrag erläuterten Unterlagen nochmals zur Information der Teilnehmer/innen aus. Zur inhaltlichen Strukturierung der Diskussion an den Stationen sollen die einzelnen Maßnahmen(-bereiche) abgearbeitet werden. Für Verständnisfragen und zur inhaltlichen Erläuterung stehen an den beiden Stationen jeweils zwei Fachberater zur Verfügung.

Herr Buff weist die Teilnehmer/innen auf das Angebot hin, die Stationen zu wechseln und sich zu beiden Teilbereichen inhaltlich einzubringen. Die Reihenfolge und der Zeitpunkt des Stationswechsels kann frei gewählt werden. Jedoch wird die Moderation einen angekündigten Stationswechsel durchführen und im Anschluss daran einen kurzen Überblick über die bis dahin im Wesentlichen diskutierten Aspekte geben. Ziel an den Stationen ist es, die Anregungen wie auch Achtungszeichen zu den im Entwurf vorgestellten Maßnahmen für die nachfolgende Diskussion des Runden Tisch in der fünften Sitzung festzuhalten. Die an den Thementischen von den Teilnehmern/innen kontrovers diskutierten Aspekte sind unter Punkt 4. Ergebnisse der Dialogphase mit dem Hinweis (⚡-Blitz) in Klammern gekennzeichnet.

Zum Abschluss der Dialogphase werden durch die Moderatoren die an den Stationen zentral diskutierten Aspekte im Plenum nochmals vorgestellt.

Verkehrskonzept Rohrbach-West Öffentliches Werkstattgespräch am 25.09.2013

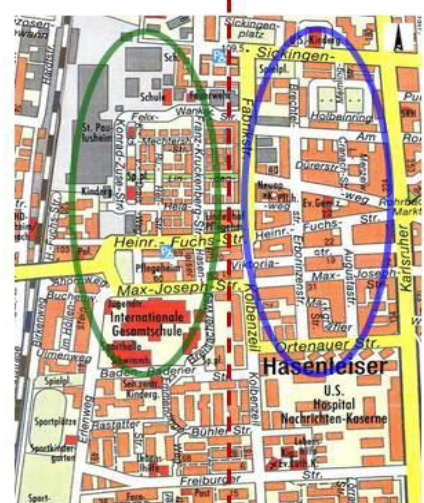
Welche Themen finden Sie an den „Stationen“?



Moderation:
Hr. Sippel
Fachliche Beratung:
Hr. Prof. Kölz, Herr Fuß



Moderation:
Hr. Buff
Fachliche Beratung:
Hr. Weber, Hr. Gieler



4.7.4 Ergebnisse/Dokumentation Dialogphase

Die durch die Teilnehmern/innen vorgebrachten Aspekte - sofern zum besseren Verständnis erforderlich - wurden aus Kenntnis der geführten Diskussion durch die Moderation ergänzt und ggf. ausformuliert sowie thematisch-inhaltlich geordnet.

Station 1 - Östlich Fabrikstraße

Moderation: Herr Sippel, Bürogemeinschaft Sippel | Buff

Fachliche Begleitung: Herr Prof. Kölz, Planungsgruppe Kölz

Herr Fuß, Stadtverwaltung Heidelberg



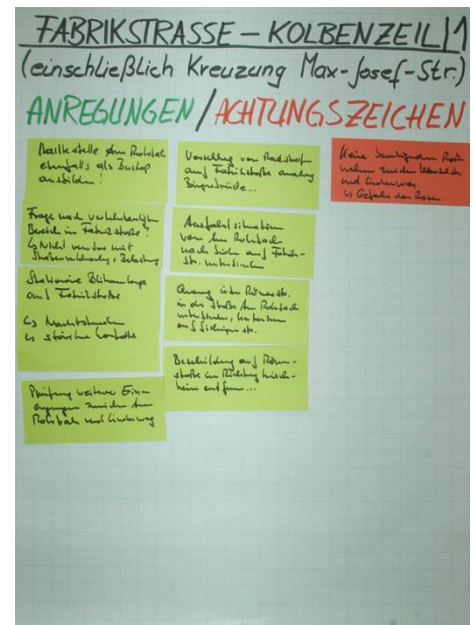
Inhaltliche Strukturierung der Diskussion

- Fabrikstraße - Kolbenzeil (einschließlich Kreuzung Max-Josef-Straße)
- Erbprinzenstraße - Brechtelstraße - Anbindung/Querung Sickingenstraße
- Lindenweg (östlicher Teilabschnitt, Anschluss Rohrbach Markt)
- Heinrich-Fuchs-Straße - Max-Joseph-Straße (östlicher Teilabschnitt)
- Themenspeicher (Erschließungsnetz/-system)

Fabrikstraße – Kolbenzeil (einschließlich Kreuzung Max-Joseph-Straße)

Anregungen

- Verkehrsberuhigende Maßnahmen beziehen sich vorrangig auf den südlichen Teil der Fabrikstraße
- Bushaltestelle Am Rohrbach in der Fabrikstraße als Buskap analog der Haltestelle im südlichen Abschnitt der Fabrikstraße anlegen
- Prüfen, ob zwischen Am Rohrbach und Lindenweg zusätzliche Maßnahmen zur Fahrbahnverengung sinnvoll, bzw. vor dem Hintergrund der angrenzenden gewerblichen Betriebe grundsätzlich möglich sind
- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Fabrikstraße
- Einrichtung eines Radstreifens auf Fabrikstraße analog der Situation auf der Bürgerbrücke
- Aufstellen einer stationären Blitzanlage in der Fabrikstraße (Ziel stärkere Kontrolle, insbesondere in den Nachstunden)
- Unterbinden der Ausfahrtsituation von Am Rohrbach auf Fabrikstraße in Richtung Süden (nur Rechtsabbieger)
- Unterbinden der Querung über Römerstraße in die Straße Am Rohrbach



Achtungszeichen

- Keine beruhigenden Maßnahmen auf der Fabrikstraße zwischen Felix-Wankel-Straße und Lindenweg (Problem Raser; Vorschläge für ergänzende Maßnahmen vgl. Anregungen)

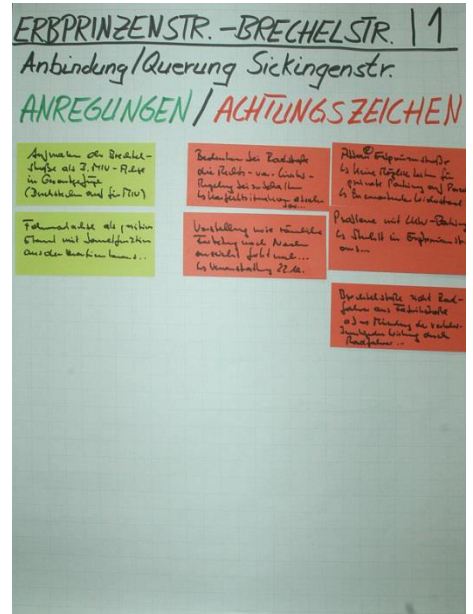
Erbprinzenstraße – Brechtelstraße (Anbindung / Querung Sickingenstraße)

Anregungen

- Fahrradachse als Netzelement mit Sammelfunktion aus dem Quartier heraus wird positiv betrachtet
- Vorschlag Anbindung Brechtelstraße an die Sickingenstraße als dritte MIV-Achse neben Konrad-Zuse-Straße und Fabrikstraße in Nord-Süd-Richtung (⚡-Blitz)

Achtungszeichen

- Bedenken gegenüber dem vorgesehenen Beibehalten der Rechts-vor-Links-Regelung bei Ausweisung einer Radstraße (absehbare Konfliktsituationen)
- Radachse Erbprinzenstraße/Brechtelstraße ist nur sinnstiftend, wenn diese vom Hospital über Mark Twain (Südstadt) bis in die Innenstadt durchgesteckt wird (gegenseitige Abhängigkeit); bisher liegen aber noch keine konkreten Vorstellungen vor
- Kritik am vorgesehenen Abbau von Parkplätzen in der Erbprinzenstraße/Brechtelstraße (zu erwartender Widerstand von Anliegern), da aufgrund der dichten städtebaulichen Struktur oftmals keine Möglichkeiten für private Parkierung auf den Privatgrundstücken besteht
- Probleme mit Lkw-Parkierung; Parkierungsdruck aus angrenzenden Quartieren heraus auf die Erbprinzenstraße
- Kritik an „Entflechtung“ der Verkehrsarten: Ausweisen einer Radfahrstraße in der Brechtelstraße mit einer entsprechenden Qualifizierung zieht Radfahrer aus der Fabrikstraße ab; abzusehende Minderung der verkehrsberuhigenden Wirkung durch Radfahrer in der Fabrikstraße



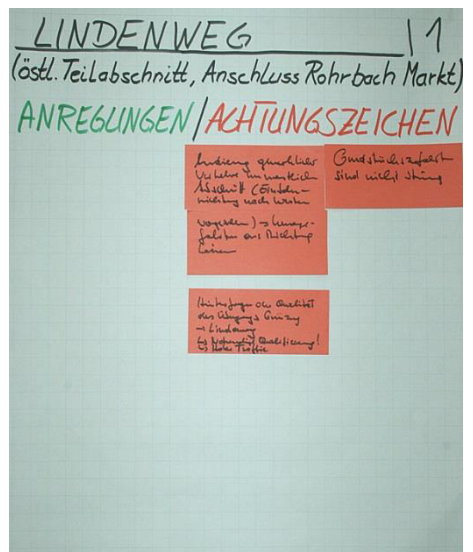
Lindenweg (östlicher Teilabschnitt, Anschluss Rohrbach Markt)

Anregungen:

- Keine Anregungen

Achtungszeichen

- Andienung gewerblicher Verkehre im westlichen Abschnitt Lindenweg wird kritisch gesehen; vorgesehene Einbahnrichtung nach Westen verursacht Umwege Fahrten aus Richtung Leimen; Überprüfen der vorgeschlagenen Richtung der Einbahnstraße bzw. prüfen, ob ggf. Erhalt Zweirichtungsverkehr im Teilabschnitt Lindenweg zwischen Brechtelstraße und Fabrikstraße



- Qualität des Lindenwegs als Fußgängerachse im Übergang zum Grünzug wird hinterfragt (hohes Verkehrsaufkommen in der Fabrikstraße); weitergehende Qualifizierung der Querung der Fabrikstraße prüfen
- Grundstückszufahrten sind nicht immer stimmig dargestellt; Prüfen der Ausfahrtsituationen

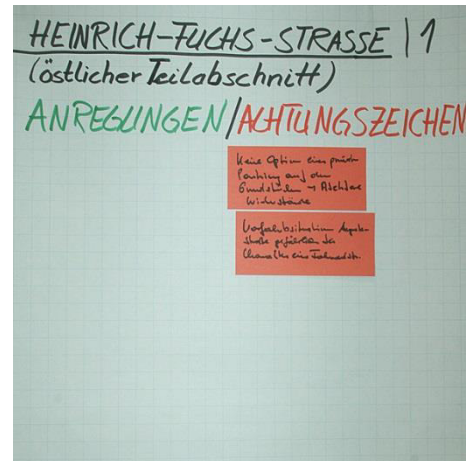
Heinrich - Fuchs-Straße - Max-Joseph-Straße (östlicher Teilabschnitt)

Anregungen

- Keine Anregungen

Achtungszeichen

- Kritik am vorgesehenen Abbau von Parkplätzen in der Heinrich-Fuchs-Straße (zu erwartender Widerstand von Anliegern), da aufgrund der dichten städtebaulichen Struktur oftmals keine Möglichkeiten für private Parkierung auf den Privatgrundstücken besteht
- Ausweisung einer Fahrradstraße führt im Anschlussbereich Augustenstraße bei Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links zu gefährlichen Situationen



Themenspeicher (Erschließungsnetz/-system)

- Hinterfragen der westlichen Tangentiale Konrad-Zuse-Straße im Hinblick auf die Überfahrt Lidl-Parkplatz; Verkehrskonzept kann nicht auf einer geduldeten Überfahrt über eine private Stellplatzanlage/Fläche aufgebaut werden
- Was geschieht mit dem Konzept, wenn Lidl die geduldete Praxis einer Durchfahrt über den Parkplatz verbietet?
- Welche Argumentation stand hinter der ablehnenden Haltung einer Tangenten Lösung bei Lidl?; Bitte, hier nochmals bei Lidl grundsätzlich nachzuhaken
-
- Sorge, dass vor allem das Quartier zwischen Karlsruher Straße und Fabrikstraße/Kolbenzeil vom überörtlichen Netz abgehängt ist; insbesondere mit Blick auf die Verkehrsbeziehung in Richtung Norden (Innenstadt)
- Zusätzliches Angebot einer Ausfahrt auf die Karlsruher Straße in Richtung Innenstadt schaffen; Öffnung Ortenauer Straße auf die Römerstraße in Richtung Norden, im Gegenzug Rechtsabbieger nach Süden aufgeben; Optional Zufahrt aus Ortenauer Straße auf Karlsruher Straße nur für den östlichen Teilabschnitt zu ermöglichen (Ortenauer Straße in unterschiedliche Einbahnrichtungsverkehre aufsplitten), um Durchgangsverkehre von der Bürgerbrücke aus zu vermeiden, jedoch für das Quartier nördlich der Ortenauer Straße eine Ausfahrtsmöglichkeit zu bieten.



- Bestehende Einbahnstraßenrichtungen vor allem im Quartier zwischen Fabrikstraße/Kolbenzeil und Karlsruher Straße mit dem Ziel überprüfen, die Zu- und Ausfahrten aus dem Quartier wenn möglich zu optimieren, auf jeden Fall aber nicht zu verschlechtern
- Straßen im gesamten Untersuchungsgebiet vollständig abbilden, damit klar wird, wie die Ein- und Ausfahrtssituationen zwischen Karlsruher Straße, Fabrikstraße/Kolbenzeil, Sickingenstraße und Hospital geplant sind bzw. ob es Abweichungen gegenüber dem Status Quo gibt; im dargestellten Planfall A+B₂* fehlt die Darstellung der Richtungsverkehre u.a. in der Augustenstraße, Markgräfler Straße, Viktoriastraße
- Quartier zwischen Fabrikstraße und Karlsruher Straße in der Summe als verkehrsberuhigten Bereich ausweisen; Problem hierfür notwendiger Umbau des Straßenquerschnitts (4-Blitz)
- Komplette Trennung/Splittung des Untersuchungsgebietes in Nord-Süd-Richtung ab Bürgerbrücke; Erschließung nach Norden über Heinrich-Fuchs-Straße und nach Süden über Max-Joseph-Straße ohne die Möglichkeit einer Durchfahrt über beide Straßenzüge (über den geprüften Planfall Sperrung Kolbenzeils hinausgehende Planfallvariante)
- Rechtsabbiegerspur aus Sickingenstraße auf Römerstraße ohne Ampelregelung als Einfädelspur vorsehen
- Öffnung der Saarstraße als Zufahrt auf die Konversionsflächen der Südstadt



Station 2 - Westlich Fabrikstraße

Moderation: Herr Buff, Bürogemeinschaft Sippel | Buff
 Fachliche Begleitung: Herr Weber, Planungsgruppe Kölz
 Herr Gieler, Stadtverwaltung Heidelberg



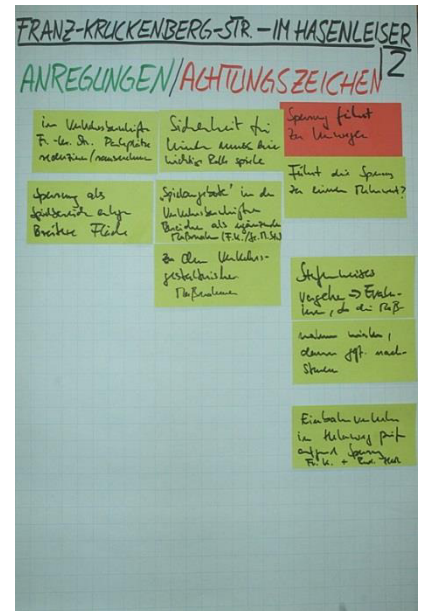
Inhaltliche Strukturierung der Diskussion

- Franz-Kruckenberg-Straße - Im Hasenleiser
- Rudolph-Hell-Straße - Georg-Mechtersheimer-Straße
- Felix-Wankel-Straße - Konrad-Zuse-Straße einschließlich Bypass Sickingenstraße
- Heinrich-Fuchs-Straße - Max-Josef-Straße (westlicher Teilabschnitt)
- Themenspeicher (Erschließungsnetz/-system)

Franz-Kruckenberg-Straße - Im Hasenleiser

Anregungen

- Sicherheit für Kinder muss bei den Maßnahmen eine wichtige Rolle spielen
- Parkplätze im ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereich in der Franz-Kruckenberg-Straße reduzieren bzw. herausnehmen
- Sperrung in der Franz-Kruckenberg-Straße als Spielbereich anlegen; breitere Flächen Platzbereich
- Angebote zum Spielen in den verkehrsberuhigten Bereichen Franz-Kruckenberg-Straße und Georg-Mechtersheimer Straße aufstellen; ergänzende Maßnahmen zu den verkehrsgestalterischen Maßnahmen
- Stufenweises Vorgehen; zunächst ohne Sperrung und Evaluieren, ob die Maßnahmen wirken (stellt sich der gewünschte Effekt ein, oder gibt es die befürchteten „Durchgangsverkehre“); wenn nein, dann die Sperrung wie vorgeschlagen vornehmen
- Einbahnrichtungsverkehr im Helaweg prüfen, ist eine Sperrung Franz-Kruckenberg-Straße und Rudolph-Hell-Straße mit der Ist-Situation kompatibel



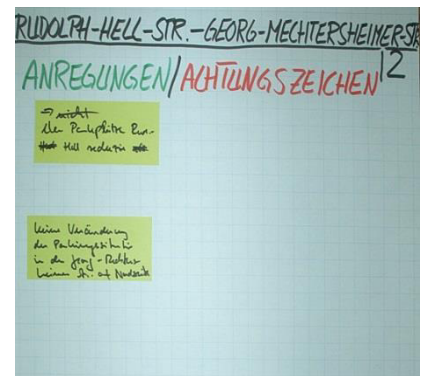
Achtungszeichen

- Führt die Sperrung zu einem Mehrwert?
- Sperrung führt zu Umwegen je nach Fahrziel

Rudolph-Hell-Straße - Georg-Mechtersheimer-Straße

Anregungen

- Parkplatzangebot in Rudolph-Hell-Straße reduzieren/auflösen



- Keine Veränderung der Parkierungssituation (Kennzeichnung) auf der Nordseite der Georg-Mechtersheimer-Straße

Achtungszeichen

- Keine Anregungen

Heinrich-Fuchs-Straße - Max-Joseph-Straße (westlicher Teilabschnitt)

Anregungen

- Bahnparallele Radwegeachse nach Süden weiterführen, endet unvermittelt (Querung Heinrich- Fuchs-/Max-Joseph-Straße)
- Wegeführung und Fußgängerquerung in der Max-Joseph-Straße in Richtung S-Bahn (Bereich Erlenweg) verbessern
- Querung Fußgänger aus Franz-Kruckenbergs-Straße in Richtung Süden über Heinrich-Fuchs-Straße verbessern (Fußwegachse, Schulweg); prüfen ob Zebrastreifen wie in Verlängerung der Achse über die Max-Joseph-Straße möglich ist
- Prüfen ob zusätzliche Parkplätze der Nordseite der Heinrich-Fuchs-Straße möglich sind (je 2 bzw.3 Parkplätze als „Paket“, dann wieder eine Lücke als Ausweichmöglichkeit für Begegnungsverkehr lassen; Achtung Busverkehr); Maßnahme soll zur Geschwindigkeitsreduzierung beitragen
- Prüfen in wie weit das Anlegen zusätzlicher Parkplätze auf der Nordseite der Max-Joseph-Straße vereinbar mit erforderlichen Lieferverkehr für das Pflegeheim Bethanien Lindenhof vereinbar ist; gilt auch für das Halten von Krankentransportwagen

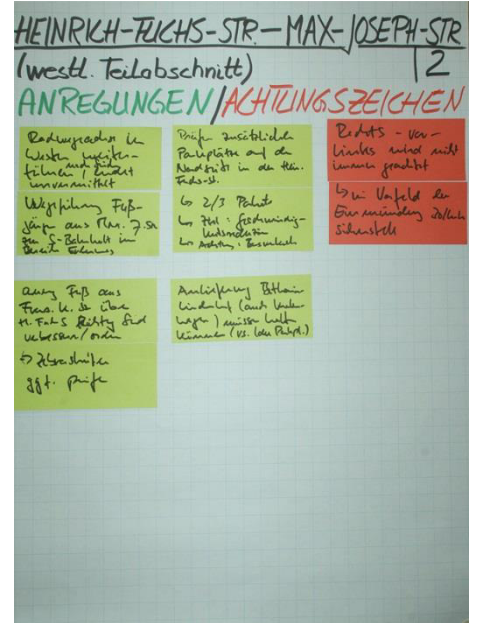
Achtungszeichen

- Rechts-vor-Links in der Max-Joseph-Straße wird nicht immer geachtet; vor allem kritische Situation nach dem Zebrastreifen im Bereich Kolbenzeil; Maßnahmen müssen Tempo 30 km/h sicherstellen, insbesondere vor den Kreuzungsbereichen

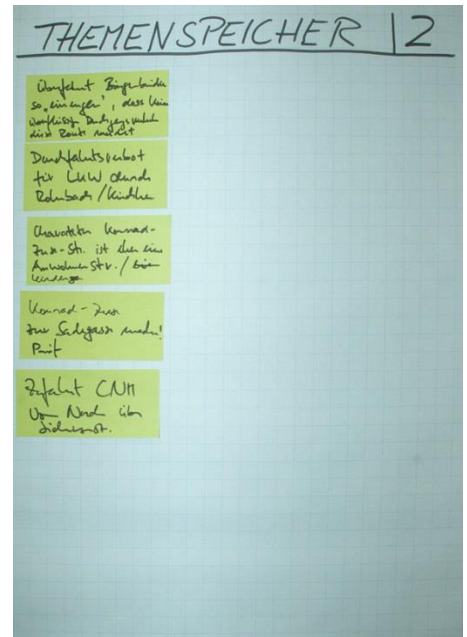
Felix-Wankel-Straße - Konrad-Zuse-Straße

Anregungen

- Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit in der Konrad-Zuse-Straße ergreifen
- Konrad-Zuse-Straße ist vom Charakter eher eine Anwohnerstraße, Achten auf Kinder vor allem Im Bereich der vorhandenen Einrichtungen
- Prüfen, Konrad-Zuse-Straße als Sackgasse (Ende am Kreisel)
- Nochmals Radverkehrsangebotsstreifen in der Konrad-Zuse-Straße prüfen; Betonung der bahnparallelen Nord-Süd-Achse



- Querungssituation Radweg in der Konrad-Zuse-Straße im Zufahrtsbereich CNH ist aus der Felix-Wankel-Straße kommend schwer einsehbar (Gefahrenpotenzial); Anregung die Querung weiter nach Westen zu verschieben; auch Wegebeziehung nach Osten in die Felix-Wankel-Straße muss möglich sein
- Alternative Lösung zum vorgeschlagenen Kreisverkehrs im Zufahrtsbereich Lidl suchen; grundsätzlicher Handlungsbedarf
- Fußgängerquerung westlich Eichendorfforum in Richtung Bosseldorn vorsehen.



Achtungszeichen

- Konflikt Radverkehr mit Lkw im Zufahrtsbereich CNH
- „Angstraum“ nördlich Nahversorgungszentrum auf der bahnparallelen Radachse (insbesondere im Winter)

Themenspeicher

- Durchfahrtsverbot für Lkw durch Rohrbach bzw. Kirchheim durchsetzen; weiträumige Verkehrslenkung für Schwerlastverkehr
- Überfahren Bürgerbrücke so einengen/gestalten, dass kein „überflüssiger“ Durchgangsverkehr diese Route zwischen Kirchheim und Rohrbach nutzen
- Prüfen einer Zufahrt auf das Gelände von CNH im Norden über die Sickingerstraße



Verkehrskonzept Rohrbach-West

Protokoll/Dokumentation

4.8 Fünfte Sitzung Runder Tisch am 09.10.2013

Kapelle Bethanien-Lindenhof-Seniorenwohnanlage, Heidelberg-Rohrbach



Inhaltsverzeichnis Dokumentation

Fünfte Sitzung Runder Tisch am 09.10.2013

4.8.1. Begrüßung und Zielsetzung 5. Sitzung Runder Tisch	Seite 195
4.8.2. Diskussion/Bewertung übergeordneten Zielsetzungen und verkehrsvermeidenden Maßnahmen	Seite 197
– Übergeordnete Zielsetzungen	
– Verkehrsvermeidende Maßnahmen	
4.8.3. Diskussion/Bewertung Empfehlung Netzhierarchie und Maßnahmenbereiche	Seite 202
– Netzhierarchie	
– Maßnahmenbereiche A 1.1 bis A 1.4	
– Maßnahmenbereiche A 2.1 bis A 2.4	
– Maßnahmenbereiche A 3.1 bis A 3.4	
– Maßnahmenbereiche A 4.1 bis A 4.3	
– Langfristige Optionen B 1 bis B 4	
– Realisierungszeiträume	
4.8.4. Stimmungsbild und Feedback zum Beteiligungsprozess	Seite 219

4.8.1 Begrüßung und Zielsetzung 5. Runder Tisch

Mit Blick auf die letzte Sitzung des Runden Tisches macht Herr Kuch im Rahmen seiner Begrüßung deutlich, dass es richtig gewesen ist, für die Empfehlung immer das Gesamtnetz als Betrachtungsmaßstab heranzuziehen. Damit ist sichergestellt, dass der Wegfall einzelner Maßnahmen nicht gleich das Ergebnis der Diskussionen in Frage stellt, so z.B. die diskutierte Option einer optimierten Überfahrt des Lidl-Parkplatzes, die nach Rückmeldung der Firma Lidl nicht weiter verfolgt werden kann. Ebenso streicht er als besondere Qualität der Diskussion heraus, dass mit der Empfehlung des Runden Tisches - unabhängig der Ergebnisse der heutigen Diskussion - nicht nur Maßnahmen zur Netzhierarchie für den Autoverkehr (MIV) ausgesprochen werden, sondern gleichermaßen auch Maßnahmenvorschläge für den Rad- und Fußverkehr, zur Parkierung im Quartier und zum öffentlichen Personennahverkehr gemacht werden.

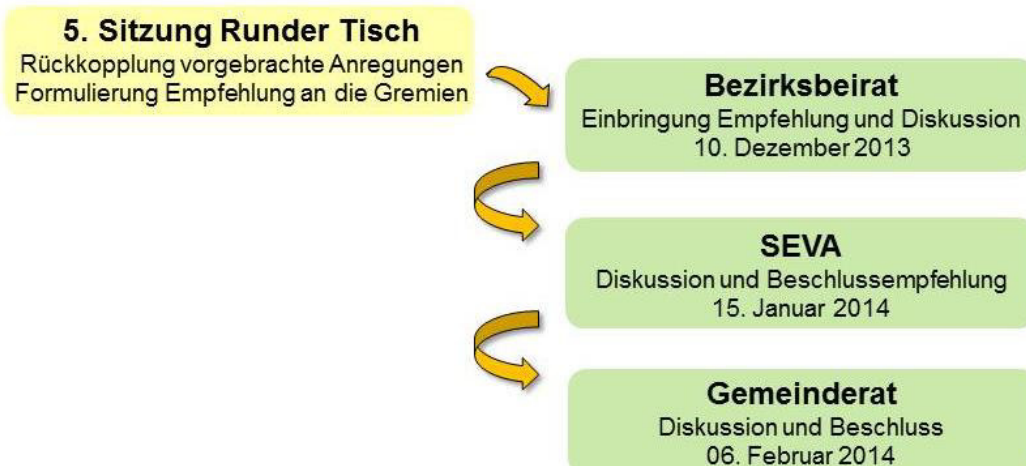


Herr Kuch berichtet, dass von der Firma CNH aufgrund eigener Überlegungen im Norden des Firmengeländes einen Parkplatz einzurichten, die Anfrage an die Stadt Heidelberg gestellt wurde, hierfür eine Zufahrtsoption in Verlängerung der Sickingenstraße zu prüfen. Aus Sicht des Amtes für Verkehrsmanagement wird eine Anbindung aus verkehrstechnischer Sicht nach einer ersten groben Prüfung als grundsätzlich machbar angesehen. In Anbetracht einer grundsätzlichen Machbarkeit und der bisher von den Teilnehmern/innen des Runden Tisches zur Verbesserung der Situation in der Felix-Wankel-Straße diskutierten Maßnahmenoptionen im Norden des Plangebiets, ergeben sich aus dieser Anfrage ergänzende Lösungsoptionen. Diese gilt es aus Sicht der Teilnehmer/innen des Runden Tisches in der heutigen Sitzung zu reflektieren und einzuordnen.

Über die Bewertung der in der letzten Sitzung des Runden Tisches zur Diskussion stehenden Maßnahmen hinaus, soll mit Blick auf die Umsetzung auch eine zeitliche Priorisierung der Maßnahmen im Rahmen der Empfehlung erfolgen.

Bevor die Empfehlung des Runden Tisches in Form einer Sitzungsvorlage durch das Amt für Verkehrsmanagement aufgearbeitet wird, findet eine Abstimmung mit allen betroffenen Fachämtern statt. Im Anschluss daran wird die Sitzungsvorlage zusammen mit der Empfehlung in die politischen Gremien zur Beratung eingebracht.

Überblick weiteres Vorgehen – Beabsichtigte Einbringung der Empfehlung in die politischen Gremien



Ergänzend zur Begrüßung von Herrn Kuch erläutert Herr Buff seitens der Moderation den Teilnehmer/innen die Zielsetzungen sowie den geplanten Ablauf der 5. Sitzung des Runden Tisches:

Zielsetzungen 5. Sitzung Runder Tisch

- Einordnen und Bewerten der Anregungen
öffentliches Werkstattgespräch am 25.09.2013 (Netzhierarchie, Maßnahmen)
- Priorisieren Maßnahmenvorschläge
- Abstimmen und Festhalten Inhalte Empfehlung Runder Tisch
 - Übergeordnete Zielsetzungen
 - Verkehrsvermeidende Maßnahmen
 - Netzhierarchie
 - Maßnahmenvorschläge
 - Priorisierung Maßnahmen
- Einholen Feedback zum Beteiligungsprozess Rohrbach-West

Ablauf 5. Sitzung Runder Tisch

Empfehlung - Teil I:

- Übergeordnete Zielsetzung und verkehrsvermeidende Maßnahmen
 - Zusammenführen der bisherigen Anregungen (Input Moderation)
 - Diskussion und Bewertung durch die Teilnehmer/innen

Empfehlung - Teil II:

- Netzhierarchie und Maßnahmen
 - Rückkopplung Anregungen öffentliches Werkstattgespräch
 - Fachliche Einordnung und Darstellen Maßnahmenvorschläge
 - Diskussion und Bewertung durch die Teilnehmer/innen-

Empfehlung - Teil III:

- Priorisierung Maßnahmen
 - Vorschlag Fachplanung
 - Diskussion und Bewertung durch die Teilnehmer/innen

Feedback Beteiligungsprozess

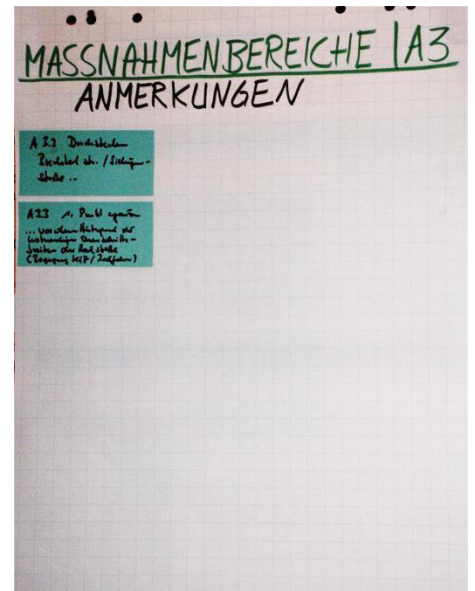
- Anmerkungen zum Beteiligungsprozess
- Stimmungsbild

Vor dem Einstieg in die Diskussion weist Herr Buff auf verschiedene Schreiben hin, die im Vorfeld der 5. Sitzung des Runden Tisch beim Amt für Verkehrsmanagement eingegangen sind. Diese werden in Kopie den Teilnehmer/innen zur Kenntnis übergeben. Im Wesentlichen werden Anmerkungen/Hinweise zur Verkehrssicherheit aufgrund von Nutzungskonflikten zwischen Schwerlastverkehr und Radfahrern/Fußgängern im Bereich der Felix-Wankel-Straße und der Einfahrtssituation im Anschluss an die Konrad-Zuse-Straße zur Firma CNH thematisiert. Auch die in Teilen zu engen Kurvenradien für den Schwerlastverkehr im Plangebiet insbesondere mit Blick auf die Anlieferverkehre zur Firma CNH und den neuen Nahversorgungsstandort werden aufgeführt. Ergänzend werden Hinweise zur Netzhierarchie gemacht: Verlagerung von Verkehren auf die Konrad-Zuse-Straße, Sperrung der Franz-Kruckenbergs-Straße und Einbahnregelung im Lindenweg, insbesondere auch mit Blick auf Anlieferverkehre ansässiger Firmen.

4.8.2 Diskussion/Bewertung übergeordnete Zielsetzungen und verkehrsvermeidende Maßnahmen

Herr Buff fasst für die Teilnehmer/innen aus den zurückliegenden Beteiligungsveranstaltungen die Diskussionsergebnisse mit Blick auf übergeordnete Zielsetzungen und verkehrsvermeidende Maßnahmen für die Empfehlungen zusammen und stellt die Aussagen und Inhalte einzeln zur Diskussion.

Nachfolgend sind die Anregungen seitens der Teilnehmer/innen in die übergeordneten Zielsetzungen und die verkehrsvermeidenden Maßnahmen eingearbeitet und zur Nachvollziehbarkeit farblich hervorgehoben (Ergänzungen) oder gestrichen:



Übergeordnete Zielsetzungen

- (1) Verfolgen von verkehrsvermeidenden Maßnahmen zur grundsätzlichen Reduzierung der Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr im Untersuchungsgebiet sowie des Anteils an Durchgangsverkehren **unter Berücksichtigung der Entwicklung des Nahversorgungszentrums** insbesondere aus **bzw. nach** Kirchheim
- (2) Reduzieren der Verkehrsbelastung in der Fabrikstraße durch geeignete Maßnahmen innerhalb der bestehenden Netzhierarchie
- (3) Qualifizieren und ggf. Ergänzen der bestehenden Erschließungshierarchie unter Berücksichtigung der Belange der unterschiedlichen Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr, Radverkehr, Fußgänger)
- (4) Abbau bestehender Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern/-arten insbesondere in der Achse Fabrikstraße/Kolbenzeil, der Achse Franz-Kruckenbergs-Straße/Im Hasenleiser sowie der Felix-Wankel-Straße und Heinrich-Fuchs-Straße

Übergeordnete Zielsetzungen

- (5) Vermeiden von unverhältnismäßigen Umwegefahrten und Mehrbelastungen in städtebaulich sensiblen Bereichen im Hinblick auf Ausweisung zusätzlicher bzw. geänderter Einbahnverkehrsregelungen
- (6) Vermeiden eines weiteren „Abhängens“ des Quartiers zwischen Fabrikstraße/Kolbenzeil und der Karlsruher Straße an das übergeordnete Verkehrsnetz insbesondere in Richtung Innenstadt
- (7) Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder, Fußgänger und Radfahrer in verkehrsberuhigten Bereichen, im Vorfeld sensibler Nutzungen, an Knoten und Überquerungsstellen insbesondere entlang der „Haupttrouten“ unter Berücksichtigung der Parkierungssituation (Gehwegparken)
- (8) Schaffen attraktiver Radfahrachsen sowohl in Nord-Süd- als auch Ost-West-Richtung unter Berücksichtigung sich vollziehender städtebaulicher Entwicklungen (Nahversorgungszentrum, Konversionsflächen Südstadt, Hospital) sowie der Anbindung S-Bahn-Haltepunkt, IGH und Rohrbach Markt

Übergeordnete Zielsetzungen

- (9) Gestalten der öffentlichen Straßenräume zur Verkehrsberuhigung insbesondere im Bereich der Achse Fabrikstraße/Kolbenzeil und der Achse Franz-Kruckenberg-Straße/Im Hasenleiser
- (10) Schaffen eines attraktiven wie barrierefreien Fußwegnetzes zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Erreichbarkeit insbesondere von Infrastruktureinrichtungen und Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs
- (11) Ordnen der Parkierungssituation zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in verkehrsberuhigten Bereichen und des Hauptfußwegenetzes (u.a. Auflösen von Gehwegparken, Ausweisen zusätzlicher, ggf. zeitlich befristeter Parkplätze, Einführen Parkraummanagement) unter Berücksichtigung der in Teilen eingeschränkten Möglichkeiten auf privaten Grundstücksflächen im Quartier östlich der Fabrikstraße/Kolbenzeil

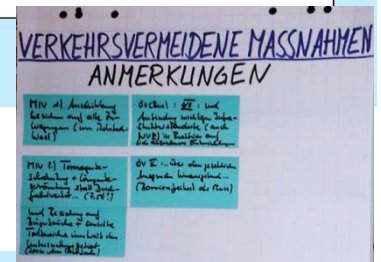
Übergeordnete Zielsetzungen

- (12) Verbessern der Ausnutzung bestehender Parkraumangebote (u.a. Konrad-Zuse-Straße) sowie Schaffen von alternativen Parkraumangeboten als teilweiser Ausgleich für wegfallende Parkplätze
- (13) Verstärktes Bewusstmachen der zulässigen Fahrgeschwindigkeit insbesondere an den Einfahrtsbereichen in das Untersuchungsgebiet und vor sensiblen Nutzungen, z.B. Kindergärten, Schulen, Spielplätzen, Senioren-/Pflegeheimen (u.a. durch mobile Geschwindigkeitshinweistafeln, Fahrbahnkennzeichnungen)
- (14) Erhöhung der Kontrolldichte durch den Gemeindevollzugsdienst zur Absicherung der Wirksamkeit verkehrsrechtlicher Maßnahmen (30 km/h-Zone, Falschparker)

Verkehrsvermeidende Maßnahmen

Motorisierter Individualverkehr

- I. Großräumige Ausschilderung und Lenkung des Verkehrs ~~aus Richtung Westen bzw. von der Autobahn in Richtung Rohrbach (ohne Kirchheim zu durchfahren; Bürgerbrücke)~~ **zur Vermeidung einer Durchfahrt von Rohrbach-West, insbesondere ohne Überfahrt der Bürgerbrücke**
- II. Tonnagenbeschränkung ~~Durchfahrtsverbot Bürgerbrücke~~ für LKW (z.B. 7,5t) **sowohl für die Bürgerbrücke als auch für sensible bzw. problematische Zufahrtbereiche in das Untersuchungsgebiet (u.a. Am Rohrbach)**
- III. Maßnahmen auf der Bürgerstraße zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- IV. Optimierung des Verkehrsflusses auf der Römerstraße (Ziel Grüne Welle) zur Vermeidung von Ausweichverkehren u.a. über Fabrikstraße und Konrad-Zuse-Straße



Verkehrsvermeidende Maßnahmen

Öffentlicher Personennahverkehr (Bus)

- V. Erhöhung der Attraktivität durch Optimierung der Haltestellenausstattung und der Einstiegssituation **über den gesetzlichen Anspruch der Barrierefreiheit hinausgehend** (z.B. Buskaps, behindertengerechte Ausbau, etc.)
- VI. Verbesserung der Qualität der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen
- VII. Optimierung und Ergänzung des Linien- und Haltestellenangebots durch Integration städtebaulicher Entwicklungsbereiche **wie den Konversionsflächen Südstadt und Hospital als auch unter Berücksichtigung von Infrastrukturstandorten wie dem Nahversorgungszentrum und öffentlicher Einrichtungen**

Verkehrsvermeidende Maßnahmen

Radverkehr

- VIII. Erhöhung des Radverkehrsanteils durch Realisierung hochwertiger Radfahrverbindungen (Fahrradstraßen; zügig befahrbar, direkte und sichere Radrouten, etc.)
- IX. Schaffen zusätzlicher Fahrradabstellplätze am S-Bahnhaltepunkt auf Rohrbacher Seite (u.a. überdacht; Fahrradboxen)
- X. Ausbau infrastruktureller Einrichtungen, wie z.B. dezentrale Fahrradabstellanlagen im Gebiet, Informationssysteme, etc.

Verkehrsvermeidende Maßnahmen

Bewusstseinsbildung

- XIV. Öffentlichkeitsarbeit mit den Unterpunkten
 - *Plakataktionen*
 - *Artikel im Stadtblatt*
 - *Flyer*
 - *ÖPNV Informationen bei Zuzug und Umzug*

Verkehrsvermeidende Maßnahmen

Parkraummanagement

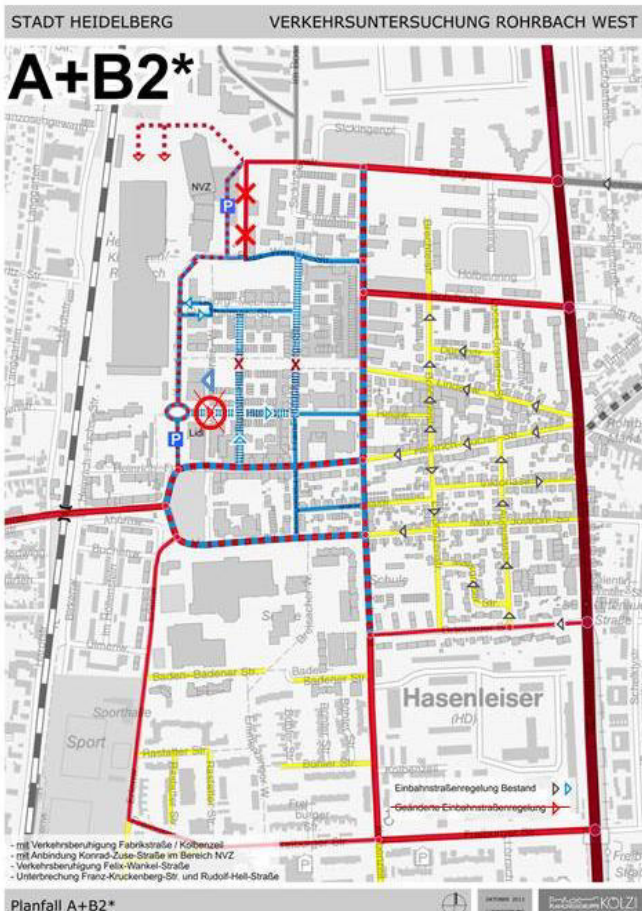
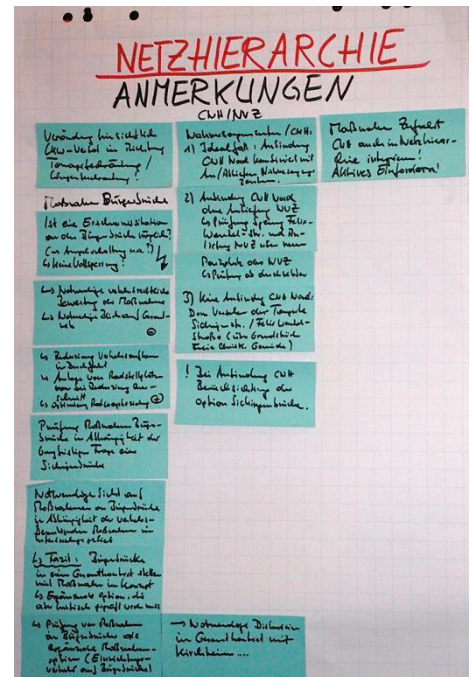
- XI. Reduzierung von Parkplatzsuchfahrten durch stärkere Ausnutzung vorhandener Parkraumreserven sowohl im privaten Bereich (Tiefgaragen/Grundstücke) als auch im Zuge der Konrad-Zuse-Straße
- XII. Konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs zur Verringerung der Falschparker
- XIII. Begrenzung des Parkplatzangebots im öffentlichen Raum
z.B. verkehrsberuhigte Bereiche, Gehwegparken im Bereich wichtiger Schulwege, etc.)

4.8.3 Diskussion/Bewertung Empfehlung Netzhierarchie und Maßnahmenbereiche

Herr Weber erläutert die aus den bisherigen Beteiligungsveranstaltungen abgeleiteten Maßnahmen entsprechend der zusammengefassten Maßnahmenbereiche. Daran schließt sich jeweils für die einzelnen Maßnahmenbereich die Diskussion und Bewertung der Teilnehmer/innen des Runden Tisches an.

Ausgenommen der aufgeführten Maßnahme zur Netzhierarchie „Unterbrechung Durchfahrt Franz-Kruckenberg-Straße in Verbindung mit Unterbrechung Durchfahrt Rudolph-Hell-Straße“, werden die aufgeführten Maßnahmen einschließlich der Anregungen von allen Teilnehmer/innen mitgetragen. Bei der Abstimmung waren sieben Teilnehmer/innen für eine sofortige Unterbrechung, bei einer Gegenstimme und drei Enthaltungen.

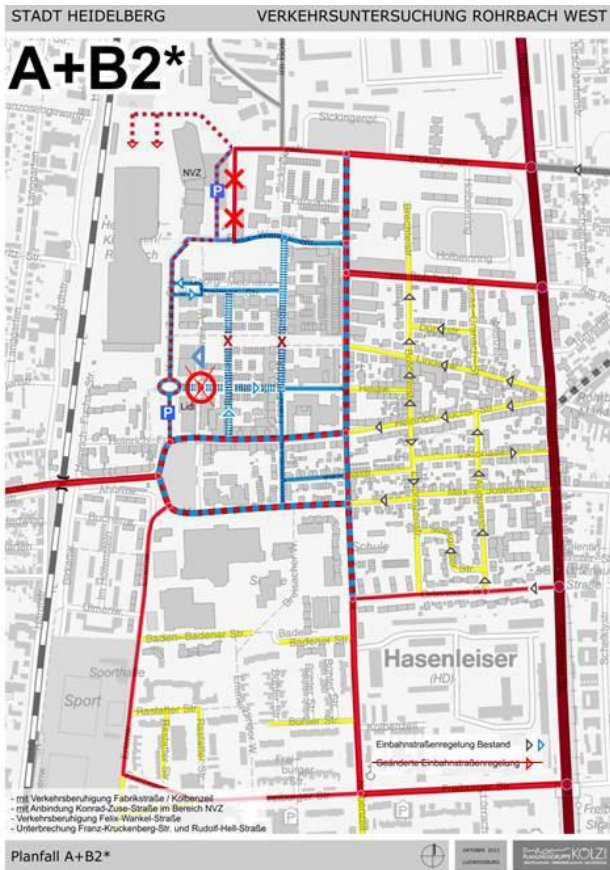
Die Anregungen sind nachfolgend in die gezeigten Folien eingearbeitet und zur Nachvollziehbarkeit farblich hervorgehoben (Ergänzungen) oder gestrichen.



VERKEHRSSYSTEM DER VERKEHRLICHEN BALANCE

Leitsatz: Eine Veränderung der bestehenden sensiblen Netzhierarchie darf nicht zu unverhältnismäßigen Problemverlagerungen führen. Eine deutliche Verkehrsreduktion in der Fabrikstraße führt zu gravierenden Nebenwirkungen und entspricht daher nicht der Netzfunktion innerhalb des Verkehrssystems.

- Arbeitsteilige Funktion der Nord-Süd-Achsen
 - Karlsruher Straße / Römerstraße als übergeordnete und leistungsfähige Hauptverkehrsstraße mit arbeitsteiliger Anbindung des Gesamtquartiers.
 - Fabrikstraße / Kolbenzeil als Sammel- und Verteilerstraße für gebietsspezifische Ziel-/Quell-/Binnenverkehre des Gesamtquartiers und für den öffentlichen Busverkehr.
 - Konrad-Zuse-Straße als tangentielle Erschließungsstraße für die angrenzenden Nutzungsstrukturen und Infrastruktureinrichtungen in Verbindung mit den Parkplatzüberfahrten NVZ und LIDL (mit und ohne Ertüchtigung der Überfahrten).
- Unterbrechung Durchfahrt Franz-Kruckenberg-Straße in Verbindung mit Unterbrechung Durchfahrt Rudolph-Hell-Straße (Abstimmung Teilnehmer Runder Tisch gegen ein stufenweises Vorgehen, mit einer Unterbrechung als weitergehendem Schritt nach Evaluierung der verkehrlichen Konsequenzen durch die Eröffnung Nahversorgungszentrum und Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen; Abstimmungsergebnis: sieben Stimmen für eine sofortige/Unterbrechung (kurzfristige Maßnahme), eine Gegenstimme und drei Enthaltungen).
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen unter Beachtung funktionaler Erfordernisse (Busverkehr) im Zuge der Fabrikstraße / Kolbenzeil und westliche Heinrich-Fuchs-Straße / Max-Joseph-Straße.



VERKEHRSSYSTEM DER VERKEHRLICHEN BALANCE

Anbindung CNH, Option 1a

- Zusätzliche Anbindung der Firma CNH im Norden in Verlängerung der Sickingenstraße und gleichzeitige Überprüfung Anbindung der Anlieferungsverkehre zum Nahversorgungszentrums von Norden; im Kontext der empfohlenen zusätzlichen Anbindung ist die Realisierung der Rad- und Fußgängerbrücke in Verlängerung der Sickingenstraße in Richtung Kirchheim zu berücksichtigen; dies gilt ebenso vor dem Hintergrund der formulierten Langfristoption, die Sickingenbrücke auch für den Kfz-Verkehr auszulegen

Anbindung CNH, Option 1b

- Ist eine Anbindung der Anlieferung des Nahversorgungszentrum nicht von Norden möglich, soll nochmals die Option geprüft werden, die Anlieferung ausschließlich über den Parkplatz des Nahversorgungszentrums zu führen; als stützende Maßnahme ist eine Sperrung der Felix-Wankel-Str. für den Lkw-Verkehr rechtlich zu prüfen

Anbindung CNH, Option 2

- Ist eine zusätzlich Anbindung CNH von Norden nicht möglichen (Option 1), soll die Anlage einer Verbindungsstraße (Bypass) zwischen Sickingenstraße und Felix-Wankel-Straße östlich des Nahversorgungsparkplatzes verfolgt werden; ergänzende Rückstufung der Felix-Wankel-Straße nach Realisierung einer potenziellen Verbindung
- Nach Evaluierung der verkehrlichen Konsequenzen NVZ- und verkehrsberuhigender Maßnahmen im Quartier. Evtl. Sperrung der Franz-Kruckenbergs-Straße und als direkte Folge auch der Rudolf-Heil-Straße. Anpassung Einbahnverkehr Helaweg.
- Beibehaltung der Verkehrsführung im Quartier zwischen der Karlsruher Straße / Römerstraße und der Fabrikstraße / Kolbenzeil.
- Durchfahrtsverbot Tonnagenbeschränkung Bürgerbrücke für LKW mit entsprechender Verkehrslenkung / wegweisender Beschilderung.

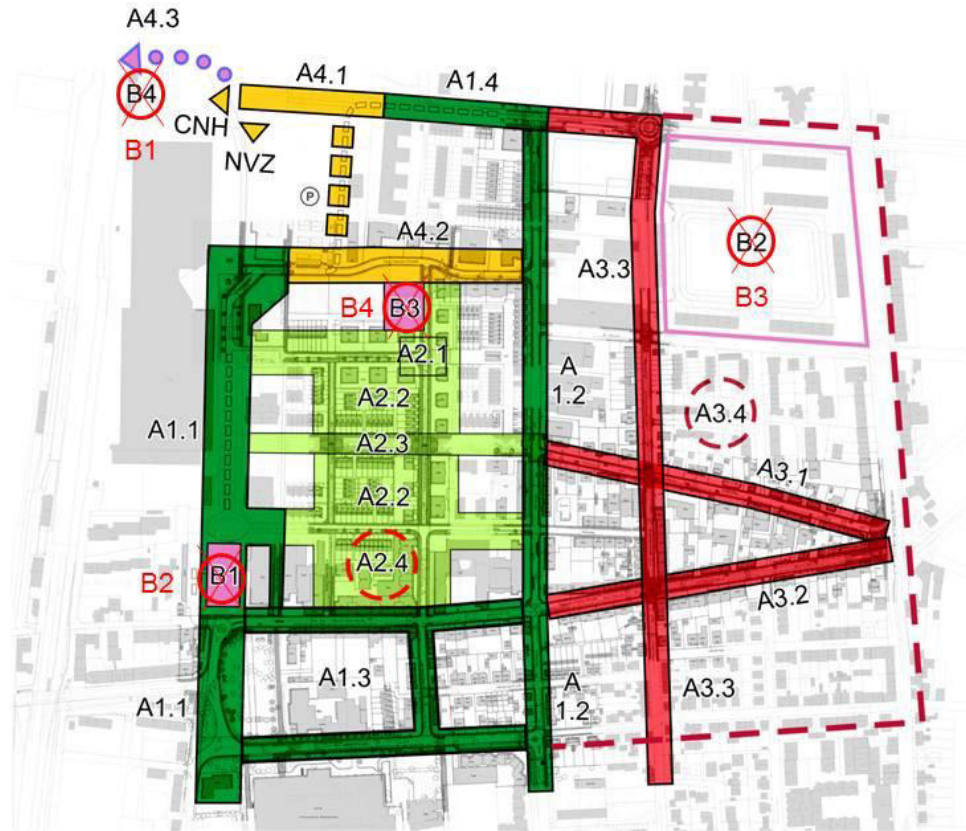


STÄRKUNG ALTERNATIVER VERKEHRSMITTELWAHL

Leitsatz: Flächenhafte Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung im gesamten Untersuchungsgebiet durch eine signifikante Attraktivierung und Aufwertung alternativer Verkehrsmittel.

- Erhöhung des Radverkehrsanteil durch Realisierung hochwertiger Radfahrverbindungen und Ausbau infrastruktureller Ergänzungsangebote
 - Fahrradachse Bahnstadt – Im Bosseldorn – NVZ – Konrad-Zuse-Straße – Erlenweg in Nord-Süd-Richtung.
 - Fahrradstraße Konversion Südstadt – Brechtelstraße – Erbprinzenstraße – Konversion Hospital in Nord-Süd-Richtung.
 - Radverkehrsachse Kirchheim – Sickingenbrücke / NVZ – Sickingenstraße – Rohrbach Ost in West-Ost-Richtung.
 - Radverkehrsachse Kirchheim – Bürgerstraße – Heinrich-Fuchs-Straße – Rohrbach Markt in West-Ost-Richtung.
 - Schaffung ausreichender Fahrradabstellanlagen an den Schnittstellen zum ÖPNV.
- Sichere und attraktive Vernetzung der Hauptfußwege- / Schulwegeachsen mit den Haltestellen des ÖPNV und mit infrastrukturellen Einrichtungen (Schulen, Kindergärten, Gewerbe, Einzelhandel, etc.) im Untersuchungsgebiet.
 - Achse Eichendorff-Forum – Franz-Kruckenbergs-Straße – Im Hasenleiser – Breisacher Weg in Nord-Süd-Richtung.
 - West-Ost-Achse im Zuge des Lindenwegs zwischen Konrad-Zuse-Straße und Rohrbach Markt.
 - Direkte und kurzwegige Erreichbarkeit infrastruktureller Einrichtungen.
- Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs durch
 - Optimierung der Haltestellenausstattung (Überdachung, Sitzgelegenheiten, ...).
 - Realisierung von Bushaltestellenkaps.
 - Verbesserung der Qualität der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen.
 - Optimierung des Haltestellenangebots im Zuge der Konversion Südstadt und Hospital.



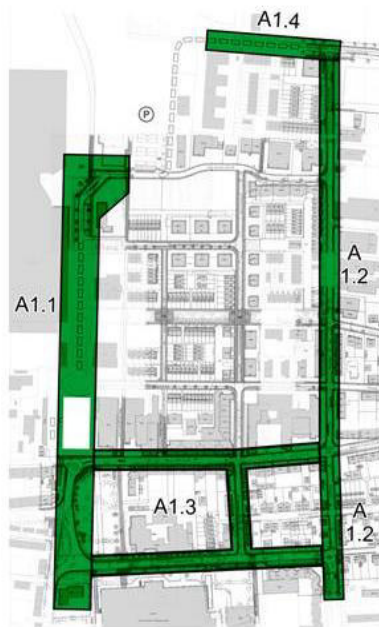


Folie 4

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

OKT 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ



Übersicht Maßnahmenbereiche A1

- A1.1 Nord-Süd-Radverkehrsachse Konrad-Zuse-Straße
- A1.2 Fabrikstraße / Kolbenzeil
- A1.3 Westliche Heinrich-Fuchs-Straße / Max-Joseph-Straße / Im Hasenleiser
- A1.4 Querung Sickingenstraße / Im Bosseldorn

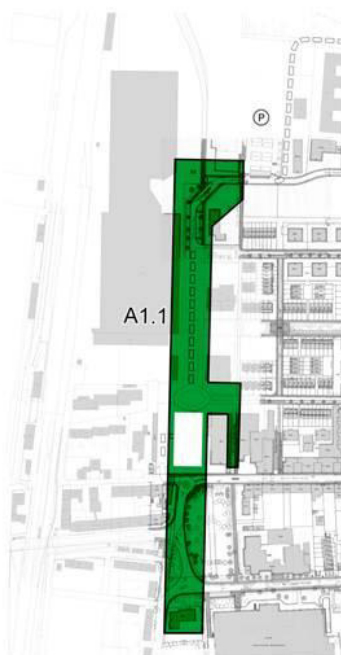
Hinweis: Vor der Eröffnung des Nahversorgungszentrums und vor Durchführung Maßnahmen A1.1 – A1.4 sollte für den Radverkehr und Motorisierten Individualverkehr ein Monitoring erfolgen (Erhebungen der Querschnitte Konrad-Zuse-Straße / Rudolf-Hell-Straße / Franz-Kruckenbergs-Straße / Fabrikstraße).

Folie 5

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

OKT 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ

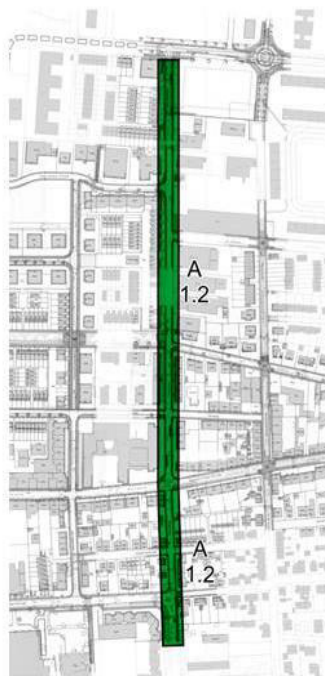


A1.1 Nord-Süd-Radverkehrsachse Konrad-Zuse-Straße

Ziel: Aktivierung der westlichen Nord-Süd-Radverkehrsachse Bahnstadt – NVZ – Konrad-Zuse-Straße – Erlenweg zur Entlastung Franz-Kruckenbergs-Straße.

- K Realisierung einer übersichtlichen und sicheren Einfädelung der Radverkehrsströme westlich des NVZ in die Konrad-Zuse-Straße mit Berücksichtigung Zufahrt CNH
- K ~~Überlagerung Radverkehr mit KFZ-Verkehr innerhalb der Tempo 30-Zonenregelung in der Konrad-Zuse-Straße~~
- K/M Verbesserung der Verknüpfung zwischen Konrad-Zuse-Str. und H.-Fuchs-Straße; Ertüchtigung südl. Karl-von-Drais-Weg (komb. Geh- und Radweg) bzw. Parkplatz LIDL.
- K/M Herstellung einer sicheren Fußgänger- wie Radfahrverbindung zwischen Heinrich-Fuchs-Straße sowie Erlenweg / Max-Joseph-Straße zur S-Bahn-Haltestelle
- M Überprüfung alternativer Ansätze zur Anbindung LIDL an Heinrich-Fuchs-Straße. Eventuell platzartige Betonung im Bereich der denkmalwürdigen Fassadenmauer.

K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
L - "langfristig"



A1.2 Fabrikstraße / Kolbenzeil

Ziel: Funktions- und Gestaltungskonzept öffentlicher Raum zur Verringerung der Trennwirkung und unter Beachtung der verkehrlichen Balance im Gesamtquartier.

- K/M Präferenzierung öffentlicher Personennahverkehr durch Bus-Kaps mit behindertengerechten Einstiegen an allen Haltestellen
- K/M Realisierung punktueller Fahrbahnverengungen zur Vereinfachung der Fußgängerquerungen, **barrierefreie Gestaltung und Kenntlichmachen der Querungen in der Oberfläche (evtl. erster Schritt kurzfristig farbliche Markierung)**
- M Umgestaltung Knotenbereich Kolbenzeil / Max-Joseph-Str. zur Verbesserung der Fußgängerquerungen (Variante 1/2)
- M Umgestaltung Querungsbereich "Lindenweg" mit flächenhafter Betonung des Straßenbereichs (Materialwechsel, platzartige Gestaltung,...)
- K Keine Zulässigkeit "Gehwegparken" zur Ergänzung des Parkierungsangebots. Temporäres Parken während Schwachlastzeiten auf der Fahrbahn denkbar.

K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
L - "langfristig"



K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
 M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
 L - "langfristig"

A1.3 Westliche H.-Fuchs-Str. / M.-Joseph-Str. / Im Hasenleiser

Ziel: Funktions- und Gestaltungskonzept zur Verringerung der Trennwirkung und zur Optimierung des Parkierungsangebots

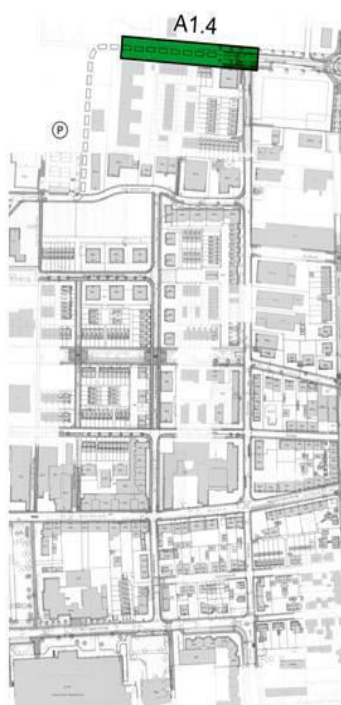
- K Führung des Radverkehrs innerhalb der Tempo-30 Zonenregelung in Überlagerung mit dem KFZ-Verkehr
- K Dadurch Vermeidung "Gehwegparken" auf der Südseite der Max-Joseph-Straße und Verbesserung der Situation für Fußgänger und radfahrender Kinder auf dem Gehweg
- K/M Haltestellenkap beim Maria-von-Graimberg-Haus; Beachtung Lieferverkehre (Anlieferbereich temporär)
- K Optimierung / Ergänzung Parkierungsangebot jeweils auf der Nordseite Heinrich-Fuchs-Straße und Max-Joseph-Straße
- K Qualifizierung Schulwegquerung Heinrich-Fuchs-Str. **in der Achse Franz-Kruckenbergs-Str. / Im Hasenleiser in Form eines Fußgängerüberwegs** analog Max-Joseph-Straße
- K Reduzierung Parkierung Im Hasenleiser (**kein Gehwegparken**)

Folie 8

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

Okt. 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ



K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
 M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
 L - "langfristig"

A1.4 Querung Sickingenstraße im Bereich Im Bosseldorn

Ziel: Schaffung einer sicheren Querungsstelle zwischen dem Gewerbegebiet und dem Infrastrukturschwerpunkt NVZ / Eichendorff-Forum

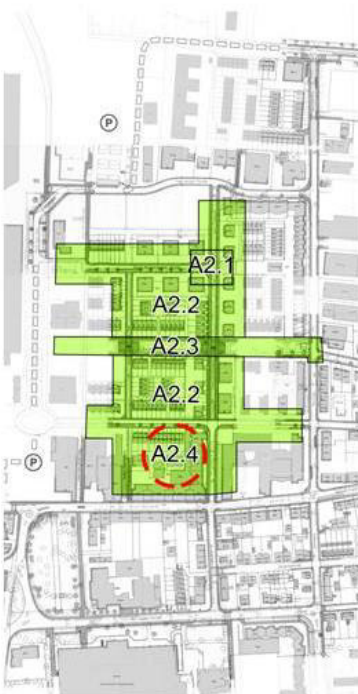
- K Überprüfung alternativer Lösungsansätze wie z.B. Querungshilfe Mittelinsel, Fußgängerüberweg

Folie 9

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

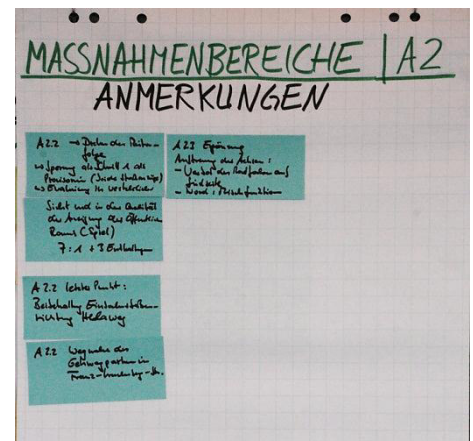
Okt. 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ



Übersicht Maßnahmenbereiche A2

- A2.1 Wasserspielplatz Franz-Kruckenbergs-Straße
- A2.2 Franz-Kruckenbergs-Straße / Rudolf-Hell-Straße
- A2.3 Lindenweg, westlicher Abschnitt
- A2.4 Parkraummanagement





A2.1 Wasserspielplatz Franz-Kruckenberger-Straße

Ziel: Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder im Bereich des Wasserspielplatzes

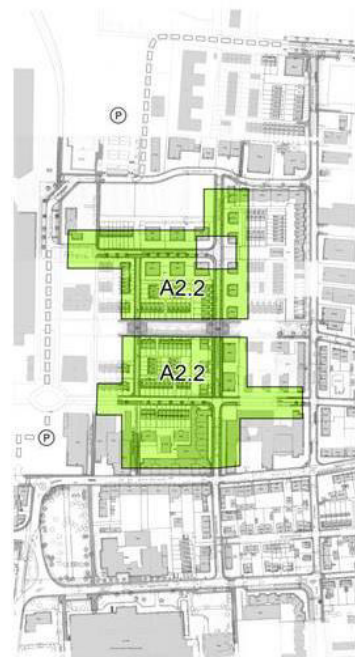
- K Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auf 10 km/h im Bereich des Wasserspielplatzes
- K Platzartige "Markierung" des Verknüpfungsbereichs Franz-Kruckenberger-Straße / Georg-Mechtersheimer-Straße

K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
 M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
 L - "langfristig"

Folie 11

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

Okt. 2013



A2.2 Franz-Kruckenberger-Straße / Rudolf-Hell-Straße

Ziel: Gewährleistung der Funktion "Spielstraße" durch Stärkung der Aufenthalts- und Verweilqualität

- K Deutliche Reduktion des Parkierungsangebots in den ausgewiesenen "Verkehrsberuhigten Bereichen" zur Verbesserung der Sichtkontakte zwischen den Verkehrsteilnehmern und Kindern (kein Gehwegparken)
- K **Auflösen Gehwegparken in Franz-Kruckenberger-Straße außerhalb verkehrsberuhigtem Bereich (Neuordnung / Reduktion)**
- ~~K Evaluierung der verkehrlichen Konsequenzen NVZ und kurzfristiger Maßnahmen Bereich A1, Ableitung Handlungsbedarf~~
- ~~K/M Unterbrechung der Durchgängigkeit der Franz-Kruckenberger-Straße / Rudolf-Hell-Straße auf Höhe des Lindenwegs (im ersten Schritt evtl. als kurzfristig einzurichtendes Provisorium; Abstimmung Teilnehmer/innen Runder Tisch: 7x ja für sofortige Unterbrechung, 1x nein, 3x Enthaltungen).~~
- ~~K In diesem Falle neue Zufahrt zur Rudolf-Hell-Straße über den westlichen Helaweg (Drehung Einbahnrichtung) und Ausweisung als "Anliegerstraße"~~

K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
 M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
 L - "langfristig"

Folie 12

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

Okt. 2013





A2.3 Lindenweg, westlicher Abschnitt

Ziel: Schaffung einer attraktiven Fußwegeverbindung durch das Gesamtquartier in West-Ost-Richtung mit Anbindung Rohrbach Markt

K/M Aufwertung des bestehenden Fußweges durch Verbesserung der Querungssituation Fabrikstraße (Maßnahme A1.2) evtl. mit platzartiger Gestaltung der Übergangszone.

K Funktionstrennung im westlichen Abschnitt des Lindenwegs (Grünflächen) zur Vermeidung von Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern, angrenzenden sozialen Einrichtungen und Radfahrern; Verbot Radfahrer auf dem im Süden verlaufenden Weg

K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
 M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
 L - "langfristig"



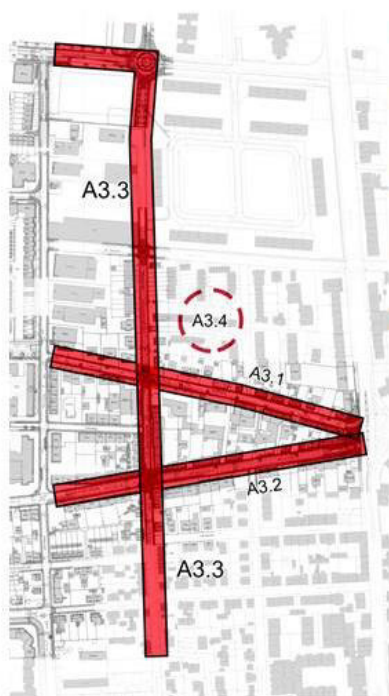
A2.4 Parkraummanagement

Ziel: Stärkere Nutzung und Aktivierung der privaten Stellplätze (Tiefgaragen / Garagen / ...) durch Begrenzung des Parkplatzangebots im öffentlichen Raum. Vermeidung Parksuchverkehre und bessere Ausnutzung Parkraumreserven.

K Aktivierung Parkraumreserve Konrad-Zuse-Straße (ca. 40-50 Stp.) durch Beschilderung. Vermeidung Fehlbelegung, wie z.B. Fahrzeuganhänger, Wohnmobile, Wohnwägen, etc.

K Kompensation Stellplatzreduktion durch teilweisen Ersatz im Bereich Heinrich-Fuchs-Straße, Max-Joseph-Straße (A1.3).

K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
 M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
 L - "langfristig"



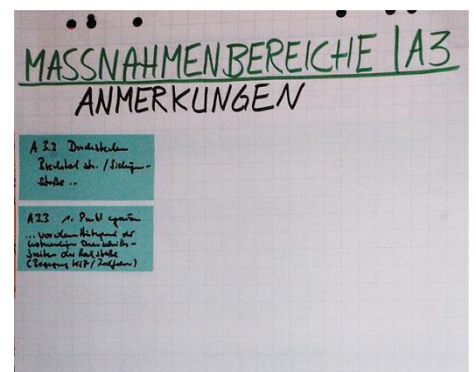
Übersicht Maßnahmenbereiche A3

A3.1 Östlicher Lindenweg

A3.2 Östliche Heinrich-Fuchs-Straße

A3.3 Radwegeachse Brechtelstraße / Erbprinzenstraße

A3.4 Parkraummanagement





A3.1 Östlicher Lindenweg

Ziel: Attraktive fußläufige Verbindung Rohrbach Markt – Konrad-Zuse-Straße – Infrastrukturelle Einrichtungen

K Verzicht auf Gehwegparken mit entsprechender Neuordnung der Parkierung

K Berücksichtigung der bestehenden Zu- / Ausfahrten der Grundstücke

→ ~~Beibehaltung der Gegenläufigkeit des Lindenwegs im Abschnitt zwischen der Brechtelstraße und Fabrikstraße~~

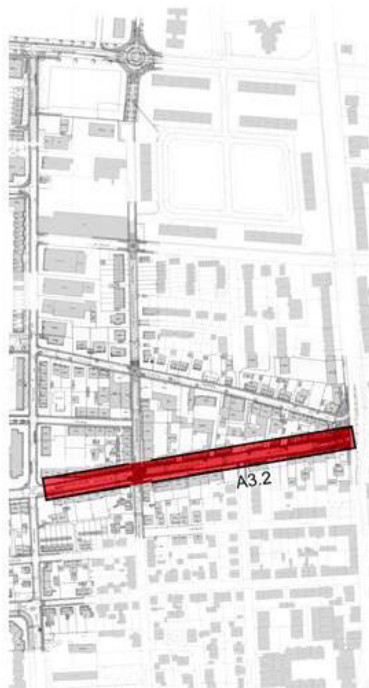
K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
L - "langfristig"

Folie 16

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

OKT. 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ



A3.2 Östliche Heinrich-Fuchs-Straße

Ziel: Deutliche Attraktivierung der Radroutenvernetzung in West-Ost-Richtung mit Anbindung an den Rohrbach Markt

K/M Neuordnung der Parkierung entsprechend ~~B1.3~~ A3.1

K/M Schaffung von ausreichenden Fahrradabstellmöglichkeiten im Anbindungsbereich Rohrbach Markt

K/M Besondere gestalterische und funktionale Berücksichtigung der Kfz-Einbahnrichtungen in Überlagerung mit dem gegenläufigen Radverkehr (möglichst kurzfristige Umsetzung anstreben)

K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
L - "langfristig"

Folie 17

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

OKT. 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ



A3.3 Radwegeachse Brechtelstraße / Erbprinzenstraße

Ziel: Schaffung einer hochwertigen Radverbindung (Fahrradstraße) zwischen Infrastrukturschwerpunkten (Konversionsflächen) und zur Entlastung der Franz-Kruckenberg-Straße vom Radverkehr

- K/M Neuordnung der Parkierung vor dem Hintergrund der notwendigen Querschnittsbreiten der Radstraße für Begegnungsfall Kfz/Rad mit der Zielsetzung, die erforderliche Reduktion Parkierung möglichst zu minimieren.
- K/M Durchbinden der Brechtelstraße bis zur Sickingenstraße für den Fuß- und Radverkehr
- K/M Überprüfung der Machbarkeit einer verkehrsrechtlichen Bevorrechtigung der Nord-Süd-Achse für den Radverkehr
- K/M Realisierung einer attraktiven Querung der Sickingenstraße unter Berücksichtigung der Belange des Kfz-Verkehrs und der Radfahrer (z.B. in Form eines Kreisverkehrs - M) und in Abhängigkeit zur Konversion Südstadt.

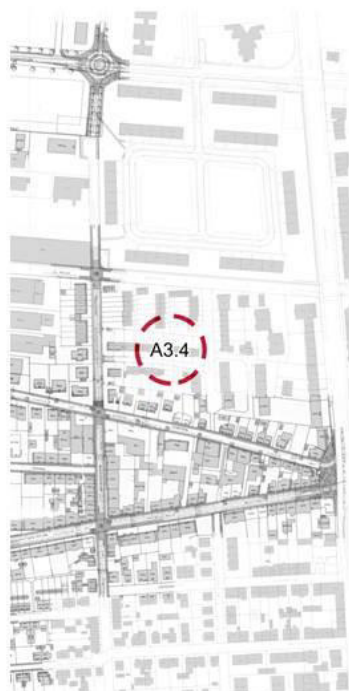
K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
 M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
 L - "langfristig"

Folie 18

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

OKT 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ



A3.4 Parkraummanagement

Ziel: Kompensation der durch die Maßnahmen A3.1-A3.3 entfallenden Stellplätze im öffentlichen Raum.

- K Ermittlung des Stellplatzbedarfes der Bewohner zwischen Römerstraße / Karlsruher Straße und Fabrikstraße / Kolbenzeil
- K/M Aktivierung privater Stellplätze (Fehlbelegungen Garagen, Garagenvorflächen, Grundstücksflächen)

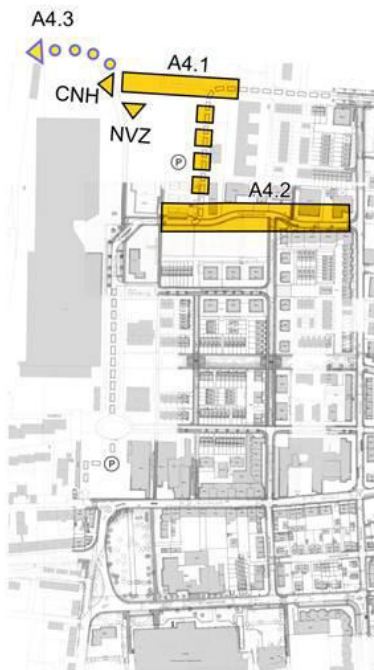
K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
 M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
 L - "langfristig"

Folie 19

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

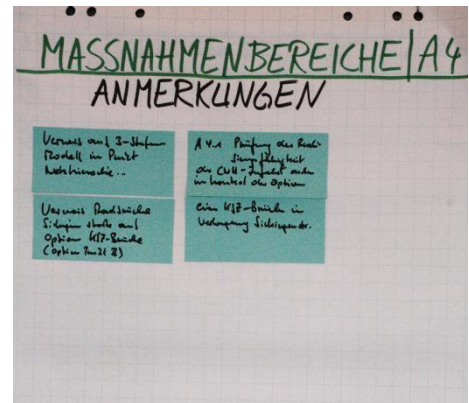
OKT 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ



Übersicht Maßnahmenbereiche A4

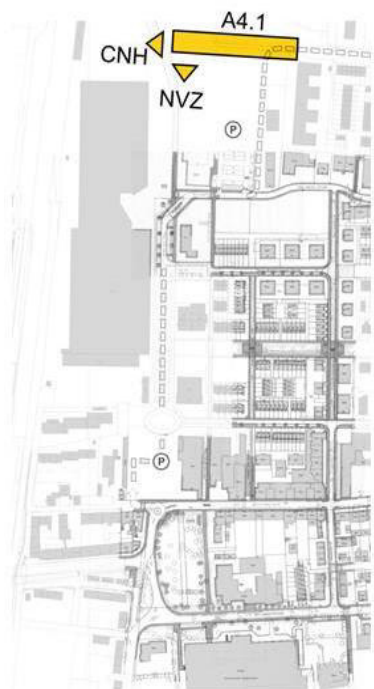
- A4.1 Anbindung Firma CNH und NVZ an Sickingenstraße
- A4.2 Option Verbindungsstraße Sickingenstraße – Felix-Wankel-Straße
- A4.3 Radfahrer- / Fußgänger Verbindung Sickingenbrücke



Folie 20

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

Okt. 2013



A4.1 Anbindung Firma CNH an Sickingenstraße

Ziel: Entlastung der Felix-Wankel-Straße und der nördlichen Fabrikstr. vom LKW-Anlieferverkehr NVZ und CNH

- M ~~Das Bestreben der~~ Zusätzliche Anbindung der geplanten LKW-Parkplätze auf dem Gelände der Firma CNH über eine in direkter an die Verlängerung der Sickingenstraße anzubinden, sollte unterstützt werden.
- M Darüber hinaus sollte auch die LKW Zufahrt NVZ über eine potenzielle in Folge der Verlängerung der Sickingenstraße von Norden geprüft werden; ist die empfohlene Anbindung des Nahversorgungszentrums von Norden nicht möglich, ist die Option zu prüfen, die Anlieferung ausschließlich über den Parkplatz des Nahversorgungszentrums zu führen; als stützende Maßnahme ist eine Sperrung der Felix-Wankel-Str. für den Lkw-Verkehr rechtlich zu prüfen

Hinweis: Im Kontext der empfohlenen zusätzlichen Anbindung der Firma CNH im Norden ist die Realisierung der Rad- und Fußgängerbrücke in Verlängerung der Sickingenstraße in Richtung Kirchheim zu berücksichtigen; dies gilt ebenso vor dem Hintergrund der formulierten Langfristoption, die Sickingenbrücke auch für den Kfz-Verkehr auszulegen

- K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
- M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
- L - "langfristig"

Folie 21

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

Okt. 2013





A4.2 Verbindungsstraße Sickingenstraße – Felix-Wankel-Str.

Ziel: Entlastung der östlichen Felix-Wankel-Straße und der nördlichen Fabrikstraße vom Kfz-Verkehr und vom Anlieferverkehr NVZ und CNH

Hinweis: Kann die unter A 4.1 genannte Anbindung CNH in Verlängerung der Sickingenstraße von Norden her nicht realisiert werden (mit oder ohne Anbindung Anlieferung NVZ), ist die Maßnahme 4.2 weiter zu verfolgen; die Prüfung der Realisierbarkeit der Maßnahme sollte jedoch parallel zur Prüfung der Maßnahme A 4.1 erfolgen, insbesondere mit Blick auf die hierfür erforderliche Mitwirkungsbereitschaft Dritter

M/L Realisierung einer Verbindungsstraße (Bypass) zwischen der Sickingenstraße und der Konrad-Zuse-Straße.

M/L Neuordnung / Entflechtung der LKW-Anlieferung (in Abhängigkeit zu A3.5)

M Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmaßnahmen in der Felix-Wankel-Straße (in Abhängigkeit zu A3.5)

K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
L - "langfristig"

Folie 22

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

OKT 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ



A4.3 Radfahrer- / Fußgänger Verbindung Sickingenbrücke

Ziel: Optimale Vernetzung der Schnittstelle Rohrbach-West / Konversion Südstadt / Kirchheim

K Überprüfung der bestehenden Planung in Zusammenhang mit der angestrebten Anbindung CNH in Verlängerung der Sickingenstraße

L Berücksichtigung der verkehrsvermeidenden Maßnahme zumindest in der mittelfristigen Finanzplanung

Hinweis: Auf die formulierte Langfristoption, die Sickingenbrücke auch für den Kfz-Verkehr auszulegen, wird hingewiesen

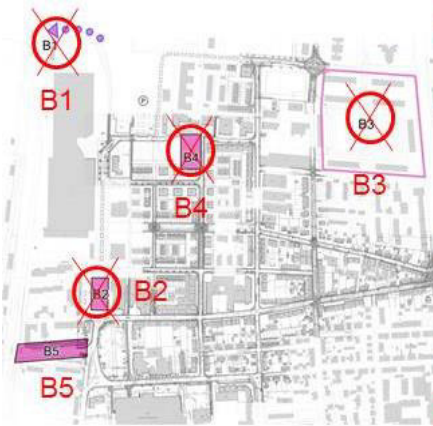
K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
L - "langfristig"

Folie 23

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

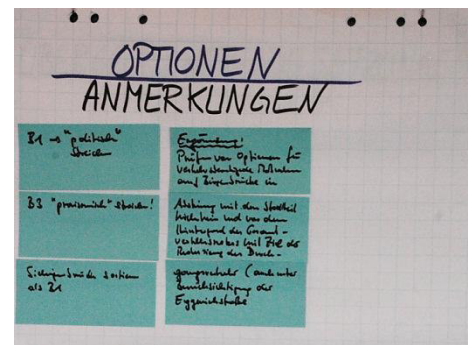
OKT 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ



ErgänzungsRealisierungsoptionen – Maßnahmenbereiche B

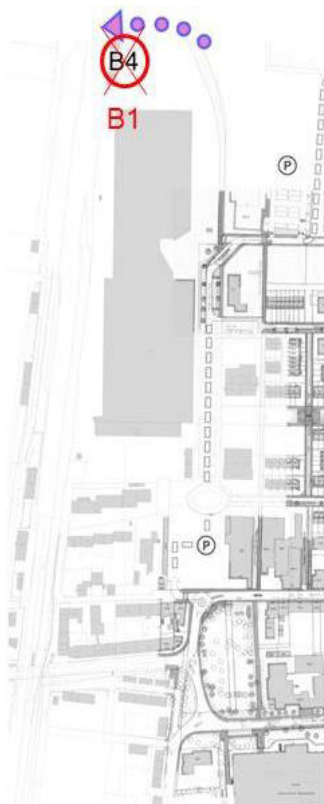
- B12 Option Ertüchtigung Überfahrt Parkplatz LIDL
- B23 Holbeinring – Option Parkierungsstandort
- B34 Hoch-Tief-Gelände / nördl. Franz-Kruckenber-Str. Option Parktaschen
- B41 Option Kfz-Verkehr Sickingenbrücke
- B5 Option verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich Bürgerbrücke



Folie 24

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

OKT 2013



B4-1 Option Sickingenbrücke für Kfz-Verkehr

Ziel: Verkehrliche Entlastung sowohl der Ortslage Rohrbach-West als auch in Kirchheim

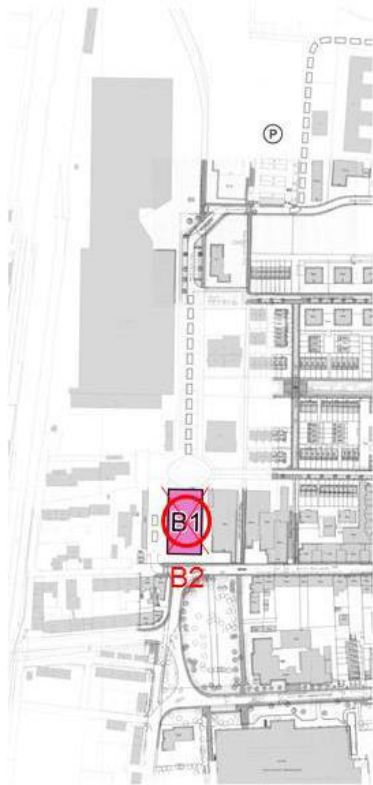
- Überprüfung der verkehrlichen Wirksamkeit einer potenziellen Sickingenbrücke vor dem Hintergrund der Entwicklungen Südstadt
- Darstellung der städtebaulichen Chancen und Risiken
- Untersuchung der technischen Machbarkeit und Realisierbarkeit (Kosten / Wirtschaftlichkeit / ...)

Folie 25

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

OKT 2013





B1 2 Ertüchtigung Überfahrt Parkplatz LIDL

Ziel: Verbesserung der Erreichbarkeit Konrad-Zuse-Straße durch Trennung der "KFZ-Überlauffunktion" vom Kundenverkehr (Fuß / Rad / Parkierung)

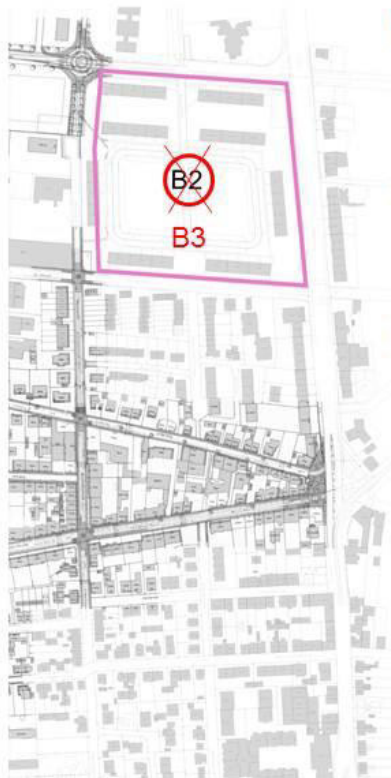
- Machbarkeit der Maßnahme ist im Grundsatz gegeben, jedoch sieht LIDL derzeit keinen Bedarf, an der bestehenden Erschließungssituation etwas zu ändern.
- Die Option einer Ertüchtigung der Fahrverbindung zur Konrad-Zuse-Straße sollte dennoch **politisch** nicht aufgegeben werden.

Folie 26

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

OKT 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ



B2 3 Potenzieller Parkierungsstandort Holbeinring

Ziel: Konzentration und Ergänzung des Parkierungsangebots mit kurzwegiger Anbindung an das Hauptverkehrssystem.

- Überprüfung einer längerfristigen Option zur Erweiterung bzw. Konzentration des Parkierungsangebots an verkehrlich-strategisch günstiger Stelle.
- Schaffung von Parkraumreserven zur Entlastung der öffentlichen Straßenräume (Gehwegparken / ...) mit gestalterischer Aufwertung (Wohnumfeldverbesserung).

Folie 27

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

OKT 2013

PLANUNGSGRUPPE KOLZ



B3-4 Hoch-Tief-Gelände / nördl. Franz-Kruckenberg-Str. – Option Parktaschen

Ziel: Ergänzung des Parkierungsangebotes Franz-Kruckenberg-Straße

K/M Herstellung ~~provisorischer und~~ räumlich begrenzter Parkplätze im Bereich Hoch-Tief / Franz-Kruckenberg-Straße

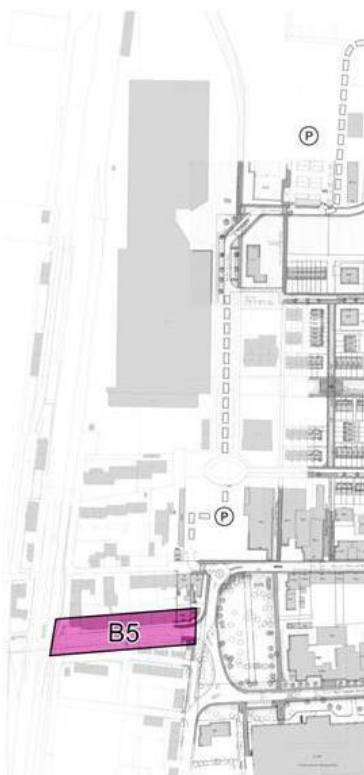
K Klärung der Mitwirkungsbereitschaft

K - "kurzfristig" (1-3 Jahre)
 M - "mittelfristig" (3-5 Jahre)
 L - "langfristig"

Folie 28

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

OKT. 2013



B5 Verkehrsberuhigende Maßnahmen Bürgerbrücke

Ziel: Reduzierung der Durchgangsverkehre im Bereich der Bürgerbrücke

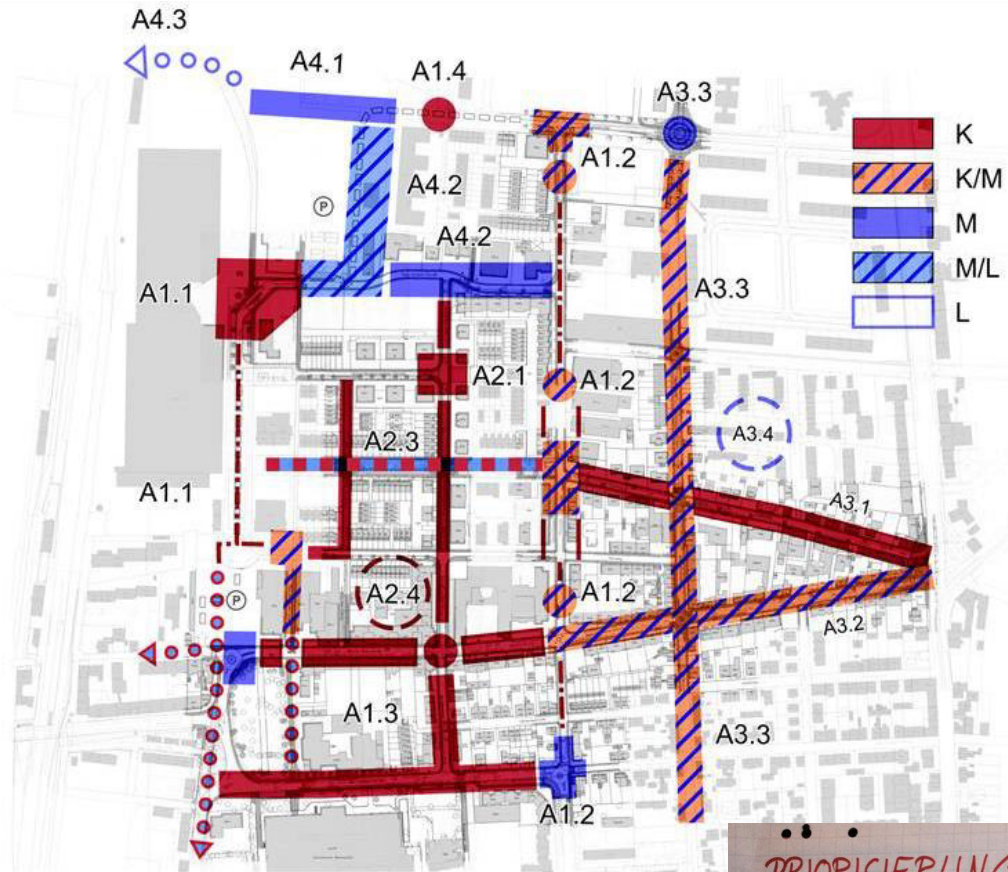
- Abstimmen von verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Verlauf der Bürgerstraße und der Hegenichstraße vor dem Hintergrund des Gesamtverkehrsnetzes (z.B. einspurige Verkehrsführung auf dem Brückenkopf, ggf. mit Ampelsteuerung)
- Mögliche Maßnahmen sind in enger Abstimmung mit dem Stadtteil Kirchheim zu erörtern und umzusetzen

Folie 29

Definition räumlich-konzeptionell zusammenhängender Maßnahmenbereiche

OKT. 2013





Folie 30

Realisierungszeiträume

PRIORISIERUNG
ANMERKUNGEN

A3.2: Hinweis auf Fuß-
wege
Los Planung ab Verkehrsplan
nutzen?





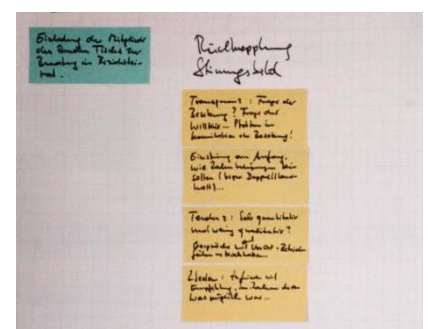
4.8.4 Stimmungsbild und Feedback zum Beteiligungsprozess

Zum Einstieg in die Abschlussdiskussion zitiert Herr Buff einige der in der ersten Sitzung des Runden Tisches von den Teilnehmer/innen vorgebrachten Erwartungen und Vorbehalte an den Beteiligungsprozess. Vor diesem Hintergrund bittet die Moderation die Teilnehmer/innen ein Stimmungsbild abzugeben. Zum einen, wie zufrieden sie mit der Empfehlung sind und zum anderen, wie der Beteiligungsprozess in seiner Gesamtschau beurteilt wird. In der sich daran anschließenden Diskussion wird das Stimmungsbild von Seiten der Teilnehmer/innen inhaltlich ergänzt.

Im Ergebnis wird eine hohe Zufriedenheit mit dem Beteiligungsprozess und mit dem Endergebnis seitens der Teilnehmer/innen formuliert. Das im Rahmen des Beteiligungsprozesses Mögliche habe man geschafft. Insbesondere in den beiden letzten Sitzungen sei es gelungen, die Diskussion auf die Maßnahmenebene herunterzubrechen. Von einer Person wird jedoch bedauert, dass entgegen der persönlichen Erwartung die Diskussion weniger gestalterische, qualitative Aspekte in den Vordergrund gestellt habe, als vielmehr konzeptionelle und quantitative Fragestellungen.

Darüber hinaus wird aus der Runde angemerkt, dass man sich bei der Besetzung der Teilnehmer/innen des Runden Tisches mehr Transparenz gewünscht hätte. Für künftige Prozesse werde eine noch stärkere Kommunikation zur Besetzung als zielführender angesehen. Ebenso wird der Aspekt vorgebracht, zu Beginn die Rahmenbedingungen für den Beteiligungsprozess stärker darzulegen, so z.B. im Hinblick auf die Handlungsspielräume, die sich vor dem Hintergrund des Doppelhaushalts für eine Umsetzung und Finanzierung von Maßnahmen ergeben.

Vor dem Hintergrund der am Ende der Sitzung diskutierten zeitlichen Priorisierung sowie der Finanzierung der Maßnahmen stellt Herr Kuch dar, dass das Amt für Verkehrsmanagement, den positiven politischen Beschluss vorausgesetzt, einen „Fahrplan“ ausarbeiten wird. Aus der Diskussion heraus wird vereinbart, dass man sich nach der Sommerpause 2014 mit den Teilnehmer/innen nochmals zusammensetzt, um diesen „Fahrplan“ vor dem Hintergrund der Empfehlung des Runden Tisches gemeinsam zu diskutieren. Zum Abschluss lädt Herr Kuch alle Teilnehmer/innen zur Einbringung der Empfehlung in die Sitzung des Bezirksbeirats Rohrbach ein. Alle Teilnehmer/innen sind aber ebenso zur Sitzung des SEVA sowie des schlussendlich beschließenden Gemeinderats eingeladen.



C

Teil C

Beschlussvorlage

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0473/2013/BV

Datum:
18.12.2013

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Verkehrskonzept Rohrbach-West

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 11. Februar 2014

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Rohrbach	09.01.2014	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	15.01.2014	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	06.02.2014	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Rohrbach und der Stadtentwicklung und Verkehrsausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

- 1. Eine Verlängerung der Sickingenstraße in Richtung Westen zur Anbindung der Firma CNH soll planerisch weiterverfolgt werden. Die Ergebnisse der technischen Machbarkeit, der Kostenermittlung und der Gespräche mit der Firma CNH wegen der Finanzierung werden dem Gemeinderat vorgelegt.*
- 2. Eine vom Runden Tisch empfohlene östliche Randstraße beim Nahversorgungszentrum wird mit Blick auf ein nicht ausgewogenes Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht weiterverfolgt.*
- 3. Die Realisierung des vorgeschlagenen Kreisverkehrs in der Sickingenstraße in Höhe der Brechtelstraße soll im Zusammenhang mit den verkehrlichen Maßnahmen im Rahmen der Konversionsfläche Mark-Twain-Village geprüft werden.*
- 4. Die weiteren in den Empfehlungen des Runden Tisches unter A aufgeführten Maßnahmenvorschläge sollen sukzessive geprüft und abhängig von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel geplant und umgesetzt werden.*
- 5. Die in den Empfehlungen des Runden Tisches unter B aufgeführten optionalen Punkte sind nicht Bestandteil des Umsetzungsprogramms.*

Finanzielle Auswirkungen:

Derzeit noch nicht bekannt.

Zusammenfassung der Begründung:

Die von der Verwaltung befürworteten Maßnahmen aus den Empfehlungen des Runden Tisches für ein Verkehrskonzept Rohrbach-West sollen in den nächsten Jahren sukzessive geprüft und abhängig von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel geplant und umgesetzt werden.

Sitzung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 09.01.2014

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 09.01.2014

1.1 Verkehrskonzept Rohrbach-West Beschlussvorlage 0473/2013/BV

Herr Kuch vom Amt für Verkehrsmanagement gibt einen kurzen Überblick über das bisherige Verfahren und erläutert die Verwaltungsvorlage. Die Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept Rohrbach-West sollen sukzessive umgesetzt werden. Auf der Grundlage der Prioritäten des Runden Tisches wird das Amt für Verkehrsmanagement ein Arbeitsprogramm für die Umsetzung der Maßnahmen erarbeiten und für den kommenden Haushalt entsprechende Mittelanmeldungen vornehmen. Kleinere Maßnahmen mit geringeren Kosten, wie Beschilderungen, Markierungen oder Sperrungen mittels Pollern sollen bereits in 2014 aus laufenden Haushaltsmitteln umgesetzt werden.

Herr Buff (Netzwerk für Planung und Kommunikation) geht anschließend anhand einer Power-Point-Präsentation näher auf den Beteiligungsprozess ein.

Herr Weber (Planungsgruppe Kölz) stellt danach die Empfehlungen des Runden Tisches zum Verkehrskonzept Rohrbach Rohrbach-West anhand einer Power-Point-Präsentation im Detail vor.

In der anschließenden Diskussion zeigt sich, dass die Bezirksbeirätinnen und Bezirksbeiräte, die zum Teil auch Mitglieder des Runden Tisches waren, dem erarbeiteten Verkehrskonzept weitgehend positiv gegenüber stehen. Allerdings stellen sie im Zuge der Abstimmung zu diesem Tagesordnungspunkt einen **Antrag** auf Ergänzung des vorgelegten Beschlussvorschlages der Verwaltung wie unten stehend. Auf Wunsch lässt Herr Schmidt über die einzelnen Punkte der Beschlussvorlage sowie die gewünschten Änderungen beziehungsweise Ergänzungen getrennt abstimmen:

1. Eine Verlängerung der Sickingenstraße in Richtung Westen zur Anbindung der Firma CNH soll planerisch weiterverfolgt werden. Die Ergebnisse der technischen Machbarkeit, der Kostenermittlung und der Gespräche mit der Firma CNH wegen der Finanzierung werden dem Gemeinderat vorgelegt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

2. Eine vom Runden Tisch empfohlene östliche Randstraße beim Nahversorgungszentrum wird mit Blick auf ein nicht ausgewogenes Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht weiterverfolgt.

Ergänzung: „Es sei denn, die Verlängerung der Sickingenstraße wie in Punkt 1 vorgesehen lässt sich nicht realisieren.“

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

3. Die Realisierung des vorgeschlagenen Kreisverkehrs in der Sickingenstraße in Höhe der Brechtelstraße soll im Zusammenhang mit den verkehrlichen Maßnahmen im Rahmen der Konversionsfläche Mark-Twain-Village geprüft werden.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

4. Die weiteren in den Empfehlungen des Runden Tisches unter A aufgeführten Maßnahmvorschläge sollen sukzessive geprüft und abhängig von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel geplant und umgesetzt werden.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 17:1:0

5. Die in den Empfehlungen des Runden Tisches unter B aufgeführten optionalen Punkte sind nicht Bestandteil des Umsetzungsprogramms.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 12:3:3

Ergänzung zusätzlicher Punkt

6. **Das neue Nahversorgungszentrum soll schnellstmöglich mit der Buslinie 28 erschlossen werden.**

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Beschlussempfehlung des Bezirksbeirates Rohrbach

1. *Eine Verlängerung der Sickingenstraße in Richtung Westen zur Anbindung der Firma CNH soll planerisch weiterverfolgt werden. Die Ergebnisse der technischen Machbarkeit, der Kostenermittlung und der Gespräche mit der Firma CNH wegen der Finanzierung werden dem Gemeinderat vorgelegt.*
2. *Eine vom Runden Tisch empfohlene östliche Randstraße beim Nahversorgungszentrum wird mit Blick auf ein nicht ausgewogenes Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht weiterverfolgt, **es sei denn, die Verlängerung der Sickingenstraße wie in Punkt 1 vorgesehen lässt sich nicht realisieren.***
3. *Die Realisierung des vorgeschlagenen Kreisverkehrs in der Sickingenstraße in Höhe der Brechtelstraße soll im Zusammenhang mit den verkehrlichen Maßnahmen im Rahmen der Konversionsfläche Mark-Twain-Village geprüft werden.*
4. *Die weiteren in den Empfehlungen des Runden Tisches unter A aufgeführten Maßnahmvorschläge sollen sukzessive geprüft und abhängig von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel geplant und umgesetzt werden.*

5. *Die in den Empfehlungen des Runden Tisches unter B aufgeführten optionalen Punkte sind nicht Bestandteil des Umsetzungsprogramms.*
6. ***Das neue Nahversorgungszentrum soll schnellstmöglich mit der Buslinie 28 erschlossen werden.***

gezeichnet
Hans-Joachim Schmidt
Vorsitzender

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Ergänzung

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 15.01.2014

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 15.01.2014

1.1 Verkehrskonzept Rohrbach-West

Beschlussvorlage 0473/2013/BV

Das Ergebnis aus der Sitzung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 09.01.2014 sowie der Antrag der CDU vom 14.01.2014 (Anlage 02 zur Drucksache: 0473/2013/BV) werden als Tischvorlagen verteilt.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner führt kurz in die Thematik ein.

Anschließend gibt Herr Kuch vom Amt für Verkehrsmanagement einen kurzen Überblick über die Entstehung und das bisherige Verfahren des Verkehrskonzeptes Rohrbach-West.

Im Anschluss stellt Herr Weber von der Planungsgruppe Kölz die Empfehlungen des Runden Tisches zum Verkehrskonzept Rohrbach-West anhand einer Power-Point Präsentation vor.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner berichtet, dass im Bezirksbeirat Rohrbach ein einstimmiger Beschluss realisiert wurde -auch am Runden Tisch- mit Ausnahme der östlichen Randstraße, bei welcher die Frage der Verhältnismäßigkeit noch zu stellen sei. Er spricht allen Beteiligten des Verkehrskonzeptes Rohrbach-West seinen Dank aus und eröffnet danach die Fragerunde.

In der Fragerunde melden sich zu Wort:

Frau Stadträtin Hommelhoff, Frau Stadträtin Paschen, Frau Stadträtin Spinnler, Herr Stadtrat Ehrbar, Herr Stadtrat Rothfuß, Herr Stadtrat Weber.

Nachfolgende Punkte werden im Wesentlichen angesprochen:

- Den Beteiligten des Runden Tisches wird für ihre gute Arbeit gedankt.
- Der im Bezirksbeirat Rohrbach gestellte Prüfauftrag zur Realisierung einer weiteren Zufahrt für die Firma CNH wird begrüßt.
- Die Straßen würden jetzt vom Verkehr etwas entlastet werden. Das Gesamtkonzept wird gelobt.
- Es wird angeregt, die Ziffer 6 der Beschlussempfehlung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 09.01.2014 in den Beschlussvorschlag mitaufzunehmen.
- Es wird erfragt, wo die auf Seite 3.4 der Beschlussvorlage 0473/2013/BV unter Ziffer 5 aufgeführten Poller aufgestellt werden.
- Busbuchten würden begrüßt werden.

Herr Kuch vom Amt für Verkehrsmanagement geht auf die gestellten Fragen ein. Er erläutert, dass sich einige Maßnahmen mit relativ geringem Aufwand umsetzen ließen, bspw. Beschilderungen oder Markierung im Zusammenhang mit dem Parken. Die Poller sollen im Bereich Franz-Kruckenbergs-Straße und der Parallelstraße Verwendung finden, um dort einen Durchgangsverkehr zu verhindern.

Die Poller können als kurzfristige Maßnahmen umgesetzt werden. Herr Kuch teilt mit, dass innerhalb des Amtes für Verkehrsmanagement für die kommenden Jahre ein Arbeitsprogramm aufgestellt werden soll, in welchem die planungs- und haushaltsmäßigen Vorstellungen des Amtes aufgeführt werden. Es sei angedacht, dieses dem Runden Tisch nach der Sommerpause vorzustellen.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner ergänzt, dass die bisherige Vorgehensweise beibehalten werden müsse. Alles, was höhere Kosten verursache, müsse der Gemeinderat wissen, bevor er es beschließen könne. Er unterstütze es, die Linie 28 bis zum Nahversorgungszentrum REWE zu führen, allerdings müsse die Kostenbeteiligung Dritter vorher geprüft werden.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner schlägt deshalb vor, die Ziffer 6 der Beschlussempfehlung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 09.01.2014 im Beschlussvorschlag wie folgt zu ergänzen:

Die Kosten sind im Vorfeld im Detail zu prüfen, auch eine etwaige Kostenbeteiligung Dritter und dem Gemeinderat vorzulegen.

Frau Stadträtin Spinnler regt an, den in der Anlage 01 zur Drucksache 0473/2013/BV, Seite 20, aufgeführten Wortlaut „Überprüfung der bestehenden Planung...“, in „Abgleich der bestehenden Planung“ zu ändern. Herr Buff vom Netzwerk für Planung und Kommunikation erklärt, dass dies das Ergebnis des Runden Tisches sei und von daher nicht angepasst werden sollte.

Herr Stadtrat Ehrbar bringt den **Antrag** der CDU ein (Anlage 02 zur Drucksache: 0473/2013/BV) und begründet diesen kurz. Frau Stadträtin Spinnler merkt an, dass es diesbezüglich einen Beschluss des Gemeinderats aus der Vergangenheit gebe, ebenso wie konkrete Planungen für eine Radwegebrücke. Sie betont, dass diese Planungen umgesetzt werden sollten, um eine umweltfreundliche Verbindung zwischen beiden Stadtteilen über den Bahngleisen zu schaffen.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner fragt nach den Ergebnissen des Runden Tisches zum Antrag der CDU zum Thema Sickingenbrücke für Kfz-Verkehr. Herr Kuch führt aus, dass dies als Langfristoption bewertet wurde und nicht Beschlussteil dieser Vorlage sei. Herr Buff ergänzt, dass der bestehende Beschluss, es nicht als Autobrücke auszugestalten, bekannt war. Eine mögliche Prüfung als Autobrücke werde daher als Langfristoption mitgeführt. Frau Spinnler verweist in diesem Zusammenhang auf Seite 22 der Anlage 01 zur Drucksache 0473/2013/BV, auf welcher die Option Sickingenbrücke für Kfz-Verkehr aufgeführt sei. Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner betont, dass diese Maßnahme noch nicht im Haushalt etatisiert sei und auch noch keine Förderzusage vom Land vorläge. Das Land habe die Verwaltung mündlich darauf hingewiesen, dass die Brücke zumindest in der angedachten Bezuschussungshöhe als Fahrradbrücke nur günstiger finanziert werde. Die Querung mittels Individualverkehr, auch ergänzend in Form einer Brücke oder anderer Möglichkeiten, sei in diesem Gremium nicht diskutiert worden. Sofern die Planungen aufgegriffen werden würden und ein Prüfauftrag gestellt werde, müsse dies im Rahmen der Vorbereitungen zunächst in einem Runden Tisch bzw. Bürgerdialog eingebracht werden.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt zunächst den **Antrag** der CDU (Anlage 02 zur Drucksache: 0473/2013/BV) zur Abstimmung:

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 06:07:00 Stimmen.

Anschließend stellt Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner den Beschlussvorschlag der Verwaltung unter Aufnahme der Ziffer 6 der Beschlussempfehlung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 09.01.2014 sowie der oben aufgeführten Ergänzung zur Abstimmung:

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen.

Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

- 1. Eine Verlängerung der Sickingenstraße in Richtung Westen zur Anbindung der Firma CNH soll planerisch weiterverfolgt werden. Die Ergebnisse der technischen Machbarkeit, der Kostenermittlung und der Gespräche mit der Firma CNH wegen der Finanzierung werden dem Gemeinderat vorgelegt.*
- 2. Eine vom Runden Tisch empfohlene östliche Randstraße beim Nahversorgungszentrum wird mit Blick auf ein nicht ausgewogenes Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht weiterverfolgt.*
- 3. Die Realisierung des vorgeschlagenen Kreisverkehrs in der Sickingenstraße in Höhe der Brechtelstraße soll im Zusammenhang mit den verkehrlichen Maßnahmen im Rahmen der Konversionsflächen Mark-Twain-Village geprüft werden.*
- 4. Die weiteren in den Empfehlungen des Runden Tisches unter A aufgeführten Maßnahmenvorschläge sollen sukzessive geprüft und abhängig von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel geplant und umgesetzt werden.*
- 5. Die in den Empfehlungen des Runden Tisches unter B aufgeführten optionalen Punkte sind nicht Bestandteil des Umsetzungsprogramms.*
- 6. Das neue Nahversorgungszentrum soll schnellstmöglich mit der Buslinie 28 erschlossen werden. **Die Kosten sind im Vorfeld im Detail zu prüfen, auch eine etwaige Kostenbeteiligung Dritter und dem Gemeinderat vorzulegen.***

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Ergänzung

Sitzung des Gemeinderates vom 06.02.2014

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 06.02.2014

8 Verkehrskonzept Rohrbach-West Beschlussvorlage 0473/2013/BV

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist auf die Beratungsergebnisse des Bezirksbeirates Rohrbach vom 09.01.2014 und des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 15.01.2014 hin.

In der Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses wurde aus Versehen eine vom Bezirksbeirat Rohrbach empfohlene **Ergänzung** in der Ziffer 2 nicht aufgeführt:

*2. Eine vom Runden Tisch empfohlene östliche Randstraße beim Nahversorgungszentrum wird mit Blick auf ein nicht ausgewogenes Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht weiterverfolgt, **es sei denn, die Verlängerung der Sickingenstraße wie in Punkt 1 vorgehen, lässt sich nicht realisieren.***

Es melden sich zu Wort: Stadtrat Dr. Gradel, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Hommelhoff, Stadtrat Rehm, Stadträtin Dr. Lorenz

Stadtrat Dr. Gradel hält an dem im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 15.01.2014 abgelehnten CDU-**Antrag** fest und begründet diesen.

Die in der Anlage 01 zur Drucksache 0473/2013/BV „Verkehrskonzept Rohrbach-West – Empfehlungen Runder Tisch“ genannte Ergänzungs-Option B 2 „Sickingenbrücke für Kfz-Verkehr“ ist in das Verkehrskonzept aufzunehmen.

Es soll eine Überprüfung der verkehrlichen Wirksamkeit einer potenziellen Sickingenbrücke vor dem Hintergrund der Entwicklungen in der Südstadt erfolgen. Es sollen die städtebaulichen Risiken und Chancen dargestellt und eine Untersuchung der technischen Machbarkeit und Realisierbarkeit erfolgen.

Stadträtin Spinnler erklärt für die SPD-Fraktion, dass sie diesem Antrag nicht zustimmen werde.

Stadtrat Rothfuß führt für die Fraktionsgemeinschaft Bündnis 90/Die Grünen und generation.hd aus, dass sie den CDU-Antrag ebenfalls ablehnen werden.

Stadtrat Rehm spricht sich auch gegen eine Aufnahme als „Brücke für Kfz-Verkehr“ und die Überprüfung der verkehrlichen Wirksamkeit aus.

Stadträtin Dr. Lorenz vertritt die Ansicht, dass die Verwaltung das Thema weiter verfolgen sollte.

Der Oberbürgermeister und die Stadträtinnen und Stadträte drücken ihre Wertschätzung über die gute Arbeit und die guten Ergebnisse der Bürgerbeteiligung im Rahmen des Runden Tisches aus.

Oberbürgermeister Dr. Würzner ruft zuerst den **Antrag** der CDU zur Abstimmung auf.

Die in der Anlage 01 zur Drucksache 0473/2013/BV „Verkehrskonzept Rohrbach-West – Empfehlungen Runder Tisch“ genannte Ergänzungs-Option B 2 „Sickingenbrücke für Kfz-Verkehr“ ist in das Verkehrskonzept aufzunehmen.

Es soll eine Überprüfung der verkehrlichen Wirksamkeit einer potenziellen Sickingenbrücke vor dem Hintergrund der Entwicklungen in der Südstadt erfolgen. Es sollen die städtebaulichen Risiken und Chancen dargestellt und eine Untersuchung der technischen Machbarkeit und Realisierbarkeit erfolgen.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 14 : 23 Stimmen

Der Oberbürgermeister ruft dann den **geänderten** Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung auf (Ergänzungen sind hervorgehoben dargestellt):

Beschluss des Gemeinderates:

- 1. Eine Verlängerung der Sickingenstraße in Richtung Westen zur Anbindung der Firma CNH soll planerisch weiterverfolgt werden. Die Ergebnisse der technischen Machbarkeit, der Kostenermittlung und der Gespräche mit der Firma CNH wegen der Finanzierung werden dem Gemeinderat vorgelegt.*
- 2. Eine vom Runden Tisch empfohlene östliche Randstraße beim Nahversorgungszentrum wird mit Blick auf ein nicht ausgewogenes Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht weiterverfolgt, **es sei denn, die Verlängerung der Sickingenstraße wie in Punkt 1 vorgehen, lässt sich nicht realisieren.***
- 3. Die Realisierung des vorgeschlagenen Kreisverkehrs in der Sickingenstraße in Höhe der Brechtelstraße soll im Zusammenhang mit den verkehrlichen Maßnahmen im Rahmen der Konversionsflächen Mark-Twain-Village geprüft werden.*
- 4. Die weiteren in den Empfehlungen des Runden Tisches unter A aufgeführten Maßnahmenvorschläge sollen sukzessive geprüft und abhängig von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel geplant und umgesetzt werden.*
- 5. Die in den Empfehlungen des Runden Tisches unter B aufgeführten optionalen Punkte sind nicht Bestandteil des Umsetzungsprogramms.*
- 6. **Das neue Nahversorgungszentrum soll schnellstmöglich mit der Buslinie 28 erschlossen werden. Die Kosten sind im Vorfeld im Detail zu prüfen, auch eine etwaige Kostenbeteiligung Dritter, und dem Gemeinderat vorzulegen.***

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: einstimmig beschlossen mit Ergänzung

Begründung:

1. Rückblick

Der Bezirksbeirat Rohrbach hat in seiner Sitzung vom 08.11.2011 die Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Rohrbach-West unter Einrichtung eines runden Tisches empfohlen. Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat haben in ihren Sitzungen vom 16.11.2011 und 15.12.2011 die Verwaltung beauftragt, einen entsprechenden Verfahrensvorschlag vorzulegen.

Die Konzeption der Bürgerbeteiligung und die Zusammensetzung des Runden Tisches wurden mit Schlüsselpersonen aus dem Stadtteil Rohrbach unter Berücksichtigung des Entwurfs der „Leitlinie für mitgestaltende Bürgerbeteiligung“ entwickelt. Die Leitlinien waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht vom Gemeinderat beschlossen.

Der Gemeinderat hat die Konzeption in seiner Sitzung vom 02.12.2012 einstimmig beschlossen und für den Beteiligungsprozess (Moderation und erforderliche Untersuchungen Verkehrsbüro) 70.000 € zur Verfügung gestellt.

2. Beteiligungskonzept

Das Beteiligungskonzept zeichnete sich durch den Wechsel von öffentlichen Veranstaltungen und internen Sitzungen des Runden Tisches aus. Durch diese Vorgehensweise war die Öffentlichkeit immer wieder in den Prozessablauf einbezogen, eine vollständige Transparenz sichergestellt und das Verfahren für alle Beteiligten und Dritte nachvollziehbar. Die Teilnehmer des Runden Tisches aus Rohrbach haben kontinuierlich über einen Zeitraum von über einem Jahr den Prozess mit dem Ziel begleitet, gemeinsam ein Handlungskonzept mit Prioritäten zu entwickeln. Dabei ist es gelungen, zu fast allen Fragestellungen Lösungen zu erarbeiten, die mit breiter Übereinstimmung getragen werden.

Der Beteiligungsprozess wurde durch das Büro für Netzwerk für Planung und Kommunikation aus Stuttgart moderiert und durch das Verkehrsplanungsbüro Prof. Kölz fachlich begleitet. Die Federführung und Koordination lag beim Amt für Verkehrsmanagement.

Im öffentlichen Auftaktgespräch im Oktober 2012 wurde den Bürgerinnen und Bürgern die Ausgangslage dargestellt, Probleme analysiert und lokalisiert sowie Ideen für mögliche Maßnahmen gesammelt. Danach traf sich der Runde Tisch zweimal und arbeitete an einer Netzkonzeption. Die Ergebnisse wurden im Mai 2013 in einem öffentlichen Werkstattgespräch vorgestellt und diskutiert. In zwei weiteren Sitzungen des Runden Tisches standen die Themen Parken, Fußgängerverkehr, Radverkehr, verkehrsberuhigende Maßnahme, ÖPNV und verkehrsvermeidende Maßnahmen auf der Agenda. In der dritten öffentlichen Veranstaltung wurde mit den Bürgerinnen und Bürgern der Entwurf der Empfehlungen des Runden Tisches für ein Verkehrskonzept Rohrbach-West rückgekoppelt. Die Ergebnisse dieses Werkstattgesprächs wurden in der 5. Sitzung des Runden Tisches reflektiert und die Empfehlungen einschließlich einer Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen fertiggestellt. Der Runde Tisch hatte dabei stets die Entwicklungen im Bereich der Konversionsflächen Mark-Twain-Village und Hospital im Blick.

Alle Veranstaltungen wurden dokumentiert. Die entsprechenden Unterlagen sind auf der Homepage der Stadt Heidelberg unter http://www.heidelberg.de/hd,Lde/HD/Leben/Verkehrskonzept_Rohrbach_West.html eingestellt.

3. Inhalt der Empfehlungen des Runden Tisches für ein Verkehrskonzept Rohrbach-West

Die Empfehlungen des Runden Tisches für ein Verkehrskonzept Rohrbach-West sind der Vorlage als Anlage beigefügt. Sie bestehen aus

- übergeordneten Zielsetzungen einschließlich verkehrsvermeidender Maßnahmen und Überlegungen zu Erschließungshierarchien/Netzmaßnahmen
- vier nach Bereichen gegliederten Maßnahmenpaketen (A.1-A.4) einschließlich deren Priorisierung
- langfristigen Ergänzungsoptionen (B.1-B.5)

3.1 Übergeordnete Zielsetzungen / Verkehrsvermeidende Maßnahmen

- Verkehrsvermeidung
- Reduzierung von Verkehrsbelastungen
- Abbau bestehender Nutzungskonflikte
- Vermeidung von unverhältnismäßigen Umwegefahrten
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder, Fußgänger und Radfahrer
- Schaffung attraktiver Radfahrachsen
- Schaffung eines attraktiven und barrierefreien Fußwegnetzes
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

3.2 Netzmaßnahmen

- Der Runde Tisch favorisiert durch die Verlängerung der Sickingenstraße nach Westen das Gelände der Firma CNH (ehemals Case) direkt anzubinden. Dadurch können die nördliche Fabrikstraße und die Felix-Wankel-Straße von LKW-Verkehr entlastet werden.
- Die Empfehlungen sehen als alternative Möglichkeit zur Entlastung der Fabrikstraße die Schaffung einer weiteren Nord-Süd-Verbindung im Zuge der Konrad-Zuse-Straße vor. Hierzu wäre es notwendig, östlich des Nahversorgungszentrums zwischen Sickingenstraße und Felix-Wankel-Straße sowie am westlichen Rande des Lidl-Grundstückes zwischen Konrad-Zuse-Straße und Heinrich-Fuchs-Straße jeweils eine neue Straßenverbindung zu schaffen. Die Firma Lidl hat in Gesprächen eine entsprechende Maßnahme abgelehnt.

3.3 ÖPNV

- Schaffung barrierefreier Haltestellen und Buskaps
- Verbesserung der ÖPNV-Erschließung im Rahmen der ÖPNV-Konzeption für Mark-Twain-Village.

3.4 Fußverkehr / Schulwegsicherung / Verbesserung der Aufenthaltsqualität / Verkehrsberuhigende Maßnahmen

Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- Herstellung sicherer Fußwegverbindungen zur S-Bahnhaltestelle
- Schaffung von barrierefreien Querungshilfen und Fahrbahneinengungen
- Fußgängerüberweg in der Heinrich-Fuchs-Straße in Höhe Franz-Kruckenbergs-Straße
- Erhöhung der Verkehrssicherheit beim Wasserspielplatz in der Franz-Kruckenbergs-Straße
- Stärkung der Aufenthaltsfunktion in den Verkehrsberuhigten Bereichen in der Franz-Kruckenbergs-Straße und im Helaweg

- Schaffung einer attraktiven Fußwegverbindung im Zuge des Lindenwegs
- Netzunterbrechungen in der Franz-Kruckenbergs-Straße und der Rudolf-Hell-Straße

3.5 Radverkehr

Die wichtigsten Maßnahmen im Bereich Radverkehr sind im Folgenden aufgeführt:

- Aktivierung einer westlichen Nord-Süd-Radwegachse Bahnstadt – Nahversorgungszentrum - Konrad-Zuse-Straße – Erlenweg zur Entlastung der Franz-Kruckenbergs-Straße
- Herstellung sicherer Radwegverbindungen zur S-Bahnhaltestelle
- Radwegachse / Fahrradstraße Brechtelstraße / Erbprinzenstraße
- Durchbindung der Brechtelstraße zur Sickingenstraße für den Radverkehr
- Bau eines Kreisverkehrs in der Sickingenstraße im Zuge der Radwegachse Brechtelstraße

3.6 Ruhender Verkehr

- Reduzierung von Parkmöglichkeiten in den Verkehrsberuhigten Bereichen
- Aufhebung von Gehwegparken zur Qualifizierung von Fuß- und Radwegachsen
- Schaffung von Parkmöglichkeiten zur Kompensation
- Parkraummanagement
- Aktivierung der Parkraumreserve in der Konrad-Zuse-Straße

4. Bewertung der Empfehlungen durch die Verwaltung

4.1 Direkte Anbindung der Firma CNH über eine verlängerte Sickingenstraße

Eine direkte Anbindung des Geländes der Firma CNH (ehemals Case) über eine verlängerte Sickingenstraße kann die nördliche Fabrikstraße und die Felix-Wankel-Straße erheblich von LKW-Verkehr entlasten.

Die Firma CNH hat in Gesprächen mit der Stadt Heidelberg mitgeteilt, dass sie im nördlichen Bereich ihres Firmengeländes LKW-Abstellplätze bauen wird und daher auch ein großes Interesse an einer direkten Anbindung an die Sickingenstraße hat.

Erste Untersuchungen haben gezeigt, dass eine solche Anbindung technisch möglich ist. Nach einer ersten groben Schätzung liegen die Kosten hierfür im Bereich von ca. 2 Millionen Euro. Für die Realisierung muss der gültige Bebauungsplan Rohrbach, Nahversorgungszentrum in Teilbereichen geändert werden.

Die Maßnahme soll planerisch weiterverfolgt werden. Die Ergebnisse der technischen Machbarkeit, der Kostenermittlung und der Gespräche mit der Firma CNH bezüglich einer Kostenbeteiligung sollen dem Gemeinderat vorgelegt werden.

4.2 Östliche Randstraße beim NVZ zwischen Sickingenstraße und Felix-Wankel-Straße

Die Berechnungen der Netzbelastungen im Falle einer östlichen Randstraße beim NVZ haben nur geringe Verkehrsverlagerungen ergeben. Zudem befinden sich die hierfür erforderlichen Grundstücke nicht im Eigentum der Stadt Heidelberg. Mit Blick auf das relativ geringe Nutzen-Kosten-Verhältnis empfiehlt die Verwaltung diese Maßnahme nicht weiter zu verfolgen.

4.3 Kreisverkehr Sickingenstraße / verlängerte Brechtelstraße

Die vom Runden Tisch vorgeschlagene Radwegeachse im Zuge der Erbprinzenstraße und der Brechtelstraße ist mit den Planungsüberlegungen für das Konversionsgebiet Mark-Twain-Village kompatibel, weil sie dort ihre Fortsetzung findet.

Im Zuge dieser Radwegeachse soll in Höhe der Sickingenstraße ein Kreisverkehr entstehen. Dieser ist gegenüber einer signalisierten Querung für den Radverkehr vorteilhafter, weil er Wartezeiten erspart. Auch für die Abwicklung des KFZ-Verkehrs im Zuge der Sickingenstraße bietet er Vorteile. Eine Umsetzung setzt die Mittelbereitstellung in künftigen Haushaltsjahren voraus.

4.4 Weitere unter A der Empfehlungen des Runden Tisches aufgeführte Maßnahmen

Die weiteren unter A der Empfehlungen aufgeführten Maßnahmenvorschläge können zu einer positiven Verkehrsentwicklung im Sinne der sinnvollen übergeordneten Zielsetzungen des Runden Tisches beitragen und werden von der Verwaltung befürwortet.

5. Vorschlag für das weitere Vorgehen der unter A der Empfehlungen aufgeführten Maßnahmen

Einige Maßnahmen können mit relativ geringem Planungs- und Kostenaufwand aus laufenden Haushaltsmitteln finanziert werden. Es handelt sich dabei in erster Linie um Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen oder das Aufstellen von Pollern. Aus städtebaulichen Gründen empfiehlt es sich, Maßnahmen, die zunächst provisorisch mit einfachen Mitteln im Rahmen der laufenden Budgets der betroffenen Fachämter aus vorhandenen Haushaltsmitteln umgesetzt werden, mittel- und langfristig städtebaulich aufzuwerten.

Maßnahmen mit mittlerem Planungs- und Kostenaufwand können sukzessive aus vorhandenen Mitteln der Kinderfreundlichen Verkehrsplanung finanziert werden.

Für andere Maßnahmen sind umfangreichere Vorplanungen und separate Haushaltsmittel erforderlich. In der Mittelfristigen Finanzplanung sind derzeit dafür keine Mittel vorgesehen. Eine Umsetzung setzt eine Bereitstellung der erforderlichen Mittel in künftigen Jahren voraus.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: + / - **Ziel/e: MO 1**
(Codierung) **berührt:** Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern

Begründung:

Durch die Maßnahmen des Verkehrskonzepts Rohrbach-West werden die Verkehrsarten des Umweltverbundes gefördert und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht.

Ziel/e: MO 2

Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr

Begründung:

Durch die Maßnahmen des Verkehrskonzepts Rohrbach-West wird eine Verkehrsvermeidung im Bereich des MIV angestrebt.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine) bzw. Erläuterung hier einfügen.

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 01	Empfehlungen des Runden Tisch für ein Verkehrskonzept Rohrbach-West
A 02	Inhaltlicher Antrag der CDU-Gemeinderatsfraktion vom 15.01.2014 (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 15.01.2014)