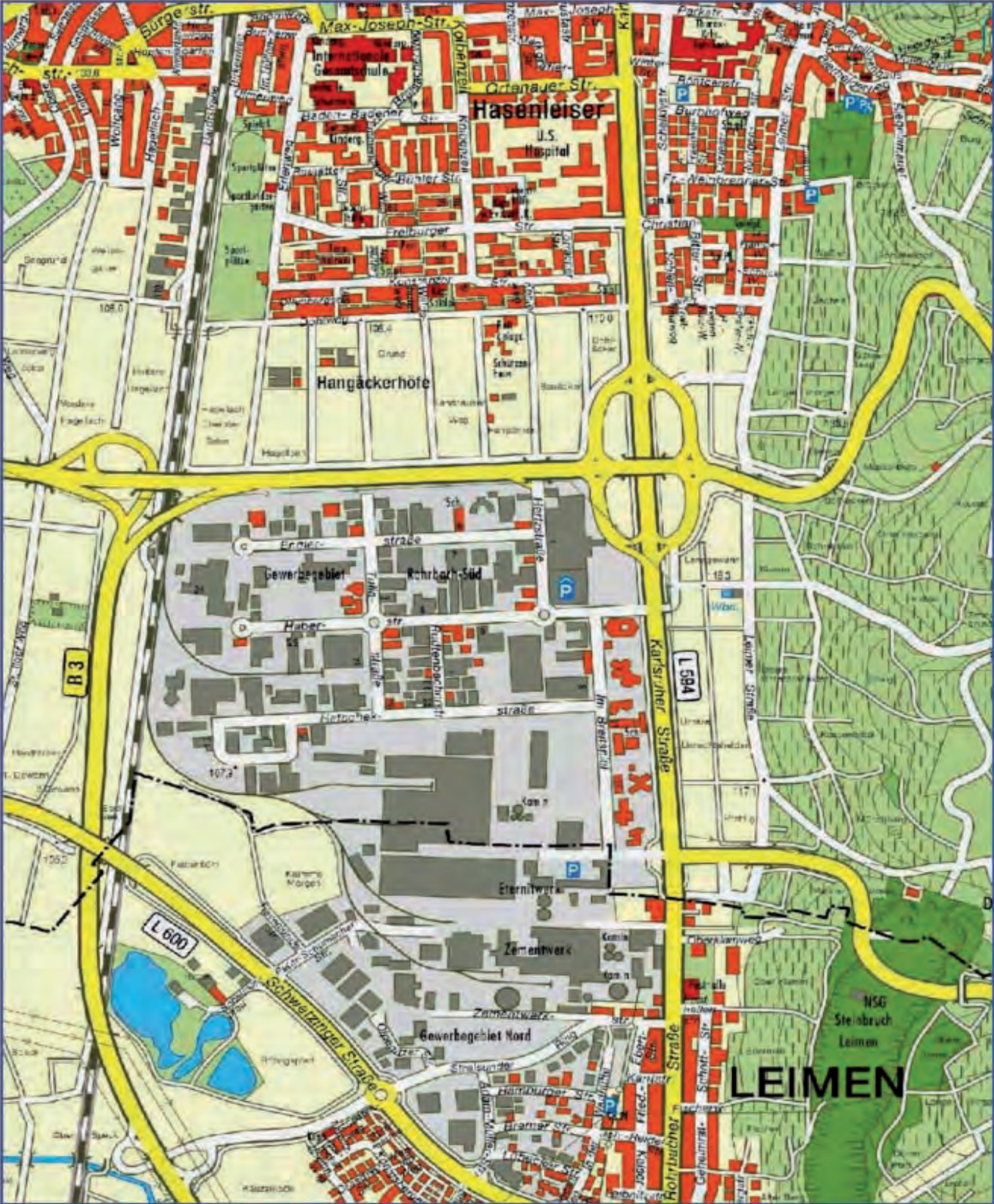




Verkehrerschließung Rohrbach-Süd

Dokumentation der
Sitzungen des Arbeitskreises

Stadtkarte Heidelberg - Ausschnitt Rohrbach-Süd



Quelle: Vermessungsamt der Stadt Heidelberg

Verkehrerschließung Rohrbach-Süd

Dokumentation der Sitzungen des Arbeitskreises

Moderation

Thomas Sippel und Timo Buff,
Netzwerk für Planung und Kommunikation

Gutachter

Dr. Wilko Manz und Dr. Bastian Chlond,
STRATA GmbH, Karlsruhe
Karl-Heinz Hasenstab, Genest und Partner,
Ingenieurgesellschaft mbH, Ludwigshafen

In Kooperation mit

Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung
Amt für Verkehrsmanagement

Koordination, Layout

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Bildnachweis

Titel links oben: Strata GmbH,
links unten: T. Sippel | T. Buff,
rechts unten: Vermessungsamt, Stadt Heidelberg

Herausgeber

Stadt Heidelberg
Postfach 10 55 20
69045 Heidelberg

Heidelberg, August 2009

Vorwort

Rohrbach-Süd ist Heidelbergs größtes Gewerbegebiet mit einem Einzugsbereich weit über die Grenzen von Heidelberg hinaus. Bereits seit vielen Jahren wird die schlechte verkehrliche Erschließung des Gewerbegebiets beklagt und verschiedene Planungen, um sie zu beheben, wurden entwickelt aber nicht umgesetzt. Im Herbst letzten Jahres wurden die Auseinandersetzungen mit großen Emotionen geführt und die Fronten schienen verhärtet. Daher haben wir Ende 2008 entschieden, einen Arbeitskreis einzurichten, der einen Vorschlag für eine Verbesserung der Verkehrserschließung des Gewerbegebietes Rohrbach-Süd erarbeiten sollte.

Dem Arbeitskreis unter Leitung des Ersten Bürgermeisters gehörten Mitglieder des Bezirksbeirates Rohrbach, des Stadtteilvereins Rohrbach, Vertreterinnen und Vertreter der in Rohrbach-Süd ansässigen Gewerbebetriebe, der IHK Rhein-Neckar, der landwirtschaftlichen Betriebe und des Reitervereins sowie der Bürgerinitiative INO (Initiative Nordrampe) an. Vertreter mehrerer städtischer Ämter waren bei den Sitzungen zusätzlich anwesend. Diese Zusammensetzung des Arbeitskreises sicherte die Vertretung einer großen Bandbreite an unterschiedlichen Interessenslagen. Das Vorort-Wissen der Mitglieder ist in den Prozess eingeflossen und stellt eine hohe Qualität und Detailgenauigkeit der Empfehlung sicher. In diesem ergebnisoffenen Prozess wurde die Lösung entwickelt, die eine wirksame Verbesserung für die Verkehrsprobleme in Rohrbach-Süd bringen kann, ohne die Interessen der Anwohner im Hasenleiser, der Landwirtschaft und des Naturschutzes zu beeinträchtigen.

Der Arbeitskreis „Verkehrserschließung Rohrbach-Süd“ ist seiner Aufgabe mit großem Engagement nachgekommen. Für die kompetente Arbeit, die gute Kooperation und die konstruktive Atmosphäre möchten wir uns recht herzlich bei allen Beteiligten bedanken.

Unser Dank geht an dieser Stelle auch an die Herren Dr. Manz und Dr. Chlond vom Verkehrsingenieurbüro STRATA aus Karlsruhe, die als Verkehrsgutachter eine hohe Expertise, viel Engagement und Flexibilität in den Prozess eingebracht haben.

Einen besonderen Dank möchten wir an das Moderatorenteam, die Herren Sippel und Buff, Netzwerk für Planung und Kommunikation aus Stuttgart, richten, welche die Sitzungen des Arbeitskreises professionell und zielorientiert vorbereitet und geleitet haben.



Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister



Bernd Stadel
Erster Bürgermeister

Inhaltsverzeichnis

Impressum

Vorwort

1	Mitglieder des Arbeitskreises Verkehrserschließung Rohrbach-Süd	1
2	Arbeitsstruktur und Methodik zur Verkehrserschließung Rohrbach-Süd	3
3	Empfehlung des Arbeitskreises	7
4	Sitzungen des Arbeitskreises Verkehrserschließung Rohrbach-Süd	

Erste Sitzung des Arbeitskreises am 03. Februar 2009

1.	Auftakt und Begrüßung	16
2.	Einleitung und Vorstellung Verfahrensstruktur	17
3.	Persönliche Vorstellungsrunde der Teilnehmer – Erwartungen an den AK	19
4.	Virtueller Spaziergang durch das Gebiet Rohrbach-Süd	21
5.	Input zur planerischen Ausgangssituation	21
6.	Ziele zur Vorgehensweise bei der Fernwärmeerschließung Rohrbach-Süd	26
7.	Pause - informelle Gespräche	
8.	Stärken-Schwächen-Analyse der heutigen Verkehrserschließung	28
9.	Abfragen der Interessenslagen	31
10.	Pause – informelle Gespräche	
11.	Qualitative verkehrsplanerische und sonstige Handlungsziele	32
12.	Darstellung des Erhebungskonzepts/Erhebungsdesigns Verkehrsplanung	33
13.	Prüfaufträge an Verwaltung, Zusammenfassung und Ausblick	40
14.	Anlage Teilnehmer-/Anwesenheitsliste	41

Anhang:

-	Positionspapier der „Initiative Nordrampe (INO)“	45
---	--	----

Zweite Sitzung des Arbeitskreises am 30. März 2009

1.	Begrüßung	48
2.	Rückkopplung der Prüfaufträge aus dem Arbeitskreis 1	49
3.	Bestätigung der Handlungsziele aus der ersten Arbeitskreissitzung	52
4.	Ergebnis der verkehrsplanerischen Erhebung des Status-Quo-Zustandes	56
5.	Darstellung möglicher Lösungsansätze/Maßnahmen	58
6.	Darlegen der Kriterien für die Bewertung der Lösungsvarianten	60
7.	Zusammenfassung - Ausblick auf Arbeitskreis 3	65
8.	Anlage Teilnehmer-/Anwesenheitsliste	66

Anhang:

-	Vorstellung der Analyseergebnisse (STRATA)	69
-	Überlegungen zu Planfällen (STRATA)	93
-	Verkehrskonzept von Ingolf Hetzel	103

Dritte Sitzung des Arbeitskreises am 15. Juni 2009

1. Begrüßung, Rückblick, Ablauf und Zielsetzung	108
2. Ergebnisse der Bewertung der Lösungsvarianten	111
3. Ergebnisse des Lärmgutachtens	113
4. Eignungsbewertung der geprüften Lösungsvarianten	115
5. Darstellung der im Vorfeld geprüften Maßnahmenbündel	118
6. Bewertung der im Vorfeld geprüften Maßnahmenbündel und Empfehlung	119
7. Zusammenfassung und Ausblick auf die 4. Sitzung des Arbeitskreises	122
8. Anlage Teilnehmer-/Anwesenheitsliste	123

Anhang:

- Verkehrsgutachten (STRATA)	
- Bewertung der Varianten	127
- Mögliche Variantenbündel,	159
- Knotenströme Haberstraße	168
- Lärmgutachten (GENEST)	169

Vierte Sitzung des Arbeitskreises am 21. Juli 2009

1. Begrüßung	174
2. Ergebnisdarstellung der vertiefenden Prüfung Bündel „Tullastraße +“	176
3. Minimalvariante „Boxbergknoten“ mit direktem Anschluss an Familia-Parkhaus	187
4. Bewertung der dargestellten Aspekte	189
5. Empfehlungen des Arbeitskreises zur Verkehrserschließung Rohrbach-Süd	192
6. Fazit Arbeitskreis Rohrbach-Süd und Ausblick	199
7. Anlage Teilnehmer-/Anwesenheitsliste	200

Anhang:

- Pressemitteilung der Stadt Heidelberg vom 30. Juli 2009 und Karte - Empfehlung des Arbeitskreises Verkehrserschließung Rohrbach-Süd Bündel „Tullastraße +“	203
--	-----



1

Mitglieder des Arbeitskreises Verkehrerschließung Rohrbach-Süd

Großer Gemeindesaal der Evangelischen Kirchengemeinde Rohrbach-West





Mitglieder des Arbeitskreises Verkehrserschließung Rohrbach-Süd

Vorsitzender

Erster Bürgermeister Herr Bernd Stadel

Organisation / Institution / Amt

Mitglied

Stellvertreter/in

Bürgerinitiative INO

Herr Hans-Peter Droste

Frau Uta Frugier,

Frau Eva Maierl

Familia Handels-Betriebe & Co.KG

Herr Rolf-Dieter Oster

Herr Peter Kirchmann

Rhein-Neckar

(Media Markt)

Geuder AG

Herr Volker Geuder

Herr Martin Feindel

Herr Andreas Beck

Herr Andreas Hess

IHK Rhein-Neckar

Herr Heinz Schorr

Herr Carl Thiel

Interessenwahrnehmung Reiterverein /
landwirtschaftliche Betriebe

Frau Barbara Astor

Frau Helga Astor

Stadtteilverein Rohrbach

Herr Bernd Frauenfeld

Herr Klaus Weirich

Wohnland Breitwieser

Herr Claus Johann

N.N.

Bezirksbeirat Rohrbach (CDU Rohrbach)

Frau Karin Weidenheimer

Herr Karl-Heinz Kaltschmidt

Bezirksbeirat Rohrbach

Frau Barbara Knoblauch

Herr Karl-Heinz Rehm

(Die Heidelberger)

Bezirksbeirat Rohrbach (GAL-Grüne)

Herr Ingolf Hetzel

Herr Hans-Jürgen Fuchs-

Sander

Bezirksbeirat Rohrbach (SPD)

Herr Bernd Knauber

Herr Walter Meisel

Bezirksbeirat Rohrbach (ohne Partei)

Herr Franz Maucher

N.N.

Stadt Leimen¹

Verwaltung

Amt für Öffentlichkeitsarbeit

Herr Dr. Bert-Olaf Rieck

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Herr Joachim Hahn

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Frau Angelika Hartmann

Amt für Verkehrsmanagement

Herr Alexander Thewalt

Amt für Verkehrsmanagement

Herr Sebastian Gieler

Amt für Wirtschaftsförderung und

Herr Ulrich Jonas

Frau Dagmar Winterer

Beschäftigung

Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht
und Energie

Herr Gerhard Schmitt

Landschafts- und Forstamt

Frau Monika Kissel-Kublik

Herr Volker Schwarz

Tiefbauamt

Herr Karl-Heinz Kissel

Herr Klaus Holzner

Stadtplanungsamt

Frau Margit Sachtlebe

Frau Gabriele Niedoba

(Erste Sitzung)

SWH, Netze und Umwelt GmbH

Herr Nobert Schäfer

Gutachter

STRATA GmbH

Herr Dr. Wilko Manz

Herr Dr. Bastian Chlond

Genest und Partner Ingenieurgesellschaft
mbH

Herr Karl-Heinz Hasenstab

Moderation

Büro Netzwerk für Planung und Kommu-
nikation

Herr Thomas Sippel

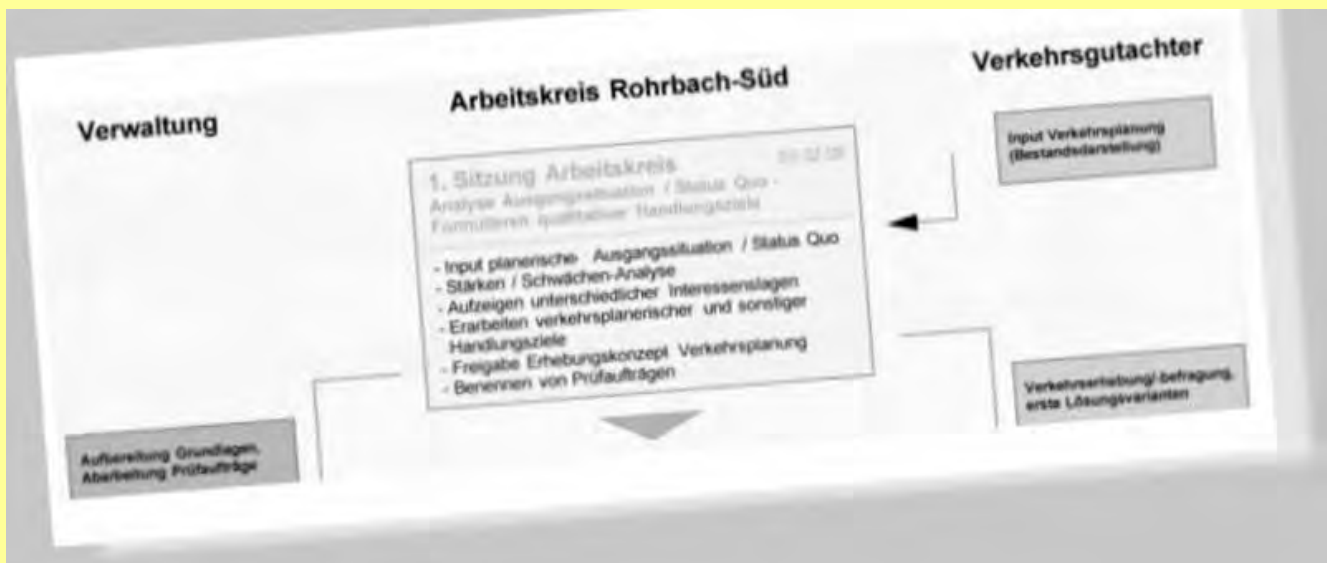
Herr Timo Buff

¹ Die Stadt Leimen war zu allen Sitzungen des Arbeitskreises eingeladen, eine Teilnahme erfolgte nicht.



2

Arbeitsstruktur und Methodik





Arbeitsstruktur und Methodik

Ergebnisoffener Prozess

Im Herbst 2008 wurde durch den Bezirksbeirat Rohrbach die Grundsatzentscheidung zum Bau einer Nordrampe von der Hertzstraße mit Anschluss an die B 535 einstimmig abgelehnt. Gleichzeitig formulierte sich mit der Gründung einer Bürgerinitiative (INO- Initiative Nordrampe) eine ablehnende Haltung insbesondere der Anwohner im nördlich angrenzenden Gebiet Hasenleiser gegen den Bau der Nordrampe.

Daraufhin hat Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner einen Arbeitskreis zur Verkehrserschließung des Gewerbegebietes Rohrbach-Süd eingerichtet. In diesen waren neben den Vertretern aller Fraktionen des Bezirksbeirates Rohrbach der Stadtteilverein Rohrbach, Vertreter ansässiger Firmen, der Industrie- und Handelskammer Heidelberg sowie Vertreter der Bürgerinitiative INO und der Interessensvertretung der Reiter und Landwirte eingebunden. Um eine inhaltliche wie personelle Kontinuität im Verlauf der Arbeit sicherzustellen, waren von Beginn an VertreterInnen für die Arbeitskreismitglieder bestimmt.

Ziel des Arbeitskreises war es, die zum Teil kontrovers und emotional geführte Diskussion zu versachlichen und in einem ergebnisoffenen Diskussionsprozess von Februar bis zum Sommer 2009 eine einvernehmliche Lösung zur Verbesserung der Verkehrserschließung des Gewerbegebietes Rohrbach-Süd zu erarbeiten. Neben den verkehrlichen Aspekten sollten in die Betrachtungen auch Aspekte wie z.B. Wirkungen auf die Naherholungsfunktionen im Bereich der Hangäckerhöfe, naturräumliche Schutzgüter, Wegevernetzung und landwirtschaftliche Interessen eingebunden werden.

Auf Basis der im Arbeitskreis Rohrbach-Süd erarbeiteten Empfehlung an die politischen Gremien der Stadt Heidelberg soll durch die Verwaltung eine neue Sitzungsvorlage erstellt und die Beratung im Bezirksbeirat Rohrbach wieder aufgenommen werden.

Qualifizierte Diskussion durch fachlichen Input

Zur Gewährleistung einer neutral geführten Diskussion im Arbeitskreis wurden die Sitzungen durch das Netzwerk für Planung und Kommunikation - Bürogemeinschaft Sippel | Buff aus Stuttgart moderiert und in Form von Protokollen dokumentiert.

Die vier Sitzungen der Arbeitskreise waren jeweils auf eine Dauer zwischen drei und vier Stunden konzipiert. Aufgrund der personellen Besetzung des Arbeitskreises mit 12 TeilnehmerInnen wurden die Diskussionen grundsätzlich im Plenum geführt. Die einzelnen Sitzungen des Arbeitskreises wurden durch die Moderation intensiv mit der Zielsetzung vorbereitet, im Arbeitskreis eine strukturierte wie ergebnisorientierte Diskussion zu führen und das Zeitbudget optimal zu nutzen. Das Vorgehen und die inhaltliche Gliederung wurde zu Beginn der jeweiligen Sitzung vorgestellt und durch die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises freigegeben.

Um eine auf Daten und Fakten aufbauende qualifizierte, und später auch umsetzbare Empfehlung zur Verbesserung der Verkehrsprobleme in Rohrbach-Süd erarbeiten zu können, wurde der Arbeitskreis durch STRATA, Gesellschaft für Daten- und Informationsmanagement mbH aus Karlsruhe als externer Verkehrsgutachter begleitet. Neben der fachlichen Zuarbeit wie der Verkehrserhebung/-befragung sowie der Bewertung der verkehrlichen Lösungsansätze, die zuvor durch den Arbeitskreis mitgestaltet und freigegeben wurden, standen die Verkehrsgutachter während der Arbeitskreissitzungen zur fachlichen Beantwortung sich aus der Diskussion ergebender Fragen zur Verfügung. Ebenso standen während der Arbeitskreissitzungen Vertreter der Verwaltung für eine fachlich qualifizierte Diskussion beratend zur Verfügung. Gleichsam wurden die vom Arbeitskreis für die Ergebnisfindung als erforderlich angesehenen Fragen in Form von Prüfaufträgen, die nicht unmittelbar in der Arbeitskreissitzung beantwortet werden konnten, durch die Verwaltung bzw. durch die Verkehrsgutachter zwischen den Sitzungsterminen abgearbeitet. Zur Bewertung der Frage der Lärmemissionen wurde ein Lärmgutachten durch GENEST, Ingenieursgesellschaft mbH aus Ludwigshafen/Rhein erstellt.



Die in den Arbeitskreis eingebrachten Informationen und Ergebnisse der Verkehrserhebung und der Prüfaufträge wurden ebenso wie die Protokolle allen TeilnehmerInnen zur Verfügung gestellt. Da die Ergebnisfindung auf vier Arbeitstermine angelegt war, aber auch um bis zum Abschluss des Arbeitskreises eine von Außen unge störte Diskussion führen zu können, waren die Zwischenergebnisse der einzelne Arbeitskreissitzungen nicht öffentlich.

Zur verfahrensmäßigen Abwicklung der vier Sitzungen wurde der Arbeitskreis Verkehrserschließung Rohrbach-Süd durch eine verwaltungsinterne Projektgruppe begleitet. Unter dem Vorsitz des Ersten Bürgermeisters Stadel oblag die Koordination der Projektgruppe wie die des Arbeitskreises dem Amt für Stadtentwicklung und Statistik. In die Projektgruppe waren neben der Moderation auch Vertreter der Verwaltung interdisziplinär eingebunden. Im Rahmen der Projektgruppe wurde der Prozess strukturiert und koordiniert, die Sitzungen des Arbeitskreises organisatorisch vorbereitet sowie die vom Arbeitskreis formulierten Arbeitsaufträge zur inhaltlichen Beantwortung abgestimmt.

Strukturiertes Vorgehen in vier Arbeitsschritten

Mit der ersten Sitzung des Arbeitskreises war im Wesentlichen die Aufgabe verbunden, eine gemeinsame inhaltliche Arbeitsbasis für die nachfolgenden Termine mit den TeilnehmerInnen zu erarbeiten, auch vor dem Hintergrund der im Vorfeld zum Teil kontrovers und emotional geführten Diskussion.

Entsprechend wurden zu Beginn der ersten Sitzung mit der Vorstellungsrunde gleichsam die jeweiligen Erwartungen der TeilnehmerInnen an den Arbeitskreis abgefragt.

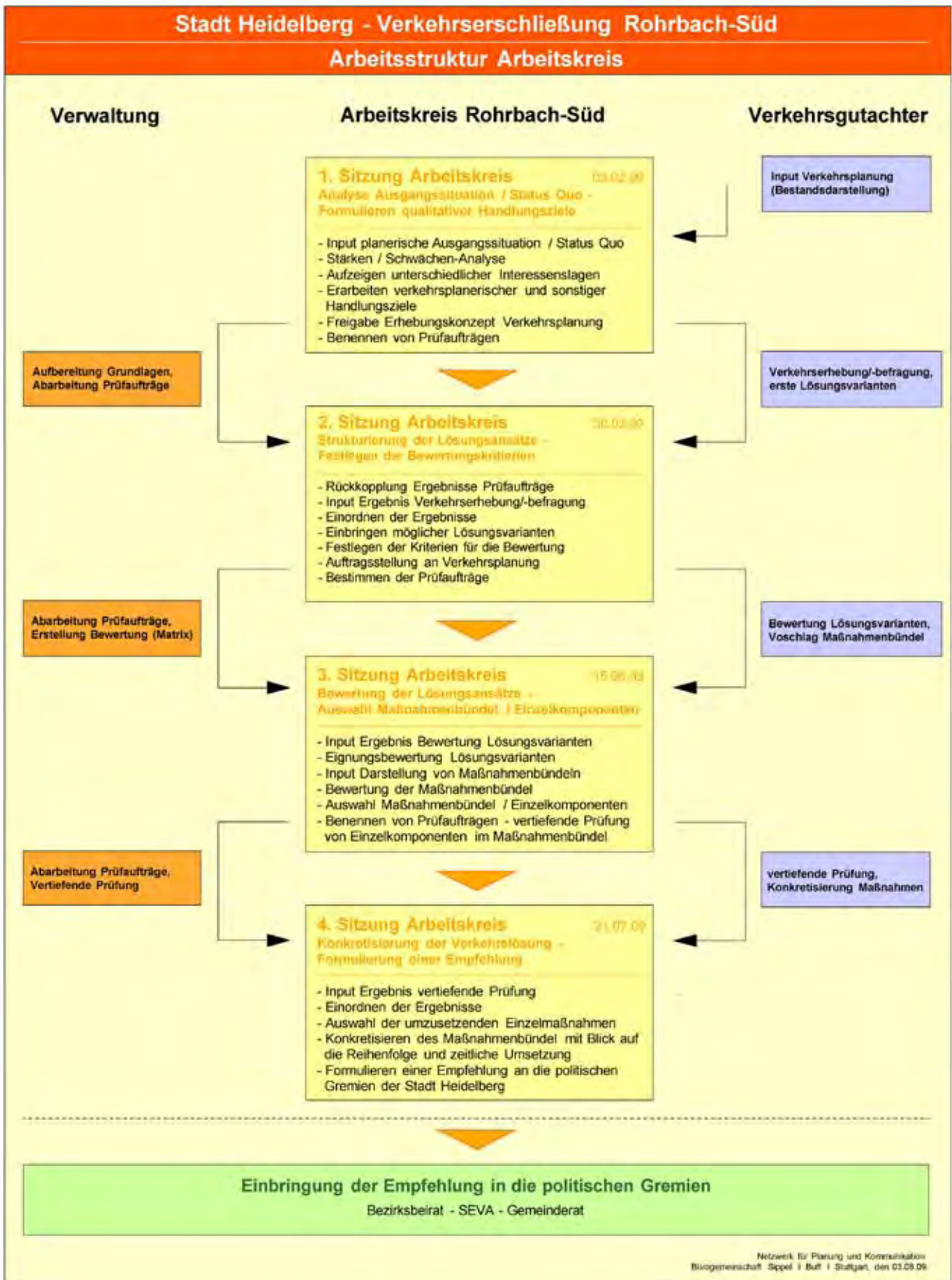
Mit Hilfe einer Stärken / Schwächen-Analyse und dem Aufzeigen unterschiedlicher Interessenslagen wurden qualitative Zielsetzungen aus verkehrsplanerischer wie städtebaulicher Sicht herausgearbeitet, die bei der Verbesserung der Verkehrssituation in Rohrbach-Süd zu berücksichtigen sind. Zur Vorbereitung der zweiten Sitzung wurde das Erhebungskonzept für die Verkehrserhebung und -befragung freigegeben sowie weitere Prüfaufträge benannt.

Nach Rückkopplung und Einordnung der Prüfergebnisse wurden in der zweiten Sitzung durch die TeilnehmerInnen mit den Verkehrsgutachtern mögliche Lösungsvarianten zur Verbesserung der Verkehrssituation in Rohrbach-Süd aufgezeigt und strukturiert. Aufbauend auf den qualitativen Zielen wurden verkehrliche wie sonstige Kriterien festgelegt, anhand derer die einzelnen Lösungsvarianten durch die Verkehrsgutachter und die Verwaltung bewertet wurden.

Aufgrund der dargelegten Prüfergebnisse wurden die Lösungsvarianten im Arbeitskreis hinsichtlich ihrer Eignung bewertet und kategorisiert. Die sich daraus ergebenden Maßnahmenbündel wurden durch die Verkehrsgutachter eingebracht und ebenfalls durch die TeilnehmerInnen bewertet. Basis der im Arbeitskreis geführten Diskussion und der erfolgten Abwägung wurde einvernehmlich ein Bündel zur vertiefenden Prüfung ausgewählt.

Anhand der von den Verkehrsgutachtern und der Verwaltung dargestellten Prüfergebnisse wurde in der vierten und letzten Sitzung des Arbeitskreises das zuvor ausgewählte Bündel mit Blick auf die umzusetzenden Maßnahmen und die zeitliche Realisierung konkretisiert und abschließend eine dementsprechende Empfehlung an die politischen Gremien der Stadt Heidelberg formuliert.

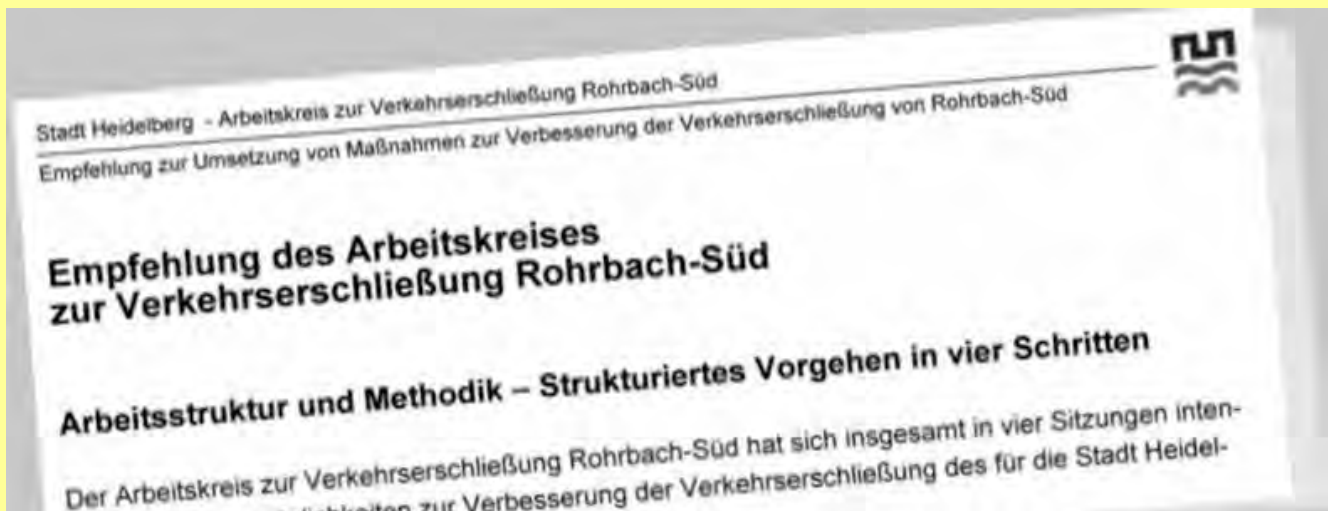
Nach zunächst eher abwartender Haltung der TeilnehmerInnen war die Arbeitsweise in allen vier Sitzungen stets konstruktiv, sachlich offen und immer an einer fachlich fundierten wie einvernehmlichen Lösung orientiert, die unter der Prämisse kurzfristige Lösungsansätze zu erzielen, nicht nur aus verkehrlichen Aspekten, sondern auch mit Blick auf die Finanzier- und Umsetzbarkeit erarbeitet wurde.





3

Empfehlung des Arbeitskreises





Empfehlung des Arbeitskreises zur Verkehrserschließung Rohrbach-Süd

Arbeitsstruktur und Methodik – Strukturiertes Vorgehen in vier Schritten

Der Arbeitskreis zur Verkehrserschließung Rohrbach-Süd hat sich insgesamt in vier Sitzungen intensiv mit Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrserschließung des für die Stadt Heidelberg gesamtbedeutenden Gewerbestandortes Rohrbach-Süd befasst.

Die Arbeitskreissitzungen wurden durch das Netzwerk für Planung und Kommunikation – Bürogemeinschaft Sippel I Buff moderiert und dokumentiert. Die erforderliche fachliche Zuarbeit zu den einzelnen Arbeitsschritten sowie die inhaltliche Beantwortung von Fragen, die sich aus dem Prozess ergaben, erfolgte durch STRATA, Gesellschaft für Daten- und Informationsmanagement mbH als Verkehrsgutachter und GENEST, Ingenieurgesellschaft mbH als Lärmgutachter sowie durch Vertreter der Stadtverwaltung.

• **Analyse der Ausgangssituation und Formulieren von qualitativen Handlungszielen**

In der 1. Sitzung des Arbeitskreises am 3. Februar 2009 wurden ausgehend von einer gemeinsamen Stärken-Schwächen-Analyse der Bestandssituation die unterschiedlichen Interessenslagen seitens der Gewerbetreibenden (Kunden/Beschäftigte) wie der Anwohner, Nutzer und Anlieger herausgearbeitet, aber auch mögliche Aspekte aus Sicht der Stadt Leimen erörtert.

Darauf aufbauend wurden von den TeilnehmerInnen des Arbeitskreises qualitative Handlungsziele für eine Verbesserung der Verkehrserschließung im Gebiet Rohrbach-Süd erarbeitet, die im Weiteren als Beurteilungsgrundlage für die zu prüfenden Verkehrslösungen herangezogen wurden. Abschließend wurde vom Arbeitskreis das Erhebungsdesign für die verkehrsplanerische Bestandserhebung erörtert und freigegeben und es wurden erste Hinweise auf mögliche Lösungsvarianten vorgebracht.

• **Strukturieren der Lösungsansätze und Erarbeiten von Prüfkriterien**

Im Rahmen der 2. Sitzung des Arbeitskreises am 30. März 2009 wurden durch die Verkehrsgutachter die Ergebnisse der Erhebung der derzeitigen Verkehrssituation vertiefend dargestellt. Aus der Verkehrserhebung heraus wurden als wesentliche Aspekte festgehalten:

- Die Rampe B 535/ Hertzstraße ist an sich leistungsfähig, Rückstauwirkungen ergeben sich vorrangig aus der Situation in der Hertzstraße.
- Unterschiedliche Verkehre in der Hertzstraße stören sich, der Straßenraum ist derzeit nur bedingt als zentrale Anbindung geeignet.
- Alle abfließenden Verkehre aus dem Familia-Center belasten den Kreislauf Haber-/ Hertzstraße.
- Die B 535/ B 3 ist zu den Spitzenstunden (morgens Richtung Osten, abends Richtung Westen) an der Kapazitätsgrenze.
- Der Knoten Karlsruher Straße/ Haberstraße besitzt (zumindest) rechnerisch noch Kapazitäten.
- Der Boxbergknoten besitzt noch Kapazitäten.
- Im Süden und Westen des Gebiets Rohrbach-Süd existieren in der Abwicklung des Verkehrsaufkommens keine Probleme.



Aufbauend auf den Untersuchungsergebnissen wurden durch die Verkehrsgutachter mögliche Lösungsansätze für eine Verbesserung der Verkehrserschließung von Rohrbach-Süd vorgeschlagen. Diese wurden durch weitere mögliche Lösungsansätze aus Sicht der TeilnehmerInnen des Arbeitskreises ergänzt. Die ergänzenden Vorschläge aus dem Arbeitskreis bezogen sich hierbei im Wesentlichen auf Modifizierungen bzw. Optimierungen der Verkehrsführung innerhalb des Gebietes Rohrbach-Süd.

Insgesamt wurden aus dem Arbeitskreis heraus 23 verschiedene Lösungsansätze für eine vertiefende Prüfung durch die Verkehrsgutachter definiert. Für die Prüfung der Lösungsvarianten wurde ein Kriterienkatalog erarbeitet, der sich aus den in der 1. Sitzung des Arbeitskreises formulierten Handlungszielen ableitete. Die Prüfungskriterien bezogen sich sowohl auf verkehrsplanerische als auch auf ergänzende Aspekte wie Profilschärfung, Wirkungen auf die Naherholungsfunktion und auf naturräumliche Schutzgüter, Flächenerfordernis, Berücksichtigung landwirtschaftlicher Interessen und übergeordneter planerischer Zielsetzungen.

· **Bewerten der Lösungsansätze und Auswahl eines Maßnahmenbündels**

In der 3. Sitzung des Arbeitskreises am 15. Juni 2009 wurden die Prüfungsergebnisse durch die Verkehrsgutachter vorgestellt und durch die TeilnehmerInnen gewertet und gewichtet.

Ergänzend zu den Prüfergebnissen fasste der Verkehrsgutachter nochmals aus der Analyse heraus die drei zentralen planungsrelevanten Aussagen für eine Verbesserung der verkehrlichen Situation in Rohrbach-Süd wie folgt zusammen:

- Aufgrund der Verkehrszunahme (allgemein, OBI, Bauhaus) sind zur Verbesserung der Ausfahrt aus dem Gebiet mittelfristig zusätzliche Kapazitäten notwendig.
- Die Verkehrsabläufe in der Haberstraße sind nicht optimal. Um die vorhandene Leistungsfähigkeit des Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße besser auszuschöpfen, ist eine Umgestaltung der Haberstraße sinnvoll.
- Die Verkehrsabläufe in der Hertzstraße und am Kreisverkehr Hertzstraße/Haberstraße sind zu ordnen und die Mengen zu reduzieren.

Über eine Einstufung als Basisvariante, Kopplungsvariante, Langfristvariante und Streichvariante wurden die untersuchten 23 Lösungsvarianten im Arbeitskreis gemeinsam ergebnisorientiert kategorisiert.

In Kenntnis der Bewertung der 23 Lösungsvarianten hat der Verkehrsgutachter anschließend dem Arbeitskreis vier Maßnahmenbündel vorgeschlagen, um durch die Kopplung einzelner Lösungsvarianten eine noch stärkere verkehrliche Wirkung zu entfalten. Diese Maßnahmenbündel wurden ebenfalls durch die TeilnehmerInnen vertiefend betrachtet und anhand ihrer Wirksamkeit und Effizienz bewertet.



· **Mehrwert des Maßnahmenbündels „Tullastraße+“**

Vom Verkehrsgutachter wurde das Bündel „Tullastraße+“ mit einer vorgesehenen Abfahrts- und Auffahrtsrampe auf der Südseite der B 535 im Zusammenhang folgender Einzelmaßnahmen eingebracht und geprüft:

- Abfahrts- und Auffahrtsrampe B 535/ B 3 Höhe Tullastraße (*Einzelkomponente Variante D2*)
- Direktzufahrt Famila-Center (*Einzelkomponente Variante G1*)
- Wegfall Rampe ins Gebiet (*Einzelkomponente Variante H*)
- Hertzstraße ab Kreisel als Einbahnstraße Richtung Norden (*Einzelkomponente Variante C2*)
- Anbindung und innere Verkehrsführung Famila-Center (*Einzelkomponente Variante L*)
- Wegweisung im Gebiet (*Einzelkomponente Variante C1*)

Die Diskussion über die Vor- und Nachteile der einzelnen Maßnahmenbündel führt zu dem einstimmigen Ergebnis, dass das Bündel „Tullastraße+“ im Vergleich mit den anderen Bündeln folgenden Mehrwert bietet:

- Entlastung der kritischen Bereiche der Hertzstraße, des Kreisels Hertzstraße / Haberstraße und der Ausfahrt am Knoten Haberstraße / Karlsruher Straße durch einen neuen Anschluss an die B 535 über die Tullastraße, der das Gewerbegebiet Rohrbach-Süd im Westen in die Tiefe erschließt und somit für eine Vielzahl der Gewerbebetriebe eine Verbesserung darstellt
- Schaffen eines direkten Anschlusses an das Famila-Parkhaus über den Boxbergknoten
- Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindung aus dem Gebiet Hasenleiser in die Hertzstraße und Entschärfung des Konfliktbereichs im Anschlussbereich der Südrampe an die Hertzstraße
- Kein nennenswerter Eingriff in das Landschaftsbild
- Weitgehende Minimierung von Eingriffen in die naturräumlichen Schutzgüter
- Vermeiden eines Eingreifens in den Naherholungsraum nördlich der B 535
- Vermeiden von zusätzlichen Lärmimmissionen für das angrenzende Wohnumfeld bzw. die angrenzende Wohnbebauung
- Sinnführende Kopplungsoption mit einem möglichen Anschluss der Hatschekstraße (Langfristvariante) an die Travemünder Straße (L 600) als eine im Gesamtgebiet durchgehend verlaufende Nord-Süd-Achse



· Konkretisieren des Lösungsansatzes und Formulieren einer Empfehlung

Der Arbeitskreis beauftragte abschließend die Verkehrsplanung, die Einzelkomponenten des Bündels „Tullastraße+“ für die 4. Sitzung des Arbeitskreises nochmals vertiefend zu untersuchen, um hierauf aufbauend eine konkrete, umsetzbare Empfehlung von Seiten des Arbeitskreises aussprechen zu können.

Die Ergebnisse der vertiefenden Prüfung der Einzelkomponenten des Maßnahmenbündels „Tullastraße+“ wurden vom Verkehrsgutachter dargelegt und dem Arbeitskreis ein Vorschlag zur Zusammensetzung und sachlich logischen Abfolge der Einzelkomponenten unterbreitet. Ergänzend wurden durch die Fachverwaltung die Ergebnisse der vertiefenden Prüfung der Kriterien Grundstücksverfügbarkeit, Planungsrecht, Zeitachse und Finanzierung dargelegt. Mit Blick auf die Zeitachse wurden konkrete Zeiträume für die Umsetzung der einzelnen Komponenten des Maßnahmenbündels „Tullastraße+“ genannt.

Vor dem Hintergrund der Kosten des gesamten Maßnahmenbündels „Tullastraße+“ wurde von der Fachverwaltung eine Minimallösung angeregt, die sich aus den vertiefend geprüften Einzelkomponenten ‘Umgestaltung der Haberstraße (F1)’, ‘direkte Zufahrt vom Boxbergknoten zum Familia-Parkhaus (G1)’ und ‘Ausfahrt aus Familia-Parkhaus mit Linksabbieger auf den Boxbergknoten (G2)’ zusammensetzt.

Der Verkehrsgutachter legte nochmals die Vor- und Nachteile des Maßnahmenbündels „Tullastraße+“ im Vergleich zur vorgeschlagenen Minimalvariante F1, G1 und G2 dar:

- Bessere Verteilung des Verkehrs im Gebiet
- Etwas größere Entlastung des Knotens Haberstraße / Karlsruher Straße (Linksabbieger Haber-/ Karlsruher Straße bei Bündel „Tullastraße+“ ca. 500 Fahrzeuge in der Spitzenstunde, bei der Minimallösung F1, G1 und G2 ca. 400 Fahrzeuge in der Spitzenstunde)
- Bessere Entlastung der Hertzstraße
- Möglichkeit zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Einkäufer und Besucher in der Hertzstraße
- Attraktiver für den Fuß-/ Radverkehr
- Erheblich robuster gegen Spitzenbelastungen, G2 hat Kapazitätsgrenzen
- Wirkt auch für den Güterverkehr/Schwerlastverkehr, G2 nur für Pkw geeignet
- Wirkt langfristiger, bei F1, G1 und G2 sind zu späteren Zeitpunkten gegebenenfalls weitere Maßnahmen erforderlich

Als Fazit wird das Bündel „Tullastraße+“ als die nachhaltigere Lösung angesehen. Eine Umsetzung der Maßnahme G2 wirkt sich nicht negativ auf die verkehrliche Wirksamkeit des Bündels „Tullastraße+“ aus, würde jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderliche Mehrkosten für dieses Bündel verursachen. Mit einer baulichen Entwicklung des Bauhaus-Areals ist diese Maßnahme abhängig von der Nutzung erneut zu prüfen.

Aus der Diskussion heraus und in Abwägung der Vor- und Nachteile beider Lösungsansätze wurde durch die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises einstimmig die nachfolgende Empfehlung an die kommunalpolitischen Gremien verfasst:



Empfehlung zur Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschließung von Rohrbach-Süd

Dem Arbeitskreis wurden in mehreren Sitzungen ausführlich die Ergebnisse intensiver Prüfungen der verkehrlichen Wirkungen verschiedener Maßnahmen und weitere wichtige Informationen vorgetragen.

Auf dieser Basis vertritt der Arbeitskreis die Auffassung, dass über die Einzelkomponenten des Maßnahmenbündels „Tullastraße+“ ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation im Gewerbegebiet Rohrbach-Süd erreicht werden kann. Gleichzeitig können aber auch zusätzliche Belastungswirkungen für die angrenzende Nachbarschaft vermieden und eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Hertzstraße für die Fußgänger und Radfahrer in Richtung Hasenleiser im Norden erzielt werden.

Entsprechend wird vom Arbeitskreis das Maßnahmenbündel „Tullastraße+“ zur Umsetzung empfohlen. Grundlage der Empfehlung ist, dass das Maßnahmenbündel in der Summe der nachfolgend aufgeführten Maßnahmen und der dargestellten zeitlichen Abfolge umgesetzt wird:

Realisierungsstufe 1 – in 2010

- Umgestaltung Haberstraße mit Zu- und Abfahrtssituationen Familia (*Einzelkomponente F1 Gestaltungsvariante*)
- Prüfung des Wegfalls einiger Parkplätze in der Hertzstraße, Ladezonen, Verbesserung Radwegsituation im Vorfeld Familia, Fahrradabstellplätze (*Einzelkomponente Variante I1, I2*)
- Planungsbeginn für die weiteren Entwicklungsstufen des Bündels Tullastraße + zur Sicherstellung der Umsetzung der zeitlich nachgeordneten Maßnahmen der Realisierungsstufen 2 und 3

Realisierungsstufe 2 – kurzfristig in 2 bis 3 Jahren

- Bau einer direkten Zufahrt vom Boxbergknoten zum Familia-Parkhaus (*Einzelkomponente Variante G1*)

Realisierungsstufe 3 – mittelfristig in 3 bis 5 Jahren

- Ertüchtigung Knoten Tullastraße/ Englerstraße (*erforderliche Ergänzungsmaßnahme*)
- Bau der Rampe Einfahrt B 535 in die Tullastraße (*Einzelkomponente Variante D2- Teil 1*)
- Wegfall der heutigen Rampe von der B 535 aus in die Hertzstraße (*Einzelkomponente Variante H*)
- Bau der Rampe Ausfahrt Tullastraße auf die B 535 (*Einzelkomponente Variante D2- Teil 2*)
- Neuordnung und Aufwertung der nördlichen Hertzstraße zur Verbesserung der Fahrradwege- und Fußwegebeziehungen zwischen dem Gebiet Hasenleiser und dem Standort Rohrbach-Süd (*Ergänzungsmaßnahme*)



Unabhängig von der baulichen Realisierung ist es erforderlich, dass die Ertüchtigung des Knotens Tullastraße/ Englerstraße (Kreisverkehr) vor der Inbetriebnahme der Abfahrtsrampe von der B 535 an die Tullastraße erfolgen muss. Ebenso kann eine Inbetriebnahme der Auffahrtsrampe von der Tullastraße auf die B 535 erst nach Schließung der Südrampe (Abfahrt von der B 535 in die Hertzstraße) erfolgen.

Die Wegweisungen im Gebiet (*Einzelkomponente Variante C1*) sind entsprechend der Umsetzung der Einzelmaßnahmen anzupassen.

Die Verwirklichung der **Variante G2** ist grundsätzlich gewünscht und innerhalb des Gesamtbündels Tullastraße+ ohne Beeinflussung der zeitlichen Entwicklung möglich, ist jedoch auch in Abhängigkeit mit der Entwicklung des Bauhaus-Grundstücks zu sehen. Eine zeitgleiche Umsetzung der Einzelmaßnahmen G1 und G2 spart Kosten.

Der Arbeitskreis empfiehlt den kommunalpolitischen Gremien, die vorgeschlagenen Maßnahmen der „Tullastraße+“ als Maßnahmenbündel zu behandeln und in der dargelegten zeitlichen Abfolge umzusetzen. Er empfiehlt nach Realisierung einzelner Maßnahmen im Sinne eines **Monitorings**, die tatsächlich eintretende verkehrliche Wirksamkeit mit den prognostizierten Veränderungen abzugleichen und bei der Umsetzung der nachfolgenden Komponenten gegebenenfalls zielgerichtet nachzusteuern.

Mit Blick auf die **langfristige Entwicklungsperspektive** empfiehlt der Arbeitskreis, die Anbindung des Gewerbestandortes Rohrbach-Süd durch die Anbindung der Hatschekstraße nach Süden an die Travemünder Straße (L 600) auf Leimener Markung intensiv in Abstimmung mit der Stadt Leimen weiterzuverfolgen. Hintergrund ist das Ziel, in Bezug auf die Erschließungsqualität von Rohrbach-Süd und von Teilen der Stadt Leimen weitere Entlastungswirkungen zu erreichen und Attraktivitätssteigerungen für den gesamten Gewerbestandort einschließlich einer zukünftigen Entwicklung des Areals von HeidelbergCement erreichen zu können.

Ebenso sollte die Langfristperspektive eines weiteren S-Bahn-Haltespunktes mit Busanbindung nicht aus dem Auge verloren werden.

Realisierungsstufe 4 – langfristige Optionen

- Bau der Anbindung Hatschekstraße an die Travemünder Straße (L 600) in Richtung Leimen (*Einzelkomponente Variante B*)
- Bau eines neuen S-Bahn-Haltespunktes mit Busanbindung

Darüber hinaus empfiehlt der Arbeitskreis im Rahmen des **Mobilitätsmanagements** der Stadt Heidelberg für die ansässigen Unternehmen von Beginn an flankierende Maßnahmen zum Bündel „Tullastraße+“ (beispielsweise Förderung Jobticket, Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“) anzubieten.

Stand 21.07.09

Arbeitskreis Verkehrserschließung Rohrbach-Süd



4

Sitzungen des Arbeitskreises Verkehrerschließung Rohrbach-Süd

Großer Gemeindesaal der Evangelischen Kirchengemeinde Rohrbach-West



Arbeitskreis Verkehrserschließung Rohrbach-Süd

1

Protokoll / Dokumentation der ersten Sitzung am 03. Februar 2009

Großer Gemeindesaal der Ev. Kirchengemeinde Rohrbach-West
17.00 Uhr bis 20.45 Uhr



Gliederung / Ablauf 1. Sitzung des Arbeitskreises

- 1. Auftakt und Begrüßung**.....Seite 16
 - Begrüßung und Grußwort 1. Bürgermeister Bernd Stadel
- 2. Einleitung und Vorstellung Verfahrensstruktur**Seite 17
 - Begrüßung durch Moderation
 - Vorstellung Gesamtablauf des Arbeitskreises und der Ziele
 - Vorstellung Ablauf der ersten Sitzung des Arbeitskreise
- 3. Persönliche Vorstellungsrunde der Teilnehmer - Erwartungen an den Arbeitskreis** ... Seite 19
 - Name, Funktion/Interessensvertreter
 - Erwartungen und Vorbehalte bezogen auf die Arbeitskreise
- 4. Virtueller Spaziergang durch das Gebiet Rohrbach-Süd**Seite 21
 - Darstellung der Bestandssituation
- 5. Input zur planerischen Ausgangssituation**Seite 21
 - Gesamtstädtische Bedeutung des Gebiets Rohrbach-Süd
 - Raumordnerische Festsetzungen, Aussagen zum Flächennutzungsplan, zum Stadtteilrahmenplan und Freiraumkonzept, Bebauungsplan Rohrbach-Süd
- 6. Input zur Vorgehensweise bei der Fernwärmeerschließung Rohrbach-Süd**Seite 26
 - Maßnahmen zur Erweiterung des Fernwärmenetzes
- 7. Pause - informelle Gespräche**
- 8. Stärken-Schwächen-Analyse der heutigen Verkehrserschließung** Seite 28
 - Analyse vorhandener Stärken und Schwächen
 - Clustern der Rückmeldung nach räumlichen und thematischen Gesichtspunkten
- 9. Abfragen der Interessenslagen**Seite 31
 - Sensibilisierung für andere Sichtweisen/Interessen aus Sicht
 - o der Gewerbetreibenden (Kunden/Angestellte)
 - o der Anwohner, Nutzer und Anlieger
 - o sowie mögliche Aspekte aus Sicht der Stadt Leimen
- 10. Pause - informelle Gespräche**
- 11. Qualitative verkehrsplanerische und sonstige Handlungsziele**Seite 32
 - Gemeinsame Entwicklung von Handlungsziele für die Verkehrsplanung und
 - sonstige begleitende Aspekte
- 12. Darstellung des Erhebungskonzepts / Erhebungsdesigns Verkehrsplanung**Seite 33
 - Darstellung Erhebungskonzept Verkehr
 - Rückfragen zur verkehrsplanerischen Erhebung, Anregungen
- 13. Prüfaufträge an Verwaltung, Zusammenfassung und Ausblick** Seite 40
- 14. Anlage Teilnehmer-/Anwesenheitsliste** Seite 41

1. Auftakt Arbeitskreissitzung - Begrüßung und Grußwort durch Herrn Ersten Bürgermeister Stadel

Herr Erster Bürgermeister Stadel begrüßt die Teilnehmer auch im Namen des Oberbürgermeisters Herr Dr. Würzner. Er dankt Ihnen für Ihre Bereitschaft zur Teilnahme und stellt einen kurzen Abriss über die Planungshistorie sowie die Aufgabenstellung des Arbeitskreises dar.

Seit geraumer Zeit treten im Gewerbegebiet Rohrbach-Süd, dem größten Gewerbegebiet der Stadt Heidelberg mit einem entsprechenden Arbeitsplatz- und Einzelhandelsangebot, verstärkt Probleme bei der Verkehrserschließung auf, so dass in der Stadtverwaltung über Lösungsmöglichkeiten für eine verbesserte Anbindung an das angrenzende Straßennetz nachgedacht wurde. Aufgrund der intensiv wie emotional geführten kommunalpolitischen Diskussion zum vorgebrachten Lösungsvorschlag einer Nordrampe wurde der Arbeitskreis zur Verkehrserschließung des Standortes Rohrbach-Süd gegründet. Ein begleitendes Verkehrsgutachten soll die Diskussion versachlichen und Möglichkeiten für eine konsensfähige Lösungen aufzeigen. Mit dem Arbeitskreis sollen die vielschichtigen Interessen in den Entscheidungsprozess eingebunden und kontroverse Standpunkte offen und vor allem sachlich diskutiert werden.

Der Arbeitskreis besteht aus Vertretern

- des Bezirksbeirates Rohrbach
- des Stadtteilvereins Rohrbach
- der Bürgerinitiative INO (Initiative Nordrampe)
- der Landwirte und Reiter
- im Gewerbegebiet Rohrbach-Süd ansässigen Firmen
- der Industrie- und Handelskammer

Der Arbeitskreis soll einen Vorschlag für eine Lösung der Verkehrsproblematik des Gewerbegebietes Rohrbach-Süd für die kommunalpolitischen Gremien erarbeiten.

Auf Nachfrage der Arbeitskreisteilnehmer, ob die Stadt Leimen nicht an dem Diskussionsprozess beteiligt würde, stellt Herr Erster Bürgermeister Stadel klar, dass Vertreter der Stadt Leimen eingeladen waren, jedoch seitens der Stadt Leimen eine Teilnahme an einem Arbeitskreis derzeit nicht für sinnvoll erachtet wird.

Es sei jedoch vorgesehen, die Protokolle der Arbeitskreissitzungen auch an die Stadt Leimen zu versenden, um den Informationsfluss zu gewährleisten.



Herr Erster Bürgermeister Stadel übergibt die Moderation des Arbeitskreises an die Herren Thomas Sippel und Timo Buff vom Büro Netzwerk für Planung und Kommunikation, die mit einer professionellen Moderation eine konstruktive Arbeitsatmosphäre herstellen sollen.

2. Einleitung und Vorstellung Verfahrensstruktur

Die Moderation begrüßt die Teilnehmer und stellt anhand einer Präsentation den geplanten Ablauf der vier Arbeitskreissitzungen vor. Unter Einbindung externer Verkehrsplaner soll durch eine sich vertiefende Diskussion in vier Sitzungen eine Empfehlung erarbeitet werden:

- Inhaltlich soll sich der **erste Arbeitskreis** vorrangig mit der Analyse der Ausgangssituation und den zu setzenden Zielen befassen. Darüber hinaus soll das Erhebungsdesign der begleitenden Verkehrsplanung von den Teilnehmern legitimiert werden, um eine gemeinsame Basis zur Versachlichung der Diskussion im verkehrsplanerischen Kontext zu finden.
- Im **zweiten Arbeitskreis** sollen die Erhebungsergebnisse der Verkehrsgutachter zur Bestandssituation diskutiert und erste Lösungsansätze strukturiert werden. Darüber hinaus soll im Rahmen der zweiten Sitzung des Arbeitskreises eine Bewertungsmatrix erarbeitet werden, anhand derer die differenzierten Lösungsmöglichkeiten gemessen und bewertet werden können.
- Nach Bearbeitung der verkehrsplanerischen Lösungsmöglichkeiten durch den externen Gutachter werden diese im **dritten Arbeitskreis** inhaltlich erörtert und mit Hilfe der Bewertungsmatrix beurteilt. Ziel ist, im dritten Arbeitskreis den Focus auf eine Maßnahme bzw. ein Maßnahmenpaket einzuziehen, das durch die Verkehrsplanung nochmals detailliert bzw. überarbeitet werden kann.
- In der **vierten Arbeitskreissitzung** soll die erfolgte Überarbeitung durch die Verkehrsplanung vorgestellt und eine gemeinsame Empfehlung erarbeitet werden.



Der dargestellte Verfahrensablauf wird von den Teilnehmern bestätigt. Herr Sippel stellt im Folgenden den Ablauf des Abends vor und erläutert nochmals die Rolle der jeweiligen Akteure:

- Die **Moderation** übernimmt eine neutrale Rolle und transportiert das Meinungsbild der Teilnehmer.
- Die **Verkehrsgutachter** werden bei der Erarbeitung verkehrsplanerischer Lösungsansätze durch den Arbeitskreis begleitet.
- Die **Fachverwaltung** übernimmt eine Sachverständigenrolle, ggf. formulierte Prüfaufträge aus dem Arbeitskreis werden durch die Verwaltung beantwortet.

The slide features a green header with the following text: 'Stadt Heidelberg', 'Verkehrerschließung Rohrbach-Süd', 'Arbeitskreis 1', 'Netzwerk für Planung und Kommunikation', and '03.02.2009'. The main content is titled 'Akteure Beteiligungsprozess:' and lists three categories: 'Der Arbeitskreis: Lokale Vertreterinnen und Vertreter, Externe Moderation'; 'Die Verkehrsplanung: Externe, neutrale, planende Rolle mit Legitimation durch Arbeitskreise'; and 'Die Verwaltung: Input von Fachwissen, Flankieren der Arbeitskreise im Hintergrund, Sachverständigenrolle'. The background of the slide shows a blurred image of several people standing together.

Im Anschluss geht die Moderation auf die Rahmenbedingungen ein, die für die Arbeit des Arbeitskreises von Bedeutung sind. Hierbei ist insbesondere festzuhalten, dass der Arbeitsauftrag des Arbeitskreises darin besteht, Verbesserungsvorschläge für die **Verkehrerschließung des Gewerbegebietes Rohrbach-Süd** zu entwickeln. Dabei sind auch die Aspekte wie Freiraumentwicklung, Wegevernetzung, städtebauliche Entwicklung sowie die Verringerung der Beeinträchtigungen in die Diskussion einzubinden.

Der **Kreis der Teilnehmer** wurde auf Vertreter der **betroffenen Interessenslagen** beschränkt, um in einem geschützten Arbeitsrahmen offen und wenn notwendig, auch kontrovers diskutieren zu können. Von der Moderation wird darauf hingewiesen, dass bei Verhinderung der Vertreter anwesend sein sollte oder notfalls auch kurzfristig einen weiteren Vertreter zu benennen, um über den gesamten Verlauf der Sitzungen des Arbeitskreises alle Interessen in die Diskussion einbinden zu können. Es wurde deutlich gemacht, dass es sich um einen **Ergebnis offenen Diskussionsprozess** handelt und die Teilnehmer bei der Erarbeitung bzw. der Benennung der zu untersuchenden verkehrsplanerischen Lösungsansätze eingebunden sind.

Im Verlauf des Diskussionsprozesses werden **abweichende Meinungen** in den Protokollen festgehalten, so dass möglicherweise unterschiedliche Positionen bei Einzelaspekten bei der inhaltlichen Erarbeitung der Empfehlung an den Gemeinderat dokumentiert werden. Ebenso wird eine **Legitimation der Arbeit der Verkehrsgutachter** durch die Teilnehmer vorgenommen.



**Stadt
Heidelberg**

Verkehrerschließung Rohrbach-Süd
Arbeitskreis 1

Netzwerk für Planung und Kommunikation
03.02.2009

Rahmenbedingungen

Thema:

- Optimierung der Verkehrssituation in Rohrbach-Süd

Besetzung/Mitarbeit:
Beschränkung auf die eingeladenen Teilnehmer bzw. Vertreter

Verfahren/Aufgabe:

- Ergebnis offener Prozess
- Gemeinsame Legitimation des Planungsdesigns
- „Filterfunktion“ in Suche nach Lösungsansätzen
- Meinungsbild: Mehrheitsvotum unter Dokumentation abweichender Meinungen
- Empfehlung an politischen Gremien als Entscheidungsgrundlage



3. Persönliche Vorstellungsrunde der Teilnehmer - Erwartungen an den Arbeitskreis

Als Einstieg in die Arbeit und zum gegenseitigen kennen lernen wurden zu Beginn der Veranstaltung Bildkarten ausgegeben, anhand derer die Teilnehmer kurz ein Statement zu Ihrer Person, zur Funktion und zu Ihren Erwartungen an die Arbeitskreise äußern sollten. Die Erwartungen wurden anhand einer Mindmap festgehalten.

In der Gesamtheit wurde das Zustandekommen der Arbeitskreise als ein Dialogangebot und Chance angesehen, im Rahmen der Diskussion zu einem für alle Beteiligten akzeptablen wie konsensfähigen Lösungsansatz zu gelangen. Alle Beteiligten äußerten Ihr Interesse, an dem Prozess mitzuwirken und gaben zum Teil ein erstes Statement Ihrer Interessenslagen ab.



Folgende Aspekte wurden genannt:

- Prozessuale Erwartungen:
Suche nach einer Lösung in einvernehmlicher, neutraler, sachlicher, vernünftiger, akzeptabler, gemeinsamer Form in einem offenen Prozess unter Einbindung unterschiedlicher Interessen wie der Angrenzer
- Inhaltliche Erwartungen:
Erhalt Freiflächen, Vermeidung von Einschränkungen bestehender Nutzungen und Qualitäten, Optimierung des heutigen Verkehrsnetzes, Nutzen vorhandener Strukturen, Entwicklung eines „Südwest-Absaugers“



4. Virtueller Spaziergang durch das Gebiet Rohrbach-Süd

Die beauftragten Verkehrsgutachter stellen anhand eines kurzen virtuellen Spaziergangs die Verkehrsproblematik im Gebiet Rohrbach-Süd dar und benennen aus nach ihrem Ersteindruck die neuralgischen Stellen im Untersuchungsgebiet. Auf eine Aufnahme der Bilder des virtuellen Spaziergangs wird im Protokoll verzichtet, da die Beteiligten das Gebiet kennen.

5. Input zur planerischen Ausgangssituation

Herr Erster Bürgermeister Stadel gibt anhand der folgenden Präsentationsfolien einen Überblick zur Gesamtsituation und zur planerischen Ausgangssituation

- der raumordnerischen Festsetzungen,
- der Darstellungen des Flächennutzungsplans,
- der Aussagen des Stadtteilrahmenplans und des zugeordneten Freiraumkonzepts und
- der Inhalte des Bebauungsplans Rohrbach-Süd.



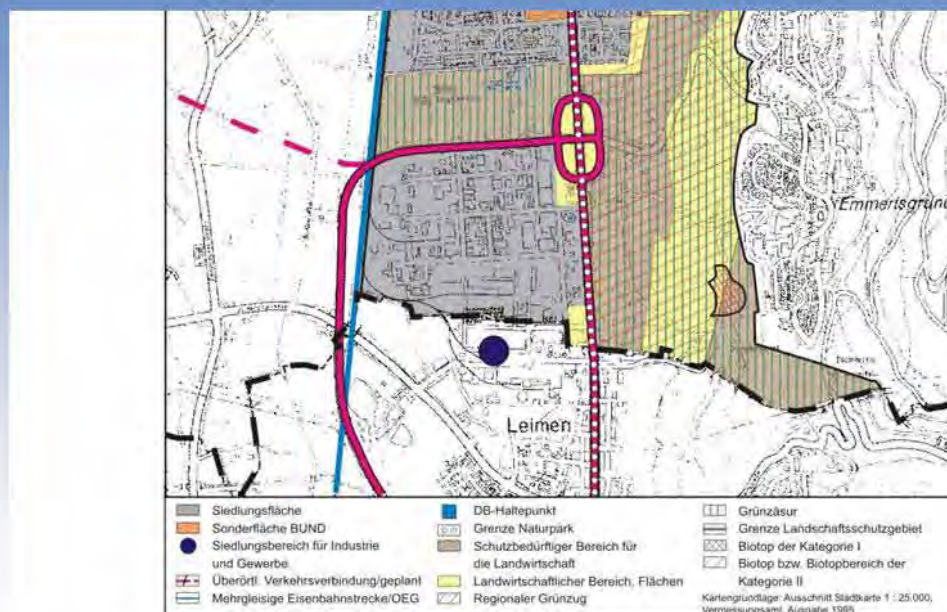
Gewerbegebiet Rohrbach-Süd

- ◆ Flächenmäßig größtes Gewerbegebiet in Heidelberg mit rund 95 ha.
- ◆ Rund 380 Firmen haben ihren Sitz hier.
- ◆ Das Spektrum reicht von kleinen Handwerksbetrieben bis zu weltweit agierenden Unternehmen.
- ◆ Neben dem produzierenden Gewerbe hat auch der großflächige Einzelhandel hier einen Schwerpunkt.
- ◆ Fast 6.000 Arbeitsplätze, 140 Einwohner sowie Anlagen kirchlich-kultureller Art.

2

Verkehrerschließung Rohrbach-Süd

Raumordnerische Festsetzungen



Quelle: Regionalverband Unterer Neckar, Auszug: Raumnutzungskarte und Karte Landschaft und Umwelt, Regionalplan Unterer Neckar 1994; Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 1997

3

Verkehrerschließung Rohrbach-Süd

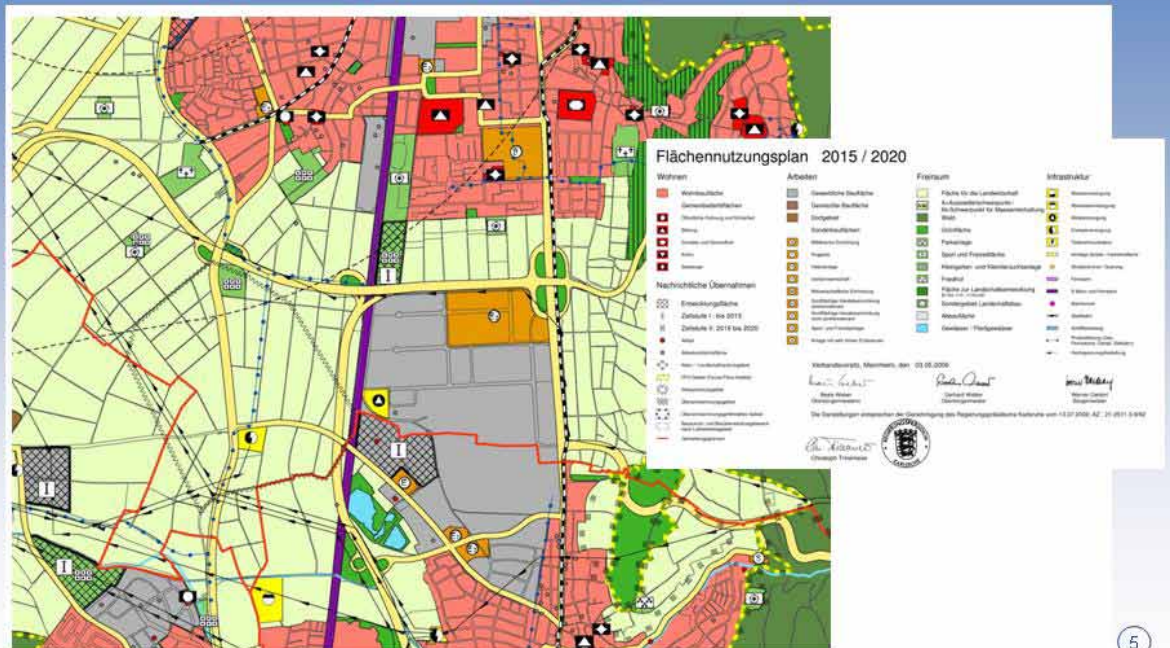
Geänderter Teilregionalplan Einzelhandel (2007)

Ausweisung Ergänzungsstandort Heidelberg-Rohrbach



Verkehrerschließung Rohrbach-Süd

Flächennutzungsplan 2015/2020



Verkehrerschließung Rohrbach-Süd

Stadtteilrahmenplan Rohrbach-Teil 2, Oktober 1997

Räumliches Entwicklungskonzept - Handlungsschwerpunkte

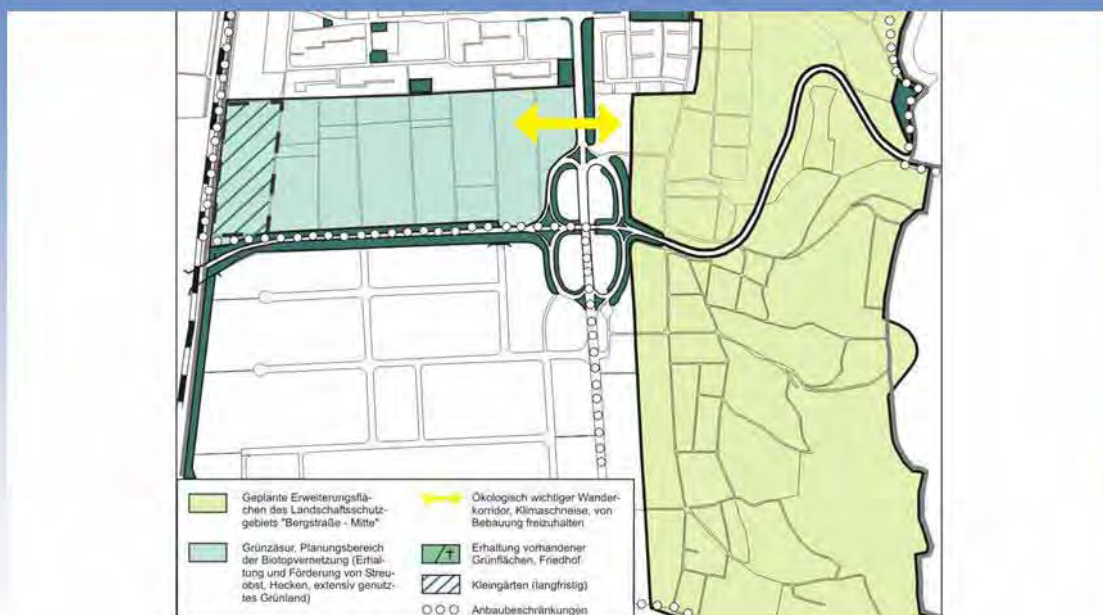
Das Gewerbegebiet Rohrbach-Süd ist wegen seiner Arbeitsplätze ein wichtiger Wirtschaftsfaktor mit einem Einzugsbereich, der weit über Rohrbach hinausgeht.

Ziele für die Entwicklung dieses Gebietes sind:

- ◆ Ausnutzung der Entwicklungspotentiale durch Ansiedlung produktionsorientierter und handwerklicher Betriebe sowie Dienstleistungsbetriebe,
- ◆ Verhinderung der Ansiedlung weiterer großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten,
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung,
- ◆ Lösung der Verkehrsprobleme an den Engpässen.

Verkehrerschließung Rohrbach-Süd

Freiraumkonzept - Stadtteilrahmenplan Rohrbach-Teil 2, Oktober 1997



Quelle: Amt für Umweltschutz und Gesundheitsförderung, Landschaftsamt
 Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 1997

Verkehrerschließung Rohrbach-Süd

Bebauungsplan Rohrbach-Süd




ROHRBACH ROHRBACH-SÜD

BEBAUUNGSPLAN

Rohrbach
Gewerbegebiet Rohrbach-Süd
8. Änderung
Entwurf

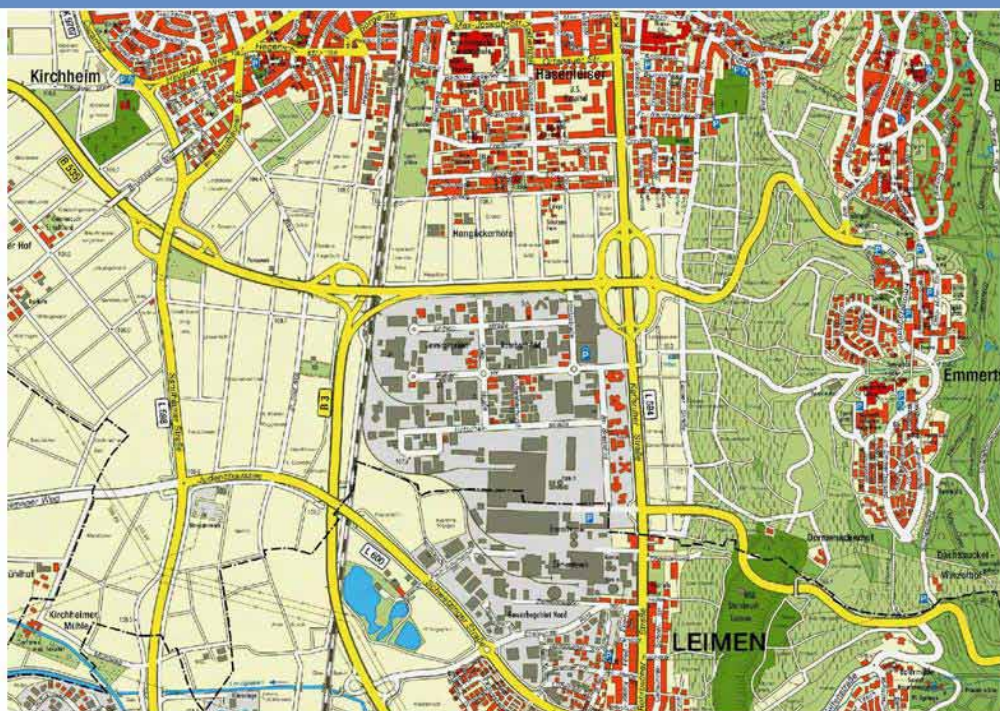
61.32.06.05.08
Plan vom 16. September 2005


 **Stadt Heidelberg** | Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Heidelberg, Februar 2009

8

Verkehrerschließung Rohrbach-Süd - Stadtplanausschnitt



 **Stadt Heidelberg** | Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Heidelberg, Februar 2009

6 Input zur Vorgehensweise bei der Fernwärmeerschließung Rohrbach-Süd

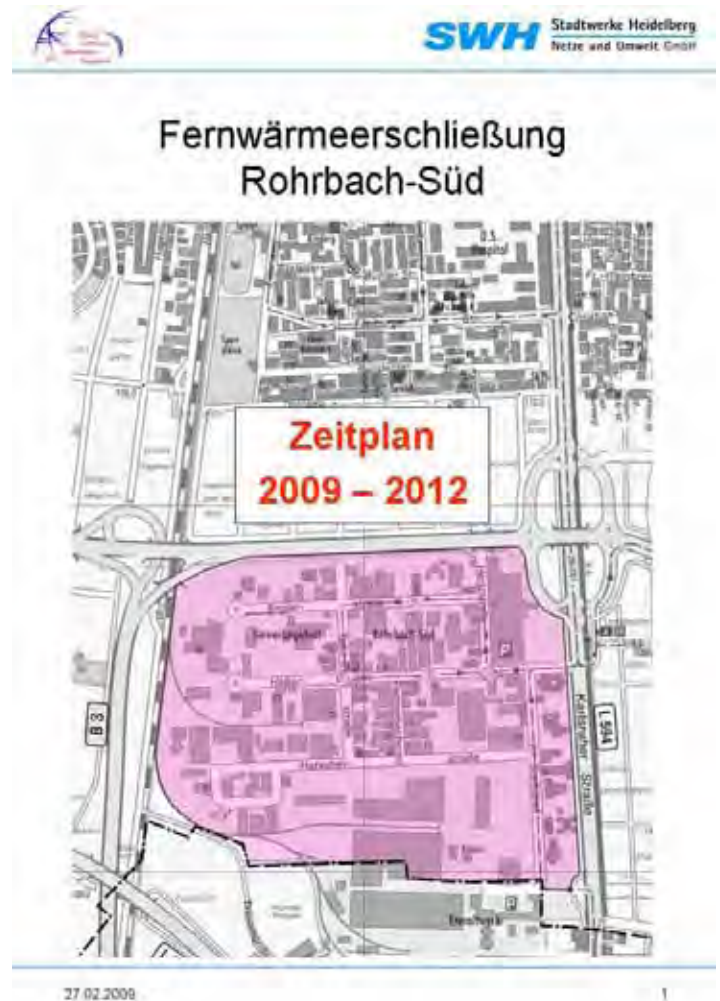
Als Vertreter der Stadtwerke Heidelberg erläutert Herr Schäfer die geplante Vorgehensweise bei der Fernwärmeerschließung für das Gebiet Rohrbach-Süd. Die Gebietserschließung soll in vier Bauabschnitten erfolgen (s. Folien).

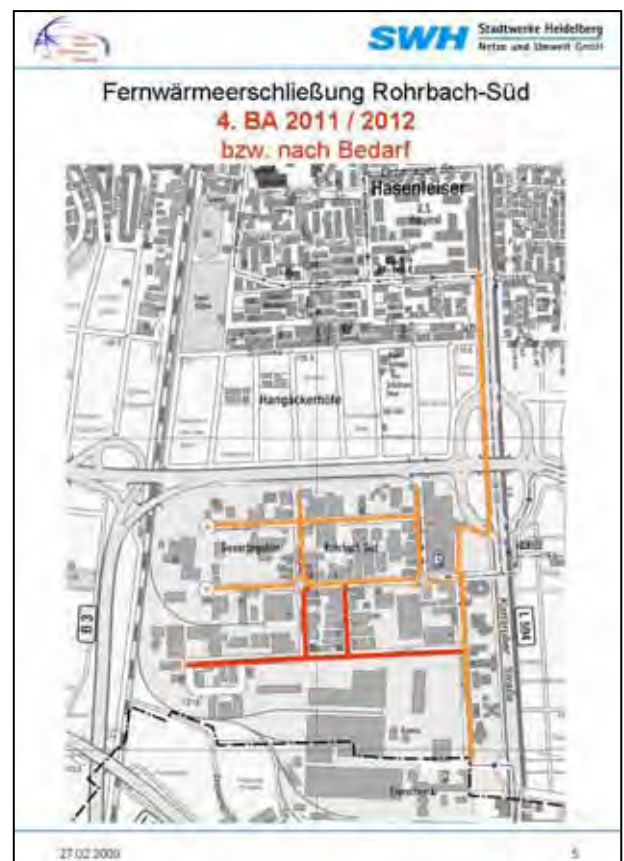
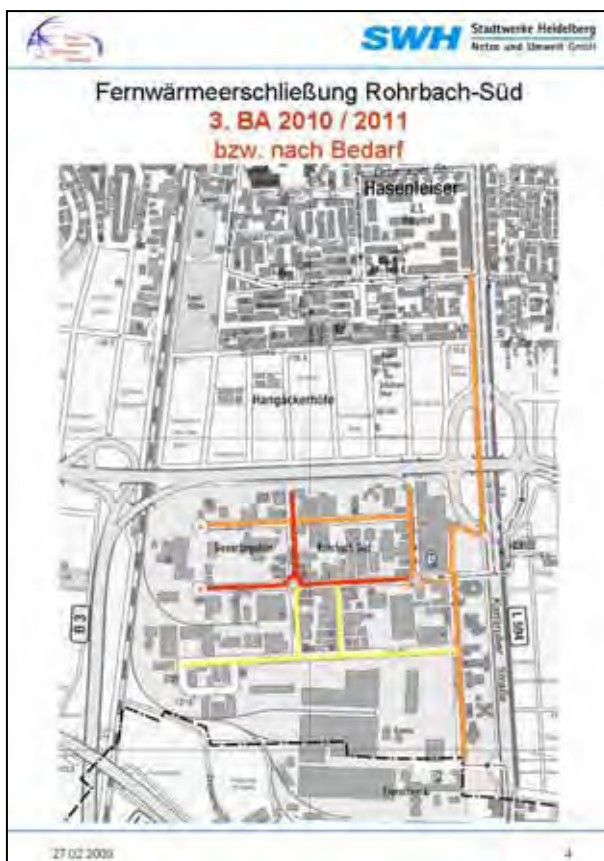
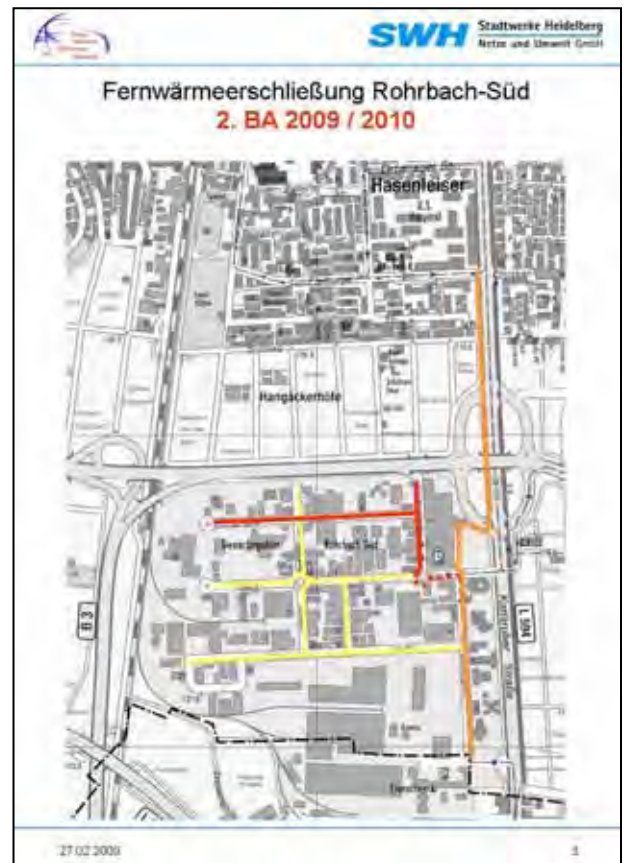
Die dort dargestellten Bauabschnitte sind noch nicht abschließend fixiert, insbesondere für den Bereich des Kreisels an der Haber-/Hertzstraße werden derzeit verschiedene Lösungsmöglichkeiten geprüft.

Herr Schäfer weist darauf hin, dass es sich bei der Fernwärmerschließung um eine kurzfristig vorzunehmende Infrastrukturmaßnahme handelt, während die Aufgabe des Arbeitskreises darin besteht, eine dauerhafte Lösung für die zukünftige Verkehrserschließung zu finden. Klar sei jedoch, dass die im Arbeitskreis erarbeitete verkehrliche Lösung mit den Bauabschnitten der Fernwärmeerschließung abzugleichen ist, um mögliche Verkehrsbeeinträchtigungen durch die erforderlichen Baumaßnahmen so gering wie möglich zu halten.

Von Seiten der Teilnehmer kam die Anregung, zur Entlastung des Kreisels Haber-/Hertzstraße eine Anbindung des Gebietes weiter im Norden zu prüfen (etwa von der B 3 über das Famila-Gelände oder und durch den heutigen Durchlass am Nordende der Hertzstraße).

Herr Schäfer machte deutlich, dass diese Variante bereits geprüft wurde, jedoch die vorhandenen Leitungen im Bereich des Durchlasses dies nicht zuließen.





7 Pause - Informelle Gespräche



8 Stärken-Schwächen-Analyse der heutigen Verkehrserschließung

Zum Einstieg in die Diskussion wurde gemeinsam eine Stärken-Schwäche-Analyse der vorhandenen Situation im Gebiet Rohrbach-Süd und der angrenzenden räumlichen Teilbereiche erarbeitet. Hierfür wurden von den Teilnehmern die verschiedenen Aspekte auf grünen (Stärken) oder auf roten Karten (Schwächen) notiert und in Abstimmung mit der Moderation einzelnen Themenfeldern zugeordnet.

Folgende Ergebnisse der Analyse der Stärken und Schwächen können festgehalten werden:

Motorisierter Individualverkehr (MIV) - Allgemeine Nennungen

Stärken

- Verkehrssituation außerhalb der Hauptverkehrszeiten entspannt
- kein Wohngebiet unmittelbar tangiert
- gute Zufahrt über Abzweig B 535
- Straßenräume sind ausreichend bemessen
- Abfahrt Breitspiel (Potenzial)

Schwächen

- Verkehrsstau zu den Hauptverkehrszeiten/Stoßzeiten
- aufwändige Verkehrsanbindung für Zukunft
- unterschiedliche Belastung der Abfahrten Nord + Süd
- allgemein schlechte Abfahrtsituation
- Parkplätze vor den Autohäusern – Belastung Straßenraum
- bisher Sackgassensituation Richtung West
- Ampelschaltung (grün zu kurz) im Bereich Ausfahrten Karlsruher Straße

Motorisierter Individualverkehr (MIV) - Räumlich darstellbare Nennungen

Stärken

- Nähe zur B 535

Schwächen

- Ausfahrt aus Familia-Center belastet Kreisverkehr Haberstraße/Hertzstraße
- Parken von Werbeträgern auf dem Gehweg im Bereich Kreisel Hertzstraße
- Ausfahrt aus dem Kreisverkehr Hertzstraße, alles staut sich an der Hertzstraße
- Parkierungssituation an der Hertzstraße
- drei Zufahrten und nur zwei Abfahrten - grundsätzliches Defizit
- Haberstraße ist zu eng
- Zebrastreifen Haberstraße bremsen Verkehrsfluss
- Defizite in Ampelschaltung Karlsruher Straße
- Ampelregelung Haberstraße zu kurz geschaltet
- Zukunft Heidelberger Zement?
- Ausfahrt Breitspiel kaum bekannt (Ausschilderung)
- Ladevorgänge LKW in der Hertzstraße (Behinderung)
- komplizierte Zufahrt über die B 535



Öffentlicher Personen Nahverkehr (ÖPNV), Fußwege, Radwege - Allgemeine Nennungen

Stärken

- Geschäfte innerhalb des Gewerbegebietes fußläufig erreichbar
- Fußgängeranbindung nach außen gut
- Feldbereich zum Wohngebiet Hasenleiser wichtig für Freizeitgestaltung jeder Art!
- letzte Freizeitbastion nördlich der B 3 für viele Anwohner Rohrbachs
- gute Busanbindung - gute ÖPNV-Anbindung
- ausreichend bemessene Straßenräume
- vorhandene Option „Grünflächen“ (Freiflächen)

Schwächen

- Schlechte Radwege im Gebiet
- Nicht-vorhandene S-Bahnanbindung
- Überlegungen des Rohrbacher Feld mit noch mehr angrenzendem Verkehr zu belasten!

Öffentlicher Personen Nahverkehr (ÖPNV), Fußwege, Radwege - Räumlich darstellbare Nennungen

Stärken

- vorhandene Anbindung an Rohrbach
- Beleuchtung Fuß-/Radweg von Hasenleiser
- gute Fuß-/Radwegesituation außerhalb Gewerbegebiet

Schwächen:

- gibt nur eine Verbindung nach Rohrbach (auch für die Landwirtschaft)
- gibt nur eine Verbindung nach Leimen
- potenzielle Rampe verdrängt Fußgänger und Radfahrerunterführung



9 Abfragen der Interessenslagen

Auf Basis der dargestellten Stärken und Schwächen wurden in einem nächsten Schritt die Interessenslagen mit Blick auf die künftige Verkehrslösung für das Gebiet Rohrbach-Süd abgefragt. Ziel war es, aus Sicht der Teilnehmer die unterschiedlichen Interessenslagen herauszuarbeiten und gleichzeitig die jeweilige Sichtweise der Teilnehmer zu verstehen. Folgende Interessenslagen wurden artikuliert:

Interessen aus Sicht der Gewerbetreibenden

- grundsätzlich: Nicht nur in das Gebiet reinkommen, sondern auch gut rauskommen
- Kundenerreichbarkeit
- kostenloses Parkierungsangebot
- Erreichbarkeit für Arbeitnehmer
- S-Bahn-Angebot für Arbeitnehmer
- S-Bahn-Angebot für Kunden mit Shuttle - Anbindung?
- Arbeitnehmer sollen nach Arbeitsschluss zügig das Gebiet verlassen können
- Reibungslose Abwicklung des Schwerlastverkehrs
- Erreichbarkeit für Anlieferung
- Entzerren von Verkehren
- Unterbinden von „Schleichverkehren“
- Beschilderung/Orientierung Lenkung zu Magneten

Interessen von Anwohnern, Nutzern, Anliegern

- Sicherung der Naherholungsfunktion
- Vermeidung weiterer Lärmbelastung
- Sicherung des Umfeldes der vorhandenen Einrichtungen
- Erreichbarkeit des Gebietes für landwirtschaftlichen Verkehr
- Berücksichtigung landwirtschaftlicher Belange
- Sicherung der Fuß- und Radwegebeziehungen Wohnlagen - Gewerbegebiet
- Berücksichtigung von Radwegfunktionen in überregionaler Sicht
- Vermeidung von zusätzlichen Engpässen bei Ausfahrt

Weitere Anforderungen (Naturschutz, Umwelt, Städtebau etc.)

- Sicherung der Klimafunktion / Frischluft
- Wertigkeit Grünzäsur
- Fernwärmeanschluss
- Kosten <-> Nutzen – Verhältnis bei jedweder Maßnahme
- Verkehrsminimierung - kurze, direkte Anbindung/Zuwegung

Darüber hinaus wurden aus Sicht der anwesenden Teilnehmer **mögliche Aspekte der Stadt Leimen** bei einer Lösung der Verkehrserschließung von Rohrbach-Süd benannt:

- Interesse an Anbindung/Zuwegung von Nachbarkommune
- Vermeidung einer zusätzlichen Verkehrsbelastung, Ziel Entlastung
- Vernetzung mit Gewerbegebiet, Ziel kurze Wege
- Berücksichtigung der emotionalen Ebene
- Sicherung von nah gelegenen Arbeitsplätzen

10 Pause – Informelle Gespräche

11 Qualitative verkehrsplanerische und sonstige Handlungsziele

Aufbauend auf den formulierten Interessen waren die Teilnehmer aufgefordert, für die Lösung der Verkehrsproblematik im Gebiet Rohrbach-Süd Handlungsziele zu hinterlegen. Diese Handlungsziele beschreiben zum einen den qualitativen planerischen Rahmen für die weiteren Diskussionen und begleiten zum anderen inhaltlich die Arbeit der Verkehrsgutachter (u.a. Erstellung einer Bewertungsmatrix in der zweiten Arbeitskreissitzung).

Folgende Handlungsziele wurden gemeinsam diskutiert:

Verkehrsplanerische Handlungsziele:

- Sicherung der Erreichbarkeit des Gewerbestandes durch Optimierung des Verkehrsabflusses
- Vermeidung des Schaffens zusätzlicher verkehrlicher Brennpunkte
- Nutzen vorhandener Potenziale innerhalb des Gebietes Rohrbach-Süd (Querschnitte, Anschlüsse)
- Erweiterung/Optimierung neuralgischer Punkte
- Vorsehen verkehrlenkender Maßnahmen
- Entwicklung von gebietsinternen Radwegebeziehung im Bereich des Einzelhandelsschwerpunktes und Anbindung an die Verbindung nach Rohrbach und nach Süden
- Sicherung der ÖPNV-Anbindung

Sonstige/ allgemeine Handlungsziele

- Sicherung des Wirtschaftsstandortes Rohrbach-Süd über die Lösung der Verkehrsproblematik
- Sicherung der Kundenanbindung durch Entwicklung eines regionalen Profils
- Sicherung des „guten Rufs“ bezogen auf die Erreichbarkeit (Imagefrage mit dem Ziel zufriedene Kunden)
- Sicherung der vorhandenen Arbeitsplätze
- Sicherung der Naherholungsfunktion bei der verkehrsplanerischen Lösungssuche
- Beibehaltung der Erreichbarkeit für die landwirtschaftliche Nutzung nördlich des Gewerbegebietes
- Minimierung der Lärmbelastung in Bezug auf Wohnfunktion und Naherholungsfunktion



12 Darstellung des Erhebungskonzepts / Erhebungsdesigns Verkehrsplanung

Mit Blick auf die anstehenden Arbeitsschritte für die Verkehrserhebung stellen Herr Chlond und Herr Manz von der Firma STRATA das geplante Erhebungsdesign vor. Ziel ist es, die Verkehrserhebung/Verkehrsbefragung bis zur nächsten Sitzung des Arbeitskreises am 30.03.2009 durchzuführen. Gleichsam werden die Ergebnisse bis zur zweiten Sitzung des Arbeitskreises so aufbereitet, dass den Teilnehmern eine neutrale wie aktuelle Datengrundlage für die weiteren Diskussionen an die Hand gegeben werden kann.

Darüber hinaus sollen zur nächsten Sitzung aus Sicht der Verkehrsgutachter erste Lösungsansätze aufskizziert werden, um diese mit den Teilnehmern für die weitere Bearbeitung im Vorfeld der dritten Sitzung des Arbeitskreises erörtern und abstimmen zu können. Die Verkehrsgutachter stellen nochmals klar, dass im Rahmen der begleitenden Verkehrsplanung die Liste der zu prüfenden Lösungsansätze offen ist und somit die Teilnehmer die Möglichkeit haben, für die zu untersuchenden Lösungsvarianten eigene Anregungen und Hinweise einzubringen.

Von Seiten der Verkehrsgutachter wird folgende Vorgehensweise vorgeschlagen:



The image shows a title slide for a presentation. On the left side, there is a vertical decorative bar consisting of a series of blue horizontal bars of varying lengths. The main text is centered and reads: 'Verkehrerschließung Rohrbach-Süd' in a large blue font, followed by 'Virtueller Spaziergang' and 'Vorstellung des Erhebungskonzeptes' in a smaller blue font. Below this, the names 'Dr. Bastian Chlond' and 'Dr. Wilko Manz' are listed. At the bottom left, it says '1. Projektgruppensitzung' and 'Heidelberg, 15. Januar 2009'. At the bottom right, the STRATA logo is displayed, consisting of three horizontal bars followed by the word 'STRATA' in a bold, black font, with the full name 'Gesellschaft für Daten- und Informationsmanagement mbH' underneath.

Verkehrerschließung
Rohrbach-Süd
Virtueller Spaziergang
Vorstellung des Erhebungskonzeptes

Dr. Bastian Chlond
Dr. Wilko Manz

1. Projektgruppensitzung
Heidelberg, 15. Januar 2009

STRATA
Gesellschaft für Daten- und Informationsmanagement mbH

Durch Verkehrszählungen werden alle relevanten Knotenpunkte erfasst



1. Rampe B3
2. Boxbergknoten
3. Knoten
Karlsruher Straße/Haberstraße
4. Knoten
Haberstraße/Im Breitspiel
5. Kreisverkehr
Haberstraße/Hertzstraße
6. Knoten
Karlsruher Straße/Im Breitspiel
7. Knoten B3/B535
- 8a. Knoten
L600/Peter-Schuhmacher-
Straße
- 8b. Kreisverkehr L600/Rampe B3

29

© 2009 STRATA GmbH

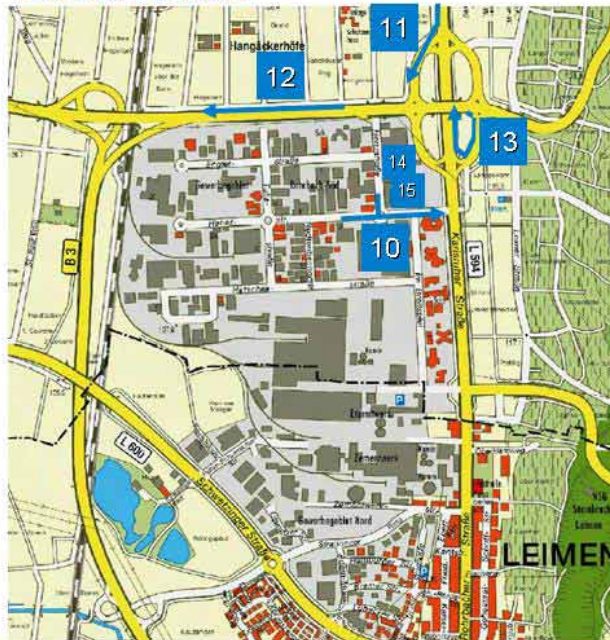
Die Zählungen erfolgen nach den Regeln der EVE

- ▷ Zählzeiten
 - ▷ Werktag (Donnerstag morgens) 6-10 Uhr
 - ▷ Werktag (Donnerstag nachmittags) 15-19 Uhr
 - ▷ Samstag 11-16 Uhr
- ▷ Trennung nach Fahrzeugarten
(Pkw, Lkw, schwere Lkw, motorisierte Zweiräder)
- ▷ Aufbereitung nach Knotenströmen

30

© 2009 STRATA GmbH

Untersuchungen zu Verkehrsqualität, Rückstaulängen und Verlustzeiten



10. Haberstraße Richtung Westen/Hertzstraße Richtung Süden
11. Rampe B3 Rohrbach Richtung Westen
12. B3 Richtung Westen
13. Rampe B3 aus Westen Richtung Rohrbach
14. Ausfahrt Familien-Center West
15. Ausfahrt Familien-Center Süd

31

© 2009 STRATA GmbH

Die Verkehrsqualität wird durch Messfahrten aufgezeichnet

- ▷ Messfahrten zur Erfassung der Ströme 10. bis 13.
- ▷ Manuelle Erfassung an den Ausfahrten Familien-Center (14.+15.)
- ▷ Zeiten der Messfahrten/manuellen Erfassung
 - ▷ Werktag (Donnerstag morgens) 6-10 Uhr
 - ▷ Werktag (Donnerstag nachmittags) 15-19 Uhr
 - ▷ Samstag 11-16 Uhr
- ▷ Auswertung hinsichtlich
 - ▷ Verkehrsqualität,
 - ▷ Rückstaulängen und
 - ▷ Verlustzeiten

32

© 2009 STRATA GmbH

Die Verkehrsbefragungen konzentrieren sich auf Personen, die mit dem Pkw aus dem Gebiet herausfahren



A Knoten
Karlsruher Straße/Haberstraße

B Knoten
Karlsruher Straße/Im Breitspiel

33

© 2009 STRATA GmbH

Die kurze Befragung findet im fließenden Verkehr statt

- ▷ Befragungszeiten
 - ▷ Werktag (Donnerstag nachmittags) 15-19 Uhr
 - ▷ Samstag 11-16 Uhr
- ▷ Befragungsinhalte werden erst nach der 1. Arbeitskreissitzung festgelegt, vorgesehen sind
 - ▷ Quelle (Geschäft oder Betrieb)
 - ▷ Ziel (Ort oder Ortsteil)
 - ▷ Aktivitäten an Quelle (und Ziel)
- ▷ Unterstützung durch Polizei erforderlich

34

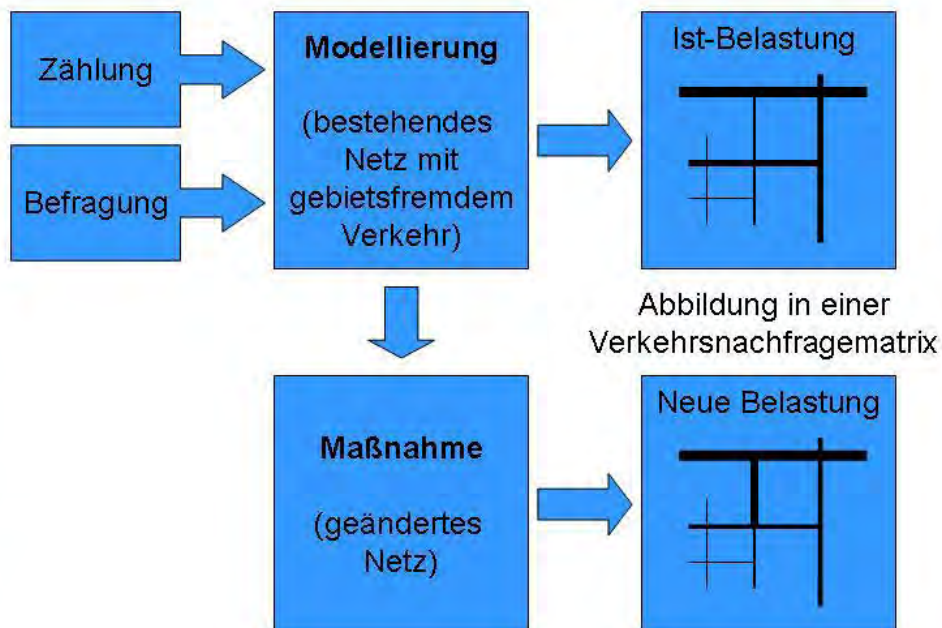
© 2009 STRATA GmbH

Momentan ist die Untersuchung von sechs Maßnahmen angedacht, weitere werden ggf. ergänzt



- A Rampe Hertzstraße zur B3
- B Straßenverbindung Hatschekstraße - Travemünder Straße (Leimen)
- C Wegweisung innerhalb des Gewerbegebietes
- D Varianten der Verkehrsführung (Einbahnstraßen etc.)
- E Knoten Tullastraße/B3
- F S-Bahn-Haltepunkt „Rohrbach-Süd“

Methode der Maßnahmenbewertung



Methode der Maßnahmenbewertung

- ▷ Bestimmung der verkehrlichen Wirkungen
 - ▷ Netzbelastungen
 - ▷ Streckenbelastungen
 - ▷ Knotenbelastungen
 - ▷ Beurteilung der Verkehrsqualität (Rampen und Signalanlagen)

37

© 2009 STRATA GmbH

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

STRATA GmbH
Hirschstraße 152
76137 Karlsruhe

Tel 0700-CALL-STRATA
mail@strata-gmbh.de
www.strata-gmbh.de

STRATA

Gesellschaft für Daten- und Informationsmanagement mbH

38

© 2009 STRATA GmbH

Im Anschluss stellt die Moderation nochmals klar, dass die dargestellte Vorgehensweise mit dem Arbeitskreis abgestimmt werden soll. Von den Teilnehmern wurden folgende Nachfragen und Anregungen zum vorgestellten Erhebungskonzept vorgetragen:

- ergänzende Zählzeit zur Mittagspause
- Erhebung des Fußgängerverkehrs am Zebrastreifen Haberstraße
- Erhebung der Intensität des Radverkehrs in der Hertzstraße (Kontext Anbindung Hasenleiser)
- Erhebung der Leistungsfähigkeit des Süd-Anschluss (Breitspiel) – Frage nach Potenzial für eine zusätzliche Aufnahme von Verkehrsmengen
- Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch Neubau OBI-Baumarkt
- Einbindung zusätzlicher Aussagen des Kundenverhaltens aus PLZ-Erhebung des Familia-Centers zur Plausibilisierung der Zählergebnisse
- Prüfung Anbindung Haberstraße nach Westen über Bahntrasse als möglicher Lösungsansatz für die zweite Stufe des Verkehrsgutachtens

Diese vorgebrachten Anregungen werden von den Gutachtern bei der Datenerhebung berücksichtigt.



13 Prüfaufträge an Verwaltung, Zusammenfassung und Ausblick

Abschließend wurden von der Moderation folgende Prüfaufträge an die Verwaltung festgehalten:

- Darstellung der aktuellen Fahrradwegekonzeption (auf max. einer DIN A4 Seite)
- Kurzbericht über die aktuellen Zahlen der Verkehrsüberwachung im Gebiet Rohrbach-Süd (Thema u.a. Falschparker, am Straßenrand abgestellte Werbeträger)
- Weitergehende Informationen zur Führung der Fernwärmeleitungen entsprechend dem Planungsfortschritt

Die Moderation gibt abschließend einen kurzen Überblick über die Ergebnisse des Abends und bittet die Teilnehmer um ein Feedback zur Arbeitsatmosphäre wie zu den Arbeitsergebnissen. Nach einem kurzen Ausblick auf die nächste Sitzung des Arbeitskreises dankt die Moderation den Teilnehmern für ihre aktive und engagierte Mitarbeit und der Verwaltung für die gute Organisation der Sitzung des Arbeitskreises sowie für das Catering in den Pausen.



Netzwerk für Planung und Kommunikation
Bürogemeinschaft Sippel | Buff
Stuttgart, 27.02.2009

14 Anlage Teilnehmer-/Anwesenheitsliste

1. Sitzung des Arbeitskreises Verkehrserschließung Rohrbach-Süd
am 03. Februar 2009

Name	Amt / Institution	Unterschrift
Frauenfeld, Bernd	Stadtteilverein Rohrbach	entschuldigt
Weirich, Klaus	Stadtteilverein Rohrbach	teilgenommen
Oster, Rolf-Dieter	Famila Handels-Betriebe & Co.KG Rhein-Neckar	teilgenommen
Kirchmann, Peter	Media Markt	
Geuder, Volker	Geuder AG	entschuldigt
Feindel, Martin	Geuder AG	entschuldigt
Johann, Claus	Wohnland Breitwieser	teilgenommen
N.N.	Wohnland Breitwieser	
Schorr, Heinz	IHK Rhein-Neckar	entschuldigt
Thiel, Carl	IHK Rhein-Neckar	entschuldigt
Droste, Hans-Peter	Bürgerinitiative INO	teilgenommen
Frugier, Uta	Bürgerinitiative INO	
Astor, Barbara	Interessenswahrnehmung Reiterverein / landwirtschaftliche Betriebe	entschuldigt
Astor, Helga	Interessenswahrnehmung Reiterverein / landwirtschaftliche Betriebe	teilgenommen

Bezirksbeiräte		
Knoblauch, Barbara	Bezirksbeirätin Rohrbach (Die Heidelberger)	entschuldigt
Rehm, Karl-Heinz	Bezirksbeirat Rohrbach (Die Heidelberger)	teilgenommen
Weidenheimer, Karin	Bezirksbeirätin Rohrbach (CDU Rohrbach)	teilgenommen
Kaltschmidt, Karl-Heinz	Bezirksbeirat Rohrbach (CDU Rohrbach)	
Hetzel, Ingolf	Bezirksbeirat Rohrbach (GAL-Grüne)	nicht teilgenommen
Fuchs-Sander, Hans-Jürgen	Bezirksbeirat Rohrbach (GAL-Grüne)	
Knauber, Bernd	Bezirksbeirat Rohrbach (SPD)	teilgenommen
Meisel, Walter	Bezirksbeirat Rohrbach (SPD)	
Maucher, Franz	Bezirksbeirat Rohrbach (ohne Parteizugehörigkeit)	teilgenommen
N.N.	Bezirksbeirätin Rohrbach (ohne Parteizugehörigkeit)	
Stadt Leimen		
Ernst, Wolfgang	Oberbürgermeister Stadt Leimen	nicht teilgenommen
Verwaltung		
Stadel, Bernd	Dezernat II, Erster Bürgermeister	teilgenommen
Hahn, Joachim	Amt für Stadtentwicklung und Statistik	teilgenommen
Hartmann, Angelika	Amt für Stadtentwicklung und Statistik	teilgenommen
Dr. Rieck, Bert-Olaf	Amt für Öffentlichkeitsarbeit	teilgenommen

Niedoba, Gabriele	Stadtplanungsamt	teilgenommen
Holzner, Klaus	Tiefbauamt	teilgenommen
Winterer, Dagmar	Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung	teilgenommen
Thewalt, Alexander	Amt für Verkehrsmanagement	teilgenommen
Gieler, Sebastian	Amt für Verkehrsmanagement	teilgenommen
Fellecke, Jörg	Amt für Verkehrsmanagement	entschuldigt
Schmitt, Gerhard	Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie	teilgenommen
Schwarz, Volker	Landschafts- und Forstamt	teilgenommen
Schäfer, Norbert	SWH, Netze und Umwelt GmbH	teilgenommen
Büros		
Buff, Timo	Büro Netzwerk für Planung und Kommunikation	teilgenommen
Sippel, Thomas	Büro Netzwerk für Planung und Kommunikation	teilgenommen
Dr. Manz, Wilko	STRATA Gesellschaft für Daten und Informationsmanagement mbH	teilgenommen
Dr.-Ing.Chlond, Bastian	Universität Karlsruhe, Institut für Verkehrswesen	teilgenommen

Anhang

§ Positionspapier der „Initiative Nordrampe (INO)“

Falls die Nordrampe kommt! (warum sie aber trotzdem **nicht** kommen sollte)

Der Herr Oberbürgermeister und seine Administration möchten die Nordrampe, um den Verkehr in seinen Spitzenzeiten (bzw. dann natürlich zu jeder Tageszeit) besser abfließen zu lassen. Auf den ersten Blick verspricht die so genannte Nordrampe eine deutliche Entlastung des Verkehrs in den Stoßzeiten. Bei einer genauen Analyse aber stimmt diese Vermutung nicht und zwar aus folgenden Gründen:

Welche Fahrzeuge kämen überhaupt für diese Abfahrt in Frage?

Vorrangig **nur** die Fahrzeuge die das Famila Center, und **nur** das Famila Center, in Richtung der B 3 südlich, bzw. Richtung Kirchheim, verlassen wollen.

Begründung: Wenn man davon ausgeht, dass geschätzte 10 – 15 Prozent diese Möglichkeit nutzen würden, verblieben immer noch 85 – 90 Prozent die die Zufahrt Haberstraße bzw. das Breitspiel als erste Wahl ansehen, weil sie ein anderes Ziel verfolgen. Es kann jedoch keinen Zweifel geben, dass die neue Nordrampe für fast alle anderen Fahrzeuge im Industriegebiet nicht vernünftig erreichbar wäre, weil der in den Hauptverkehrszeiten von der Südrampe einfließende Verkehr, in Verbindung mit den übrig gebliebenen 85 Prozent aus dem Famila Center, so stark ist, dass es einen Rückstau bis zum Beginn der Südrampe bzw. auch ein Stück weiter, auf die B 3 hinaus gibt. Dies ist ja heute schon oftmals der Fall. **Dann haben wir kein Ausfahrproblem sondern ein Einfahrproblem!**

Nehmen wir nun die weitere Möglichkeit, dass auch Fahrzeuge aus der Englerstraße nach links auf die Nordrampe auffahren wollen, sie kämen von rechts und hätten damit Vorfahrt vor der Südrampe - der im vorigen Absatz avisierte Stau wäre länger und zwangsläufiger. Jetzt wollen aber gleichzeitig noch die restlichen Famila Center Ausfahrer (an der Waschstraße) nach links auf die Hertzstraße einbiegen, das geht aber nur sehr bedingt, weil ja die Fahrzeuge mit Fahrziel Nordrampe aus der Englerstraße bzw. die vom Kreisverkehr Hertz-/Haberstraße kommen, die Ausfahrt blockieren werden.

Die Fahrzeuge, die aus der Privatausfahrt des Famila Centers heraus wollen haben keinerlei Rechte um auszufahren. Der Stau wird im Parkhaus beginnen!

Bei der *derzeitigen* Lösung haben die Ausfahrer aus dem Famila Center wenigstens die Chance es mit nur einer Fahrspur Richtung Haberstraße zu tun zu haben und die Chance des guten Willens ist um 50 Prozent höher als wenn beide Richtungen Verständnis zeigen müssen.

Man muss sich vorstellen, was passiert, wenn ein nach links (Richtung Haberstraße) ausfahrendes Kraftfahrzeug vom Famila Center die auswärts, zur Nordrampe führende Spur geschafft hat, aber der Einwärtsfahrer von der Südrampe ihn nicht in den Verkehrsfluss hineinlässt, weil er selbst schon im Stau steht. Alles hinge, wie eigentlich auch jetzt schon, vom guten Willen der Verkehrsteilnehmer ab. Wir sprechen hier aber nur von den Spitzenzeiten für die die Nordrampe ja gedacht ist, in den übrigen Zeiten könnte das klappen, aber da wird die Rampe ja auch nicht benötigt.

Bei meinen Ausführungen habe ich bisher ganz bewusst auf die Situation der LKW's verzichtet, die zu und vom Famila Center oder aus anderen Einfahrten zur Haberstraße oder der Nordrampe aus- und einfahren wollen. Der geneigte Interessent möge sich seine eigene Vorstellung machen.

Die dritte Möglichkeit der Nordrampenausfahrt ergibt sich am Kreisverkehr Hertzstraße/Haberstraße. Heute wickelt sich in diesem Kreisel der Verkehr mehrheitlich über 2 Ausfahrten ab, zukünftig würde eine dritte Variante entstehen und die Wartezeit **vor** den Einfahrten würde sich zwangsläufig vermehren.

Fazit: Eine qualitativ einwandfrei durchgeführte Verkehrszählung würde mit Sicherheit meine Annahmen bestätigen und wäre notwendiger Weise die erste in Angriff zu nehmende Maßnahme. Aus eigener Erfahrung meine ich festgestellt zu haben, dass zur

abendlichen Rushhour viele Mitarbeiter, z. B. der Heidelberger Druckmaschinen, aus Wiesloch kommend kurz in das Industriegebiet einfahren, einkaufen, und sich dann in Richtung Heidelberg bzw. Leimen auf den Weg zu machen. Eine alleinige Zählung der von der Südrampe einfahrenden Fahrzeuge, wie sie bei der Beiratssitzung in Rohrbach sehr vage und nicht fundiert vorgetragen wurde, kann keinerlei Auskunft über die wirklichen Verhältnisse geben. **Wichtig wäre zunächst einmal eine konkrete Feststellung der Fahrzeugmengen, die aus der Haberstraße kommend, auf die südliche B 3 abbiegen! Denn das sind doch potenziell nur die eigentlich möglichen Nutzer einer Nordrampe!**

Außerdem, das erklärte Ziel, eine Entflechtung der Verkehrsströme im Industriegebiet, wird mit einer Nordrampe nicht erreicht. Wenn diese Nordrampe, trotz aller Argumente die gegen diese Verkehrsführung sprechen, kommt, werden alle Probleme auf die Anfahrtsrouten abgewälzt und die Kunden werden sich dann vielmehr genau überlegen ob sie schon bei der Anfahrt im Stau stecken wollen.

Arbeitskreis Verkehrserschließung Rohrbach-Süd

2

Protokoll / Dokumentation der zweiten Sitzung am 30. März 2009

**Großer Gemeindesaal der Ev. Kirchengemeinde Rohrbach-West
17.00 Uhr bis 20.30 Uhr**



Gliederung / Ablauf 2. Sitzung des Arbeitskreises

1. **Begrüßung**Seite 48
 - Ziele des Arbeitskreises und Gliederung des Abends
2. **Rückkopplung der Prüfaufträge aus dem Arbeitskreis 1**.....Seite 49
 - Fahrradwegebeziehungen im Bereich des Gebiets Rohrbach-Süd
 - Fernwärmetrasse
 - Zahlen der Verkehrsüberwachung
3. **Bestätigung der Handlungsziele aus der ersten Arbeitskreissitzung**Seite 52
4. **Ergebnis der verkehrsplanerischen Erhebung des Status-Quo-Zustandes**Seite 56
5. **Darstellung möglicher Lösungsansätze**Seite 58
6. **Darlegen der Kriterien für die Bewertung der Lösungsvarianten**Seite 60
7. **Zusammenfassung - Ausblick auf Arbeitskreis 3**Seite 65
8. **Anlage Teilnehmer-/Anwesenheitsliste**Seite 66

1. Begrüßung

Herr Erster Bürgermeister Stadel begrüßt die Teilnehmer und knüpft kurz an die Ergebnisse der ersten Arbeitskreissitzung an. Herr Stadel stellt dar, dass in der heutigen Sitzung mit der Darstellung der Verkehrserhebung, der Abstimmung möglicher zu prüfender Maßnahmen und der dazugehörigen Beurteilungskriterien eine wichtige Weichenstellung in der Diskussion für die zukünftige Verkehrserschließung Rohrbach-Süd erreicht werden soll und wünscht dem Arbeitskreis ein gutes Gelingen.

Ziele des Arbeitskreises und Gliederung des Abends

Herr Sippel begrüßt von Seiten der Moderation die Teilnehmer und stellt den Ablauf des Abends dar. Ziel ist es,

- anhand der Präsentation der Ergebnisse der Verkehrsgutachter zunächst ein gemeinsames Stimmungsbild zur Status-Quo-Situation festzuhalten,
- anhand eines Vorschlags von Seiten der Verkehrsgutachter gemeinsam einen Katalog möglicher Lösungsvarianten für die verkehrsplanerische Weiterbearbeitung zu fixieren,
- und schließlich in Vorbereitung des dritten Arbeitskreises aufbauend auf den im ersten Arbeitskreis formulierten Handlungszielen gemeinsam Beurteilungskriterien festzulegen, anhand derer die differenzierten Lösungsvarianten beurteilt werden können.

Verkehrserschließung Rohrbach-Süd
Arbeitskreis 2Netzwerk für Planung und Kommunikation
30.03.2009

Struktur/Ablauf in vier Arbeitsphasen:

Arbeitskreis 1: Ausgangssituation,
03.02.2009 ↓ Analyse Zielsetzungen

Arbeitskreis 2: Ergebnisse Verkehrserhebung
30.03.2009 ↓ Strukturieren von Lösungsansätzen
Entwicklung Bewertungsmatrix

Arbeitskreis 3: Werten/Wichten Lösungsansätze,
15.06.2009 ↓ Priorisierung, ggf. Auftrag
Konkretisierung/Differenzierung

Arbeitskreis 4: Werten/Wichten verbleibender
21.07.2009 ↓ Lösungen, Formulieren Empfehlung

↓
Berichterstattung



2. Rückkopplung der Prüfaufträge aus dem Arbeitskreis 1

Im ersten Arbeitskreis wurden Prüfaufträge zu den Radwegebeziehungen im Umfeld des Gebiets Rohrbach-Süd, der Führung der Fernwärmetrasse und der Unfallstatistik gestellt.

Radwegebeziehungen:

Herr Gieler vom Amt für Verkehrsmanagement erläutert an nebenstehender Karte die Radwegebeziehungen, die das Gebiet Rohrbach-Süd tangieren bzw. im Randbereich zum Gebiet Rohrbach-Süd verlaufen. Im Bereich des Gewerbegebietes Rohrbach-Süd verläuft der Odenwald-Madonnen-Weg als überregionale Radroute in Nord-Süd-Richtung am Fuß des Hangs zu den Stadtteilen Emmertsgrund und Boxberg (im Plan orange). Direkt südlich der L600 soll noch in diesem Jahr eine Verlegung weg von der viel befahrenen Rohrbacher Straße auf die Geheimrat-Schott-Straße erfolgen (rot eingezeichnet).

Ebenfalls in Nord-Süd-Richtung existieren auf den regionalen und lokalen Radverkehr ausgerichtete Radwege (im Plan grün): Zum einen entlang der Karlsruher Straße aus Richtung Rohrbach Markt, zum anderen westlich der Bahngleise von der Hardtstraße kommend.



In Ost-West-Richtung ist der Dohlweg parallel zur B3 als Radweg ausgewiesen (grün). Nach einer Querung der Bahngleise führt er weiter nach Kirchheim. Eine weitere Verbindung verläuft von Leimen aus nach Westen nach Sandhausen (Abzweig Kreisverkehr Schwetzingner Straße / Stralsunder Ring).

Während der Baumaßnahme zur Verlegung der Fernwärmeleitung nach und in Rohrbach-Süd wird der Radverkehr aus Rohrbach entlang der B3 zeitweise auf den Feldweg zur Unterführung und weiter in die Hertzstraße umgeleitet (blau eingezeichnet). Der Weg entlang der B3 wird zur Leitungsverlegung und Baufahrzeugaufstellung benötigt und steht somit temporär dem Radverkehr nicht zur Verfügung.

Unfallstatistik

Das Polizeipräsidium Heidelberg verfügt über Unfallstatistiken im Stadtgebiet. Andere systematische Auswertungen (Verstöße gegen Parkbestimmungen etc.) liegen nicht vor.

Im Jahr 2007 kam es im Gewerbegebiet Rohrbach-Süd zu 49 bei der Polizei aufgenommenen Verkehrsunfällen mit einem Schaden von knapp € 80.000,-. Ein Jahr später wurden 55 Unfälle mit einem Gesamtschaden von knapp über € 100.000,- registriert. Damit bewegt sich Rohrbach-Süd in einem zu erwartenden und gewöhnlichen Rahmen. Es fällt auf, dass überdurchschnittlich viele Unfälle im Jahr 2008 auf Parkflächen stattfanden. Eine Ballung trat auf den Parkplätzen des Familia Centers und des Bau- marktes Praktiker auf, was sich durch die starken Kundenströme dieser Geschäfte erklären lässt.

Auch wenn über Falschparker keine gesonderten Auswertungen vorliegen, konnte das zuständige Poli- zeirevier keine außergewöhnlichen Häufungen feststellen. Lediglich im Bereich des Familia- Getränkemarktes kam es über einen gewissen Zeitraum zu Verkehrsbehinderungen durch im Straßen- raum abgestellte Liefer-Lkw. Dieses Problem konnte jedoch in Zusammenarbeit mit dem Marktbetreiber gelöst werden.



Unfallsituationen 2008

Unfallsituationen 2007



Fernwärmeerschließung Rohrbach-Süd

Herr Schäfer von den SWH stellt den aktuellen Stand der Planungen zur Fernwärmeerschließung Rohrbach-Süd dar und verweist auf eine separate Informationsveranstaltung am 01.04.2009, zu der auch die im Gebiet Rohrbach-Süd vertretenen Firmen und Einrichtungen eingeladen sind:





3. Bestätigung der Handlungsziele aus der ersten Arbeitskreissitzung

In der ersten Sitzung des Arbeitskreises wurden gemeinsame Handlungsziele für die Verbesserung der Verkehrserschließung erarbeitet. Diese Ziele bilden die Grundlage für mögliche Lösungsansätze und stellen gleichzeitig auch die Basis für die im Rahmen dieses Arbeitskreises zu erarbeitenden Beurteilungskriterien dar.

Die Moderation fasst die Handlungsziele aus der ersten Sitzung nochmals anhand der beiliegenden Power-Point-Folien in kompakter Form zusammen und stellt dar, dass aus Sicht der Moderation bei den verkehrsplanerischen Handlungszielen noch der Aspekt „Kosten-Nutzen-Verhältnis“ berücksichtigt werden sollte, da bei der Abfrage der Interessenslagen in der ersten Sitzung auch die Wirtschaftlichkeit eine Rolle gespielt hatte.

Legitimation verkehrsplanerische Handlungsziele

- Sichern der Erreichbarkeit des Gewerbestandortes durch Optimierung des Verkehrsabflusses
- Vermeiden von Maßnahmen, die zusätzliche verkehrlicher Brennpunkte schaffen
- Nutzen vorhandener Potenziale innerhalb des Gebietes Rohrbach-Süd (Querschnitte, Anschlüsse)
- Erweitern und Optimieren neuralgischer Punkte



Legitimation verkehrsplanerische Handlungsziele

- Vorsehen verkehrlenkender Maßnahmen
- Entwickeln von gebietsinternen Radwegebeziehungen im Bereich des Einzelhandelsschwerpunkts und Anbindung an die Verbindung nach Rohrbach und nach Süden
- Sichern der ÖPNV-Anbindung



Legitimation verkehrsplanerische Handlungsziele

- Vorsehen verkehrslenkender Maßnahmen
- Entwickeln von gebietsinternen Radwegebeziehung im Bereich des Einzelhandelsschwerpunkt und Anbindung an die Verbindung nach Rohrbach und nach Süden
- Sichern der ÖPNV-Anbindung
- Berücksichtigen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses



QUALITATIVE HANDLUNGSZIELE

VERKEHRSPLANUNG		
Planung von Radwegen, die den Verkehrsfluss verbessern	Verbesserung der Anbindung an ÖPNV (Bus, Bahn)	Entwicklung von Radwegen, die den Verkehrsfluss verbessern
Verbesserung der Anbindung an ÖPNV (Bus, Bahn)	Entwicklung von Radwegen, die den Verkehrsfluss verbessern	Verbesserung der Anbindung an ÖPNV (Bus, Bahn)
Verbesserung der Anbindung an ÖPNV (Bus, Bahn)	Entwicklung von Radwegen, die den Verkehrsfluss verbessern	Verbesserung der Anbindung an ÖPNV (Bus, Bahn)

Legitimation allgemeine/sonstige Handlungsziele

- Sichern des Wirtschaftsstandorts Rohrbach-Süd über die Lösung der Verkehrsproblematik
- Sichern der vorhandenen Arbeitsplätze
- Sichern der Kundenanbindung durch Entwicklung eines regionalen Profils
- Sichern des 'guten Rufes' bezogen auf die Erreichbarkeit (Imagefrage mit dem Ziel zufriedene Kunden)



QUALITATIVE HANDLUNGSZIELE

WIRTSCHAFTSSTANDORT	
Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts	Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts
Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts	Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts
Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts	Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts


Verkehrerschließung Rohrbach-Süd
Netzwerk für Planung und Kommunikation
Arbeitskreis 2
30.03.2009

Legitimation allgemeine/sonstige Handlungsziele

- Sichern der Naherholungsfunktion bei der verkehrsplanerischen Lösungssuche
- Minimierung der Lärmbelastung in Bezug auf Wohnfunktion und Naherholungsfunktion
- Beibehalten der Erreichbarkeit für die landwirtschaftliche Nutzung nördlich des Gewerbegebietes




Die Handlungsziele und die Ergänzung der Handlungsziele um den Punkt „Berücksichtigen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses“ (in Power-Point-Folien blau markiert) werden von Teilnehmern einhellig befürwortet, weitere Änderungen oder Ergänzungen zu den formulierten Handlungszielen werden von den Arbeitskreismitgliedern nicht vorgebracht.



4. Ergebnis der verkehrsplanerischen Erhebung des Status-Quo-Zustands

Die beauftragten Verkehrsgutachter Herr Chlond und Herr Manz stellen anhand einer Power-Point-Präsentation die Ergebnisse der Verkehrserhebung im Gebiet Rohrbach-Süd dar. Die Gliederung des Vortrags ist der nachstehenden Power-Point-Folie zu entnehmen.

Auf eine Einbindung aller Folien in das Protokoll wird verzichtet, da der Vortrag den Teilnehmern des Workshops bereits mit Schreiben vom 06.04.2009 übersandt wurde.



Der blaue Faden

- Das Gebiet und seine Nutzer
- Zeitlicher Verlauf der Nachfrage: Bestimmung der Spitzenstunde
- Wo es Probleme gibt
- Problemzonen im Detail
- Bedeutung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs
- Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen
- Zusätzliche Aspekte für die Maßnahmenbeurteilung

Auf Basis der Fülle der Informationen, die im Vortrag der Verkehrsplaner enthalten waren, wurden von Seiten der Moderation in Abstimmung mit den Teilnehmern folgende Punkte als grundsätzliche Erkenntnisse festgehalten:

- Der Quellverkehr kommt an Werktagen zu rund 1/3 und an Samstagen zu rund 50% aus dem Familia-Center.
- An Samstagen sind über 90% des Quellverkehrs aus dem Gebiet Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr, an Werktagen sind ca. 50% des Quellverkehrs aus dem Gebiet heimfahrende Berufstätige.
- An Wochentagen fließt rund 50%, an Samstagen rund 42% des Verkehrsaufkommens über die B535 / B3 ab.
- Die Spitzenstunde des Verkehrsaufkommens liegt an Wochentagen zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr und belastet überwiegend die Rampe an der Gebietseinfahrt von der B535 auf die Hertzstraße.
- An Samstagen konzentriert sich der Quellverkehr auf die Ausfahrt Haberstraße (Einkaufsverkehre).
- Das Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern auf der Achse Hasenleiser / Hertzstraße ist trotz des frühen Erhebungszeitpunktes und des damit verbundenen Wetters hoch und dürfte in den Sommermonaten noch deutlich zunehmen. Die Wegeverbindung ist als frequentiert und wichtig einzustufen.
- Die Angebotsqualität im Öffentlichen Personen Nahverkehr ist bereits als sehr gut zu bezeichnen, insbesondere in der Nord-Süd-Ausrichtung.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Verkehrserhebung kann konstatiert werden, dass folgende Bereiche mit und ohne Probleme existieren:

- Im Süden und Westen des Gebietes Rohrbach-Süd existieren in der Abwicklung des Verkehrsaufkommens keine Probleme.
- Die Rampe B535 / Hertzstraße ist an sich leistungsfähig, Rückstauwirkungen ergeben sich vorrangig aus der Situation in der Hertzstraße.
- Unterschiedliche Verkehre in der Herzstraße stören sich, der Straßenraum ist derzeit nur bedingt als zentrale Anbindung geeignet.
- Alle abfließenden Verkehre aus dem Familia-Center belasten den Kreisel Haber- / Herzstraße
- Der Knoten Karlsruher Straße / Haberstraße besitzt (zumindest) rechnerisch noch Kapazitäten
- Der Boxbergknoten besitzt noch Kapazitäten
- Die B535 / B3 ist zu den Spitzenstunden (morgens Richtung Osten, abends Richtung Westen) an der Kapazitätsgrenze

Die von Herrn Chlond und Herrn Manz dargestellte Ausgangssituation wird von den Teilnehmern des Arbeitskreises zustimmend zur Kenntnis genommen. In den Rückmeldungen der Teilnehmer werden die dargestellten Ergebnisse der Verkehrserhebung in vielfacher Hinsicht durch die persönlichen Erfahrungen der Teilnehmer bestätigt

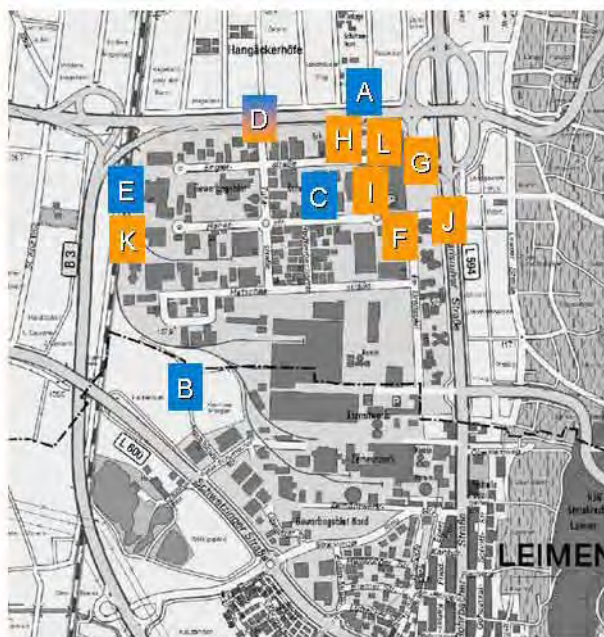


5. Darstellung möglicher Lösungsansätze / Maßnahmen

Auf Basis der Ergebnisse der Verkehrserhebung und der bereits in der ersten Sitzung des Arbeitskreises von Seiten der Teilnehmer vorgebrachten Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließungssituation wird von der Verkehrsplanung eine Übersicht über mögliche Lösungsansätze/ Maßnahmen gegeben, die vertiefend bis zur dritten Sitzung des Arbeitskreises geprüft werden sollen.

Die nachfolgende Folie der Power-Point-Präsentation gibt eine Übersicht über die Bandbreite der Lösungsansätze bzw. Maßnahmen. Auf eine Einbindung der einzelnen Folien zur Beschreibung der Lösungsansätze/ Maßnahmen in das Protokoll wird verzichtet, da diese den Teilnehmern des Workshops bereits mit Schreiben vom 06.04.2009 übersendet wurde.

Folgende Maßnahmen sind momentan angedacht:



A Rampe Hertzstraße/B3

B Straßenverbindung Hatschekstraße - Travemünder Straße (Leimen)

C Verkehrslenkung innerhalb des Gewerbegebietes
 ▷ Wegweisung im Gebiet (C1)
 ▷ Einbahnregelung im Gebiet (C2)

D Knoten Tullastraße/B3
 ▷ LSA geregelter Vollknoten (D1)
 ▷ Abfahrt- und Auffahrttrampe (D2)

E S-Bahn-Haltepunkt „Rohrbach Süd“

F Zweistreifiger Ausbau Haberstr. zwischen Hertz- und Karlsruher Straße

G Direktzufahrt Familia-Center

H Wegfall Rampe ins Gebiet

I Wegfall Parkplätze Hertzstraße

J Sperrung Abbiegebeziehungen am Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße in Richtung Leimen

K Direktanbindung Haberstraße an die B3 im Westen

L Anbindung und innere Verkehrsführung Familia-Center

Von Seiten der Teilnehmer wurden die dargestellten Lösungsansätze bezogen auf die standörtliche Situation und die formulierten Zielsetzungen erörtert. Abschließend wurde den Verkehrsplanern für die Untersuchung dieser Lösungsvarianten ein Arbeitsauftrag bis zur dritten Sitzung des Arbeitskreises erteilt.

Darüber hinaus wurden von den Teilnehmern weitere Lösungsvarianten vorgebracht, die ebenfalls in das Untersuchungsprogramm der Verkehrsplaner aufgenommen wurden:

- Verkehrslenkende Maßnahmen: Einbahnrichtungsverkehr im Breitspiel in Richtung Süden zur Stärkung des südlichen Anschlusses an die Karlsruher Str. (Ziel: gleichmäßige Auslastung der beiden Anschlussknoten)
- Variante F kombiniert mit einer zweispurigen Führung (Bypass) im Kreisel Hertzstraße/Haberstraße auf der Südseite
- Hertzstraße mit Einbahnrichtungsverkehr in Richtung Süden ohne Anschluss/Fortführung an die Haberstraße/Kreisel („Sackgasse“) mit innerer Neuordnung Parkhausverkehre Familia-Center
- Raum in der Hertzstraße für separaten Bushalt und Lieferverkehre schaffen (Wegfall Parkplätze)
- Optimierungsoptionen für die Zuwegung der Fußgängerverkehre vom ÖV-Halt Rohrbach-Süd ins Gewerbegebiet
- Linksabbiegemöglichkeit auf Boxbergknoten von Familia-Center aus („alte“ Verkehrsführung)



6. Darlegen der Kriterien für die Bewertung der Lösungsvarianten

Um die von den Verkehrsplanern in Richtung der dritten Sitzung des Arbeitskreises weiter zu untersuchenden Lösungsvarianten vergleichend bewerten zu können wurden entsprechende Beurteilungskriterien mit den Teilnehmern erörtert. Hierbei wurden von Seiten der Moderation aufbauend auf den im Arbeitskreis 1 formulierten Handlungszielen anhand der nachfolgenden Folien ein Katalog von Beurteilungskriterien und einer Bewertungssystematik vorgestellt.

Auf Basis dieser Beurteilungskriterien werden die oben dargestellten unterschiedlichen Lösungsansätze / Maßnahmen jeweils separat bewertet und verglichen.



Bewertung der Beurteilungskriterien

Die einzelnen Beurteilungskriterien sollen mittels einer Bewertungsskala von

++ | + | o | - | -- bewertet werden.

Die Bewertung der einzelnen Beurteilungskriterien leitet sich nachvollziehbar aus der Gesamtschau der qualitativen Bewertung der Einzelaspekte ab.

Die zur qualitativen Bewertung herangezogenen Einzelaspekte sind entsprechend darzulegen.



Verkehrsplanerische Beurteilungskriterien

- (1) Wirkungen innerhalb des Gebietes Rohrbach-Süd auf den Kraftfahrzeugverkehr
- Mehrbelastungen/Entlastung Strecken und Knoten
 - Auslastungsgrad/Verkehrsqualität an Knoten (qualitativ)
 - Zeitverlust/Zeitgewinne an Knoten (qualitativ)
 - Verkehrsqualität in der Hertzstraße (qualitativ)
 - Emissionen (externes Gutachten)
 - Lärm (externes Gutachten)

Verkehrsplanerische Beurteilungskriterien

- (2) Wirkungen außerhalb des Gebietes Rohrbach-Süd auf den Kraftfahrzeugverkehr
- Mehrbelastungen/Entlastung Strecken und Knoten
 - Auslastungsgrad/Verkehrsqualität an Knoten (qualitativ)
 - Zeitverlust/Zeitgewinne an Knoten (qualitativ)
 - Emissionen (externes Gutachten)
 - Lärm (externes Gutachten)
- (3) Wirkungen auf den Radverkehr
- Attraktivitätsveränderungen (qualitativ)
 - Sicherheitsaspekte (qualitativ)

Verkehrsplanerische Beurteilungskriterien

- (4) Wirkungen auf den Fußgängerverkehr
 - Attraktivitätsveränderungen (qualitativ)
 - Sicherheitsaspekte (qualitativ)
- (5) Wirkungen auf den ÖPNV
 - Attraktivitätsveränderungen (qualitativ)
- (6) Wirkungen auf den landwirtschaftlichen Verkehr/Verkehrsbeziehungen
 - Attraktivitätsveränderungen (qualitativ)

Verkehrsplanerische Beurteilungskriterien

- (7) Art und Umfang baulicher Maßnahmen
 - Art/Umfang
 - Kosten
 - Flächenverbrauch
 - Kosteneffizienz (qualitativ)

Ergänzende Beurteilungskriterien

- (1) Chancen der Verbesserung der Außenwirkung (Profilschärfung)
 - Attraktivitätsveränderungen Zufahrtssituation
- (2) Wirkungen auf die Naherholungsfunktion innerhalb der Fuge Hasenleiser/
Rohrbach-Süd
 - Eingriffserheblichkeit Schutzgut Mensch/Erholung, Wegevernetzung/-anzahl
 - Eingriffserheblichkeit Schutzgut Landschaftsbild
 - Möglichkeiten der Minimierung von Eingriffen

Ergänzende Beurteilungskriterien

- (3) Wirkungen auf die naturräumlichen Schutzgüter
 - Eingriffserheblichkeit Schutzgut Wasser
 - Eingriffserheblichkeit Schutzgut Arten und Biotop (Biotoptypen)
 - Eingriffserheblichkeit Schutzgut Klima
 - Möglichkeiten gestalterische/grünordnerische Einbindung
 - Möglichkeiten der Minimierung von Eingriffen
- (4) Flächenerfordernis bei baulichen Maßnahmen
 - Eingriffserheblichkeit Schutzgut Boden
 - Möglichkeiten der Minimierung von Eingriffen
 - Eigentumsverhältnisse
 - Realisierungsfähigkeit (kurzfristig)

Ergänzende Beurteilungskriterien

- (5) Berücksichtigung landwirtschaftlicher Interessen/Betriebe
 - Wirkung auf die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen (Entfall/mögliche Zeitverluste)
 - Aufwand möglicher Ersatzmaßnahmen (finanziell)
 - Wirkungen auf die landwirtschaftlichen Nutzflächen (Größe, Betriebsstruktur)

- (6) Berücksichtigung übergeordneter planerischer Zielsetzungen
 - Konformität zur Raumordnung
 - Konformität zum Regionalplan
 - Konformität zum Stadtteilrahmenplan
 - Konformität zum Flächennutzungsplan
 - Konformität zum Bebauungsplan

Die von der Moderation dargestellten Beurteilungskriterien werden von den Teilnehmern als Ziel führend angesehen.

In Ergänzung wurden zudem zwei weitere Beurteilungskriterien von den Teilnehmern vorgebracht, die ebenfalls in den Prüfkatalog aufgenommen werden sollen:

Verkehrsplanerische Beurteilungskriterien /
Wirkungen außerhalb des Gebiets Rohrbach-Süd:

- Separate Darstellung der Auswirkungen auf Leimen

Ergänzende Beurteilungskriterien:

- Wirkungen auf die Gesamtwirtschaftlichkeit des Standorts

Es wird der Auftrag erteilt, die oben dargestellten verkehrsplanerischen Lösungsansätze / Maßnahmen anhand der obigen Kriterien bis zur dritten Sitzung des Arbeitskreises am 15.06.2009 zu prüfen.

8 Anlage Teilnehmer-/Anwesenheitsliste

zur 2. Sitzung des Arbeitskreises Verkehrserschließung Rohrbach-Süd am 30.03.2009

Name	Amt / Institution	Unterschrift
Frauenfeld, Bernd	Stadtteilverein Rohrbach	entschuldigt
Weirich, Klaus	Stadtteilverein Rohrbach	teilgenommen
Oster, Rolf-Dieter	Famila Handels-Betriebe & Co.KG Rhein-Neckar	teilgenommen
Kirchmann, Peter	Media Markt	teilgenommen
Geuder, Volker	Geuder AG	entschuldigt
Feindel, Martin	Geuder AG	teilgenommen
Johann, Claus	Wohnland Breitwieser	teilgenommen
N.N.	Wohnland Breitwieser	
Schorr, Heinz	IHK Rhein-Neckar	teilgenommen
Thiel, Carl	IHK Rhein-Neckar	
Droste, Hans-Peter	Bürgerinitiative INO	teilgenommen
Frugier, Uta	Bürgerinitiative INO	
Astor, Barbara	Interessenswahrnehmung Reiterverein / landwirtschaftliche Betriebe	teilgenommen
Astor, Helga	Interessenswahrnehmung Reiterverein / landwirtschaftliche Betriebe	teilgenommen

Bezirksbeiräte		
Knoblauch, Barbara	Bezirksbeirätin Rohrbach (Die Heidelberger)	
Rehm, Karl-Heinz	Bezirksbeirat Rohrbach (Die Heidelberger)	teilgenommen
Weidenheimer, Karin	Bezirksbeirätin Rohrbach (CDU Rohrbach)	teilgenommen
Kaltschmidt, Karl-Heinz	Bezirksbeirat Rohrbach (CDU Rohrbach)	
Hetzel, Ingolf	Bezirksbeirat Rohrbach (GAL-Grüne)	entschuldigt
Fuchs-Sander, Hans-Jürgen	Bezirksbeirat Rohrbach (GAL-Grüne)	
Knauber, Bernd	Bezirksbeirat Rohrbach (SPD)	teilgenommen
Meisel, Walter	Bezirksbeirat Rohrbach (SPD)	
Maucher, Franz	Bezirksbeirat Rohrbach (ohne Parteizugehörigkeit)	teilgenommen
N.N.	Bezirksbeirätin Rohrbach (ohne Parteizugehörigkeit)	
Stadt Leimen		
Ernst, Wolfgang	Oberbürgermeister Stadt Leimen	nicht teilgenommen
Verwaltung		
Stadel, Bernd	Dezernat II, Erster Bürgermeister	teilgenommen
Hahn, Joachim	Amt für Stadtentwicklung und Statistik	teilgenommen
Hartmann, Angelika	Amt für Stadtentwicklung und Statistik	teilgenommen

Dr. Rieck, Bert-Olaf	Amt für Öffentlichkeitsarbeit	entschuldigt
Niedoba, Gabriele	Stadtplanungsamt	für diese Sitzung keine Teilnahme erforderlich
Holzner, Klaus	Tiefbauamt	für diese Sitzung keine Teilnahme erforderlich
Winterer, Dagmar	Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung	teilgenommen
Thewalt, Alexander	Amt für Verkehrsmanagement	teilgenommen
Gieler, Sebastian	Amt für Verkehrsmanagement	teilgenommen
Fellecke, Jörg	Amt für Verkehrsmanagement	entschuldigt
Schmitt, Gerhard	Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie	teilgenommen
Schwarz, Volker	Landschafts- und Forstamt	teilgenommen
Schäfer, Norbert	SWH, Netze und Umwelt GmbH	teilgenommen
Büros		
Buff, Timo	Büro Netzwerk für Planung und Kommunikation	teilgenommen
Sippel, Thomas	Büro Netzwerk für Planung und Kommunikation	teilgenommen
Dr. Manz, Wilko	STRATA Gesellschaft für Daten und Informationsmanagement mbH	teilgenommen
Dr.-Ing.Chlond, Bastian	Universität Karlsruhe, Institut für Verkehrswesen	teilgenommen

Anhang

- § Vorstellung der Analyseergebnisse (STRATA)
- § Überlegungen zu Planfällen (STRATA)
- § Verkehrskonzept von Ingolf Hetzel

Verkehrerschließung Rohrbach Süd

Vorstellung der Analyseergebnisse

Dr.-Ing. Bastian Chlond
Dr.-Ing. Wilko Manz

2. Arbeitskreissitzung

Heidelberg, 30. März 2009

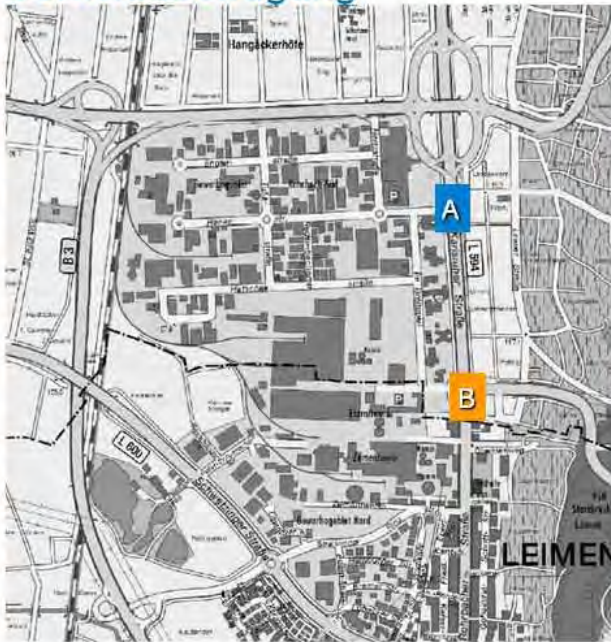
STRATA

Gesellschaft für Daten- und Informationsmanagement mbH

Der blaue Faden

- ▷ Das Gebiet und seine Nutzer
- ▷ Zeitlicher Verlauf der Nachfrage: Bestimmung der Spitzenstunde
- ▷ Wo es Probleme gibt
- ▷ Problemzonen im Detail
- ▷ Bedeutung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs
- ▷ Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen
- ▷ Zusätzliche Aspekte für die Maßnahmenbeurteilung

Das Gebiet und seine Nutzer – die Ergebnisse der Verkehrsbefragung



- A Knoten
Karlsruher Straße/Haberstraße
(aktuell nur Teilstichprobe)
- B Knoten
Karlsruher Straße/Im Breitspiel

Befragungstermine

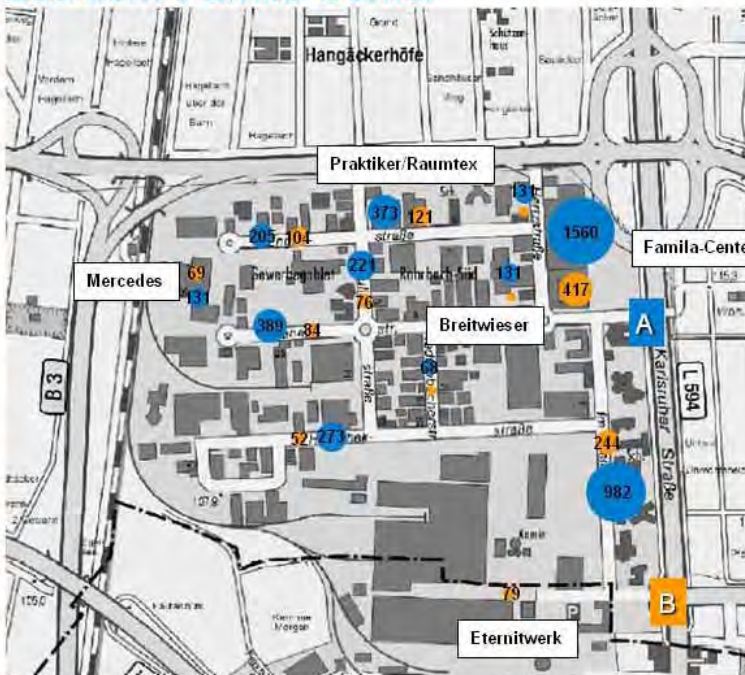
Donnerstag, 19. März, 15-19 Uhr
 Stichprobe A 956 Personen
 Stichprobe B 620 Personen

Samstag, 14. März 13:30-16 Uhr
 Stichprobe A 410 Personen
 Stichprobe B 300 Personen

2

© 2009 STRATA GmbH

Etwa ein Drittel des werktäglichen Quellverkehrs kommen aus dem Familia-Center



Werktag

Hochgerechnete Ergebnisse für
15-19 Uhr

3

© 2009 STRATA GmbH

Die Ergebnisse zu den Fahrzielen (außerhalb) zusammengefasst

- ▷ Werktags sind 45-50% des Quellverkehrs aus dem Gebiet am Nachmittag heimfahrende Berufstätige
- ▷ Samstags sind über 90% des Quellverkehrs aus dem Gebiet Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr
- ▷ Rund ein Viertel der im Gebiet beschäftigten Erwerbstätigen kommt aus Heidelberg
- ▷ Rund ein Drittel der im Gebiet einkaufenden Personen kommt aus Heidelberg
- ▷ Knapp 10% der Erwerbstätigen und 15% der Einkaufenden kommen aus Leimen

6

© 2009 STRATA GmbH

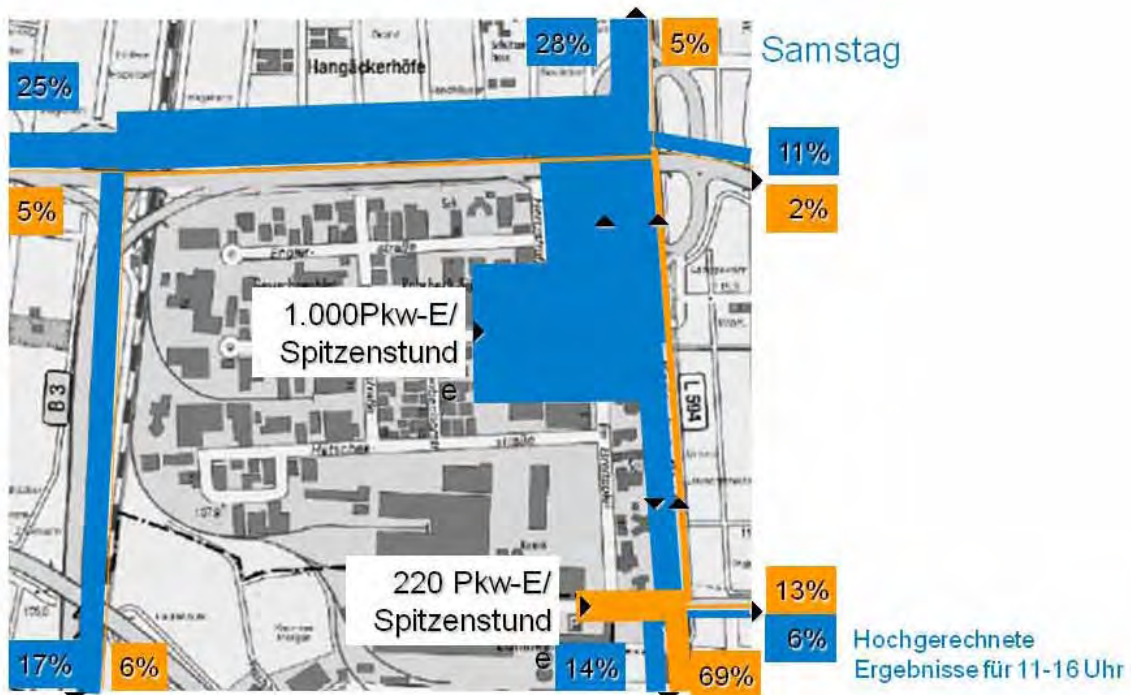
Verkehrsströme aus dem Gebiet am Werktag



7

© 2009 STRATA GmbH

Verkehrsströme aus dem Gebiet am Samstag



8

© 2009 STRATA GmbH

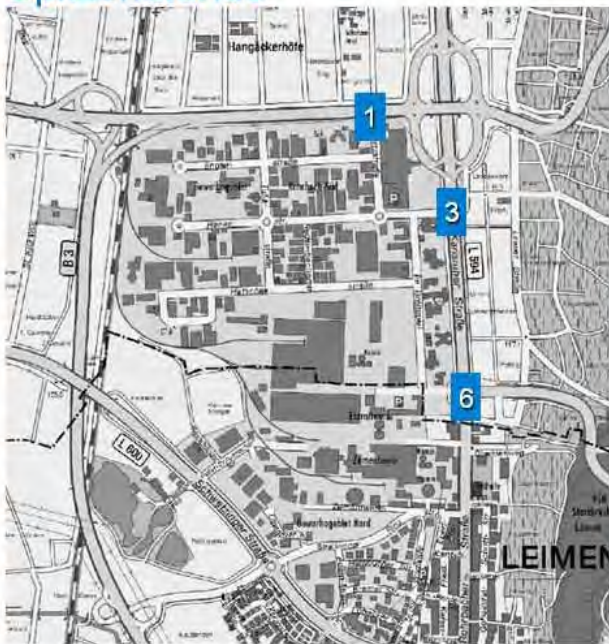
Zusammenfassung der Ergebnisse der Verkehrsstromanalyse

- ▷ Der abfließende Verkehr erreicht seine Ziele an Werktagen zu annähernd 50% (samstags 42%) über die B535/B3
- ▷ Damit verursacht das Gewerbegebiet Rohrbach-Süd einen wesentlichen Anteil an der Gesamtbelastung der B535/B3

9

© 2009 STRATA GmbH

Der zeitliche Verlauf der Nachfrage: Bestimmung der Spitzenstunde



Bestimmung des zeitlichen Verlaufs der Verkehrsnachfrage anhand der Zählraten der relevanten Knoten im Gebiet

Einfahrten in das Gebiet

Werktag

Samstag

Ausfahrten aus dem Gebiet

Werktag

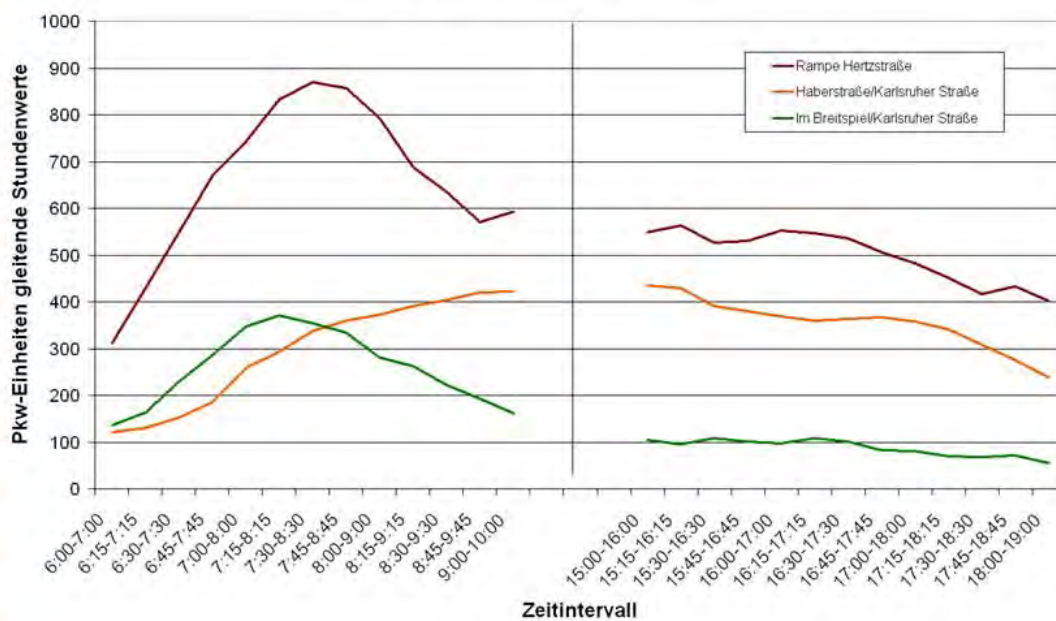
Samstag

10

© 2009 STRATA GmbH

Tagesgang des werktäglichen Zielverkehrs

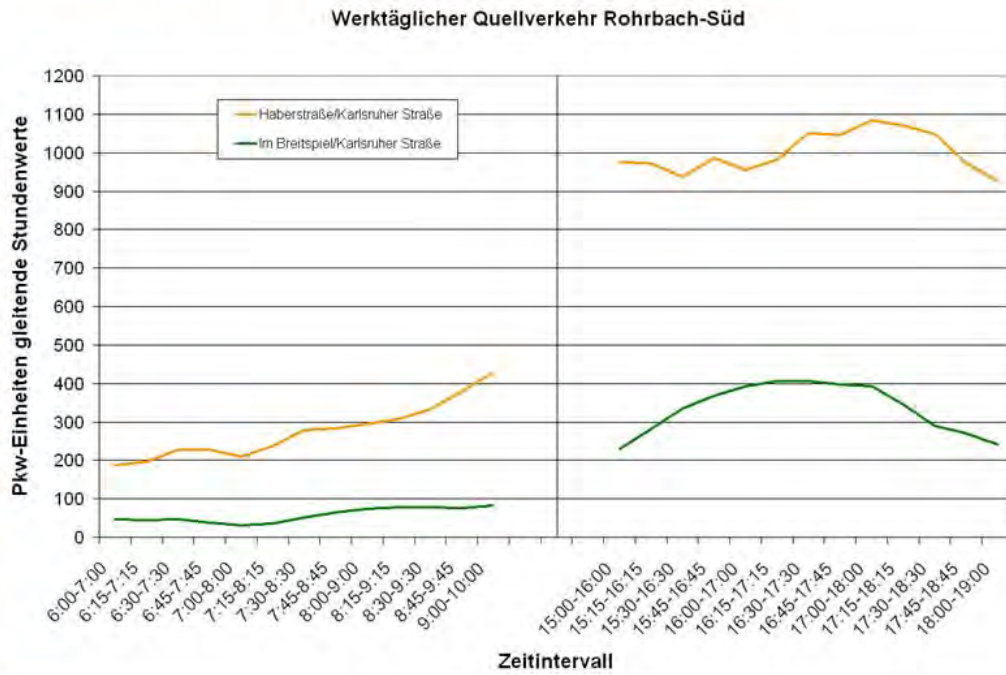
Werktägliches Zielverkehr Rohrbach-Süd



11

© 2009 STRATA GmbH

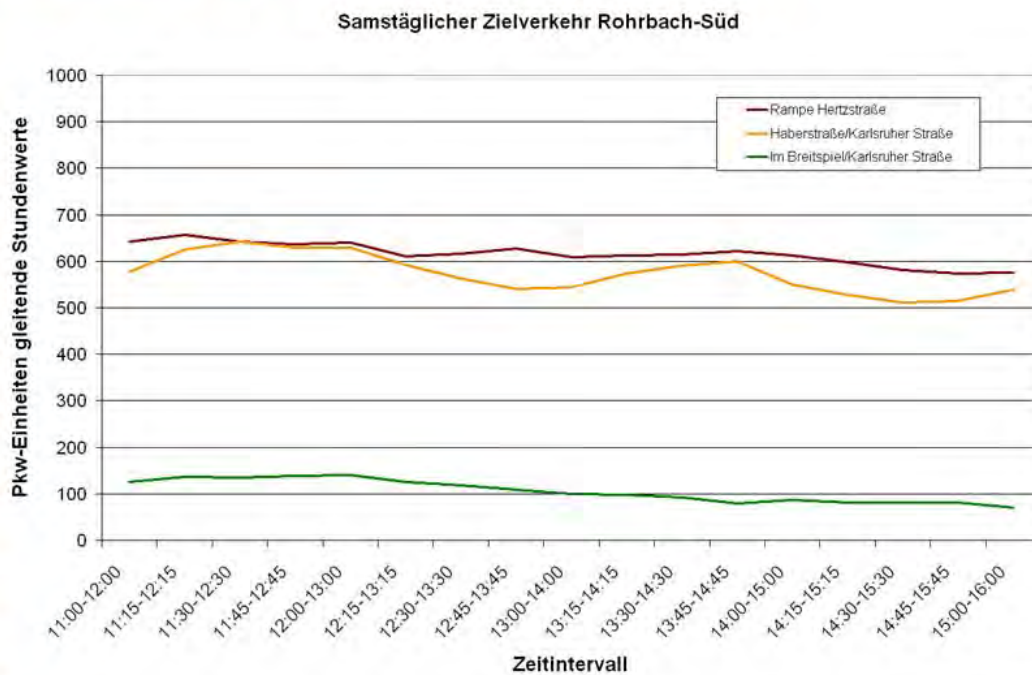
Tagesgang des werktäglichen Quellverkehrs



12

© 2009 STRATA GmbH

Tagesgang des samstäglichen Zielverkehrs



13

© 2009 STRATA GmbH

Tagesgang des samstäglichen Quellverkehrs



14

© 2009 STRATA GmbH

Zusammenfassung der Ergebnisse zum Tagesgang

- ▷ Die morgendliche Spitzenstunde im werktäglichen Zielverkehr liegt in der Zeit von 7:30 Uhr bis 8:30 Uhr; in dieser Zeit ist eine direkte Zufahrt in das Gebiet von der B535/B3 verkehrlich von großer Bedeutung
- ▷ Nachmittags ist im Quellverkehr die Verkehrsnachfrage kontinuierlich hoch und erreicht zwischen 17 Uhr und 18 Uhr ihre höchsten Werte (Überlagerung Einkaufs- und Berufsverkehre)
- ▷ Am Samstag ist eine kontinuierlich hohe Nachfrage im Zielverkehr zu beobachten, der Quellverkehr erreicht Spitzenwerte zwischen 12:30 Uhr und 16 Uhr
- ▷ An Samstagen konzentriert sich der Quellverkehr auf die Ausfahrt Haberstraße (Einkaufsverkehre)

15

© 2009 STRATA GmbH

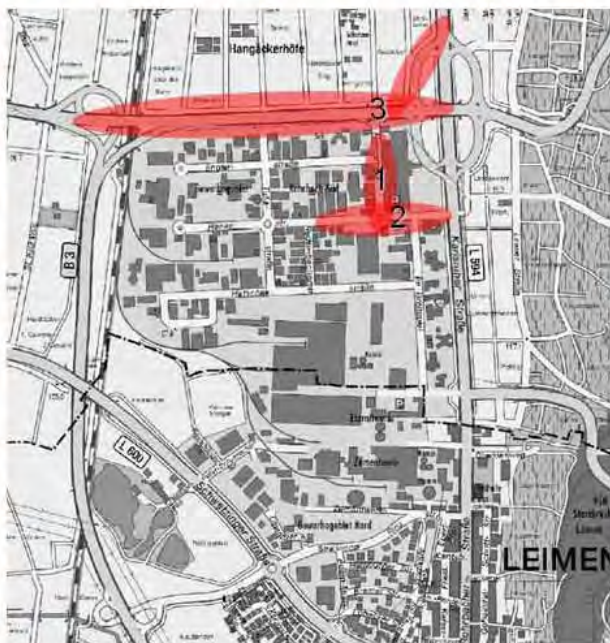
Wo es heute keine Probleme gibt

- ▷ In den westlichen und südlichen Bereichen von Rohrbach-Süd sind keine Probleme zu beobachten
- ▷ Am Knoten Im Breitspiel/Karlsruher Str./L600 sind bislang Kapazitätsreserven vorhanden, zusätzliche Belastungen sind durch OBI zu erwarten
- ▷ Außerhalb der Spitzenstunden und an Samstagen verfügt das übergeordnete Netz noch über Reserven
- ▷ Kapazitätsreserven an den Knoten der L600 in Leimen (Schwetzinger Str./Peter-Schumacher-Str. und Schwetzinger Str./Stralsunder Ring)

16

© 2009 STRATA GmbH

Wo es werktags Probleme gibt



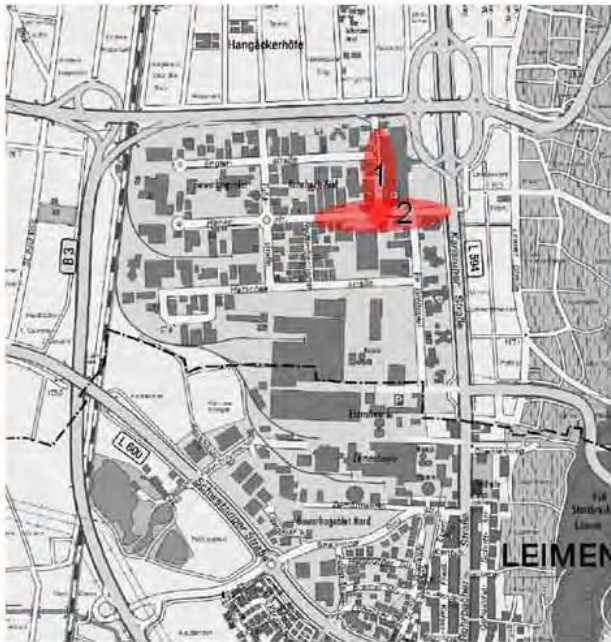
● Bereich mit Problemen zur Spitzenstunde

1. Hertzstraße mit Auswirkungen auf die Zufahrtsrampe sowie die B535/B3
2. Haberstraße einschließlich Kreisverkehr und Knoten Karlsruher Straße
3. B535/B3 Richtung Westen einschließlich der Zufahrtsrampe aus Richtung Rohrbach

17

© 2009 STRATA GmbH

Wo es samstags Probleme gibt



- 1: Hertzstraße mit Auswirkungen auf die Zufahrtsrampe sowie die B535/B3
- 2: Haberstraße einschließlich Kreisverkehr und Knoten Karlsruher Straße

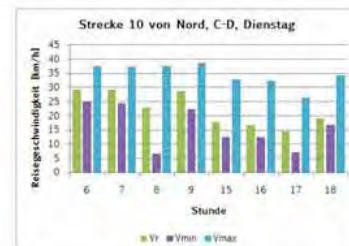
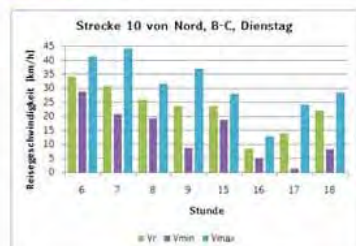
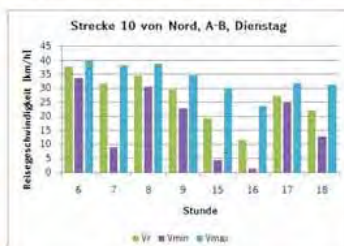
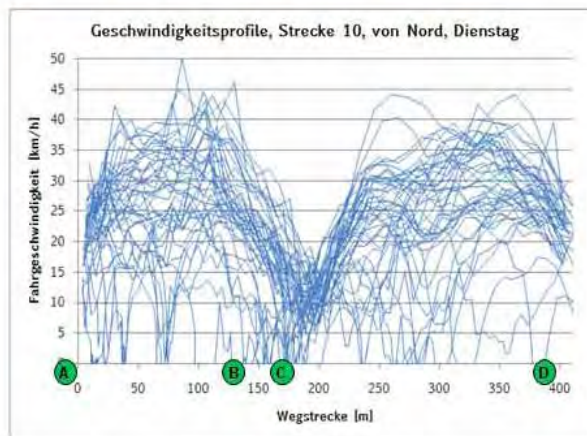
Bereich mit Problemen zur Spitzenstunde

18

© 2009 STRATA GmbH

Die Problemzonen im Detail: Hertzstraße/Haberstraße

Werktag

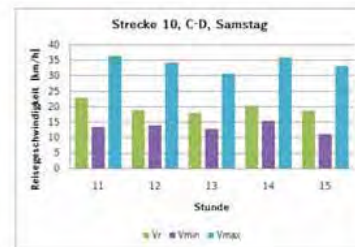
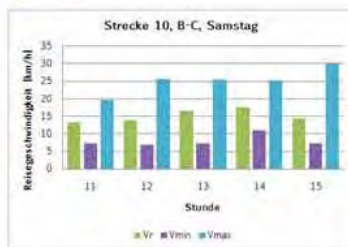
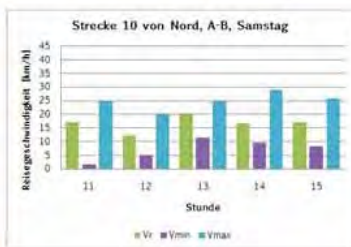
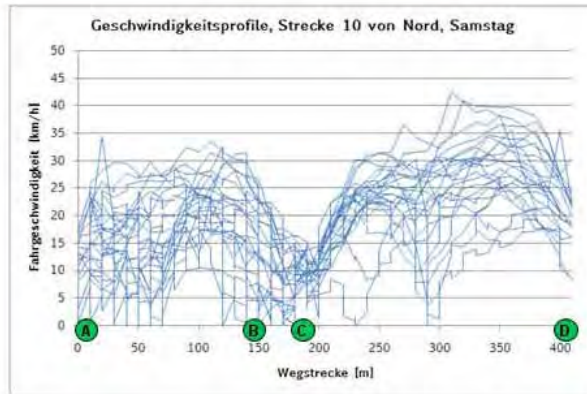


19

© 2009 STRATA GmbH

Die Problemzonen im Detail: Hertzstraße/Haberstraße

Samstags

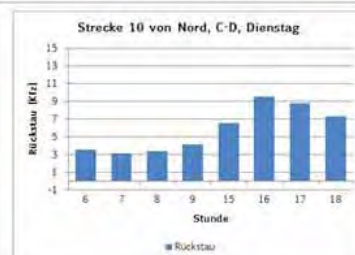
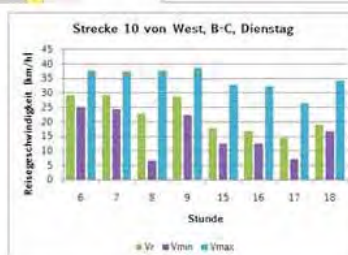
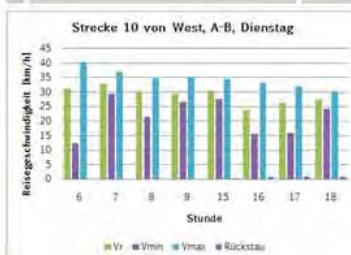
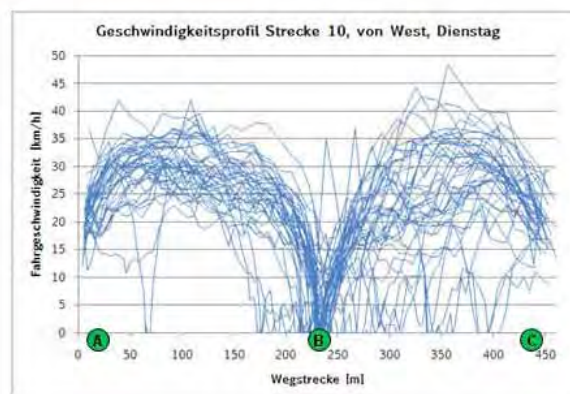


20

© 2009 STRATA GmbH

Die Problemzonen im Detail: Haberstraße

Werktags

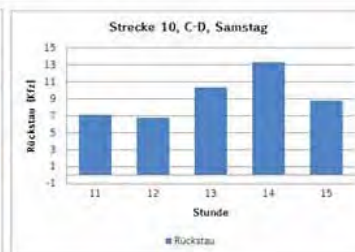
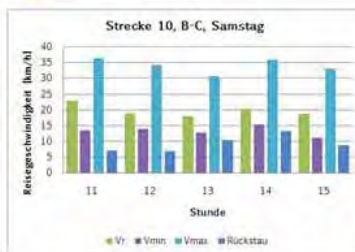
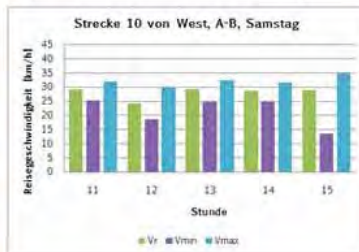
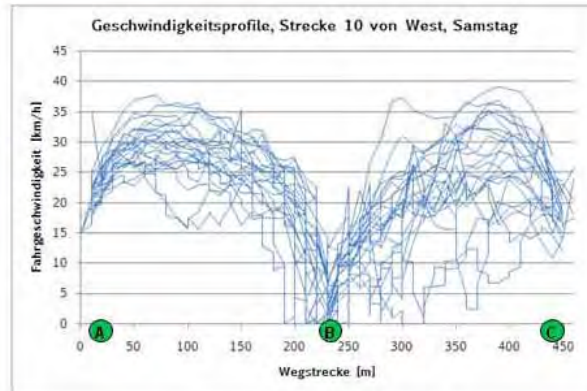


21

© 2009 STRATA GmbH

Die Problemzonen im Detail: Hertzstraße

Samstags



22

© 2009 STRATA GmbH

Problemzone Hertzstraße - Zusammenfassung

- ▷ Große Verkehrsstärken von der Rampe B535/B3 in die Hertzstraße (bis zu 850 Pkw-Einheiten pro Stunde)
- ▷ Zusätzliche Verkehre aus Nordausfahrt Famila-Center (Waschstraße)
- ▷ Linkseinbiegen aus Richtung Norden in das Famila-Parkhaus
- ▷ Verkehrsströme aus Richtung Süden mit Ziel Englerstraße (Praktiker, Breitwieser, ...)
- ▷ Behinderungen durch Ein- und Ausparkvorgänge
- ▷ Störung des Verkehrsablaufs durch querende Fußgänger
- ▷ Straßenraum der Hertzstraße für zentrale Anbindung nur bedingt geeignet

23

© 2009 STRATA GmbH

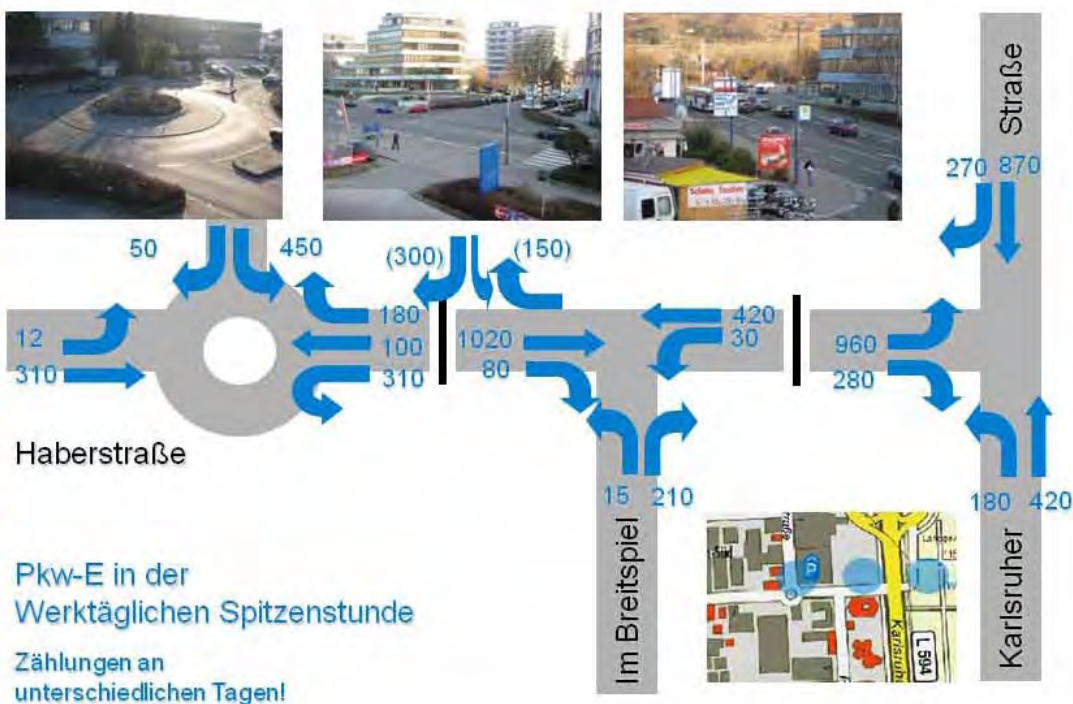
Problemzone Kreisverkehr Hertzstraße - Zusammenfassung

- ▷ Zusätzliche Störquellen reduzieren die Kapazität des Kreisverkehrs
- ▷ Insgesamt hohe Belastung aus der Hertzstraße: Alle abfließenden Verkehre aus dem Familia-Center müssen diesen Kreisverkehr passieren
- ▷ Besondere Belastung des Kreisverkehrs durch Wendefahrten aus dem Familia-Parkhaus Richtung Karlsruher Straße (bis zu 350 Pkw-Einheiten in der Spitzenstunde)
- ▷ Bedingt durch die Vorfahrtregelung am Kreisverkehr wird der Abfluss aus der westlichen Haberstraße behindert
- ▷ Abfluss aus dem Kreisverkehr zeitweilig behindert durch Fußgängerquerung (Überweg Haberstraße) sowie Rückstau Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße
- ▷ Sattelzüge etc. reduzieren die Leistungsfähigkeit temporär

24

© 2008 STRATA GmbH

Knotenströme in der Haberstraße



25

© 2008 STRATA GmbH

Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße - Zusammenfassung

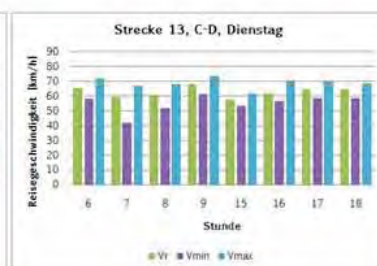
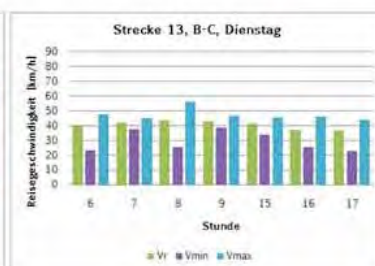
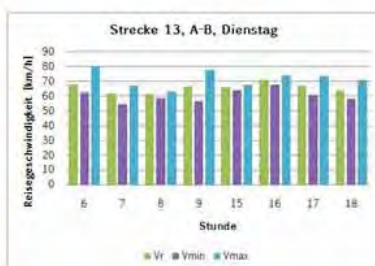
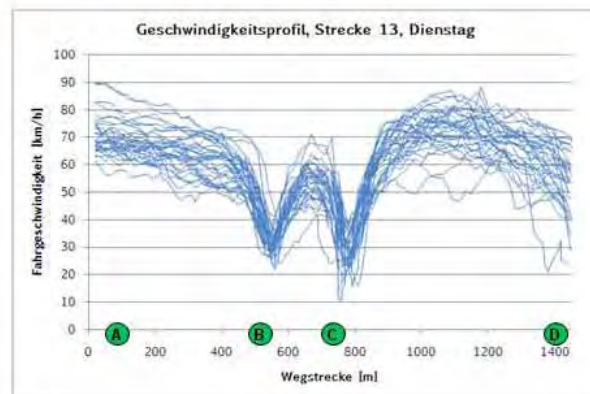
- ▷ Knoten ist verkehrsabhängig mit Priorisierungseingriffen durch die Straßenbahn gesteuert (Busspur)
- ▷ Rechnerisch verfügt der Knoten auch zur Spitzenstunde über gewisse Reserven
- ▷ Dennoch treten aus Richtung Haberstraße zeitweilig Rückstauungen auf, die sich auf den Kreisverkehr Hertzstraße/Haberstraße auswirken

26

© 2009 STRATA GmbH

Problemzonen im Detail: B535/B3 und Boxbergknoten

Werktags

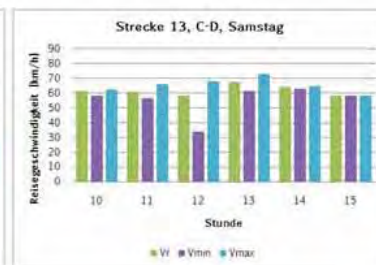
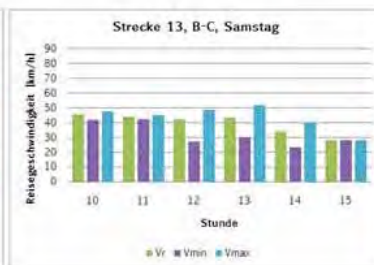
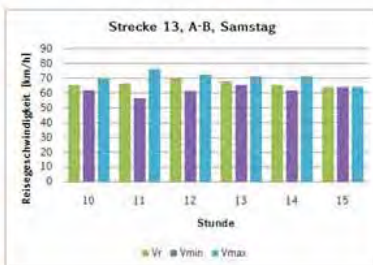
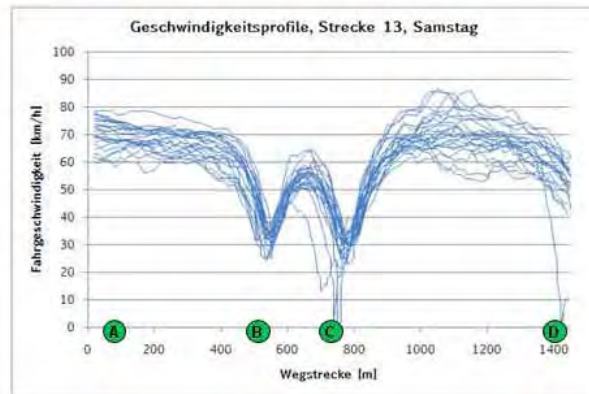


27

© 2009 STRATA GmbH

Problemzonen im Detail: B535/B3 und Boxbergknoten

Samstags

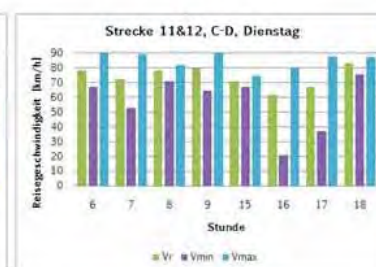
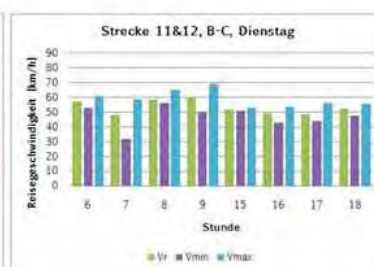
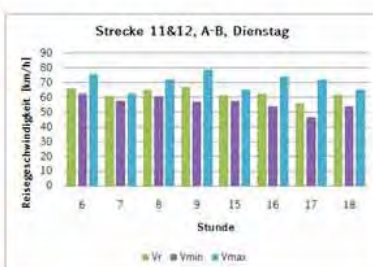
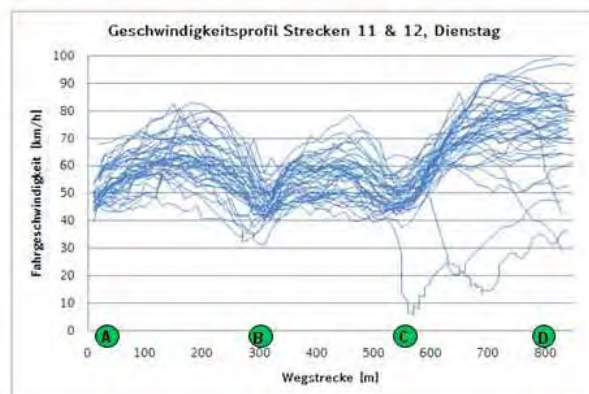


28

© 2009 STRATA GmbH

Problemzonen im Detail: B535/B3 und Boxbergknoten

Werktags

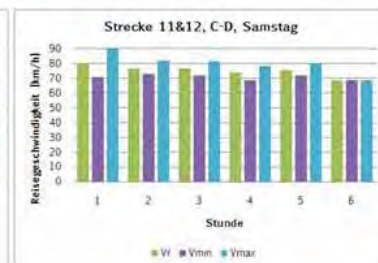
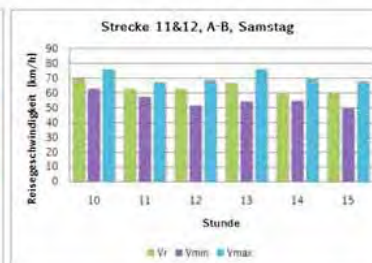
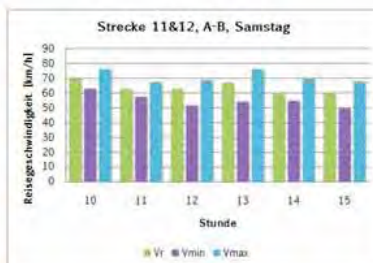
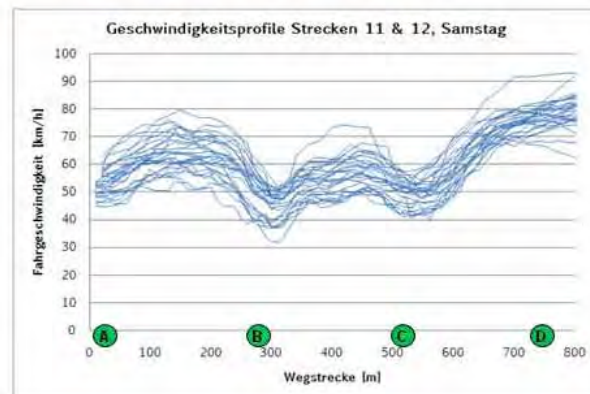


29

© 2009 STRATA GmbH

Problemzonen im Detail: B535/B3 und Boxbergknoten

Samstags



30

© 2009 STRATA GmbH

Problemzone B535/B3 mit Boxbergknoten - Zusammenfassung

- ▷ Zur morgendlichen Spitzenstunde an Werktagen ist die B535/B3 in Richtung Osten überlastet (bis zu 2.100 Pkw-Einheiten in der Spitzenstunde)
- ▷ Zur nachmittäglichen Spitzenstunde an Werktagen operiert die B535/B3 in Richtung Westen an der Kapazitätsgrenze (bis zu 1.850 Pkw-Einheiten in der Spitzenstunde)
- ▷ Knoten B535-B3-B535/B3 ist in den Spitzenstunden in Lastrichtung überlastet
- ▷ Ursache von Geschwindigkeitseinbrüchen und Stauung sind neben dem hohen Verkehrsaufkommen auf der Strecke die Abbiegevorgänge in Richtung Süden am Knoten B535/B3 im Nordwesten von Rohrbach-Süd
- ▷ Kurzzeitige Behinderungen durch Straßenbahnen in den östlichen Rampen des Boxbergknotens
- ▷ Am Samstag sind im Bereich B535/B3 keine Probleme festzustellen

31

© 2009 STRATA GmbH

Die Bedeutung des Fuß-, Rad und öffentlichen Verkehrs



Zähltermine

Donnerstag, 3. März
6-10 Uhr
15-19 Uhr

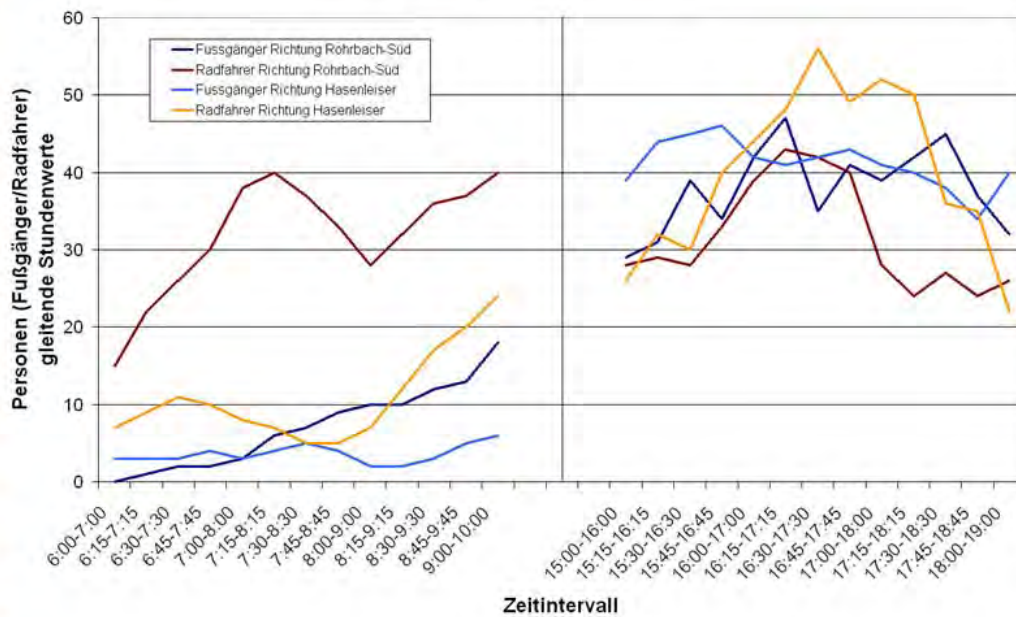
Samstag, 7. März
11-16 Uhr

32

© 2009 STRATA GmbH

Fußgänger und Radfahrer Richtung Hasenleiser (Werktag)

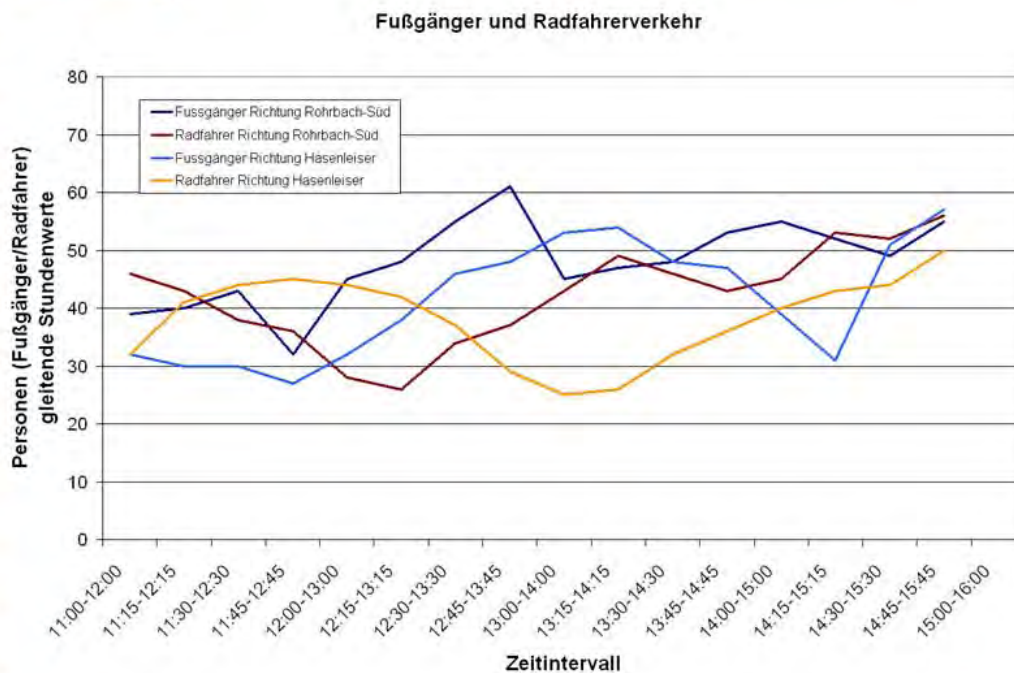
Fußgänger und Radfahrerverkehr



33

© 2009 STRATA GmbH

Fußgänger und Radfahrer Richtung Hasenleiser (Samstag)



34

© 2009 STRATA GmbH

Fußgänger und Radfahrer Richtung Hasenleiser

- ▷ In der **werktäglichen Spitzenstunde** zwischen 16:30 Uhr und 17:30 Uhr sind auf dem Rad- und Fußweg nach Hasenleiser (beide Richtungen)
 - ▷ **90 Fußgänger** und
 - ▷ **100 Radfahrer** unterwegs.

- ▷ In der **samstäglichen Spitzenstunde** zwischen 15:00 Uhr und 16:00 Uhr sind auf dem Rad- und Fußweg nach Hasenleiser (beide Richtungen)
 - ▷ **130 Fußgänger** und
 - ▷ **115 Radfahrer** unterwegs.

35

© 2009 STRATA GmbH

Die Ergebnisse im Hinblick auf Fußgänger und Radfahrer zusammengefasst

- ▷ Fußgänger und Radfahrer rekrutieren sich im Wesentlichen aus der näheren Umgebung (Rohrbach, Hasenleiser ...)
- ▷ Für Rohrbach und Hasenleiser erreicht der nicht-motorisierte Verkehr hohe Modal-Split-Anteile
- ▷ Die gemessenen Werte sind insbesondere für den Fuß- und Radverkehr aufgrund der Jahreszeit als untere Abschätzung zu interpretieren
- ▷ Das gemessene Verkehrsaufkommen im Fuß- und Radverkehr rechtfertigt ohne Einschränkung eine attraktive und direkte Wegeverbindung
- ▷ Fuß- und Radverkehrsströme in andere Richtungen (z.B. Leimen) wurden nicht erfasst.

36

© 2009 STRATA GmbH

Das gebietsbezogene ÖV-Angebot



ÖV-Qualität

2 Tramlinien

Buslinien nach

- Heidelberg Stadtzentrum
- Emmertsgrund/Boxberg
- Hasenleiser/Kirchheim
- Leimen
- ...

Teilweise Erschließung des Gewerbegebiet durch Buslinien (Takt 20 min)

Quelle: Verkehrserhebung VRN

37

© 2009 STRATA GmbH

Die Ergebnisse in Hinblick auf den öffentlichen Verkehr

- ▷ Die ÖV-Angebotsqualität ist sehr gut, insbesondere in Nord-Süd-Richtung
- ▷ Die Erschließung des Gebietes durch den Bus ist gut
- ▷ Der Zugang von der Haltestelle Rohrbach Süd in das Gebiet ist nicht optimal
- ▷ Der gebietsbezogene ÖV-Anteil ist in Anbetracht der peripheren Lage als relativ hoch einzuschätzen

40

© 2009 STRATA GmbH

Zentrale Schlussfolgerungen

- ▷ Entflechtung von Konfliktströmen im Bereich Hertzstraße einschließlich Kreisverkehr erforderlich
- ▷ Erhöhung der Ausfahrt-Kapazität aus dem Gebiet wünschenswert
- ▷ Neuordnung der Zu- und Abfahrten des Famila-Center zielführend
- ▷ Sicherstellung der Attraktivität im Fuß- und Radverkehr muss gewährleistet bleiben

41

© 2009 STRATA GmbH

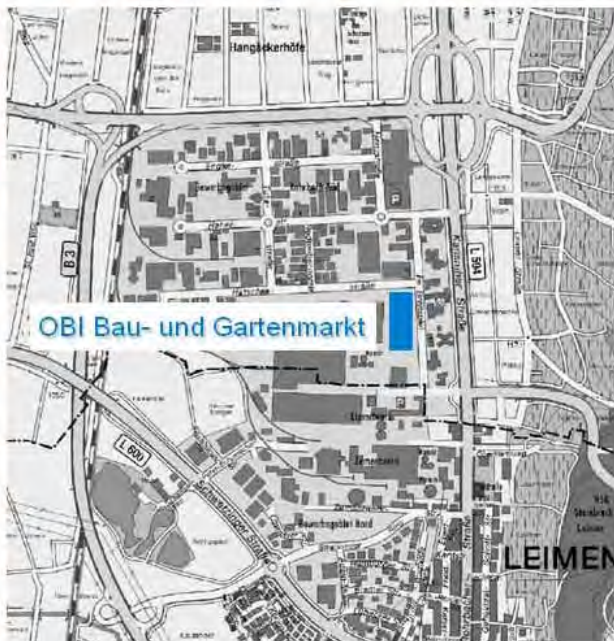
Bei der Beurteilung von Maßnahmen sind vier zusätzliche Aspekte zu berücksichtigen

- ▷ Allgemeine Verkehrszunahme der gebietsbezogenen Quell- und Zielverkehre bis 2015 (Quelle: Gutachten zur Anbindung des OBI Bau- und Gartenmarktes)
- ▷ Sperrung der L600 zwischen Bruchhausen und Umspannwerk
- ▷ Zusätzliche Belastungen aufgrund des OBI-Baumarktes
- ▷ Zusätzliche Belastungen aufgrund einer Bebauung des Bauhaus-Areals

42

© 2009 STRATA GmbH

OBI Bau- und Gartenmarkt



Vorliegendes Gutachten
OBI-Bau- und Gartenmarkt

Verkaufsfläche VKF 10.250 m²

Kunden-, Beschäftigte- und
Lieferantenfahrten

Quellverkehr 1.000 Kfz pro Tag

Zielverkehr 1.000 Kfz pro Tag

ca. 130 Kfz-Fahrten durch Kunden,
Beschäftigte und Lieferanten in der
Spitzenstunde im QV und ZV (WT
und SA)

Quelle: Gutachten zur Anbindung des
Bau- und Gartenmarktes OBI

43

© 2009 STRATA GmbH

Bauhaus-Areal



Annahme

Großflächiger Einzelhandel/Fachmarkt

Bruttofläche 10.000 m²

Verkaufsfläche VKF 4.000 m²

Kunden-, Beschäftigte- und Lieferantenfahrten

Quellverkehr 750 Kfz pro Tag

Zielverkehr 750 Kfz pro Tag

max. 90 Kfz-Fahrten durch Kunden, Beschäftigte und Lieferanten in der Spitzenstunde im QV und ZV (WT und SA)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

STRATA GmbH
Hirschstraße 152
76137 Karlsruhe

Tel 0700-CALL-STRATA
mail@strata-gmbh.de
www.strata-gmbh.de



Gesellschaft für Daten- und Informationsmanagement mbH

Verkehrerschließung Rohrbach Süd

Überlegungen zu Planfällen

Dr.-Ing. Bastian Chlond
Dr.-Ing. Wilko Manz

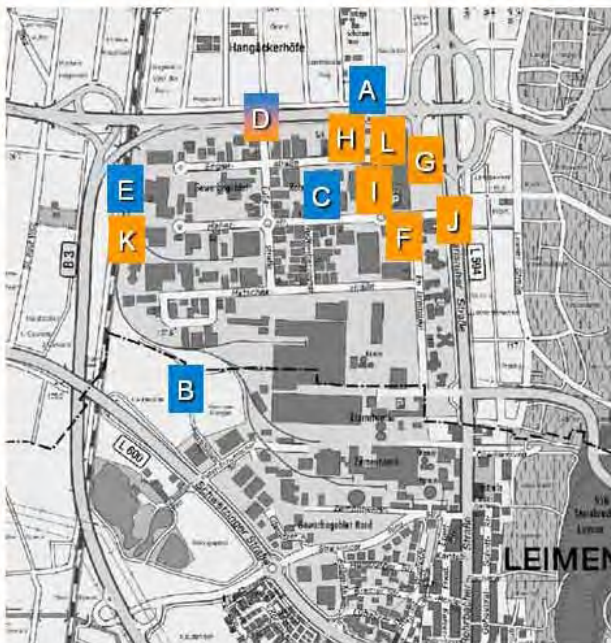
2. Arbeitskreissitzung

Heidelberg, 30. März 2009

STRATA

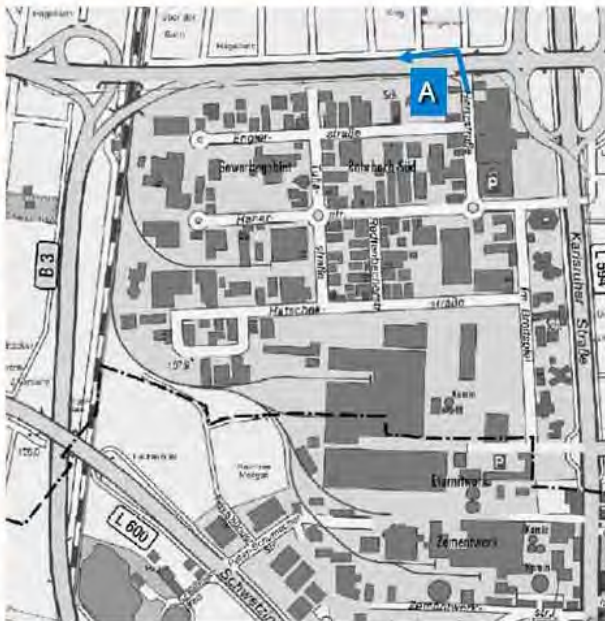
Gesellschaft für Daten- und Informationsmanagement mbH

Folgende Maßnahmen sind momentan angedacht:



- A Rampe Hertzstraße/B3
- B Straßenverbindung Hatzekstraße – Travemünder Straße (Leimen)
- C Verkehrslenkung innerhalb des Gewerbegebietes
 - Wegweisung im Gebiet (C1)
 - Einbahnregelung im Gebiet (C2)
- D Knoten Tullastraße/B3
 - LSA geregelter Vollknoten (D1)
 - Abfahrt- und Auffahrttrampe (D2)
- E S-Bahn-Haltepunkt „Rohrbach Süd“
- F Zweistreifiger Ausbau Haberstr. zwischen Hertz- und Karlsruher Straße
- G Direktzufahrt Familia-Center
- H Wegfall Rampe ins Gebiet
- I Wegfall Parkplätze Hertzstraße
- J Sperrung Abbiegebeziehungen am Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße in Richtung Leimen
- K Direktanbindung Haberstraße an die B3 im Westen
- L Anbindung und innere Verkehrsführung Familia-Center

A Rampe Hertzstraße /B3



2

© 2009 STRATA GmbH

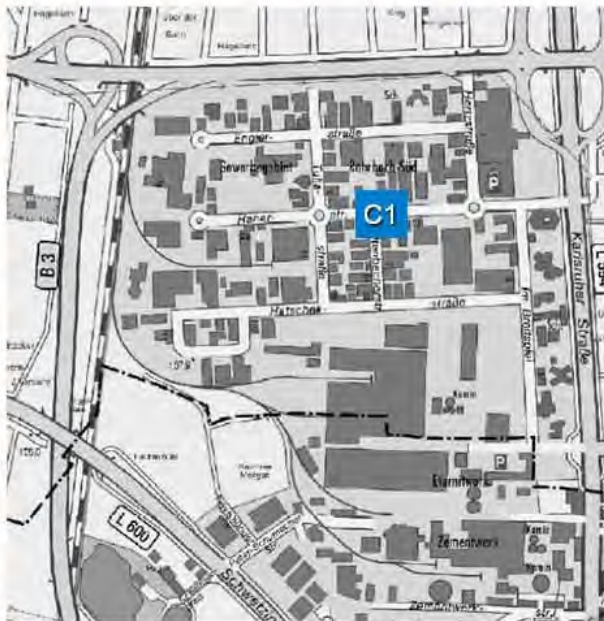
B Straßenverbindung Hatzschekestraße - Travemünder Straße (Leimen)



3

© 2009 STRATA GmbH

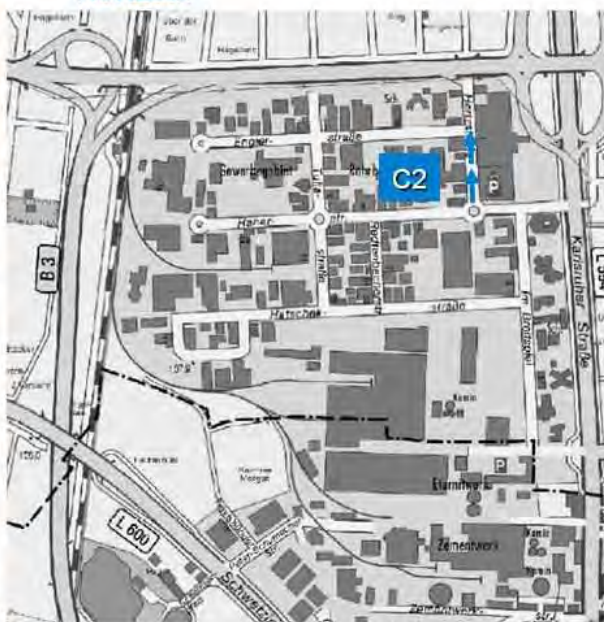
C1 Verkehrslenkung innerhalb des Gewerbegebietes, Wegweisung



4

© 2009 STRATA GmbH

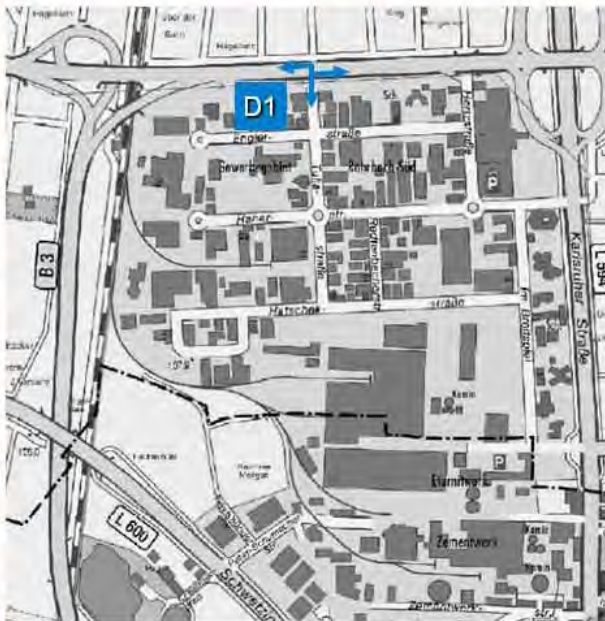
C2 Verkehrslenkung innerhalb des Gewerbegebietes, Einbahnregelung Hertzstr.



5

© 2009 STRATA GmbH

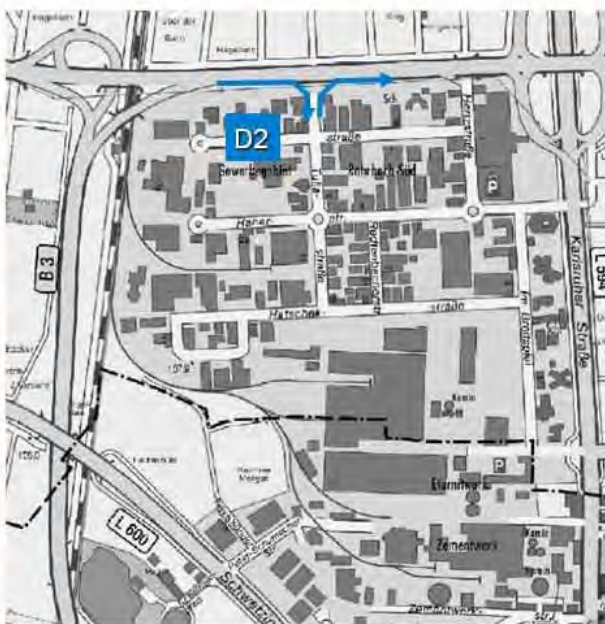
D1 Knoten Tullastraße/B3, lichtsignal geregelter Vollknoten



6

© 2009 STRATA GmbH

D2 Knoten Tullastraße/B535/B3, Abfahrt- und Auffahrtrampe



7

© 2009 STRATA GmbH

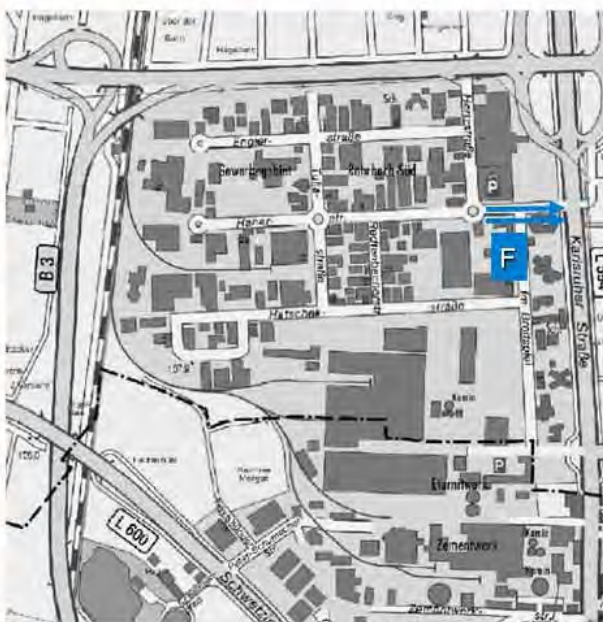
E S-Bahn-Haltepunkt „Rohrbach Süd“ (+Bus-Anbindung)



8

© 2009 STRATA GmbH

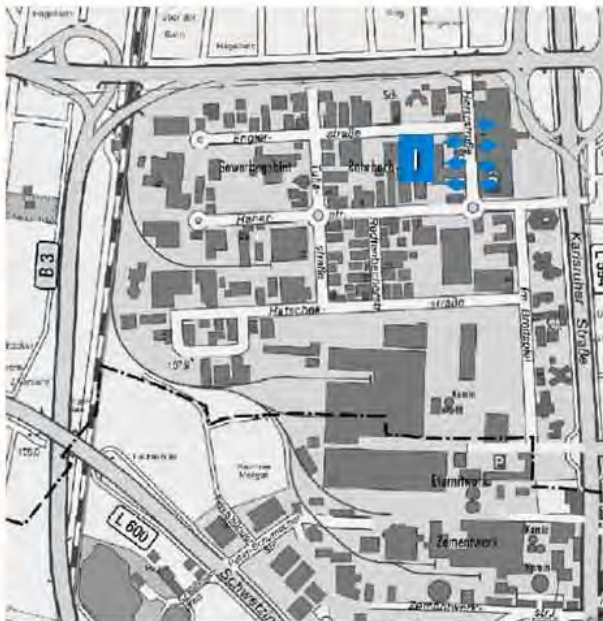
F Zweistreifiger Ausbau Haberstr. zwischen Hertz- und Karlsruher Straße



9

© 2009 STRATA GmbH

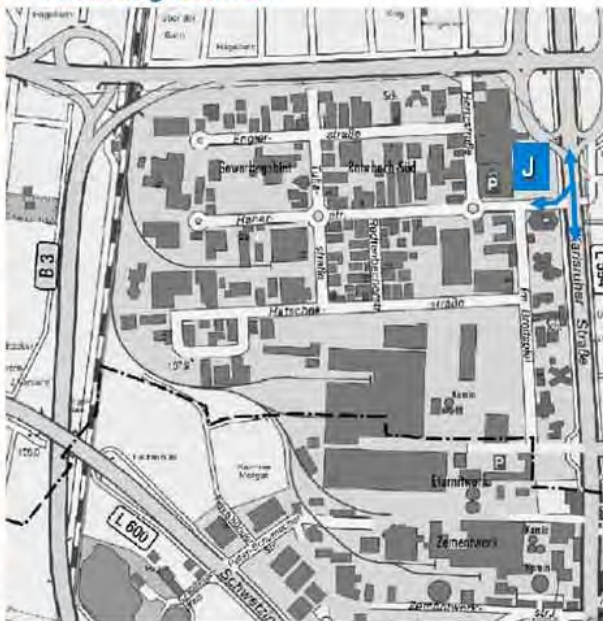
I Wegfall Parkplätze Hertzstraße



12

© 2009 STRATA GmbH

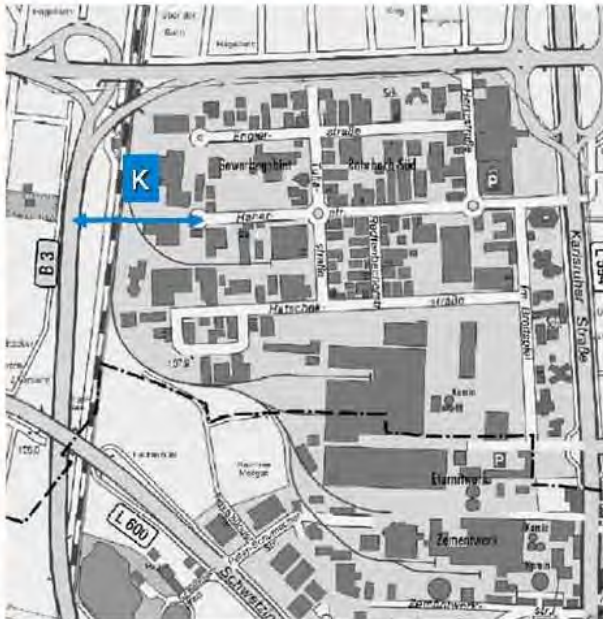
J Sperrung Abbiegebeziehungen am Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße in Richtung Leimen



13

© 2009 STRATA GmbH

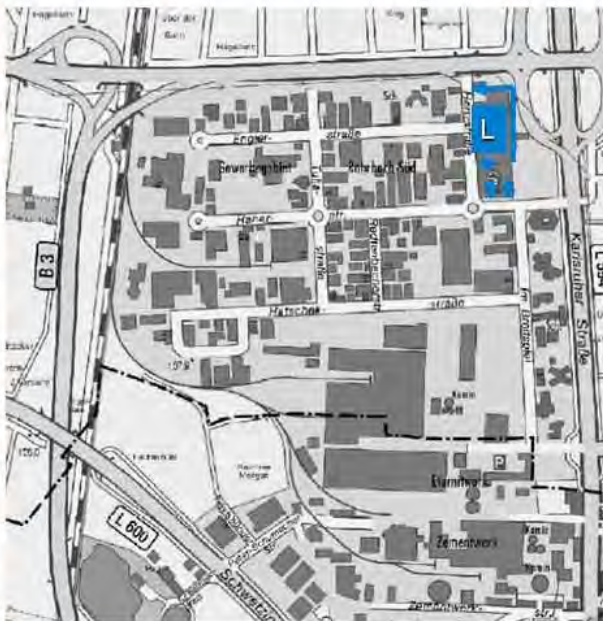
K Direktanbindung Haberstraße an die B3 im Westen



14

© 2009 STRATA GmbH

L Anbindung und innere Verkehrsführung Familia-Center



15

© 2009 STRATA GmbH



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

STRATA GmbH
Hirschstraße 152
76137 Karlsruhe

Tel 0700-CALL-STRATA
mail@strata-gmbh.de
www.strata-gmbh.de



Gesellschaft für Daten- und Informationsmanagement mbH

Verkehrskonzept Gewerbegebiet HD-Rohrbach-Süd

Von Ingolf Hetzel (23.03.2009)

Da ich mich am 30.3.2009 in einem bereits länger geplanten Urlaub befinde und nicht an der 2. Sitzung des Verkehrsforums teilnehmen kann, habe ich einige Aspekte zusammengetragen, die für die weitere Maßnahmendiskussion hilfreich sein können.

Gez. Ingolf Hetzel

Zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes, bzw. zur Verbesserung aktueller Problemsituationen im Kfz-Verkehr, müssen Maßnahmen in folgender Reihenfolge der Effizienz und Nachhaltigkeit bearbeitet werden:

1. Verkehrsvermeidung
2. Verkehrsverlagerung
3. Verkehr verträglich gestalten

Vielleicht kann dieses Verkehrsforum den Einstieg in ein vorausschauendes, städtisches Mobilitätsmanagement schaffen, bei dem alle Seiten: Stadtverwaltung, Gewerbetreibende, Kunden und Anwohner zusammenarbeiten um eine zukunftsfähige Lösung zu schaffen.

Weitere Informationen:

Am 31.3.2009 findet die Auftaktveranstaltung des Aktionsprogramms Mobilitätsmanagement „effizient mobil“ der Deutschen Energie-Agentur GmbH (dena) von 14-18 Uhr in der Print-Media-Akademie in Heidelberg statt. Hier können sich Firmen bei interessanten Vorträgen kostenlos über das betriebliche Mobilitätsmanagement informieren.

Diesem Konzept habe ich auf den Seiten 5+6 Google-Stadtplanausschnitte zur Orientierung beigelegt. *

1. Verkehrsvermeidung

Staus und Probleme im Kfz-Verkehr entstehen, wenn mehr Fahrzeuge auf einem bestimmten Straßenabschnitt fahren wollen, als die Leistungsfähigkeit von Straßen oder Kreuzungen erlaubt.

Daher muss in einem ersten Schritt versucht werden, den Verkehr erst gar nicht entstehen zu lassen. Im Falle des Gewerbegebiets Rohrbach Süd mit den vielen Gewerbebetrieben, den Einzelhandelsschwerpunkten wie z.B. dem Einkaufszentrum Famila mit dem Media Markt, sowie den separaten Häusern Praktiker und Breitwieser, künftighin auch OBI, bedeutet das v.a.:

- Schaffung besserer Einkaufsmöglichkeiten auf Boxberg und Emmertsgrund (Supermarkt, Drogeriemarkt)
- Stärkung des Einzelhandels in Rohrbach (das geplante Nahversorgungszentrum in Rohrbach, Sickingenstraße wird sicher Kaufkraft und Verkehr aus Rohrbach-Süd abziehen) und Leimen
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement für alle Betriebe im Gebiet.** Viele Informationen z.B. zu Radwegen und Fahrplänen müssen nur verständlich aufbereitet und an die Mitarbeiter übermittelt, sowie vom Betrieb mit kleinen Maßnahmen unterstützt werden (überdachte Fahrradstellplätze, Fahrplanaushang am schwarzen Brett, Fahrplanlinks im Intranet...), um zu einer umweltfreundlicheren Änderung des Verkehrsverhaltens zu gelangen.

2. Verkehrsverlagerung

Da auch aus ökologischen Gründen die Anzahl der Fahrzeuge möglichst reduziert werden soll, kommt als nächster Schritt die Verkehrsverlagerung ins Spiel. Hierunter versteht man die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Verkehr, wodurch die bisherigen Autofahrer ihr Fahrzeug stehen lassen können und den Weg mit einem der anderen Verkehrsmittel zurücklegen können. Kurzfristige Maßnahmen hierzu sind v.a. Maßnahmen im Radverkehr:

- Markierung eines beiseitigen Radverkehrsstreifens in der Hertzstraße um die Verbindung aus dem Hasenleiser besser abzusichern
- **Errichtung einer überdachten Fahrradabstellanlage** für ca. 50 Fahrräder an der Bushaltestelle am westlichen Eingang des Famila-Zentrums, hierfür kann die bereits abgepollerte Fläche und ca. 3 dann wegfallende Kfz-Stellplätze genutzt werden

* Aus lizenzrechtlichen Gründen können die Google-Stadtplanausschnitte nicht dargestellt werden. Zur Orientierung finden Sie den Stadtplanausschnitt von Rohrbach-Süd am Anfang der Broschüre.

- Markierung der Ausfahrt für Radfahrer an der westlichen Einfahrt ins Familia-Parkhaus mit Austausch der bisherigen ca. 20 „Felgenklemmer“ vor dem Familia-Eingang im Parkhaus gegen stabile Fahrradständer in Hoch-Tief-Anordnung oder Anlehnbügel
- Deutliche Erhöhung der Fahrradstellplätze in ADFC-Standard bzw. nach Vorgaben der Stadt HD vor den großen Einzelhandelsgeschäften (besonders schlechtes Beispiel ist der Praktiker-Baumarkt)
- Da Behinderungen des Verkehrsflusses immer wieder von falsch haltenden Autos, sowie Ein- und Ausparkvorgängen der an der Hertzstraße angeordneten Senkrechtparkplätze ausgehen, könnte die Aufhebung zumindest der Stellplätze am Familia-Center Entlastung schaffen. Das Familia-Parkhaus ist sicher nur an sehr wenigen Tagen (vor Weihnachten) so stark belegt, dass die ca. 30 Fahrzeuge nicht auch das Parkhaus benutzen könnten.
Ggf. könnte der gewonnene Platz dann für einen Zwei-Richtungsradweg in Richtung Hasenleiser genutzt werden, da der Radverkehr meist das Ziel Familia-Center hat. Hierfür sind dann jedoch aufwändigere Umbauten erforderlich.

Mittelfristig sollten folgende Maßnahmen realisiert werden:

- **Zusätzlicher S-Bahn-Halt im Westen des Gewerbegebiets Rohrbach Süd**
 - bereits bei ca. 300 Einsteigern pro Tag ist ein S-Bahn-Halt sinnvoll
 - aufgrund des heutigen, planmäßigen Zeitpuffers im S-Bahn-Fahrplan am Bahnhof Heidelberg dürfte die zusätzliche Haltezeit an einem neuen Haltepunkt ohne Änderungen im Fahrplan umsetzbar sein
- Durchbindung der Buslinie 27 vom Emmertsgrund zur neuen S-Bahn-Station mit Abstimmung des Fahrplans an die S-Bahn
 - Hierdurch wird nicht nur eine Anbindung des S-Bahn-Halts an das Gewerbegebiet geschaffen, sondern auch ein attraktiver Anschluss von Boxberg und Emmertsgrund an die S-Bahn, sowohl nach Walldorf als auch nach Mannheim. Bisher muss die Linie 33 zum Haltepunkt Kirchheim/Rohrbach genommen werden, die aufgrund ihrer Verflechtungen in anderen Teilen der Stadt Heidelberg nur schlecht zum S-Bahn-Fahrplan passt.
- Evtl. weitere Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr, abhängig von den Verkehrsbeziehungen.

3. Verkehr verträglich gestalten

Erst in einem letzten Schritt müssen dann die Kfz-Verkehre, die nach der Verkehrsvermeidung und der weitgehenden Verlagerung auf andere Verkehrsmittel noch übrig geblieben sind, möglichst verträglich für die Anwohner und die Umwelt gestaltet werden.

Hierzu zählen v.a. Maßnahmen der Verkehrsregelung, um Engpässe zu vermeiden und die Verkehre so gut wie möglich zu bündeln und auf die vorhandenen Straßen zu verteilen.

Vermutlich wird es nötig sein im Bereich der östlichen Haberstraße und der Hertzstraße die Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr mit der Spuraufteilung und den Ampelphasen zur Karlsruher Straße zu optimieren.

Dabei muss jedoch ebenfalls die Führung des Radverkehrs auch von/nach Leimen und der Fußwege, v.a. Richtung Hasenleiser und zur Haltestelle Rohrbach Süd, verbessert werden. So fehlt immer noch ein ordentlicher Fußweg von der Haltestelle Rohrbach Süd ins Familia-Center, sofern man sich nicht durch das Parkhaus zwischen den Autos durchquälen oder den Umweg über den Eingang Hertzstraße in Kauf nehmen will.

Die T-Kreuzung **Hertzstraße/Englerstraße** könnte durch einen **Kreisverkehr** besser gestaltet und der Verkehr übersichtlicher abgewickelt werden.

Hilfreich wäre die **Umdrehung der Durchfahrtsrichtung auf den Parkplatz des Familia-Getränkemarktes**. Bei einer Einfahrt aus der Englerstraße und der Ausfahrt in die Hertzstraße könnte die nördliche Hertzstraße bis zur Englerstraße als Einbahnstraße ausgewiesen und der Kfz-Verkehr in zwei Spuren nach Süden geführt werden. Eine Spur als Abbieger in die Englerstraße, eine Spur geradeaus weiter über die Kreisverkehr zur Haberstraße.

Abhängig von den Ergebnissen der Verkehrszählung und -befragung können sich im Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Maßnahmen zusätzliche Einbahnregelungen als sinnvoll herausstellen.

Im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen für die Fernwärmeleitungen können sich Verlegungen von Fahrspuren oder die Schaffung neuer Flächen für den Radverkehr evtl. kostengünstig realisieren.

Als letzter Schritt kann an eine Schaffung zusätzlicher Straßen (bzw. Rampen) angedacht werden. Eine neue Ausfahrt im südwestlichen Bereich des Gebiets ist m.E. nicht erforderlich.

4. Analyse der Verkehrsbeziehungen

4.1. Verkehrsbelastungen und Fahrtzielauswertungen

Um die drei genannten Schritte der Verkehrsoptimierung sinnvoll zu gewichten und die Verkehrsführungen zu optimieren ist es unerlässlich, dass aktuelle Verkehrszählungen mit Quelle-Ziel-Auswertungen vorliegen. Hierbei spielen diese Faktoren eine Rolle:

1. Verkehrszählungen für die Querschnitte
 - Haberstraße (westlich Karlsruher Str.)
 - Im Breitspiel (westlich Karlsruher Str.)
 - Rampe von der B3 zur Hertzstraße
2. Erfassung aller Verkehrsteilnehmer
 - Radfahrer (in den Hasenleiser und nach Leimen)
 - Fußgänger als Umsteiger in Busse und Bahnen an der Haltestelle Rohrbach-Süd, sowie in den Hasenleiser
 - Fahrgäste in den Buslinien, die Haltestellen direkt im Gewerbegebiet aufweisen
 - Pkw und Lkw
3. Quell- und Zielorte
4. Ganglinien der Verkehrsbelastung, d.h. wann sind die stärksten Verkehrsbelastungen (nach Uhrzeit und Wochentagen). Dann Maßnahmen für die Berufspendler (vor 9 Uhr) unterscheiden sich meist von den Maßnahmen für den Einkaufsverkehr.

4.2. Generelle Anmerkungen

Bisher gibt es zwei vollwertige Anbindungen des Gewerbegebiets an der Ostseite zur Karlsruher Straße

- Nordeinfahrt an der Haberstraße
- Südeinfahrt an der Straße „Im Breitspiel“

sowie eine Rampe, die heute von der B3 aus Richtung Westen in die Hertzstraße herunterführt.

Generell ist der Pkw-Verkehr relativ problemlos, nur in Spitzenzeiten gibt es Stauungen in der östlichen Haberstraße bis zum Kreisverkehr in die Hertzstraße und in der Hertzstraße, beginnend an der Rampe nach Süden. Die Südeinfahrt, sowie die anderen Straßenabschnitte im Gewerbegebiet sind zu keinem Zeitpunkt überlastet, mit Ausnahme gelegentlicher Rückstaus aufgrund der Überlastung der Hertzstraße.

4.3. Verkehrsströme

Von Süden

Alle Pkw, die auf der B3 aus Süden kommen, vermutlich die Mehrheit der Besucher des Gebiets, können auf kürzestem Weg über die Abfahrt am **Stralsunder Ring** über die Karlsruher Straße und die **Südeinfahrt** (Im Breitspiel) in das Gewerbegebiet einfahren. Hierzu müsste die Beschilderung der Ausfahrt an der B3 entsprechend angepasst werden (Schild „Rohrbach-Süd Einkaufszentrum bzw. Gewerbegebiet“). Die Weiterleitung im Gebiet könnte z.B. zum Praktiker über Hatschek- und Tullastraße geführt werden. Die direkte Anfahrt des Familia-Zentrums über Im Breitspiel in die Haberstraße wird durch die Wartepflicht an der Haberstraße behindert. Eine Rechts-vor-Links-Regelung würde an dieser Stelle ebenfalls die Rückfahrt der Fahrzeuge aus der Haberstraße zur Südausfahrt fördern.

Von Osten

Alle Verkehre die über die **Nordumfahrung Leimen** kommen, können die **Südeinfahrt** in gerader Weiterfahrt als „natürliche“ Einfahrt nutzen. Verkehrsbeziehungen vom **Boxberg/Emmertsgrund** werden schon heute stark mit dem **Bus** abgewickelt. Ein **S-Bahn-Haltepunkt** mit einer verbesserten Busverbindung könnte hier zu weiteren Verlagerungen weg vom Pkw-Verkehr führen. Für den Pkw-Verkehr kommt bis auf einen künftigen Besuch beim OBI-Markt nur die Nordeinfahrt über die Haberstraße in Frage.

Von Westen

Die Verkehrsströme von der Autobahn sind v.a. für den LKW-Verkehr von Bedeutung. Gerade für diesen Verkehr ist aber die Abfahrt über die Rampe wenig geeignet, weil die Hertzstraße in diesem Bereich durch Pkw-Verkehr der großen Einzelhandelsgeschäfte stark belastet ist.

Der Pkw-Verkehr von Westen, also aus Kirchheim, Schwetzingen und von der Autobahn A5 liefert die einzig signifikanten Verkehrsanteile der Benutzer der bestehenden Rampe und **stellt das einzige realistische Potential für die neu geplante Rampe zur Auffahrt auf die B3 dar.**

Von Norden

Fast alle Verkehre aus dem restlichen Heidelberger Stadtgebiet kommen von Norden über die Karlsruher Straße angefahren. Auch für diese Fahrten kommt bis auf einen künftigen Besuch beim OBI-Markt nur die Nordeinfahrt über die Haberstraße in Frage.

Empfehlungen

Eine Stärkung der Südeinfahrt ist unstrittig positiv zu bewerten. Hierzu sind u.a. diese Maßnahmen erforderlich:

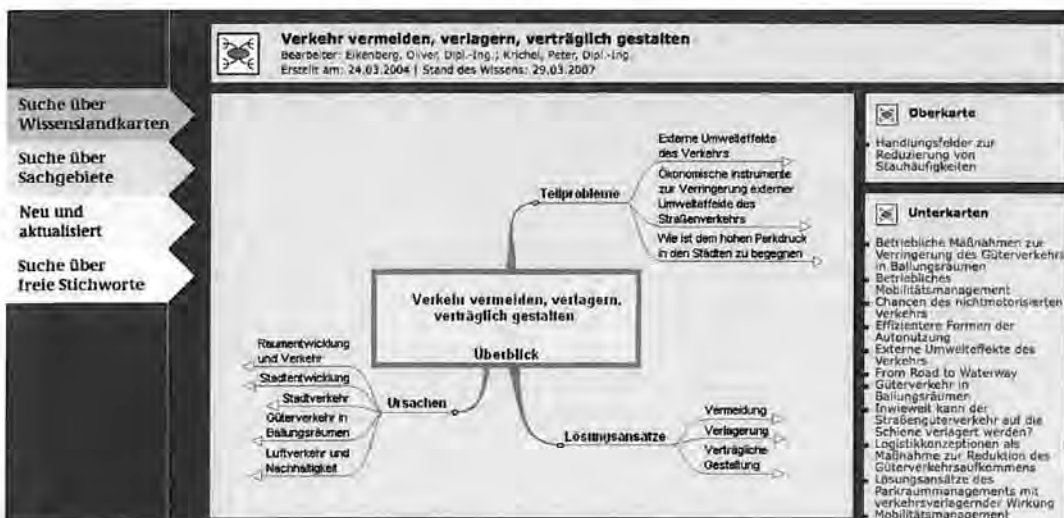
- Sperrung des Linksabbiegers von der Karlsruher Str. in die Haberstraße – alle Fahrzeuge die diese Einfahrt benutzen, können ebenso gut die Südeinfahrt nehmen, da zwischen beiden Kreuzungen keinerlei andere Ein- oder Ausfahrten existieren.
- Sperrung des Rechtsabbiegers aus der Haberstraße in die Karlsruher Str. aus den gleichen Gründen. Außerdem wird dadurch mehr Platz für die Linksabbieger bzw. den Bus geschaffen.
- Der geplante Bau der neuen Rampe würde nicht nur zu einem starken Eingriff in das wichtigste Naherholungsgebiet der Einwohner des Hasenleiser führen und den Fuß- und Radverkehr in den Hasenleiser erheblich beeinträchtigen, sondern auch den bereits heute am stärksten überlasteten Streckenabschnitt in der Hertzstraße mit zusätzlichem, gegenläufigem Verkehr völlig zum Kollaps bringen.

Thesen

- **Nicht der Bau einer neuen Rampe, sondern die Stilllegung der bestehenden Rampe kann zu einer Entspannung der Verkehrsprobleme führen!**
- **Die hauptsächliche Verkehrsführung von Süden muss über den Stralsunder Ring und die Südeinfahrt über „Im Breitspiel“ ausgedehnt werden.**

5. Literatur

<http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/79322/>



Arbeitskreis Verkehrserschließung Rohrbach-Süd

3 Protokoll / Dokumentation der dritten Sitzung am 15. Juni 2009

Großer Gemeindesaal der Ev. Kirchengemeinde Rohrbach-West
17.00 Uhr bis 21.30 Uhr



Gliederung / Ablauf 3. Sitzung des Arbeitskreises

1. **Begrüßung, Rückblick, Ablauf und Zielsetzung**..... Seite 108
 - Vorgehensweise und Gliederung des Abends, Ziele des Arbeitskreises
2. **Ergebnisse der Bewertung der Lösungsvarianten** Seite 111
 - Vorstellung der verkehrsplanerischen Bewertung
 - Vorstellung der Bewertung der ergänzenden Beurteilungskriterien
 - Eignungsbewertung der Lösungsvarianten
 - Verständnisfragen
3. **Ergebnisse des Lärmgutachtens** Seite 113
 - Vorstellung der Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung
 - Bewertung der geprüften Varianten
4. **Eignungsbewertung der geprüften Lösungsvarianten** Seite 115
 - Einordnung als Basisvarianten
 - Einordnung als Kopplungsvarianten
 - Einordnung als Langfristvarianten
 - Einordnung als Streichvarianten
5. **Darstellung der im Vorfeld geprüften Maßnahmenbündel** Seite 118
 - Vorstellung der Inhalte und Bewertung der geprüften Bündel
6. **Bewertung der im Vorfeld geprüften Maßnahmenbündel und Empfehlung**Seite 119
 - Bewertung und Einordnung der Maßnahmenbündel
 - Empfehlung eines Maßnahmenbündels
 - Prüfaufträge für die 4. Sitzung des Arbeitskreises
7. **Zusammenfassung und Ausblick auf die 4. Sitzung des Arbeitskreises** Seite 122
8. **Anlage Teilnehmer-/Anwesenheitsliste** Seite 123

1. Begrüßung, Rückblick, Ablauf und Zielsetzung

Im Namen der Stadt Heidelberg begrüßt Herr Hahn, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, die TeilnehmerInnen und geht kurz auf die Ziele der 3. Sitzung des Arbeitskreises ein. Dabei macht er deutlich, dass in der 3. Sitzung die wesentlichen Weichen für eine Zielfindung gestellt werden sollen. Herr Hahn wünscht dem Arbeitskreis ein gutes Gelingen.

Die Moderation begrüßt die TeilnehmerInnen und stellt den Ablauf des Abends dar:

The image shows a presentation slide with a green header. The header contains the logo of the City of Heidelberg (Stadtl. Verkehrsplanung) on the left, the text 'Verkehrerschließung Rohrbach-Süd Arbeitskreis 3' in the center, and 'Netzwerk für Planung und Kommunikation 16.06.2009' on the right. The main content of the slide is a list of agenda items for the 3rd meeting of the working group. The items are: 1. 'Präsentation Ergebnisse Lärmgutachten', 2. 'Vorstellung der Variantenbewertung durch die Verkehrsgutachter und die Verwaltung' (with sub-points: 'Ergebnisdarstellung der Prüfung anhand der verkehrsplanerischen und ergänzenden Beurteilungskriterien, Schlussfolgerungen / Wertungen, Eignungsbewertung' and 'Rückfragerunde / Verständnisfragen'), 3. 'Pause', 4. 'Diskussion, Rückkopplung der Empfehlung der Eignungsbewertung', 5. 'Pause', 6. 'Vorstellung möglicher Varianten und Bündel durch die Verkehrsgutachter' (with sub-point: 'Diskussion und Auswahl möglicher Bündel'), and 7. 'Ausblick auf Arbeitskreis 4, Prüfaufträge Verkehrsgutachter / Verwaltung'. The background of the slide is a blurred image of a modern building.

Ziel ist es,

- anhand der erfolgten Bewertungen die einzelnen Lösungsvarianten unterschiedlichen Eignungskategorien zuzuordnen;
- aufgrund der vorgenommenen Eignungsbewertung gegebenenfalls einzelne Varianten für die weitere Diskussion für eine Verkehrslösung auszuschließen;
- die von den Verkehrsgutachtern aus der Bewertung bzw. der Eignung der einzelnen Lösungsvarianten zusammengestellten und vorab geprüften Maßnahmenbündel für eine Verkehrslösung zu bewerten;
- eine Fokussierung auf wenige Lösungsvorschläge vorzunehmen, die es in der abschließenden 4. Sitzung des Arbeitskreises ermöglicht, eine fundierte Empfehlung aus dem Arbeitskreis an die kommunalpolitischen Gremien zu geben;
- in Vorbereitung der 4. Sitzung des Arbeitskreises die für eine Empfehlung erforderlich erscheinenden Prüfaufträge an die Verkehrsgutachter und die Verwaltung zu definieren.

Die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises stimmen der von der Moderation vorgestellten Gliederung und Zielsetzung des Abends zu.



**Wir haben eine Vielzahl von Lösungsvarianten
(23 Einzelvarianten) im Gepäck, die bewertet wurden**

Ziel ist es, aus der Vielzahl der Varianten

- ... die zur Verkehrsverbesserung sinnvollen**
- ... die wirksamsten**
- ... die verträglichsten**
- ... die konsensfähigen**
- ... die zeitnah umsetzbaren**
- ... die wirtschaftlichen**

Lösungen herauszufiltern!



**Wir hoffen heute, die Lösung der Verkehrssituation
in Rohrbach-Süd am Horizont zu sehen!**



Die Moderation stellt dar, dass nach der Sitzung des 2. Arbeitskreises die von Seiten der Teilnehmer vorgeschlagenen Lösungsvarianten intensiv durch die Verkehrsplanung und die Fachämter der Stadt Heidelberg geprüft worden sind. Zur Bewertung der insgesamt 23 wurden die vom Arbeitskreis definierten verkehrsplanerischen wie ergänzenden Beurteilungskriterien herangezogen. Aus zeitlichen Gründen werde bei der Vorstellung der Variantenbewertung lediglich auf die wesentlichen Aspekte eingegangen, auf die positiven wie die negativen, so dass die erfolgte Bewertung durch die Gutachter für die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises dennoch nachvollziehbar dargelegt werde. Von der Moderation wird darauf hingewiesen, dass die vollständige Bewertung der geprüften Einzelkriterien in Form einer Synopse im Saal aushängt.

Darüber hinaus stellt die Moderation die Methodik zur Diskussion, anhand derer die geprüften 23 Einzelvarianten kategorisiert werden sollen. Ziel der Kategorisierung ist es, die für die Lösung der Verkehrssituation in Rohrbach-Süd maßgebenden Lösungsvarianten mit einem hohen Wirkungsgrad von untergeordneten Einzelmaßnahmen zu differenzieren und gleichzeitig Langfristvarianten wie auch Streichvarianten zu identifizieren, um aus der Vielzahl der vorgeschlagenen Lösungsvarianten für die weitere Diskussion im Arbeitskreis die „Spreu vom Weizen“ zu trennen.

In Abstimmung mit den Verkehrsgutachtern werden von der Moderation folgende Definitionen für die Zuordnung in vier Kategorien dargestellt:

- **„Basisvarianten“**

stellen Varianten dar, die eine zusätzliche Ausfahrt bzw. einen zusätzlichen Anschluss schaffen, die für sich alleine eine hohe verkehrliche Wirksamkeit erzielen und zeitnah umsetzbar sind.

- **„Kopplungsvarianten“**

stellen Varianten dar, die aufgrund geringerer Wirksamkeit nur als ergänzende Maßnahmen in Bündeln mit Basisvarianten empfohlen werden.

- **„Langfristoptionen bzw. Liberovarianten“**

stellen Varianten dar, die eine zusätzliche Ausfahrt bzw. einen zusätzlichen Anschluss zur Verkehrsbelastung schaffen, aber aufgrund unterschiedlicher Faktoren zeitnah nicht umgesetzt werden können.

- **„Streichvarianten“**

stellen Varianten dar, die nur eine geringe verkehrliche Wirkungen entfalten oder aufgrund von Knock-Out-Kriterien nicht weiter zur Umsetzung empfohlen werden.

Die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises stimmen der dargelegten Definition der vier Eignungskategorien und dem Vorgehen der „Ausfilterung“ für die weitere Diskussion zu.

2. Ergebnisse der Bewertung der Lösungsvarianten

Zu Beginn der Präsentation der Bewertung der Lösungsvarianten fassen die Verkehrsgutachter nochmals die wesentlichen Ergebnisse der Analyse der Verkehrssituation in Rohrbach-Süd zusammen. Dabei wird deutlich, dass

- die Probleme in der Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet und der Anbindung an das übergeordnete Straßennetz liegen. Hier ist davon auszugehen, dass vor dem Hintergrund der Verkehrszunahme (allgemein, Obi, Bauhaus) mittelfristig zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden müssen,
- der Verkehrsablauf in der Haberstraße trotz der Leistungsfähigkeit des Knotens Haberstraße/ Tullastraße durch die vorhandenen Randbedingungen (Zufluss aus Hertzstraße, Ausfahrtssituation aus Familia-Center, Querung Fußgänger in Haberstraße, etc.) nicht optimal und daher zu verbessern sei,
- der Verkehrsablauf in der Hertzstraße durch die dortigen Gegebenheiten (Ein- und Ausfahrtssituationen aus den Betrieben, Parkierung im öffentlichen Raum, gewerbliche Andienung, etc.) in der Bestandssituation stark belastet und letztlich neu zu ordnen und in den Verkehrsmengen wenn möglich zu entlasten sei.

Im Anschluss werden von den Verkehrsgutachtern und der Verwaltung die wesentlichen Bewertungsergebnisse für alle 23 Lösungsvarianten dargestellt. Entsprechend der Bewertung wird für jede Lösungsvariante eine Empfehlung zur Einordnung in die zuvor definierten vier Eignungskategorien ausgesprochen.

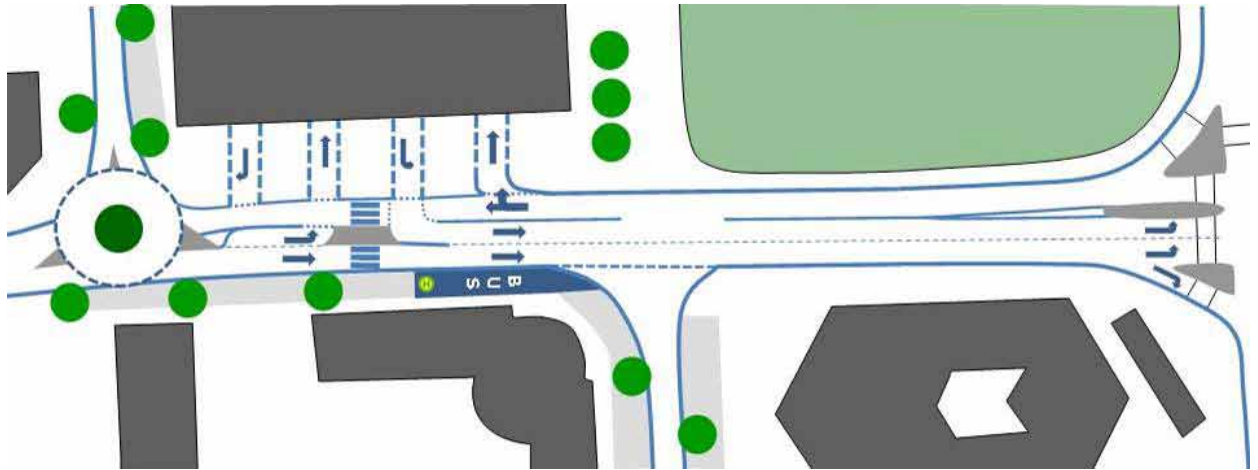
Bei der Bewertung der 23 Varianten wird auf die oben genannten Aspekte -Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet, Verkehrsablauf in der Haberstraße und Verkehrsablauf in der Hertzstraße mit Kreisell- ergänzend eingegangen. Die Bewertung dieser Aspekte erfolgt entsprechend der fünfstufigen Bewertungsskala (++ / + / o / - / --), die gleichermaßen bei der Bewertung der verkehrsplanerischen Beurteilungskriterien wie bei den ergänzenden Beurteilungskriterien zu Grunde gelegt wurde.

Die Power-Point-Präsentation mit den Ergebnissen der Prüfung der Einzelvarianten wurde den TeilnehmerInnen bereits unmittelbar nach der Arbeitskreissitzung zugesendet. Auf einen doppelten Ausdruck wird daher an dieser Stelle verzichtet.

Im Rahmen einer ersten Rückfragerunde werden von den TeilnehmerInnen Verständnisfragen zu den Lösungsvarianten und deren Beurteilung gestellt und von den Gutachtern umfassend beantwortet.



Für die Variante F1 (Ausbau Ausfahrt Haberstraße auf zwei Spuren) wird von Seiten der Verkehrsgutachter eine erweiterte und optimierte Variante mit einer Neuordnung der Zu- und Ausfahrtssituationen aus dem Famila-Center -nachfolgend als „F1-Gestaltungsvariante“ betitelt- in den Arbeitskreis eingebracht.



Als wesentliche Aspekte der Variante „F1-Gestaltungsvariante“ wird von den Verkehrsgutachtern die

- Entlastung des Kreisels Haberstraße/Hertzstraße;
- Verstärkung des Zuflusses zum Knoten Haberstraße/Hertzstraße;
- Erhöhung des Zuflusses zum Knoten Haberstraße/Hertzstraße

angeführt. Darüber hinaus wird die Variante „F1-Gestaltungsvariante“ als unabhängig von anderen Maßnahmen/Varianten generell zur Umsetzung empfohlen.

Die Variante „F1-Gestaltungsvariante“ wird von den TeilnehmerInnen des Arbeitskreises begrüßt.

3. Ergebnisse des Lärmgutachtens

In einem gesonderten Gutachten wurden die derzeitige Lärmbelastungssituation und die Auswirkungen der verschiedenen Maßnahmenvorschläge auf den Verkehrslärm von der Ingenieurgesellschaft mbH Werner Genest und Partner untersucht.

Im Rahmen des Gutachtens wurden rechnerisch Gesamtbeurteilungspegel in dB(A) als Mittelwerte im Zeitraum zwischen 6.00 Uhr morgens und bis 22.00 Uhr abends errechnet. Die Berechnungen basieren auf den von STRATA ermittelten Verkehrsbelastungszahlen im Prognose-Nullfall, also bereits unter Einbindung steigender Belastungszahlen durch die allgemeine Verkehrszunahme und durch die absehbaren betrieblichen Entwicklungen im Gebiet Rohrbach-Süd (Obi, Bauhaus). Die Vorgehensweise entspricht den einschlägigen Vorschriften.

Die Power-Point-Präsentation mit der Darstellung der Ergebnisse des Lärmgutachtens wurde den TeilnehmerInnen bereits unmittelbar nach der Arbeitskreissitzung zugesendet. Auf einen doppelten Ausdruck wird daher an dieser Stelle verzichtet.

Insgesamt wurden im Hinblick auf die relevanten Straßenverkehrslärmquellen vom Lärmgutachter neun Immissionsorte untersucht. Davon liegen

- vier Immissionsorte in der Freiraumfuge südlich des Gebiets Hasenleiser/ Hangäckerhöfe,
- zwei Messpunkte an der südlichen Bebauungskante des Gebiets Hasenleiser (Allgemeines Wohngebiet),
- einer im Allgemeinen Wohngebiet an der Schwetzinger Straße in Leimen und
- zwei entlang des Stralsunder Rings/ Rohrbacher Straße in Leimen (Mischgebiet /Allgemeines Wohngebiet).

Die Berechnung der Entwicklung der Lärmbelastung erfolgte nur für die Maßnahmenvorschläge, die eine relevante Entwicklung am Rande des Gebiets Rohrbach-Süd auslösen und in Folge einer Realisierung potenzielle Auswirkungen auf die Lärmbelastung der anwohnenden Bevölkerung mit sich bringen könnten. Dies sind die vier Varianten:

- Variante A - Nordrampe
- Variante B - Anbindung Hatschekstraße/ Travemünder Straße
- Variante D1 - Vollknoten Tullastraße
- Variante D2 - Rampen Tullastraße

Im Gesamtergebnis ist aus Sicht der Lärmgutachter festzuhalten, dass

- es an keinem der berechneten Immissionsorte auf Basis der untersuchten Lösungsvarianten zu einer nennenswerten und für die Anwohner spürbaren Erhöhung der Pegelwerte kommen wird,
- lärmtechnisch die untersuchten Varianten keine wesentlichen Veränderungen zum Prognose-Nullfall aufweisen,
- die Varianten in ihren Auswirkungen auf die Lärmemission gleichwertig sind und
- aus keiner der untersuchten Lösungsvarianten sich eine Notwendigkeit zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen ableiten lässt.

In der Folge besitzt die Frage der Lärmbelastung für die Abwägung der Lösungsvarianten untereinander keine Relevanz.

Von Seiten der Teilnehmer werden die errechneten Prognosewerte teils kritisch hinterfragt. Auch wird auf die Frage der vorherrschenden Windrichtung hingewiesen. Von Seiten der Gutachter wird festgestellt, dass die Berechnungen bereits eine Mitwindsituation berücksichtigen.

Aus den Berechnungen der Gutachter ergeben sich folgende Gesamt-Beurteilungspegel tags in dB(A) bezogen auf die neun Immissionsorte:

Nr.	Immissionsort	Gesamt-Beurteilungspegel tags in dB(A)				
		Nullfall	Planfall A	Planfall B	Planfall D1	Planfall D2
IO 1	WA südliches Rohrbach	52	52	51	52	52
IO 2	WA südliches Rohrbach	52	52	52	51	52
IO 3	Außenbereich Hangäckerhöfe	54	54	54	54	54
IO 4	Außenbereich Hangäckerhöfe	55	56	55	55	55
IO 5	Außenbereich Hangäckerhöfe	54	53	53	53	53
IO 6	Außenbereich Hangäckerhöfe	58	58	58	57	58
IO 7	WA 1 Leimen	58	58	59	58	58
IO 8	MI Leimen	66	65	64	65	64
IO 9	WA 2 Leimen	66	65	65	65	65

4. Eignungsbewertung der geprüften Lösungsvarianten

Anhand der dargestellten Prüfergebnisse diskutieren die TeilnehmerInnen die Eignungsbewertung der vorgestellten Lösungsvarianten weitgehend im Konsens. Lediglich bei der Einordnung der Variante E (zusätzlichen S-Bahn-Haltepunkt) als Kopplungsvariante wird hinterfragt, ob dies nicht wegen der langen Umsetzungszeiträume eine Langfristvariante sei. Da die Variante nach Definition Langfristvariante jedoch keine zusätzliche Ausfahrt zur Verkehrsentslastung schafft, wird an der Einordnung als Kopplungsvariante festgehalten.

Auch in der Frage der Variante J (Sperrung Knoten Karlsruher Straße/ Haberstraße für Linksabbieger aus Leimen) wird nochmals hinterfragt, ob diese nicht als Kopplungsvariante eingestuft werden sollte.

Nach Abschluss der Rückfragen und der Diskussionsrunde werden durch den Arbeitskreis im Konsens folgende Einordnungen in die vier Eignungskategorien getroffen und Hinweise angemerkt:

Variante	Eignungskategorie Vorschlag Gutachter	Eignungskategorie nach Einordnung des Arbeitskreises, Bemerkungen / Hinweise aus dem Arbeitskreis
A Nordrampe	Basisvariante	Basisvariante Hinweis: Nur im Bündel mit anderen Maßnahmen denkbar
B Hatschekstraße Anschluss Trave- münder Straße	Langfristvariante	Langfristvariante A Hinweis: mit allen Varianten verträglich, langfristig zu koppeln, wird aus Sicht des Arbeitskreises gegenüber der Langfristvariante K (Direktanbindung B3) präferiert.
C1 Wegweisung/ Lenkung im Gebiet	Kopplungsvariante	Kopplungsvariante
C2 Einbahnregelung Hertzstr. nach Norden	Kopplungsvariante	Kopplungsvariante Hinweis: Denkbar nur kurze Einbahnstraße unter Sicherung der Anfahrbarkeit Parkhaus Famila und Möbel Breitwieser von Norden
C3 Einbahnregelung Englerstr. / Haberstr. nach Westen	Streichvariante	Streichvariante
C4 Einbahnregelung im Breitspiel nach Süden	Streichvariante	Streichvariante
D1 Vollknoten Tullastr. signalisiert	Streichvariante	Streichvariante
D2 Auf- und Abfahrts- rampe Tullastraße	Basisvariante	Basisvariante

E S-Bahn-Haltepunkt/ Anbindung	Kopplungsvariante	Kopplungsvariante Hinweis: mit allen Varianten verträglich zu koppeln, Bus- anbindung sollte gewährleistet sein (Anbindung Emmertsgrund/Boxberg an S-Bahn)
F1 Ausbau Ausfahrt Haberstraße auf 2 Spuren, Gestal- tungsvariante Aus- fahrt Familia-Center	Kopplungsvariante	Kopplungsvariante Hinweis: mit allen Varianten verträglich zu koppeln, die von den Verkehrsplanern vorgeschlagene Gestal- tungsvariante wird vom Arbeitskreis positiv gesehen
F2 Ausbau Haberstraße mit Bypass Kreisel Hertzstr. 2 Spuren	Streichvariante	Streichvariante
G1 Anfahrt Familia über Rampe Boxbergknoten	Kopplungsvariante	Kopplungsvariante , (Empfehlung: Kopplung mit Basisvariante G2)
G2 Ausfahrt Familia auf Boxbergknoten	Basisvariante	Basisvariante
H Wegfall Rampe Hertzstraße	Kopplungsvariante	Kopplungsvariante Nur denkbar in einem Bündel mit der Option einer weiteren Zufahrt I
I1 Wegfall Parkplätze Hertzstraße	Kopplungsvariante	Kopplungsvariante
I2 Bus- und Lieferzone durch Rückbau Hertzstraße	Kopplungsvariante	Kopplungsvariante
J Sperrung Knoten Karlsruher Str. / Haberstr. für Links- abbieger aus Leimen	Streichvariante	Streichvariante
K Direktanbindung Haberstraße / B3	Langfristvariante	Langfristvariante B Hinweis: mit allen Varianten verträglich langfristig zu koppeln, wird aus Sicht des Arbeitskreises gegenüber der Langfristvariante K (Direktanbindung B3) nachrangig ge- sehen.
L Optimierung innere Verkehrsführung Familia-Center	Kopplungsvariante	Kopplungsvariante

M Einbahnregelung in der Hertzstraße ohne Anbindung an Kreisel	Kopplungsvariante	Kopplungsvariante
N Fußgängerbrücke ÖV-Anschluss Rohrbach-Süd	Streichvariante	Streichvariante
O 3. Linksabbieger auf Boxbergknoten aus Haberstraße	Streichvariante	Streichvariante
P Fußgängersignalisie- rung Haberstraße / Im Breitspiel	Kopplungsvariante	Kopplungsvariante

In der Gesamtbetrachtung der Einordnung werden durch den Arbeitskreis die 23 Varianten auf ihre Eignung für eine Verkehrslösung in Rohrbach-Süd geprüft. Davon werden

- 3 Varianten als Basisvarianten eingeordnet;
- 2 Varianten als Langfristvarianten/Libero eingeordnet;
- 11 Varianten als Kopplungsvarianten eingeordnet;
- 7 Varianten als Streichvarianten eingeordnet.



5. Darstellung der im Vorfeld geprüften Maßnahmenbündel

Aufbauend auf der Bewertung der einzelnen Lösungsvarianten wurden im Vorfeld des Arbeitskreises von Seiten der Verkehrsgutachter in Form von möglichen Maßnahmenbündel verkehrsplanerische Lösungsansätze untersucht. Hierbei wurden als Basisvarianten eingestufte Varianten mit Kopplungsvarianten kombiniert, um die gewünschte verkehrliche Entlastungswirkung im Vergleich zu den einzelnen Lösungsvarianten zu steigern oder diese entsprechend zu flankieren. Die verkehrliche Wirkung der einzelnen Maßnahmenbündel wurde gleichermaßen wie die zuvor dargestellten Einzelvarianten von den Verkehrsgutachtern bewertet.

Folgende Maßnahmenbündel wurden untersucht:

- **Bündel „Familia“** mit Schwerpunkt auf Maßnahmen im Umfeld des Familia-Centers
 - L Rückwärtige Anbindung und neue innere Verkehrsführung Familia-Center
 - I1 Reduktion Parkplätze Hertzstraße
 - I2 Rückbau Querschnitt Hertzstraße (Bus-/Lieferzone)
 - C2 Einbahnregelung südliche Hertzstraße
 - C1 Wegweisung im Gebiet
- **Bündel „Nordrampe+“** mit der Nordrampe als Basis und Maßnahmen, die die Ausfahrt über die Nordrampe flankieren bzw. diese verkehrsplanerisch erst ermöglichen
 - A Nordrampe Hertzstraße auf B535/B3
 - C2 Einbahnregelung Hertzstraße/Englerstraße
 - L Neuregelung der Anbindung und inneren Verkehrsführung Familia-Center
 - C1 Wegweisung im Gebiet
- **Bündel „Nord- statt Südrampe“**, bei der die Südrampe zu Gunsten einer Direktzufahrt vom Boxbergknoten in das Familia-Center wegfällt
 - A Nordrampe Hertzstraße auf B535/B3
 - G1 Direktzufahrt Familia-Center
 - H Wegfall Rampe ins Gebiet
 - I1 Reduktion Parkplätze Hertzstraße
 - L Neuregelung der Anbindung und inneren Verkehrsführung Familia-Center
 - C1 Wegweisung im Gebiet
- **Bündel „Tullastraße +“**, bei der die vorgesehene Abfahrts- und Auffahrtsrampe auf der Südseite der Tullastraße durch ergänzende Maßnahmen verbessert werden
 - D2 Abfahrts- und Auffahrtsrampe B535/B3 Höhe Tullastraße
 - G1 Direktzufahrt Familia-Center
 - H Wegfall Rampe ins Gebiet
 - C2 Hertzstraße ab Kreisel als Einbahnstraße Richtung Norden
 - L Anbindung und innere Verkehrsführung Familia-Center
 - C1 Wegweisung im Gebiet

Die Power-Point-Präsentation mit der Darstellung der Vor- und Nachteile der jeweiligen Variantenbündel und die verkehrsplanerische Bewertung wurde den TeilnehmerInnen bereits unmittelbar nach der Arbeitskreissitzung zugesendet. Auf einen doppelten Ausdruck wird daher an dieser Stelle verzichtet.

6. Bewertung der im Vorfeld geprüften Maßnahmenbündel und Empfehlung

Im Rahmen der Diskussion und Bewertung der Maßnahmenbündel durch die Arbeitskreisteilnehmer wurden folgende Aspekte hervorgehoben:

Bündel „Familia“:

- Bündel schafft kaum Entlastungswirkung
- Bündel funktioniert nicht in Verbindung mit den Varianten G1/G2
- Bündel entwickelt keine Entwicklungsoption für das gesamte Gewerbegebiet, ist stark auf das Familia-Center ausgerichtet
- Einbahnregelung Hertzstraße ist nicht kundenfreundlich
- Die Situation am Nordrand der Hertzstraße verschlechtert sich für Fußgänger und Radfahrer durch die Bündelung der Ein- und Ausfahrt Familia

Bündel „Nordrampe+“:

- Bündel Nordrampe+ funktioniert nicht ohne die Einbahnstraßenregelung in der Hertzstraße (notwendige Entlastung), da diese durch den zusätzlichen Verkehr (Zweirichtungsverkehr) völlig überlastet wird; wenig kundenfreundlich
- Situation am Durchlass und Nordrand der Hertzstraße verschlechtert sich für Fußgänger und Radfahrer durch die Bündelung der Familia-Ein-/Ausfahrt
- Fahrbahnbreite (Durchlasssituation) ist grundsätzlich ausreichend für die Abwicklung des landwirtschaftlichen Verkehrs in Richtung Hangäckerhöfe dimensioniert, die Abwicklung in Spitzenstunden ist jedoch äußerst kritisch
- Ausfahrtssituation für Linksabbieger von Familia am Nordrand der Hertzstraße ist aufgrund der massiven Belastungszunahme in der Hertzstraße nicht vertretbar
- Zusätzliche Belastung der bereits stark belasteten B 535
- Bündel entlastet die Haberstraße effizient

Bündel „Nord- statt Südrampe“:

- Massive Verschlechterung der Zufahrtssituation in das Gebiet
- Bestehende Probleme in der Ausfahrtssituation werden durch neue Probleme in der Einfahrtssituation und der deutlich schlechteren Auffindbarkeit für die Gewerbetreibenden im Gebiet ersetzt
- Variante ist für Gewerbetreibende inakzeptabel

Bündel „Tullastraße+“:

- Relativ kostengünstiges und effektives Maßnahmenbündel
- Bündel schafft keine zusätzliche Ausfahrtmöglichkeit an der B 535 in Richtung Westen
- Bündel schafft eine attraktive Gebietsausfahrt in Richtung Emmertsgrund, Rohrbach-Süd und Leimen und schafft damit ausreichend Spielraum für die Abwicklung der Verkehre in der Haberstraße, so dass sich eine deutliche Verbesserung der Ausfahrtssituation für die nach Westen ausfahrenden Fahrzeuge ergibt
- Bündel verbessert die Verteilung der einfahrenden Fahrzeuge ins Gebiet und führt die Verkehre besser in der Tiefe des Gebiets Rohrbach-Süd, es erfolgt eine Entzerrung der Verkehre auf der Haber- und Hertzstraße sowie im Nordosten des Gewerbestandortes
- Für die Gewerbetreibenden im Gebiet Rohrbach stellt die Variante die beste Lösungsoption dar, da einerseits für Famila über die Einfahrt am Boxbergknoten ein direkter Anschluss erfolgt, andererseits aber auch die übrigen Betriebe nachhaltig vom Anschluss Tullastraße profitieren (Gleichbehandlung)
- Für die Fußgänger und Radfahrer verbessert sich die Situation am Nordrand der Tullastraße durch den Wegfall der Zufahrtsrampe von der B535 auf die Hertzstraße nachhaltig
- Bei einer Anbindung von Rohrbach-Süd an die Travemünder Straße (Variante A) durch einen neuen Anschluss über die Hatschekstraße (langfristige Option) würde in Verbindung mit dem Anschluss Tullastraße im Westen des Gebietes eine leistungsfähige Nord-Süd-Achse entstehen, die eine deutliche Entzerrung der Verkehrs im Osten des Gebietes zur Folge hätte und die Ausfahrtsituation am Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße weiter verbessern würde.
- Die im Bündel Tullastraße+ zusammengefassten Maßnahmen zielen gleichermaßen auf eine Entzerrung der Verkehrsströme am Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße ab („Ersatz-/ Übergangslösung“ für Anschluss Hatschekstr.)

Empfehlung Maßnahmenbündel

Bei der Zusammenfassung der Diskussion wird von Seiten des Arbeitskreises einstimmig das Bündel Tullastraße+ für eine weitere Betrachtung empfohlen. Die Empfehlung wird jedoch mit folgenden Vorschlägen/ Maßnahmen verbunden:

- Hinzunahme der Variante G2 in das Maßnahmenbündel
- Hinzunahme der Variante F1 (Gestaltungsvariante) in das Maßnahmenbündel
- Prüfung der Einbindung der Variante I1 und I2 in das Maßnahmenbündel
- Prüfung der Option der Herausnahme der Einbahnstraßenregelung Hertzstraße aus dem Maßnahmenbündel

Prüfaufträge für die 4. Sitzung des Arbeitskreises

Aus der oben dargestellten Empfehlung resultieren folgende Prüfaufträge an die Verkehrsplaner und die Verwaltung im Vorfeld der 4. und letzten Sitzung des Arbeitskreises:

- Hinzunahme der Variante F1 Gestaltungsvariante:
Prüfen F1 Gestaltungsvariante in Bezug auf die innere Erschließung des Familia-Parkhauses in Abstimmung mit der Firma Familia (Neuordnung der Zu- und Abfahrt des Parkhauses Familia an der Haberstraße)
- Hinzunahme der Variante G2 (Ausfahrt von Familia auf Boxbergknoten):
Prüfen der Ausfahrtssituation (Radien, Übersichtlichkeit, Vorfahrtsregelung)
- Hinzunahme der Variante G1 (Ausfahrt vom Boxbergknoten in das Familia-Parkhaus):
Prüfen der Anbindung an das Familia-Parkhaus vom Boxbergknoten in Bezug auf die Höhenentwicklung und der Zufahrtsmöglichkeit in das Parkhaus auf die Verkaufsebene im Obergeschoss
- Wegfall Einbahnstraßenregelung in der Hertzstraße (Variante C2):
Prüfen der Auswirkungen eines Entfallens der Einbahnstraßenregelung in der Hertzstraße auf die verkehrliche Wirksamkeit des Maßnahmenbündels
- Hinzunahme der Variante I1 und I2 (Reduktion Parkplätze und Rückbau Querschnitt Hertzstraße):
Prüfen der Wirkung auf das Maßnahmenbündel (auch im Kontext der Variante C2 Einbahnstraßenregelung in der Hertzstraße bzw. des möglichen Entfallens der Einbahnregelung vgl. oben)
- Prüfen einer Neuordnung der Straßenraumsituation am Nordrand der Hertzstraße nach Wegfall der Südrampe von der B 535 auf die Hertzstraße; Verbesserung der heutigen Situation für Fußgänger und Radfahrer auf der Achse Hasenleiser – Hertzstraße



7. Zusammenfassung und Ausblick auf die 4. Sitzung des Arbeitskreises

Die Moderation gibt einen kurzen Überblick über die Ergebnisse der 3. Sitzung des Arbeitskreises und bittet die TeilnehmerInnen um ein Feedback (siehe Stimmungsbild unten) zu den Arbeitsergebnissen.

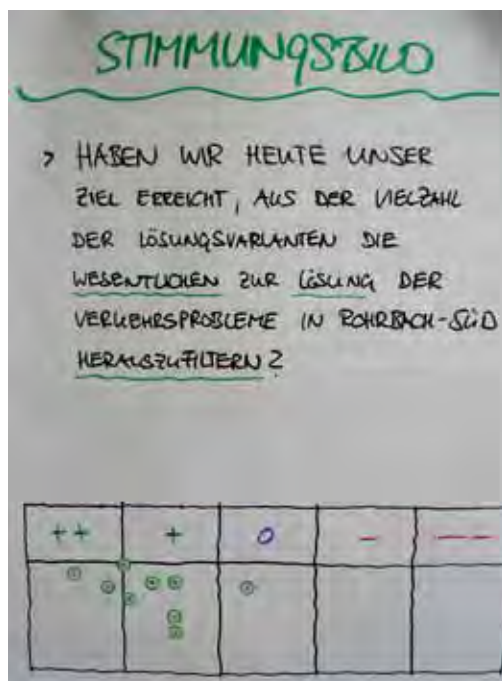
Abschließend wird von der Moderation ein kurzer Ausblick auf die nächste Sitzung des Arbeitskreises gegeben, in der es darum gehen wird, für das empfohlene Maßnahmenbündel „Tullastraße+“

- anhand der Ergebnisse der Prüfaufträge die Maßnahmendetails festzulegen,
- eine zeitliche Abfolge und Priorisierung der Einzelmaßnahmen vorzunehmen und
- eine Empfehlung für die politischen Gremien zu formulieren.

Die Moderation dankt den TeilnehmerInnen für ihre aktive und engagierte Mitarbeit und der Verwaltung für die vorgenommene Prüfung der Varianten sowie die gute Organisation der Sitzung des Arbeitskreises und für das Catering in den Pausen.

Herr Erster Bürgermeister Stadel dankt den TeilnehmerInnen ebenso für Ihre Mitarbeit. Er merkt an, dass das heutige Diskussionsergebnis sehr gut belegt, dass man mit dem Arbeitskreis in einen Ergebnis offenen Prozess gestartet sei.

Herr Erster Bürgermeister Stadel schließt die Sitzung mit dem nochmaligen Hinweis, dass die erarbeiteten Ergebnisse weiterhin nichtöffentlich sind, die kommunalpolitischen Gremien das Erstinformationsrecht genießen und bittet die TeilnehmerInnen um eine entsprechende Vertraulichkeit.



Netzwerk für Planung und Kommunikation
Bürogemeinschaft Sippel | Buff
Stuttgart, 08.07.2009

8. Anlage Teilnehmer-/ Anwesenheitsliste

zur 3. Sitzung des Arbeitskreises Verkehrserschließung Rohrbach-Süd am 15.06.2009

Name	Amt / Institution	Unterschrift
Frauenfeld, Bernd	Stadtteilverein Rohrbach	nicht teilgenommen
Weirich, Klaus	Stadtteilverein Rohrbach	nicht teilgenommen
Oster, Rolf-Dieter	Famila Handels-Betriebe & Co.KG Rhein-Neckar	teilgenommen
Kirchmann, Peter	Media Markt	teilgenommen
Geuder, Volker	Geuder AG	entschuldigt
Beck, Andreas	Geuder AG	entschuldigt
Heß, Andreas	Geuder AG	teilgenommen
Johann, Claus	Wohnland Breitwieser	teilgenommen
N.N.	Wohnland Breitwieser	
Schorr, Heinz	IHK Rhein-Neckar	teilgenommen
Thiel, Carl	IHK Rhein-Neckar	
Droste, Hans-Peter	Bürgerinitiative INO	teilgenommen
Frugier, Uta	Bürgerinitiative INO	
Astor, Barbara	Interessenswahrnehmung Reiterverein / landwirtschaftliche Betriebe	nicht teilgenommen
Astor, Helga	Interessenswahrnehmung Reiterverein / landwirtschaftliche Betriebe	nicht teilgenommen

Bezirksbeiräte		
Knoblauch, Barbara	Bezirksbeirätin Rohrbach (Die Heidelberger)	nicht teilgenommen
Rehm, Karl-Heinz	Bezirksbeirat Rohrbach (Die Heidelberger)	teilgenommen
Weidenheimer, Karin	Bezirksbeirätin Rohrbach (CDU Rohrbach)	teilgenommen
Kaltschmidt, Karl-Heinz	Bezirksbeirat Rohrbach (CDU Rohrbach)	
Hetzel, Ingolf	Bezirksbeirat Rohrbach (GAL-Grüne)	teilgenommen
Fuchs-Sander, Hans-Jürgen	Bezirksbeirat Rohrbach (GAL-Grüne)	
Knauber, Bernd	Bezirksbeirat Rohrbach (SPD)	teilgenommen
Meisel, Walter	Bezirksbeirat Rohrbach (SPD)	
Maucher, Franz	Bezirksbeirat Rohrbach (ohne Parteizugehörigkeit)	teilgenommen
N.N.	Bezirksbeirätin Rohrbach (ohne Parteizugehörigkeit)	
Stadt Leimen		
Ernst, Wolfgang	Oberbürgermeister Stadt Leimen	nicht teilgenommen
Verwaltung		
Stadel, Bernd	Dez. II, Erster Bürgermeister	teilgenommen
Hahn, Joachim	Amt für Stadtentwicklung und Statistik	teilgenommen
Hartmann, Angelika	Amt für Stadtentwicklung und Statistik	teilgenommen
Dr. Rieck, Bert-Olaf	Amt für Öffentlichkeitsarbeit	teilgenommen

Jonas, Ulrich	Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung	teilgenommen
Winterer, Dagmar	Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung	teilgenommen
Thewalt, Alexander	Amt für Verkehrsmanagement	teilgenommen
Gieler, Sebastian	Amt für Verkehrsmanagement	teilgenommen
Schmitt, Gerhard	Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie	teilgenommen
Kissel-Kublik, Monika	Landschafts- und Forstamt	teilgenommen
Sachtlebe, Margit	Stadtplanungsamt	teilgenommen
Kissel, Karl-Heinz	Tiefbauamt	Für diese Sitzung keine Teilnahme erforderlich
Schäfer, Norbert	SWH, Netze und Umwelt GmbH	entschuldigt
Büros		
Buff, Timo	Büro Netzwerk für Planung und Kommunikation	teilgenommen
Sippel, Thomas	Büro Netzwerk für Planung und Kommunikation	teilgenommen
Dr. Manz, Wilko	STRATA Gesellschaft für Daten und Informationsmanagement mbH	teilgenommen
Dr.-Ing.Chlond, Bastian	Universität Karlsruhe, Institut für Verkehrswesen	teilgenommen
Hasenstab, Karl-Heinz	Genest und Partner, Ingenieurgesellschaft mbH	teilgenommen

Anhang

- § Verkehrsgutachten (STRATA)
 - Bewertung der Varianten
 - Mögliche Variantenbündel
 - Knotenströme Haberstraße
- § Lärmgutachten (GENEST)

Verkehrerschließung Rohrbach Süd

Bewertung der Varianten

Dr.-Ing. Bastian Chlond
Dr.-Ing. Wilko Manz

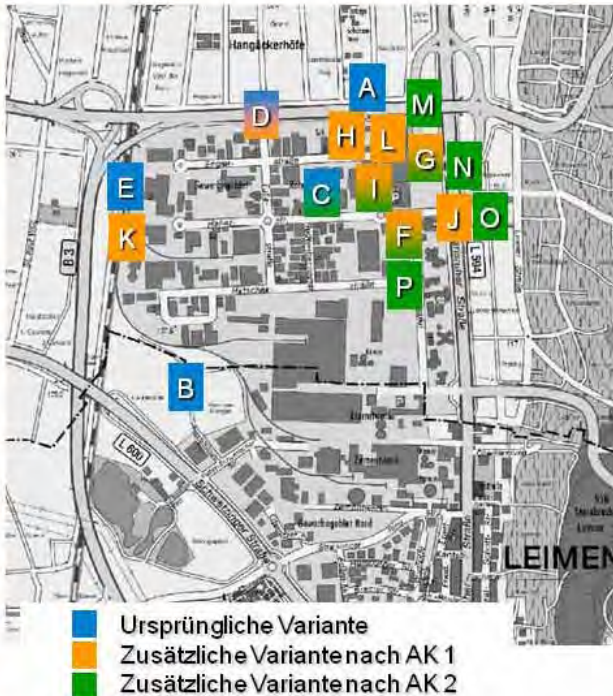
3. Arbeitskreis
Heidelberg, 15. Juni 2009


Gesellschaft für Daten- und Informationsmanagement mbH

Schlussfolgerungen aus der Analyse

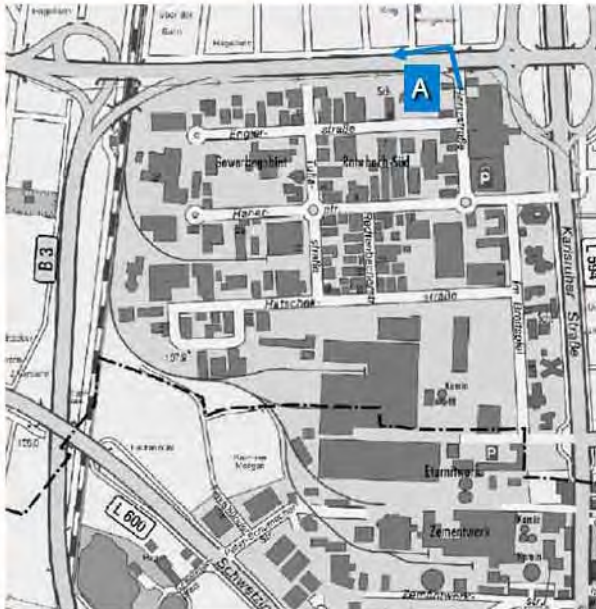
- ▶ **Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet**
Aufgrund der Verkehrszunahme (allgemein/OBI/Bauhaus) ist mittelfristig zusätzliche Kapazität in der Gebietsausfahrt notwendig.
- ▶ **Verkehrsablauf Haberstraße**
Die Verkehrsabläufe in der Haberstraße sind nicht optimal. Eine Umgestaltung der Haberstraße ist sinnvoll, um die vorhandene Leistungsfähigkeit des Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße besser auszuschöpfen.
- ▶ **Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisel**
Die Verkehrsabläufe in der Hertzstraße und am Kreisverkehr Hertzstr./Haberstraße sind zu ordnen und die Mengen zu reduzieren.

Folgende Maßnahmen wurden im AK besprochen



- A Rampe Hertzstraße/B3
- B Straßenverbindung Hatschekstraße - Travemünder Straße (Leimen)
- C Verkehrslenkung innerhalb des Gewerbegebietes
 - Wegweisung im Gebiet (C1)
 - Einbahnregelung im Gebiet (C2)
 - Einbahnregelung Englerstr./Haberstr. (C3)
 - Einbahnregelung im Breitspiel (C4)
- D Knoten Tullastraße/B3
 - LSAgeregelter Vollknoten (D1)
 - Abfahrt- und Auffahrtrampe (D2)
- E S-Bahn-Haltepunkt „Rohrbach Süd“
- F Zweistreifiger Ausbau Haberstr. zwischen Hertz- und Karlsruher Straße
 - ohne Bypass Kreisverkehr Hertzstr./Haberstr. (F1)
 - mit Bypass Kreisverkehr Hertzstr./Haberstr. (F2)
- G Direktanbindung Familia-Center
 - Zufahrt (G1)
 - Ausfahrt (G2)
- H Wegfall Rampe ins Gebiet
- I Parkplätze Hertzstraße
 - Rückbau der Parkplätze (I1)
 - Schaffung Busbucht und Ladezone (I2)
- J Sperrung Abbiegebeziehungen am Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße in Richtung Leimen
- K Direktanbindung Haberstraße an die B3 im Westen
- L Anbindung und innere Verkehrsführung Familia-Center
- M Hertzstr. Einbahnverkehr mit Umfahrung Familia-Center
- N Optimierung Zuwegung zur Haltestelle
- O 3. Linksabbiegestreifen Haberstr./Karlsruher Straße
- P Fußgängersignalisierung Haberstraße am Breitspiel

A Rampe Hertzstraße /B3



Vorteile

- + Zusätzliche Kapazität in der Ausfahrt
- + Entlastung Haberstraße
- + Entlastet Kreisell Haberstr./Hertzstr.

Nachteile

- Zusätzliche Belastung Hertzstraße
- Belastung Knoten Englerstr./Hertzstr.
- Beeinträchtigung Rad- und Fußgängerverkehr aus dem Hasenleiser
- Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs

3

© 2009 STRATA GmbH

A Rampe Hertzstraße /B3



A Rampe Hertzstraße /B3

Fazit

- o Sehr große Entlastung der Gebietsausfahrt Haberstraße (-600 linksabbiegende Fzg. am Knoten Ha/Ka)
- o Erhebliche/kritische zusätzliche Belastung der Hertzstraße
- o Geringfügige Mehrbelastung der B535/B3 nördlich des Gebietes
- o Relativ günstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis

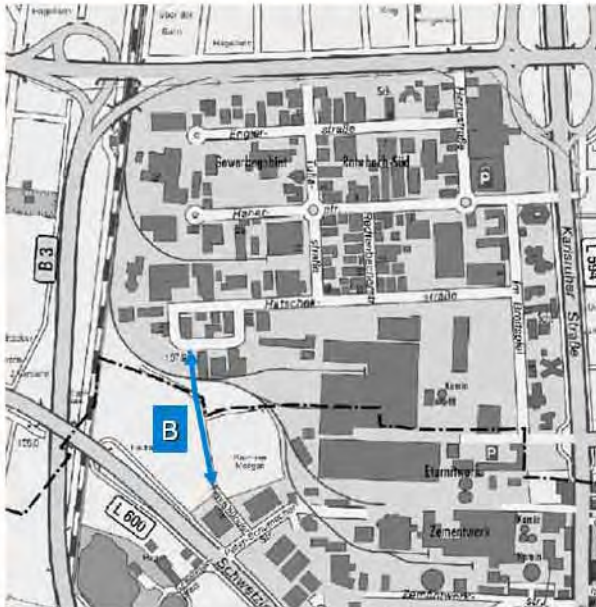
Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	++
Verkehrsablauf Haberstraße	+
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	-

↳ Basisvariante

5

© 2009 STRATA GmbH

B Straßenverbindung Hatschekstraße - Travemünder Straße (Leimen)



Vorteile

- + Zusätzliche Kapazität in der Ein- und Ausfahrt
- + Entlastung östliche Haberstraße
- + Entlastung im Breitspiel
- + Entlastet Leimen (insbesondere Stralsunder Ring)
- + Entlastung B535/B3 im Norden des Gebietes

Nachteile

- Verwinkelte Streckenführung
- Wenig intuitiv für Nutzer
- Belastet Schwetzingen Straße und Zufahrt B3 in Leimen
- Gleisquerung notwendig

6

© 2009 STRATA GmbH

B Straßenverbindung Hatschekstraße - Travemünder Straße (Leimen)



Spitzenstunde Werktag Nachmittag

7

© 2009 STRATA GmbH

B Straßenverbindung Hatschekstraße - Travemünder Straße (Leimen)

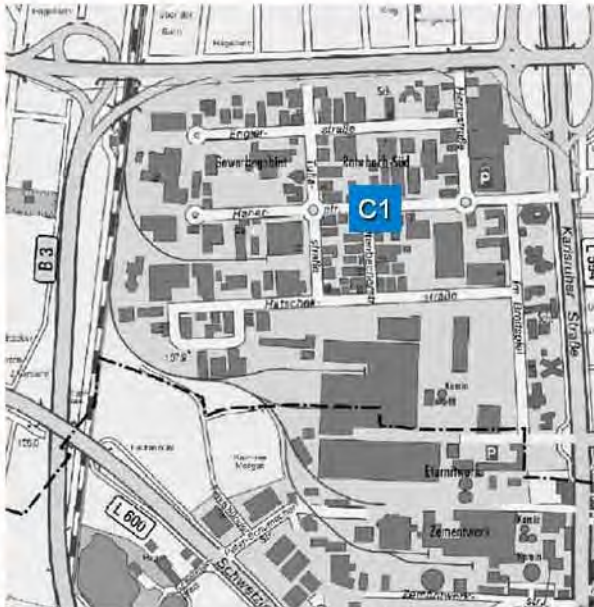
Fazit

- o Entlastung der Gebietsausfahrt Haberstraße (-300 linksabbiegende Fzg. am Knoten Ha/Ka)
- o Geringfügige Entlastung der Hertzstraße
- o Entlastung der B535/B3 nördlich des Gebietes
- o Entlastung im Ortskern von Leimen
- o Erschließung der Gewerbefläche westlich Heidelberger Zement
- o Kurzfristig nicht umsetzbar!

Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	++
Verkehrsablauf Haberstraße	+
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	0

👉 Langfristvariante

C1 Verkehrslenkung innerhalb des Gewerbegebietes, Wegweisung



Vorteile

- + Kostengünstig
- + Leicht umzusetzen

Nachteile

- Als Einzelmaßnahme geringe Wirkungen

9

© 2009 STRATA GmbH

C1 Verkehrslenkung innerhalb des Gewerbegebietes, Wegweisung

Fazit

- o Als Einzelmaßnahme zur Verbesserung der Verkehrssituation in den kritischen Bereichen ungeeignet
- o Unterstützt ergänzend andere Maßnahmen

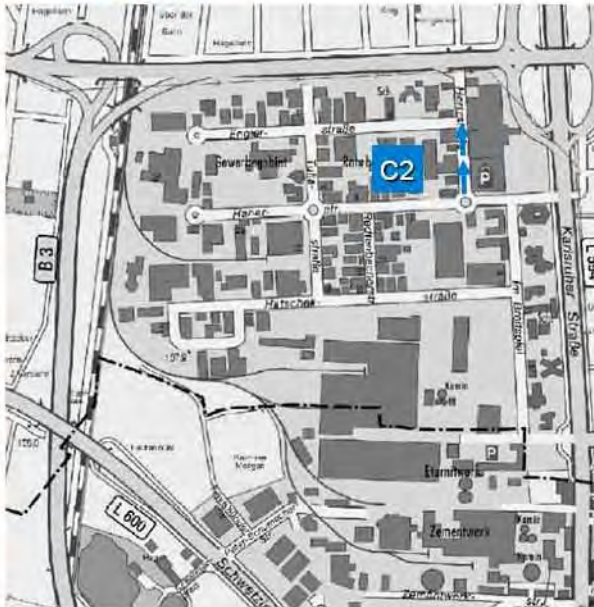
Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0
Verkehrsablauf Haberstraße	0
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	0

Kopplungsvariante

10

© 2009 STRATA GmbH

C2 Verkehrslenkung innerhalb des Gewerbegebietes, Einbahnregelung Hertzstr.



Vorteile

- + Entlastung Hertzstr.
- + Entlastung Kreisellstr./Haberstr.
- + Reduktion von Konfliktströmen am Kreisellstr./Haberstr.

Nachteile

- Umwege für Pkw-Fahrer
- Belastung anderer Netzteile
- Zufahrt Familien-Center von Rampe B535/B3 umwegig

C2 Verkehrslenkung innerhalb des Gewerbegebietes, Einbahnregelung Hertzstr.

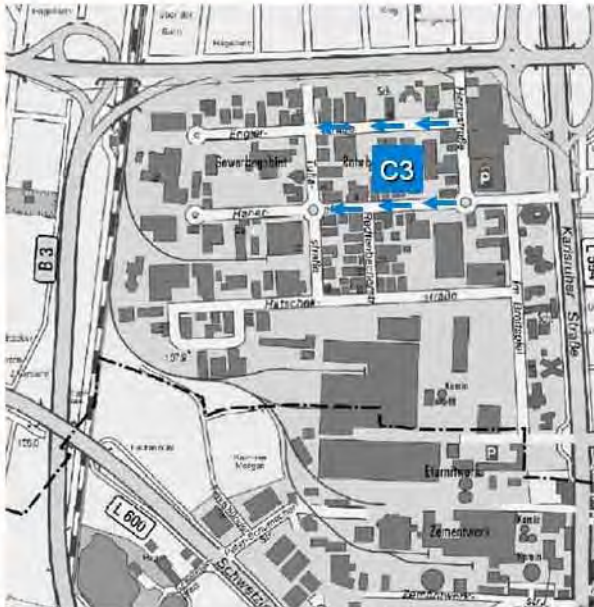
Fazit

- o Verbesserung der Verkehrsabläufe in der Hertzstraße
- o Engler-, Tulla-, und Haberstraße verkraften Mehrverkehr
- o Zufahrt zum Familien-Parkhaus aus Fahrtrichtung Norden über die Hertzstraße sollte möglich bleiben

Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0
Verkehrsablauf Haberstraße	0
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	+

Kopplungsvariante

C3 Einbahnregelung Englerstr.+Haberstr.



Vorteile

- + Entlastung Hertzstr.
- + Entlastung Kreisell Hertzstr./Haberstr.

Nachteile

- Umwege für Pkw-Fahrer
- Erhebliche Belastung anderer Netzteile

13

© 2009 STRATA GmbH

C3 Einbahnregelung Englerstr.+Haberstr.

Fazit

- o Entlastung der Hertzstraße
- o Entlastung der Ausfahrt Haberstraße zu Lasten des Anschlusses Im Breitspiel
- o Kritische Belastungen in der Hartschekstraße und Im Breitspiel und an den dortigen Knoten

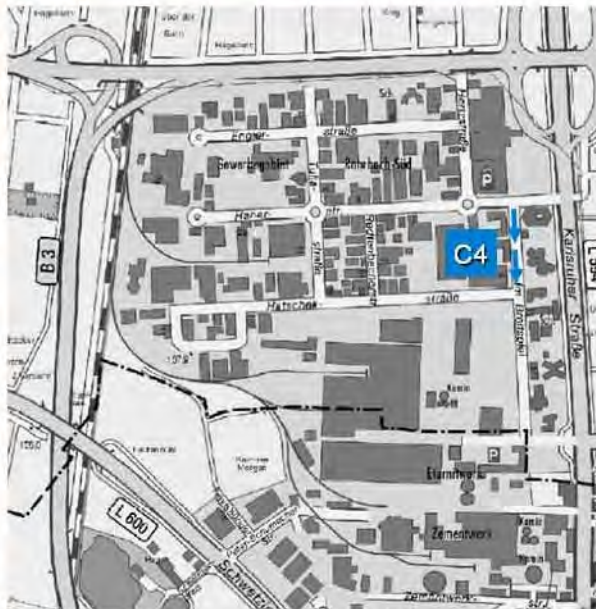
Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0
Verkehrsablauf Haberstraße	0
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	+

🗑️ Streichvariante

14

© 2009 STRATA GmbH

C4 Einbahnregelung Im Breitspiel



Vorteile

- + Entlastung Knoten Haberstr./Im Breitspiel

Nachteile

- Umwege für Pkw-Fahrer
- Umwegig für Verbundkäufer
- Belastung anderer Netzteile

C4 Einbahnregelung Im Breitspiel

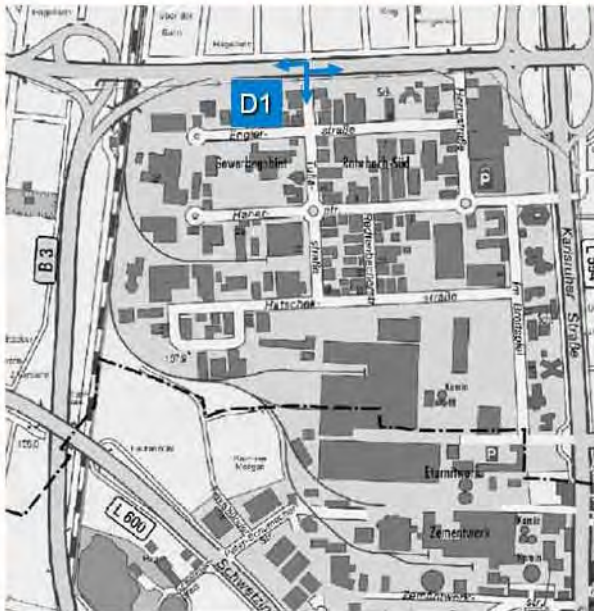
Fazit

- o Entlastet in geringem Umfang die Ausfahrt Haberstraße (ca. -150 linksabbiegende Fzg. am Knoten Ha/Ka)
- o Keine wesentlichen Nachteile
- o Hinweis: Zur Zeit wegen der Baustelle in der Straße Im Breitspiel aktiv

Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0
Verkehrsablauf Haberstraße	0
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	0

Streichvariante

D1 Knoten Tullastraße/B3, lichtsignalgeregelter Vollknoten



Vorteile

- + Zusätzliche Kapazität in der Ein- und Ausfahrt
- + Entlastung östliche Haberstraße
- + Entlastung nördliche Hertzstraße

Nachteile

- Erhebliche Störung des Verkehrsablaufes auf der B3/B535
- Kurze Stauräume in Tullastraße
- Baulicher Aufwand
- Ggf. ist der Knoten Englerstr./Tullastr. zusätzlich zu ertüchtigen

D1 Knoten Tullastraße/B3, lichtsignalgeregelter Vollknoten



D1 Knoten Tullastraße/B3, lichtsignalgeregelter Vollknoten

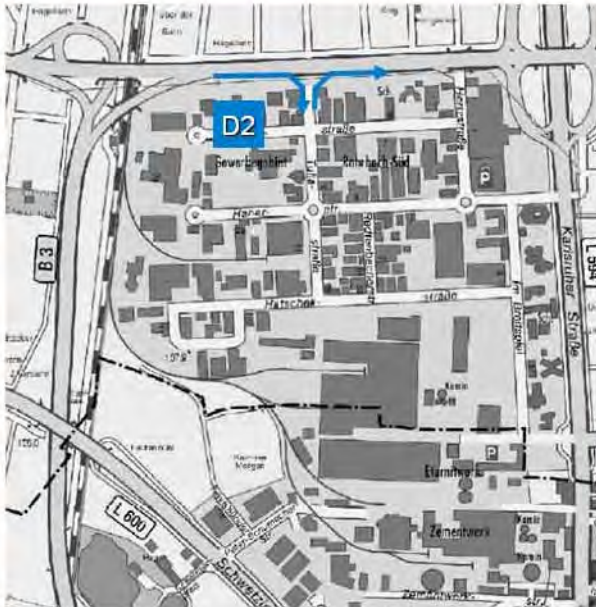
Fazit

- o Sehr große Entlastung der Gebietsausfahrt Haberstraße (-650 linksabbiegende Fzg. am Knoten Ha/Ka)
- o Erheblicher baulicher Aufwand an der B535/B3
- o Entlastung der Hertzstraße
- o Vom Baulastträger der Bundesstraße abgelehnt!

Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	++
Verkehrsablauf Haberstraße	+
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisel	+

Streichvariante

D2 Knoten Tullastraße/B535/B3, Abfahrt- und Auffahrtrampe



Vorteile

- + Zusätzliche Kapazität in der Ein- und Ausfahrt
- + Entlastung östliche Haberstraße
- + Entlastung Hertzstraße
- + Entlastung Kreisell Hertzstr./Haberstr.

Nachteile

- Anpassung der Verkehrsführung im Gebiet erforderlich

D2 Knoten Tullastraße/B535/B3, Abfahrt- und Auffahrtrampe



D2 Knoten Tullastraße/B535/B3, Abfahrt- und Auffahrtrampe

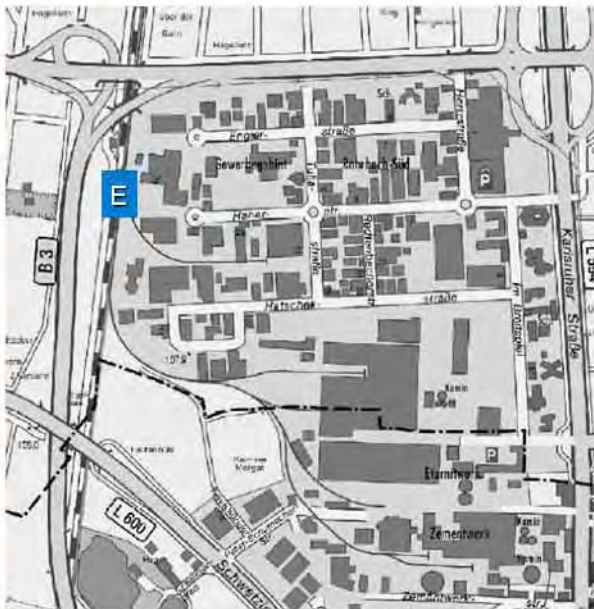
Fazit

- o Entlastung der Gebietsausfahrt Haberstraße (-200 linksabbiegende Fzg. am Knoten Ha/Ka)
- o Geringfügige Entlastung der Hertzstraße
- o Aus Sicht des Baulastträgers der Bundesstraße möglich
- o Kurzer Verflechtungsstreifen macht ggf. die Schließung der Südrampe notwendig
- o Günstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis

Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	+
Verkehrsablauf Haberstraße	+
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	+

↳ Basisvariante

E S-Bahn-Haltepunkt „Rohrbach Süd“ (+Bus-Anbindung)



Vorteile

- + Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit Rohrbach-Süd
- + Verbesserung ÖV-Erreichbarkeit Boxberg/ Emmertsgrund (Bus)
- + Günstig für Beschäftigte im westlichen Teil des Gebiets

Nachteile

- Ungünstige Lage für Einzelhandel
- Geringe Wirkung auf Pkw-Verkehr zu erwarten
- Zeitverluste für übrige S-Bahn-Fahrgäste

23

© 2009 STRATA GmbH

E S-Bahn-Haltepunkt „Rohrbach Süd“ (+Bus-Anbindung)

Fazit

- o Leistet nur einen sehr geringen Beitrag zur Lösung der aktuellen verkehrlichen Probleme
- o Umsetzung ist nur sehr langfristig zur realisieren

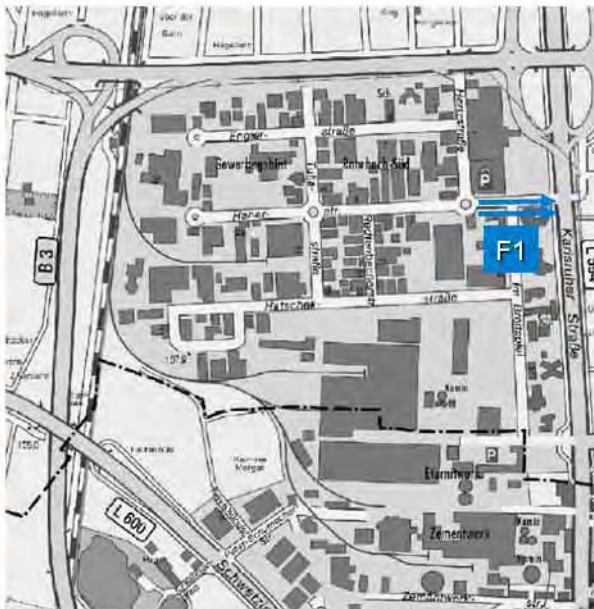
Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0
Verkehrsablauf Haberstraße	0
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	0

Kopplungsvariante

24

© 2009 STRATA GmbH

F1 Zweistreifiger Ausbau Haberstr. zwischen Hertz- und Karlsruher Straße



Vorteile

- + Ggf. verbesserter Abfluss / Stauraum Haberstr.

Nachteile

- Knoten Im Breitspiel/Haberstr. wird verkehrlich unübersichtlich
- Fußgängersignalisierung der Querung Haberstraße erforderlich

F1 Zweistreifiger Ausbau Haberstr. zwischen Hertz- und Karlsruher Straße

Fazit zum zweistreifigen Ausbau

- o Verbessert den Verkehrsfluss in der Haberstraße
- o Ggf. Neuregelung des querenden Fußgängerverkehrs notwendig

Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0
Verkehrsablauf Haberstraße	0/+
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	0

Kopplungsvariante

F1 Zweistreifiger Ausbau Haberstr. zwischen Hertz- und Karlsruher Straße

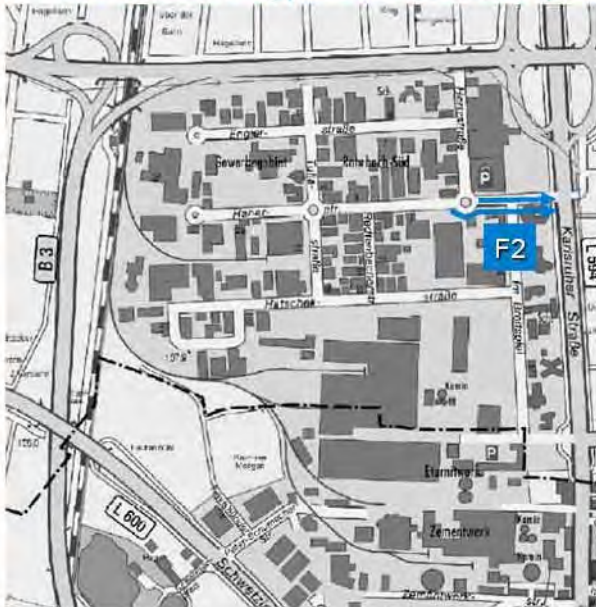


Gestaltungsvorschlag Haberstraße

Fazit zum Gestaltungsvorschlag Ausbau

- o Entlastung des Kreisels Haberstraße/Hertzstraße
- o Verstetigung des Zuflusses zum Knoten Haberstraße/Hertzstraße
- o Erhöhung des Zuflusses zum Knoten Haberstraße/Hertzstraße
- o Unabhängig von anderen Maßnahmen empfehlenswert

F2 Zweistreifiger Ausbau Haberstr. zwischen Hertz- und Karlsruher Straße einschließlich Bypass Kreisverkehrsplatz Hertzstr./Haberstr.



Vorteile

- + Ggf. verbesserter Abfluss/Stauraum Haberstr.

Nachteile

- Knoten Im Breitspiel / Haberstr. wird verkehrlich unübersichtlich
- Fußgängersignalisierung der Querung Haberstraße erforderlich

Hinweis

Wartezeitverteilung zulasten des Stromes aus der Hertzstraße

F2 Zweistreifiger Ausbau Haberstr. zwischen Hertz- und Karlsruher Straße einschließlich Bypass Kreisverkehrsplatz Hertzstr./Haberstr.

Fazit

- o Baulich aufgrund des Platzangebotes schwierig zu realisieren
- o Gegenüber F1 nur geringfügige zusätzliche Wirkungen (Verbesserter Abfluss aus der östlichen Haberstraße in Richtung Ausfahrt Haberstraße
- o Gegenüber Gestaltungsvorschlag F1 geringe bis keine Vorteile

Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0
Verkehrsablauf Haberstraße	0/+
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisel	0

Streichvariante

G1 Direktanbindung Famila-Center über Rampe



Vorteile

- + Verbesserte Zufahrt zum Famila-Center
- + Entlastung Hertzstraße

Nachteile

- Innere Verkehrsführung Famila-Center ist zu überarbeiten

30

© 2009 STRATA GmbH

G1 Direktanbindung Famila-Center über Rampe

Fazit

- o Entlastet Hertzstraße
- o Baulich gut zu kombinieren mit G2 (Direktausfahrt aus dem Famila-Center)
- o Zufahrt in das 1. OG des Parkhauses denkbar
- o Aus Sicht des Baulastträgers der Bundesstraße möglich

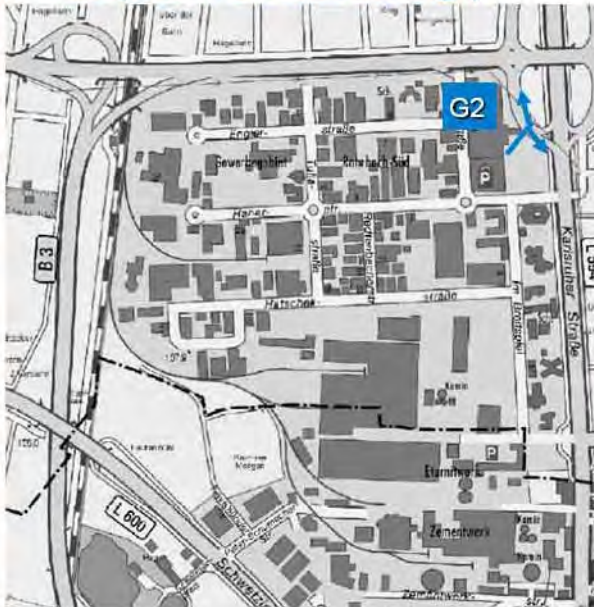
Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0
Verkehrsablauf Haberstraße	0
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	0/+

Kopplungsvariante

31

© 2009 STRATA GmbH

G2 Linksabbiegemöglichkeit auf Boxbergknoten von Famila-Center aus ("Alte Verkehrsführung")



Vorteile

- + Verbessert Ausfahrtsituation des Famila-Centers
- + Zusätzliche Kapazität in der Ausfahrt
- + Entlastung östliche Haberstraße

Nachteile

- Innere Verkehrsführung Famila-Center ist zu überarbeiten
- Reduzierte Übersichtlichkeit am Boxbergknoten
- Wenig intuitive Verkehrsführung

32

© 2009 STRATA GmbH

G2 Linksabbiegemöglichkeit auf Boxbergknoten von Famila-Center aus ("Alte Verkehrsführung")



G2 Linksabbiegemöglichkeit auf Boxbergknoten von Familia-Center aus ("Alte Verkehrsführung")

Fazit

- o Entlastung der Gebietsausfahrt Haberstraße (-400 linksabbiegende Fzg. am Knoten Ha/Ka)
- o Geringfügige Entlastung der Hertzstraße
- o Aus Sicht des Baulastträgers der Bundesstraße möglich
- o Baulich gut zu kombinieren mit G1 (Direktzufahrt zum Familia-Center)
- o Zufahrt in das 1. OG des Parkhauses denkbar
- o Hochwirksam als Einzelmaßnahme

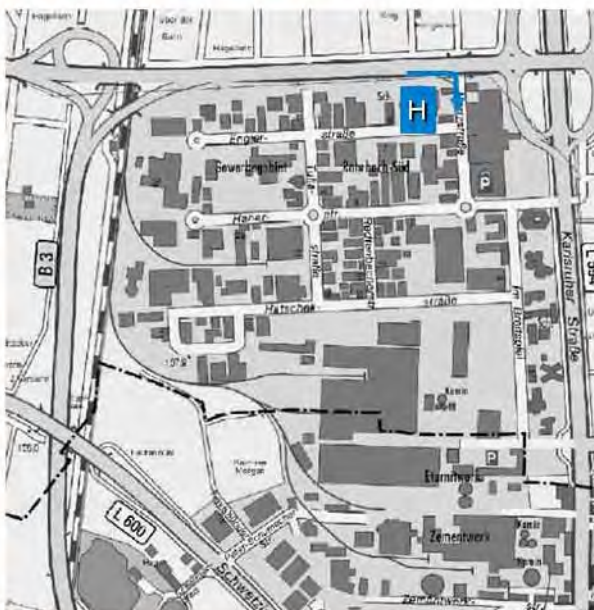
Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	++
Verkehrsablauf Haberstraße	+
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisel	+

↳ Basisvariante

34

© 2009 STRATA GmbH

H Wegfall Rampe ins Gebiet



Vorteile

- + Entlastung Hertzstraße
- + Reduktion Lkw-Verkehr Hertzstraße
- + Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer
- + Entlastung Kreisverkehr Hertzstr./Haberstr.

Nachteile

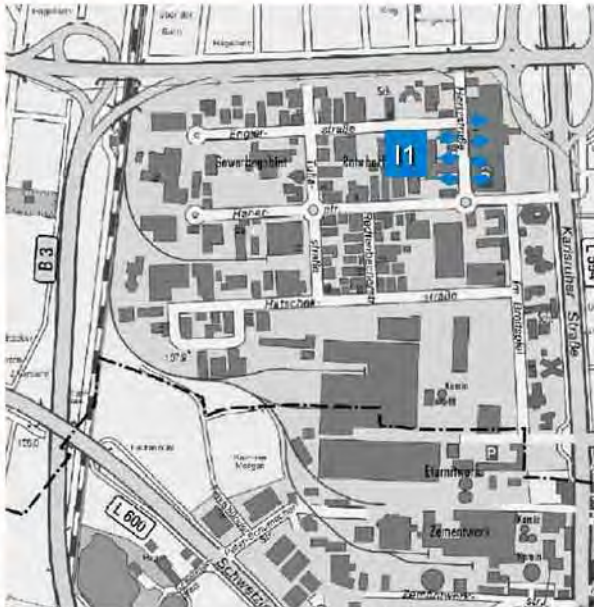
- Belastung Knoten Haberstr./Karlsruher Straße
- Belastung Haberstraße
- Verschlechterung der Erreichbarkeit

↳ Kopplungsvariante

35

© 2009 STRATA GmbH

11 Wegfall Parkplätze Hertzstraße



Vorteile

- + Verbesserung der Verkehrsqualität in der Hertzstraße
- + Steigerung der Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer

Nachteile

- Parkplätze entfallen

36

© 2009 STRATA GmbH

11 Wegfall Parkplätze Hertzstraße

Fazit

- o Verbessert den Verkehrsfluss in der Hertzstraße
- o Als ergänzende Maßnahme ggf. sinnvoll

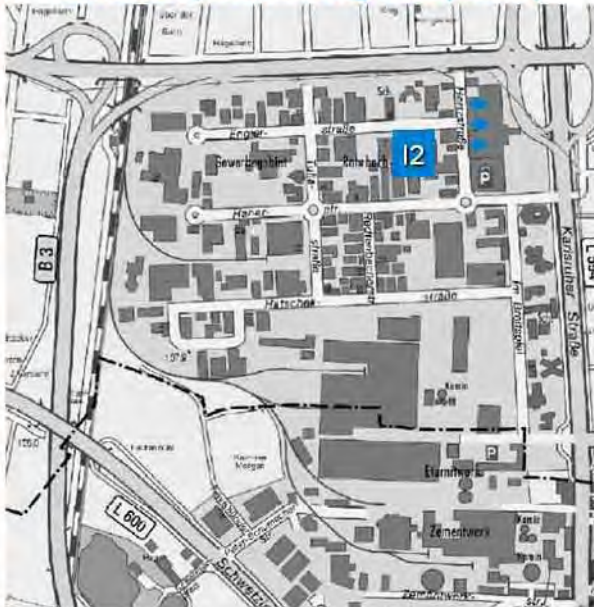
Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0
Verkehrsablauf Haberstraße	0
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	0/+

Kopplungsvariante

37

© 2009 STRATA GmbH

12 Raum in der Hertzstr. für separaten Bushalt und Lieferverkehre schaffen (Umnutzung Parkplätze)



Vorteile

- + Verbesserung der Verkehrsqualität in der Hertzstraße

Nachteile

- Parkplätze entfallen

38

© 2009 STRATA GmbH

12 Raum in der Hertzstr. für separaten Bushalt und Lieferverkehre schaffen (Umnutzung Parkplätze)

Fazit

- o Verbessert den Verkehrsfluss in der Hertzstraße
- o Als ergänzende Maßnahme ggf. sinnvoll

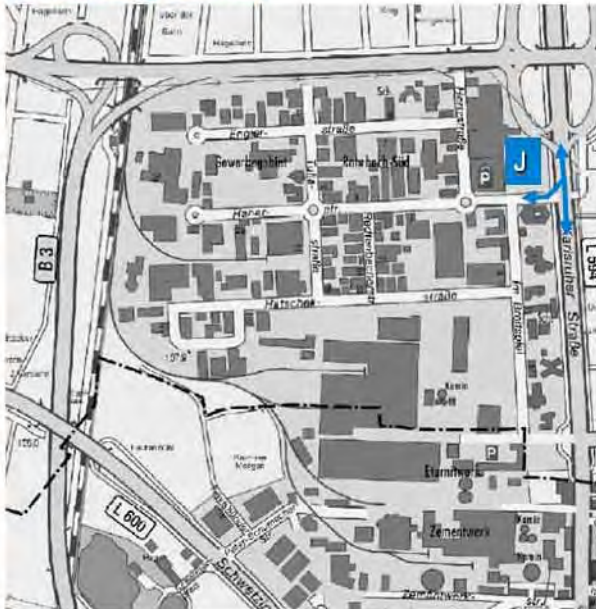
Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0
Verkehrsablauf Haberstraße	0
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	0/+

Kopplungsvariante

39

© 2009 STRATA GmbH

J Sperrung Abbiegebeziehungen am Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße in Richtung Leimen



Vorteile

- + Entlastung Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße

Nachteile

- Belastung Knoten Im Breitspiel/ Karlsruher Straße
- Belastung Knoten Haberstraße/Im Breitspiel
- Verkehrsführung wenig intuitiv

Hinweis

Nur im Bündel mit anderen Maßnahmen (insbesondere Fußgängerführung / Querung Karlsruher Straße) sinnvoll

J Sperrung Abbiegebeziehungen am Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße in Richtung Leimen

Fazit

- o Maßnahme wird nicht empfohlen, da sie keine positiven Wirkungen entfaltet bzw. die Nachteile überwiegen

Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0
Verkehrsablauf Haberstraße	0
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	0

Streichvariante

K Direktanbindung Haberstraße an die B3 im Westen

Fazit

- Entlastung der Gebietsausfahrt Haberstraße (-550 linksabbiegende Fzg. am Knoten Ha/Ka)
- Entlastung der Hertzstraße
- Entlastung der Bundesstraße B535/B3 nördlich des Gebietes
- Entlastung im Ortskern von Leimen
- Nähe zum Knoten B3/B535 wird vom Baulastträger der Bundesstraße als kritisch eingestuft
- Kurzfristig nicht umsetzbar!

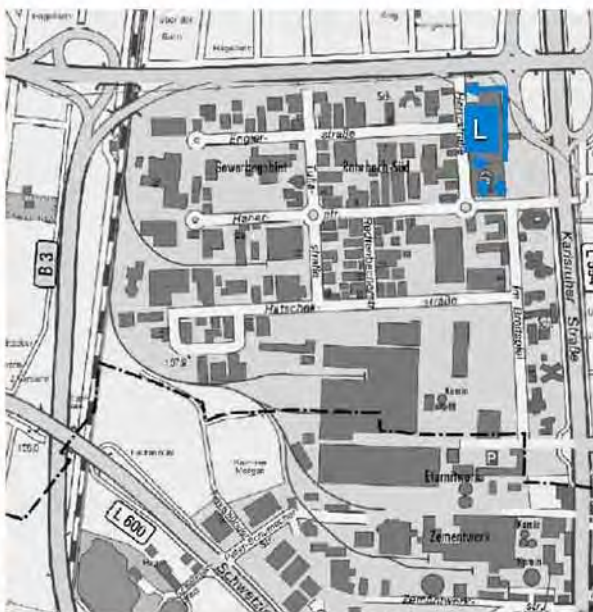
Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	++
Verkehrsablauf Haberstraße	+
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	+

↳ Langfristvariante

44

© 2009 STRATA GmbH

L Anbindung und innere Verkehrsführung Familia-Center



Vorteile

- + Verlagerung von Verkehr
- + Reduktion von Konflikten zwischen sich kreuzenden Strömen

Nachteile

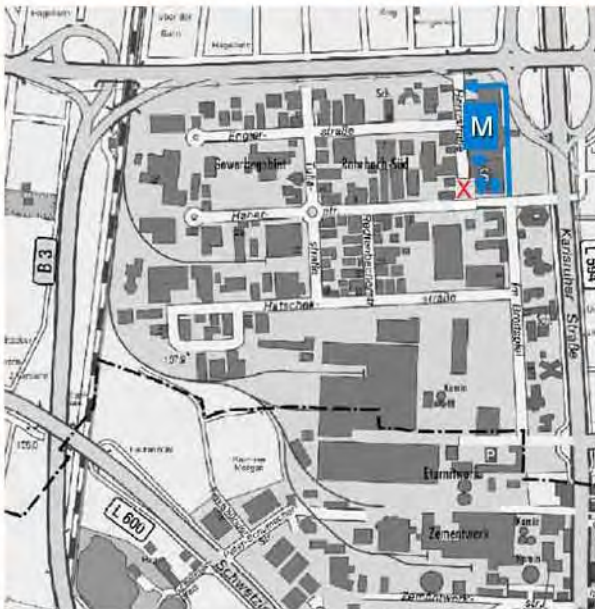
- Ggf. Umbauten erforderlich

↳ Kopplungsvariante

45

© 2009 STRATA GmbH

M Hertzstraße mit Einbahnrichtungsverkehr in Richtung Süden ohne Anschluss/Fortführung an die Haberstr./Kreisel("Sackgasse") mit innerer Neuordnung Parkhausverkehre Familia-Center



Vorteile

- + Entlastung Hertzstr.
- + Verlagerung von Verkehr
- + Reduktion von Konflikten zwischen sich kreuzenden Strömen
- + Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger in der Hertzstr.

Nachteile

- Umwegfahrten
- Ggf. Umbauten erforderlich
- Beeinträchtigung Rad- und Fußgängerverkehr aus dem Hasenleiser
- Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs

46

© 2009 STRATA GmbH

M Hertzstraße mit Einbahnrichtungsverkehr in Richtung Süden ohne Anschluss/Fortführung an die Haberstr./Kreisel("Sackgasse") mit innerer Neuordnung Parkhausverkehre Familia-Center

Fazit

- o Starke Entlastung der Hertzstraße
- o Kreisverkehr Haberstraße/Hertzstraße entfällt
- o Verbesserung des Verkehrsflusses in der Haberstraße im Bereich des ehemaligen Kreisverkehrs
- o Kaum Wirkungen auf die Gebietsausfahrten

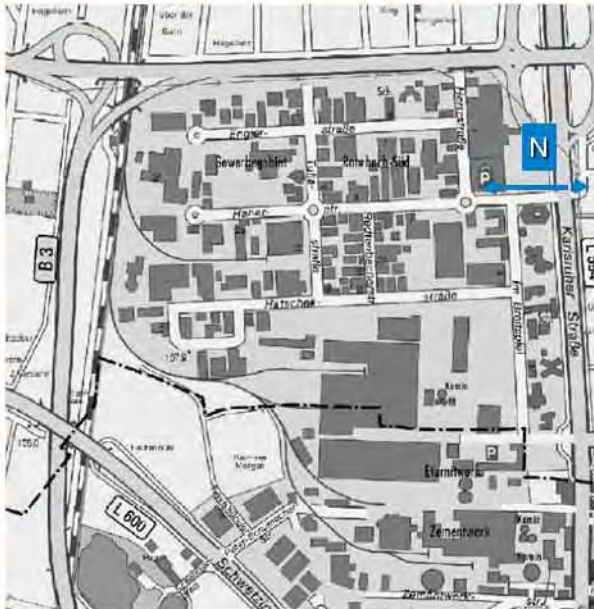
Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0
Verkehrsablauf Haberstraße	0
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisel	++

Kopplungsvariante

47

© 2009 STRATA GmbH

N Optimierungsoption für die Zuwegung des Fußgängerverkehrs vom ÖV-Halt Rohrbach-Süd ins Gewerbegebiet („Brücke“)



Vorteile

- + Steigerung der Leistungsfähigkeit am Knoten Haberstr./Karlsruher Str.
- + Reduktion der Wartezeiten für Fußgänger

Nachteile

- Höhenüberwindung für Fußgänger von der Haltestelle
- kostenaufwendig

48

© 2009 STRATA GmbH

N Optimierungsoption für die Zuwegung des Fußgängerverkehrs vom ÖV-Halt Rohrbach-Süd ins Gewerbegebiet („Brücke“)

Fazit

- o Gewisse Steigerung der Leistungsfähigkeit am Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße
- o Nutzen-Kosten-Verhältnis ungünstig

Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0/+
Verkehrsablauf Haberstraße	0
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	0

Streichvariante

49

© 2009 STRATA GmbH

○ 3. Linksabbiegestreifen Haberstr./Hertzstr. mit Fortführung bis zur "Mitte" des Boxbergknoten

Fazit

- Grünzeitgewinn für Linksabbieger aus der Haberstraße geht weitgehend durch längere Räumzeiten der Fußgänger verloren
- Zusätzlicher Fahrstreifen nur für ca. 10% des Verkehrs nutzbar
- Haltestelle Rohrbach-Süd müsste umgebaut werden
- Kaum Wirkungen bei hohen Kosten

Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0
Verkehrsablauf Haberstraße	0
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	0

🗑️ Streichvariante

P Fußgängersignalisierung statt Fußgängerüberweg in der Haberstraße Höhe Im Breitspiel



Vorteile

- + Steigerung der Verkehrsqualität in der östlichen Haberstraße
- + Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger

Nachteile

- Wartezeiten für Fußgänger

Hinweis

Ggf. notwendig in Verbindung mit anderen Maßnahmen

P Fußgängersignalisierung statt Fußgängerüberweg in der Haberstraße Höhe Im Breitspiel

Fazit

- o Verbessert Zufluss auf Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße

Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	0
Verkehrsablauf Haberstraße	+
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	0

Kopplungsvariante

Bündel > Nordrampe+ <



61

© 2009 STRATA GmbH

Bündel > Nordrampe+ <

Elemente

- A Nordrampe Hertzstraße auf B535/B3
- C2 Einbahnregelung Hertzstraße/Englerstraße
- L Neuregelung der Anbindung und inneren Verkehrsführung Familia-Center
- C1 Wegweisung im Gebiet

Vorteile

- + Entflechtung der Konfliktströme Hertzstraße
- + Verbesserung der Gebietsanbindung in der Abfahrt

Nachteile

- Wegführung mit Umwegen
- Verschlechterung der Situation für Fußgänger und Radfahrer Richtung Hasenleiser
- Zufahrt zum Familia-Center erschwert

62

© 2009 STRATA GmbH

Bündel > Nordrampe+ <



Bündel > Nordrampe+ <

Fazit

- o Starke Entlastung der Gebietsausfahrt Haberstraße (-600 linksabbiegende Fzg. am Knoten Ha/Ka)
- o Ordnung der Verkehrsströme in der Hertzstraße
- o Nur geringfügige Reduktion der Verkehrsmengen in der Hertzstraße
- o Zusätzliche Belastung der Bundesstraße B535/B3 nördlich des Gebietes
- o Hohe Wirksamkeit bei vertretbarem Kostenaufwand

Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	++
Verkehrsablauf Haberstraße	+
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	0/+

Bündel > Nord- statt Südrampe <



65

© 2009 STRATA GmbH

Bündel > Nord- statt Südrampe <

Elemente

- A Nordrampe Hertzstraße auf B535/B3
- G1 Direktzufahrt Familia-Center
- H Wegfall Rampe ins Gebiet
- I1 Reduktion Parkplätze Hertzstraße
- L Neuregelung der Anbindung und inneren Verkehrsführung Familia-Center
- C1 Wegweisung im Gebiet

Vorteile

- + Entflechtung der Konfliktströme Hertzstraße
- + Verbesserung der Gebietsanbindung in der Abfahrt
- + Verbesserung der Anbindung des Familia-Centers

Nachteile

- Verschlechterung der Situation für Fußgänger und Radfahrer Richtung Hasenleiser
- Geringfügige Verschlechterung der Anbindung des restlichen Gebietes

66

© 2009 STRATA GmbH

Bündel > Tullastraße+ <



69

© 2009 STRATA GmbH

Bündel > Tullastraße+ <

Elemente

- D2 Abfahrt- und Auffahrtrampe B535/B3 Höhe Tullastraße
- G1 Direktzufahrt Familia-Center
- H Wegfall Rampe ins Gebiet
- C2 Hertzstraße ab Kreisel als Einbahnstraße Richtung Norden
- L Anbindung und innere Verkehrsführung Familia-Center
- C1 Wegweisung im Gebiet

Vorteile

- + Deutliche Entflechtung der Konfliktströme
- + Verbesserung der Gebietsanbindung in Zu- und Abfahrt
- + Verkehrsreduktion in der Hertzstraße
- + Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer

Nachteile

- Weniger intuitive Verkehrsführung
- Wegführung mit Umwegen

70

© 2009 STRATA GmbH

Bündel > Tullastraße+ <



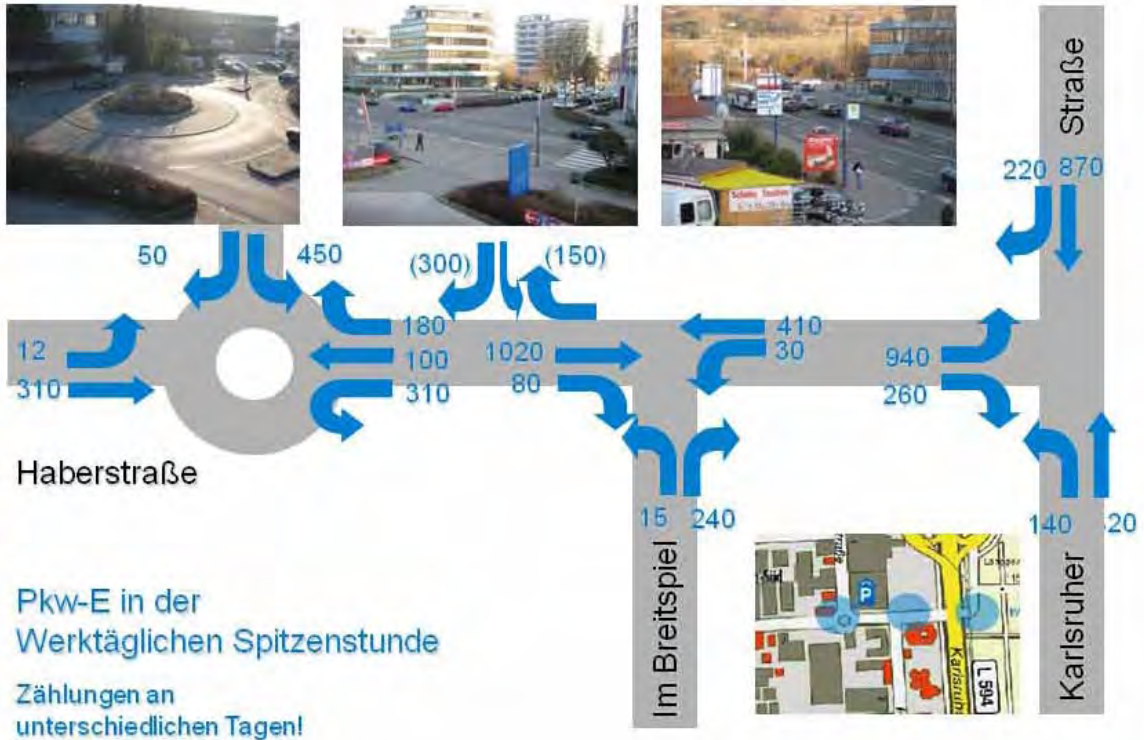
Bündel > Tullastraße+ <

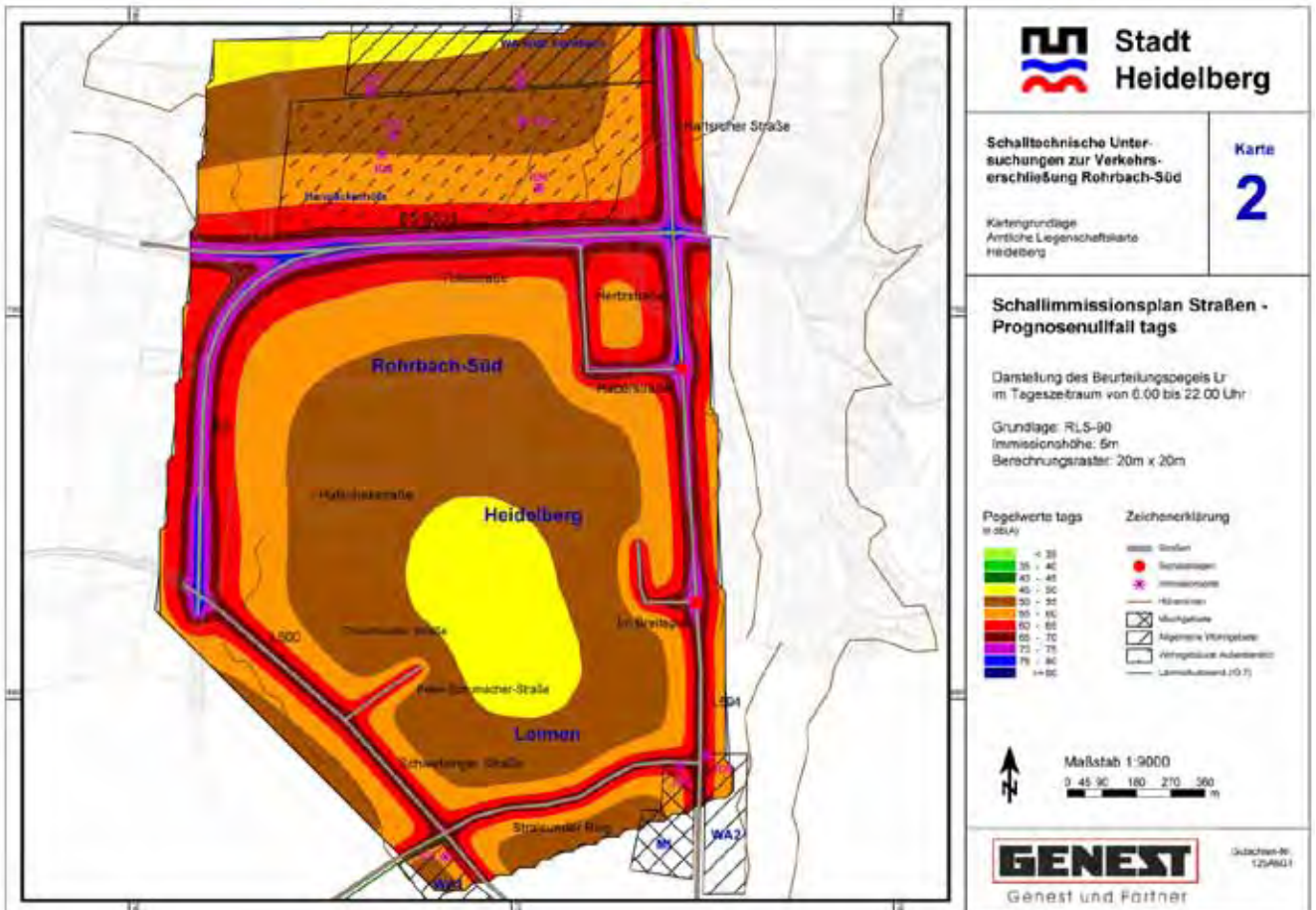
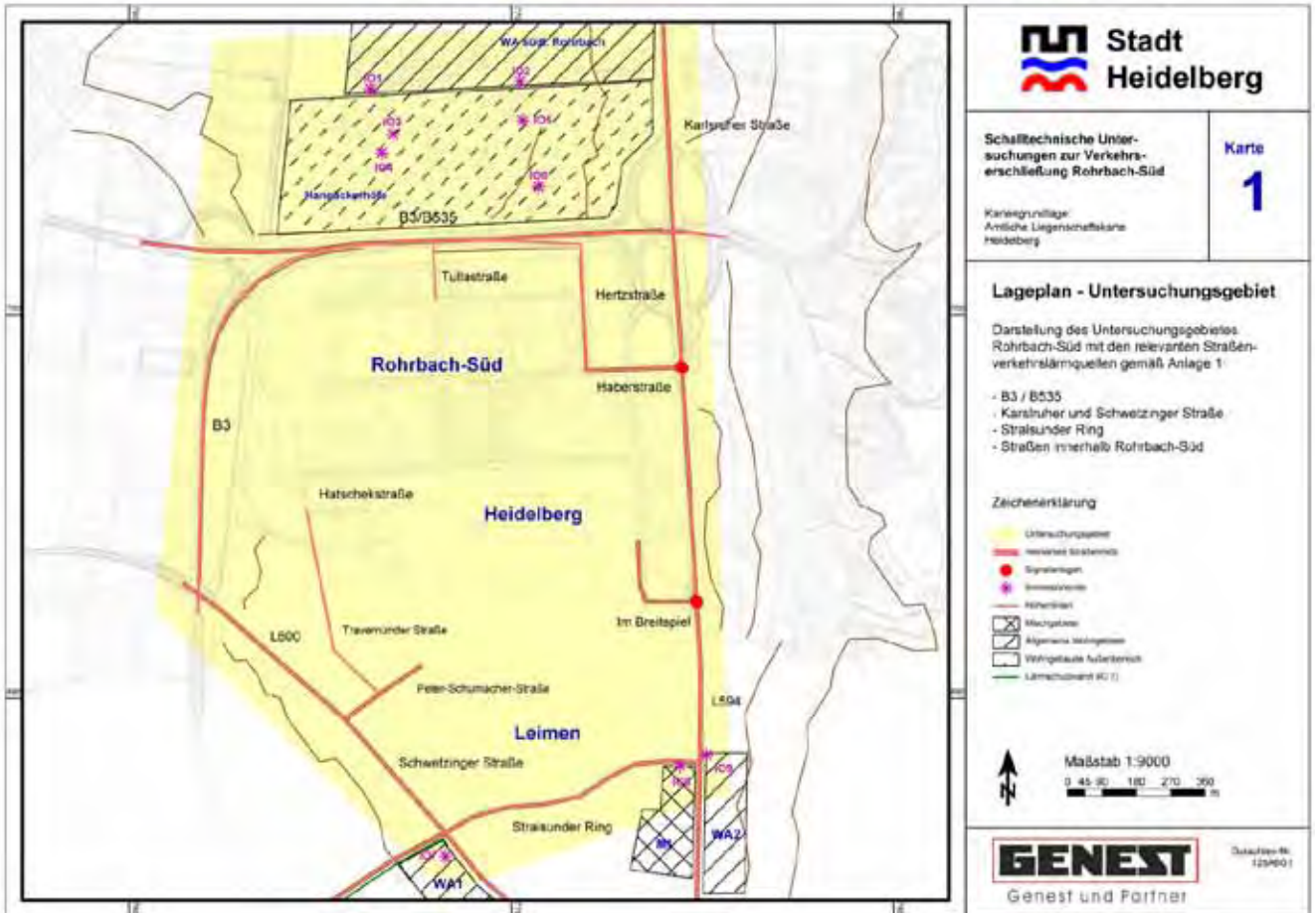
Fazit

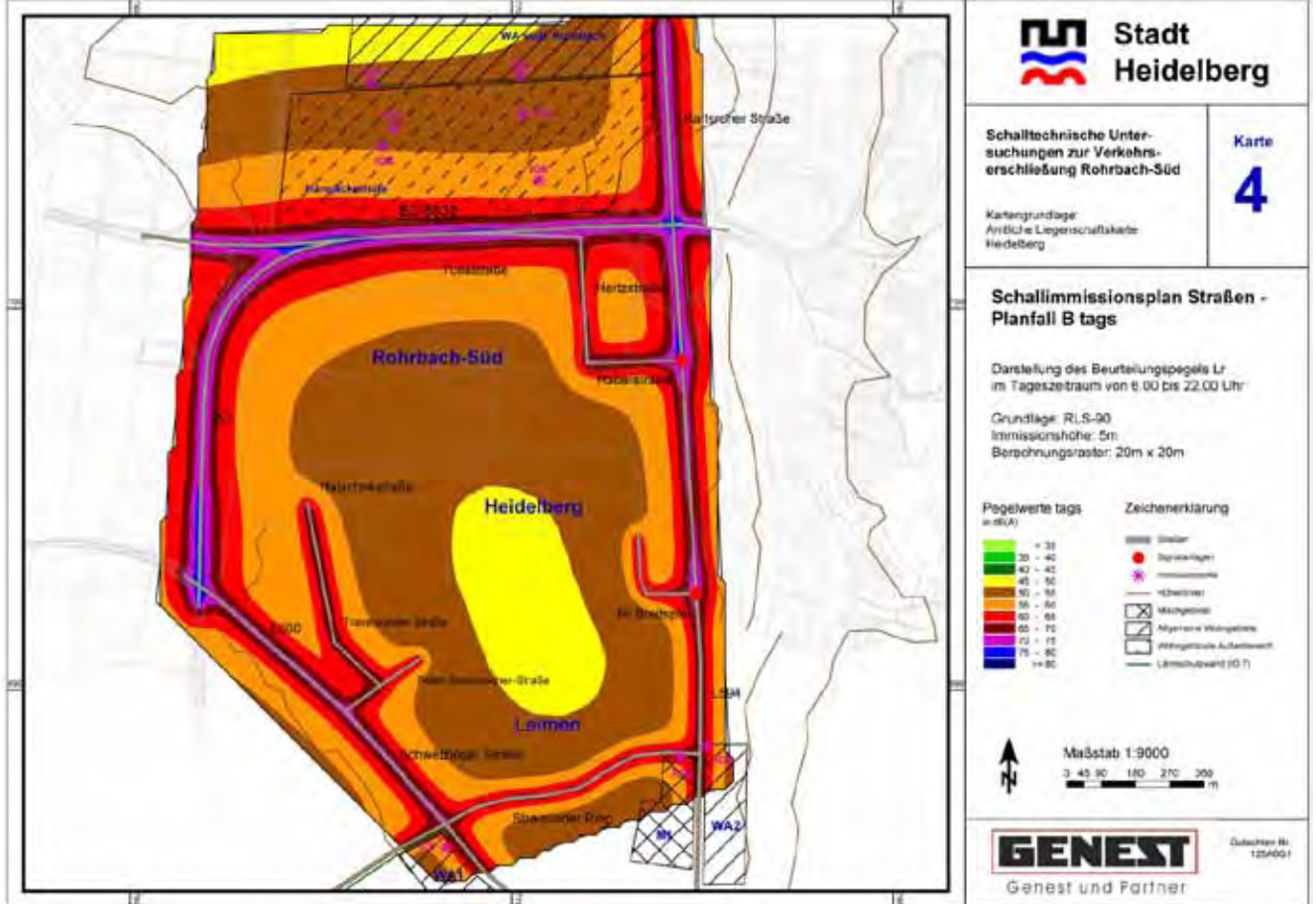
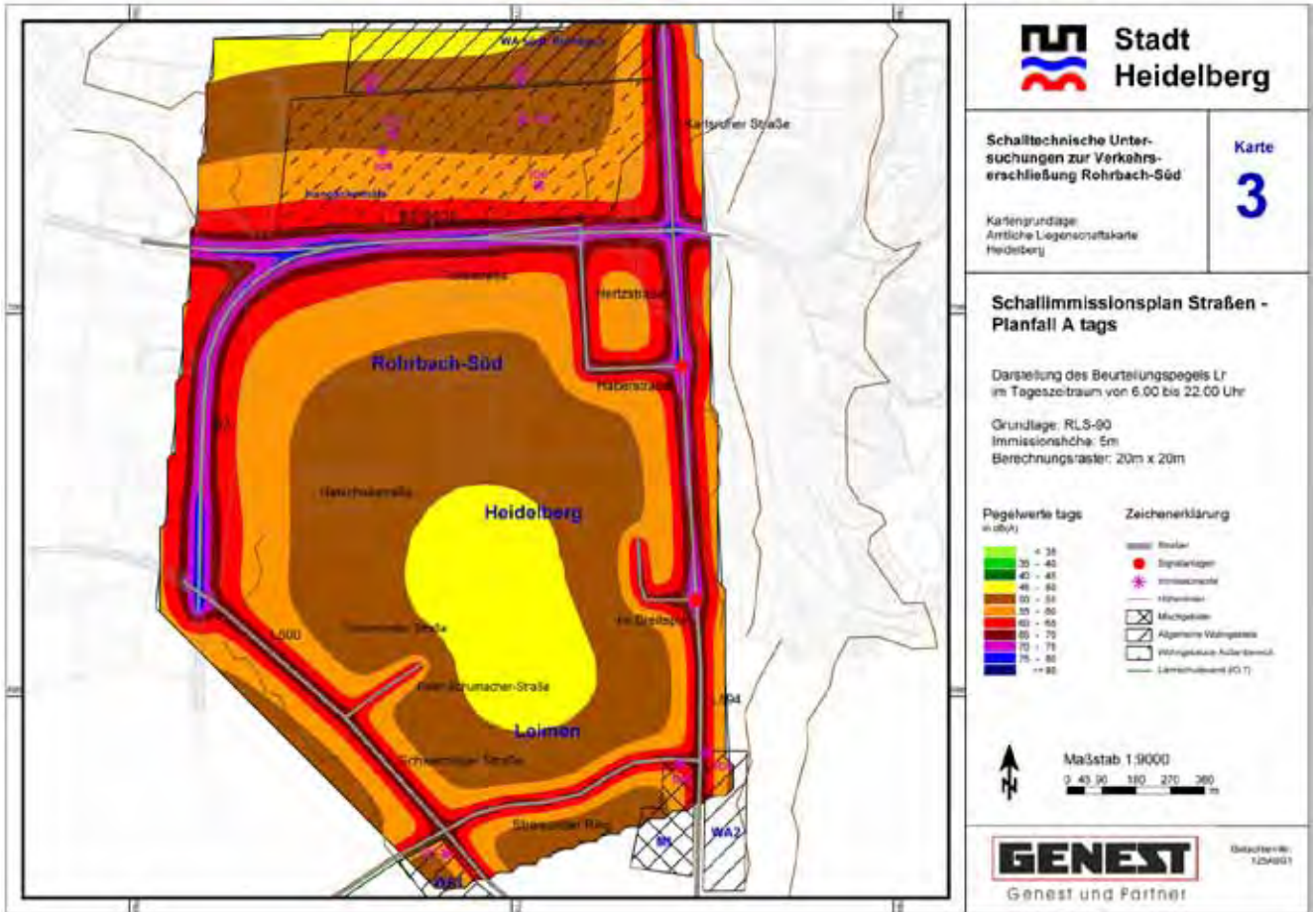
- Starke Entlastung der Gebietsausfahrt Haberstraße (-500 linksabbiegende Fzg. am Knoten Ha/Ka)
- Sehr starke Reduktion des Verkehrs in der Hertzstraße
- Deutliche Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr (Sicherheit und Attraktivität)
- Vertretbarer Kostenaufwand bei sehr hoher Wirksamkeit

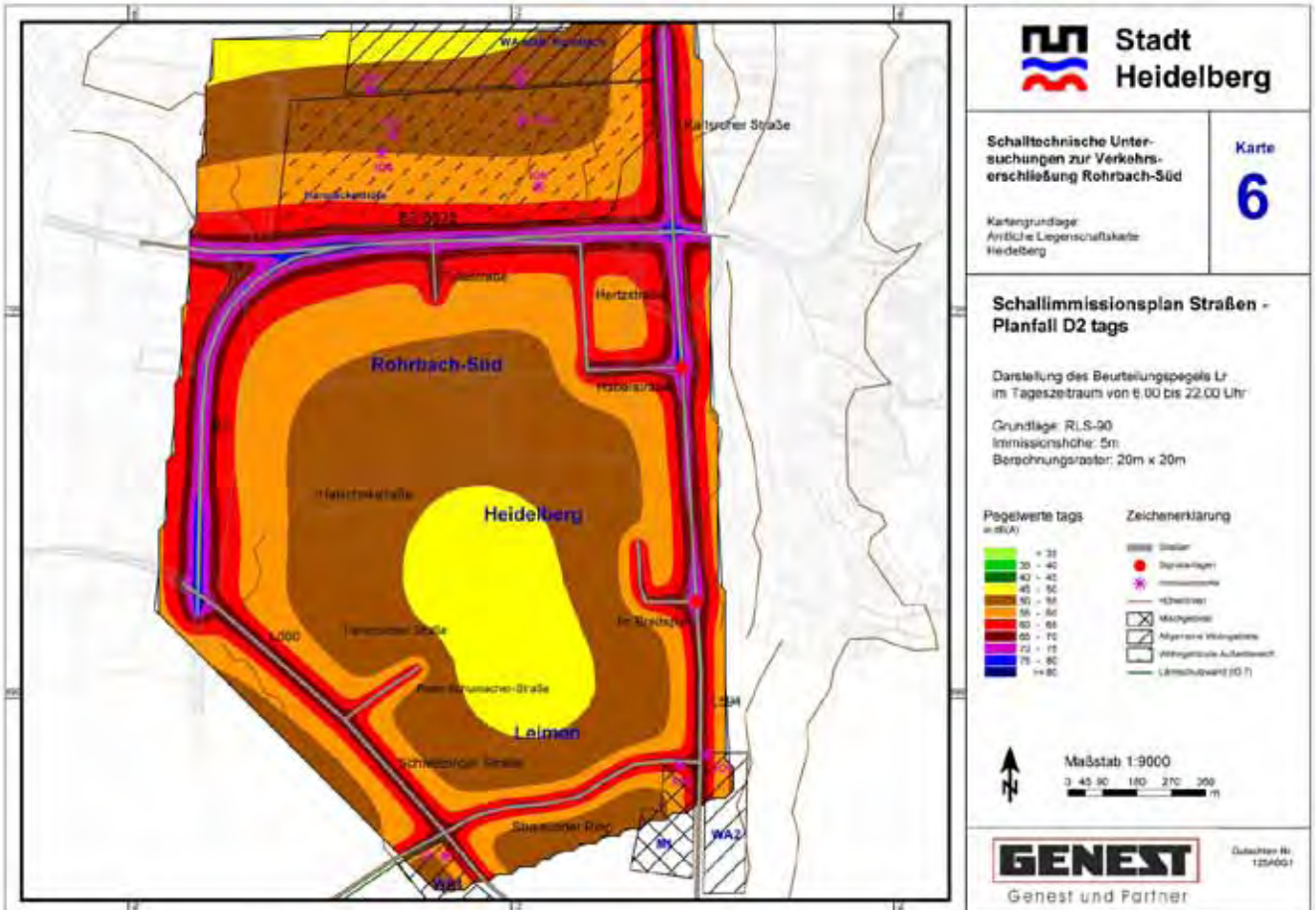
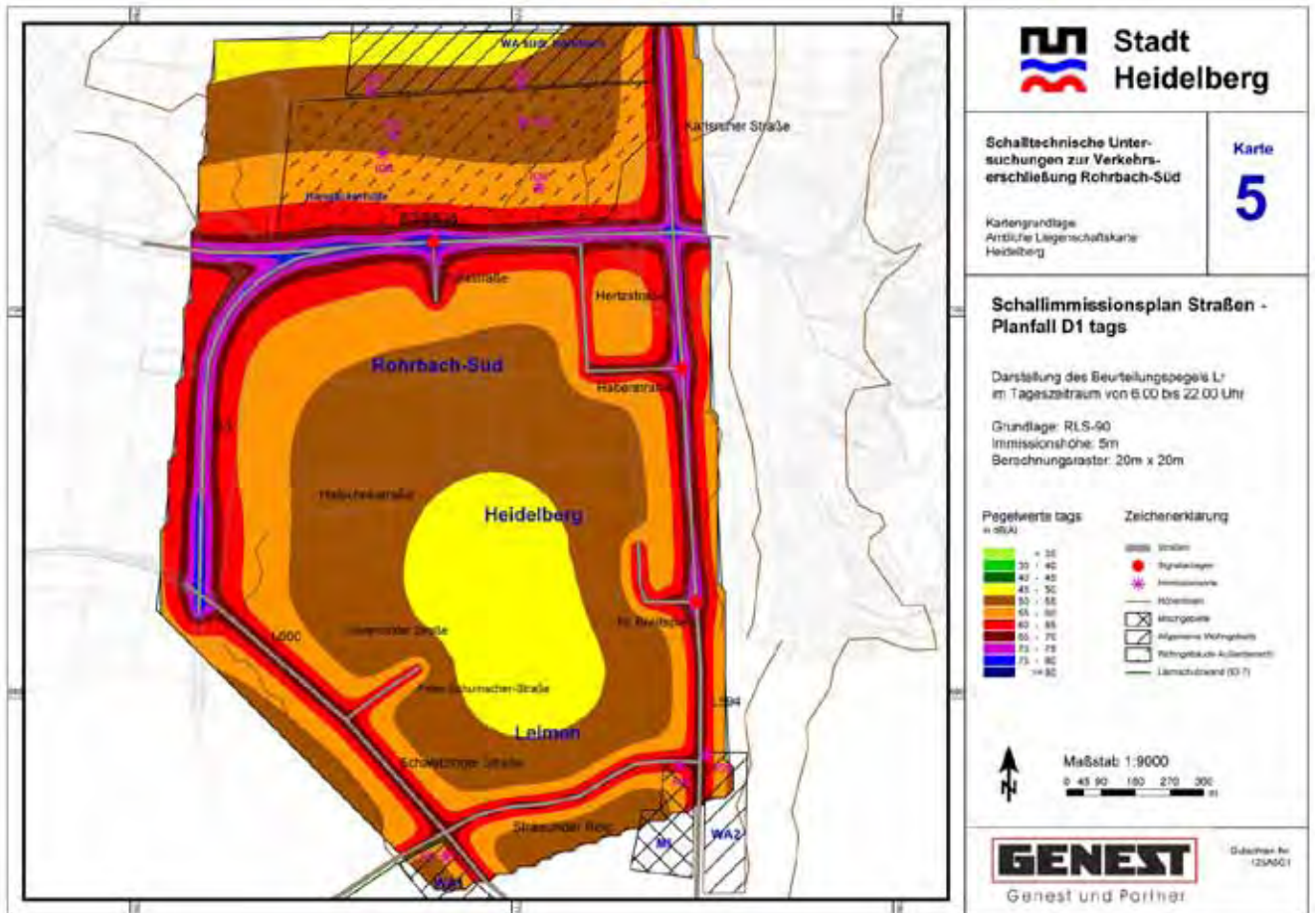
Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	++
Verkehrsablauf Haberstraße	+ / ++
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	++

Knotenströme in der Haberstraße









Nr.	Immissionsort	Gesamt-Beurteilungspegel tags in dB(A)				
		Nullfall	Planfall A	Planfall B	Planfall D1	Planfall D2
IO 1	WA südliches Rohrbach	52	52	51	52	52
IO 2	WA südliches Rohrbach	52	52	52	51	52
IO 3	Außenbereich Hangäckerhöfe	54	54	54	54	54
IO 4	Außenbereich Hangäckerhöfe	55	56	55	55	55
IO 5	Außenbereich Hangäckerhöfe	54	53	53	53	53
IO 6	Außenbereich Hangäckerhöfe	58	58	58	57	58
IO 7	WA 1 Leimen	58	58	59	58	58
IO 8	MI Leimen	66	65	64	65	64
IO 9	WA 2 Leimen	66	65	65	65	65

Arbeitskreis Verkehrserschließung Rohrbach-Süd

4

Protokoll / Dokumentation der vierten Sitzung am 21. Juli 2009

Großer Gemeindesaal der Ev. Kirchengemeinde Rohrbach-West
17.00 Uhr bis 20.30 Uhr



Gliederung / Ablauf 4. Sitzung des Arbeitskreises

1. **Begrüßung** Seite 174
 - Rückblick auf die 3. Arbeitskreissitzung, Ziel der letzten Sitzung und Gliederung
2. **Ergebnisdarstellung der vertiefenden Prüfung Bündel „Tullastraße+“** Seite 176
 - Beantwortung Prüfaufträge aus der 3. Arbeitskreissitzung zum Bündel „Tullastraße+“
 - Verkehrsgutachterliche Empfehlung zur Zusammensetzung der Einzelmaßnahmen
 - Anmerkungen der Verwaltung zum Kostenrahmen und zur zeitlichen Umsetzung
3. **Minimalvariante „Boxbergknoten“ mit direktem Anschluss an Famila-Parkhaus** Seite 187
 - Darstellung Minimalvariante „Boxbergknoten“ mit Anschluss an Famila-Parkhaus
 - Verkehrliche Bewertung Minimalvariante „Boxbergknoten“ des Verkehrsgutachters
4. **Bewertung der dargestellten Aspekte und Konkretisierung Maßnahmenbündel** Seite 189
 - Einordnen und Bewerten der Minimalvariante „Boxbergknoten“
 - Auswahl der umzusetzenden Einzelmaßnahmen
 - Darstellung der zeitlichen Umsetzung der Einzelmaßnahmen
5. **Empfehlung des Arbeitskreises zur Verkehrserschließung Rohrbach-Süd** Seite 192
 - Gemeinsam abgestimmte und einstimmig ausgesprochene Empfehlung
6. **Fazit Arbeitskreis Rohrbach-Süd und Ausblick** Seite 199
7. **Anlage Teilnehmer-/Anwesenheitsliste** Seite 200

1. Begrüßung

Herr Erster Bürgermeister Stadel begrüßt die TeilnehmerInnen zur vierten und letzten Sitzung des Arbeitskreises Rohrbach-Süd. Herr Bürgermeister Stadel dankt den TeilnehmerInnen für ihre konstruktive und zielgerichtete Mitarbeit in den drei vorherigen Arbeitskreissitzungen. Mit einem kurzen Rückblick auf die zurückliegenden Arbeitskreissitzungen stellt er nochmals heraus, dass sowohl die bisherigen Diskussionen als auch die erzielten Arbeitsergebnisse deutlich machen, dass im Arbeitskreis ein Ergebnis offener Dialog geführt wurde. Mit Blick auf die zu formulierende Empfehlung zur Verbesserung der Verkehrserschließung Rohrbach-Süd wünscht er dem Arbeitskreis eine konstruktive Schlussdiskussion und übergibt das Wort an die Moderation.

Die Moderation schließt sich den einleitenden Worten von Herrn Stadel an und fasst zum Einstieg nochmals kurz die wesentlichen Schritte der 3. Arbeitskreissitzung zusammen:



Stadt Heidelberg Verkehrserschließung Rohrbach-Süd Netzwerk für Planung und Kommunikation
Arbeitskreis 4 21.07.2009

Rückblick auf Arbeitskreis 3

- Kategorisierung der 23 zu prüfenden Einzelvarianten in Basisvarianten, Kopplungsvarianten, Streichvarianten und Langfristvarianten
- Vorschlag von Seiten der Verkehrsplanung zur Bildung von insgesamt vier Maßnahmenbündeln
- Gemeinsame Diskussion und Wertung der vorgestellten Maßnahmenbündel
- Einstimmige Auswahl des Bündels „Tullastraße +“
- Prüfaufträge an die Verkehrsplanung und die Verwaltung zur vertiefenden Prüfung des Bündels „Tullastraße +“ als Basis einer Empfehlung des Arbeitskreises



Aufbauend auf den Ergebnissen der vertiefenden Prüfung formuliert die Moderation das Ziel, in der letzten Sitzung des Arbeitskreises die für eine Verbesserung der Verkehrssituation umzusetzenden Einzelmaßnahmen aus Sicht der TeilnehmerInnen herauszuarbeiten und gleichzeitig eine Empfehlung für die zeitliche Umsetzung auszusprechen.



Verkehrerschließung Rohrbach-Süd
Arbeitskreis 4

Netzwerk für Planung und Kommunikation
21.07.2009

Ablauf 4. Sitzung Arbeitskreis

- **Ergebnisdarstellung der vertiefenden Prüfung Bündel „Tullastraße+“**
 - Beantwortung der Prüfaufträge
 - Empfehlung von Seiten der Verkehrsplanung zur Priorisierung / Reihung
 - Hinweise der Verwaltung zum Bündel „Tullastraße+“
- **Vorstellung der Prüfergebnisse**
Minimalvariante Anschluss Parkhaus Familia
- **Diskussion und Bewertung**
 - Einordnung der Minimalvariante
 - Auswahl der umzusetzenden Einzelkomponenten
 - Definition der Reihenfolge der Maßnahmen
- **Pause**
- **Abstimmung der Empfehlung des Arbeitskreises**
- **Fazit und Ausblick**

Die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises stimmen der von der Moderation vorgestellten Gliederung und Zielsetzung des Abends zu.

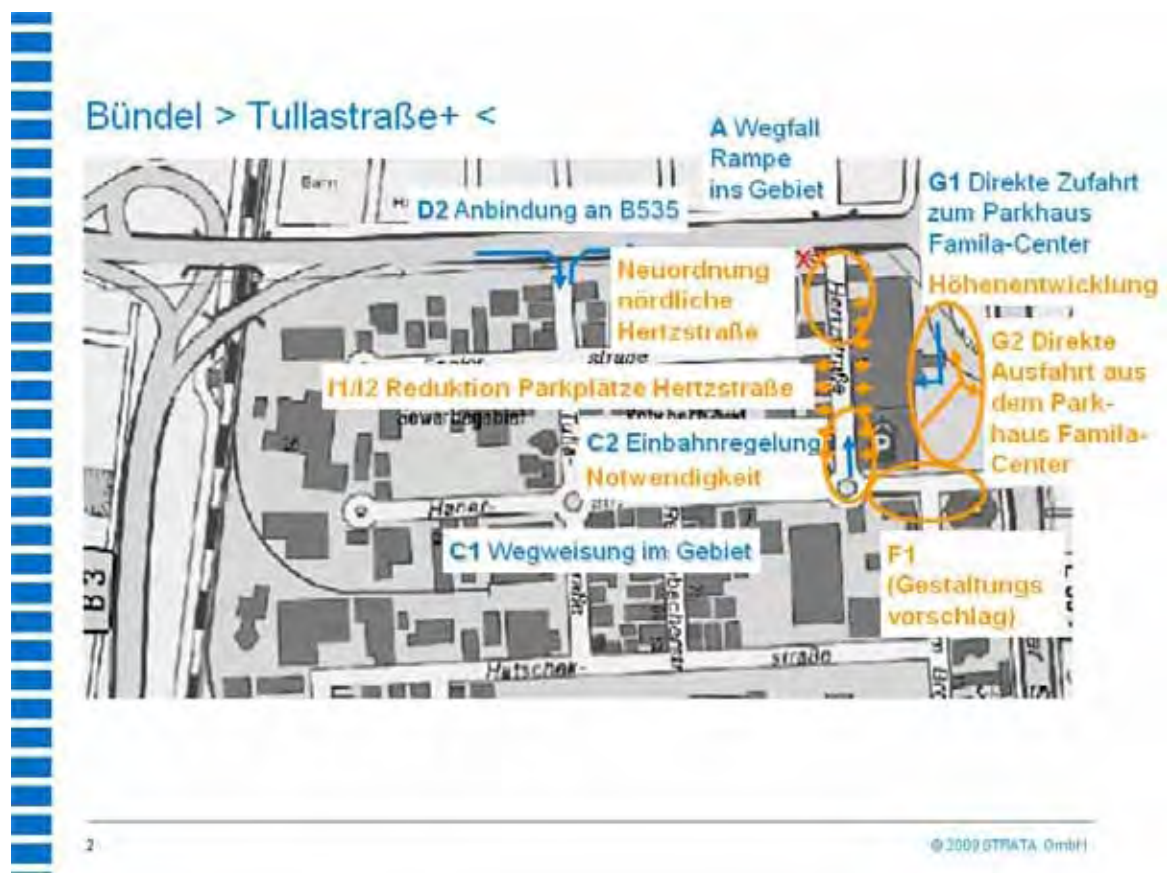
2. Ergebnisdarstellung der vertiefenden Prüfung Bündel „Tullastraße+“

Zur Vorbereitung der vierten Sitzung des Arbeitskreises waren die Verkehrsgutachter durch die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises beauftragt, die verkehrliche Wirkung des Bündels „Tullastraße+“ in Kombination mit folgenden Einzelmaßnahmen zu prüfen:

- Umgestaltung Haberstraße mit Neuordnung der Zu- und Abfahrt des Familia-Parkhauses einschließlich der inneren Erschließung des Familia-Parkhauses (F1 Gestaltungsvariante)
- Direkte Ausfahrt vom Familia-Parkhaus mit Linksabbieger auf den Boxbergknoten mit Blick auf Radien, Übersichtlichkeit, Vorfahrtsregelung (Variante G2)
- Reduktion der Parkplätze und Rückbau des Querschnitts in der Hertzstraße zur Schaffung von Lieferzonen und zur Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer (Variante I1 und I2)
- Erforderlichkeit der Einbahnstraßenregelung in der Hertzstraße (Variante C2)

Ergänzend zur Prüfung der verkehrlichen Wirksamkeit in Kombination mit dem Bündel „Tullastraße+“ sollten folgende Fragen durch den Verkehrsgutachter geklärt werden:

- Möglichkeiten einer direkten Zu- und Abfahrt in das Familia-Parkhaus vom Boxbergknoten auf die Verkaufsebene in den Obergeschossen bezogen auf die Höhenentwicklung (Variante G1 und G2)
- Neuordnung der Straßenraumsituation im nördlichen Abschnitt der Hertzstraße nach Wegfall der Südrampe von der B 535 auf die Hertzstraße zur Verbesserung der heutigen Situation für Fußgänger und Radfahrer auf der Achse Hasenleiser – Hertzstraße (Variante H)



Zum Einstieg in die Ergebnispräsentation wurde von den Verkehrsgutachtern skizzenhaft dargestellt, in welcher Form die Zu- und Abfahrt (Rampen) von der B 535 an die Tullastraße umgesetzt werden könnten. Darüber hinaus wurde nochmals die verkehrliche Wirksamkeit des Bündels „Tullastraße+“ ohne die zu prüfenden Ergänzungsmaßnahmen kurz zusammengefasst.

Bündel > Tullastraße+ <



Rampen Tullastraße (exemplarisch, nicht maßstäblich)

Bündel > Tullastraße+ <

Fazit

- Starke Entlastung der Gebietsausfahrt Haberstraße (-500 linksabbiegende Fzg. am Knoten Ha/Ka)
- Sehr starke Reduktion des Verkehrs in der Hertzstraße
- Deutliche Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr (Sicherheit und Attraktivität)
- Vertretbarer Kostenaufwand bei sehr hoher Wirksamkeit

Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	++
Verkehrsablauf Haberstraße	+/++
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisell	++

Folgende Ergebnisse wurden von den Verkehrsgutachtern zu den Prüfaufträgen aus der dritten Sitzung des Arbeitskreises vorgestellt:

Tullastraße+ mit F1



Fazit zur straßenseitigen Verkehrsqualität

- Deutliche Entlastung des Kreisels Haberstraße/Hertzstraße
- Erhöhung des Zuflusses zum Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße
- Verstärkung des Zuflusses zum Knoten Haberstraße/Karlsruher Straße
- Verbesserte Querung für Fußgänger

6

© 2008 STRATA GmbH

Tullastraße+ mit F1

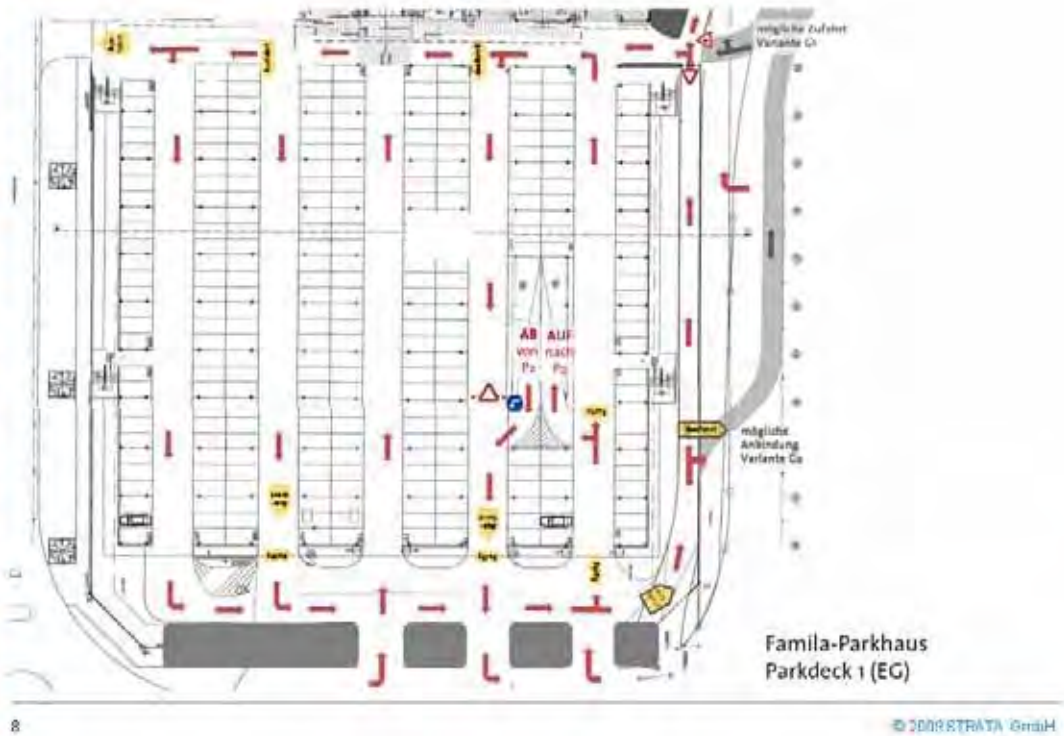


Gestaltungsvorschlag Haberstraße (exemplarisch, nicht maßstäblich)

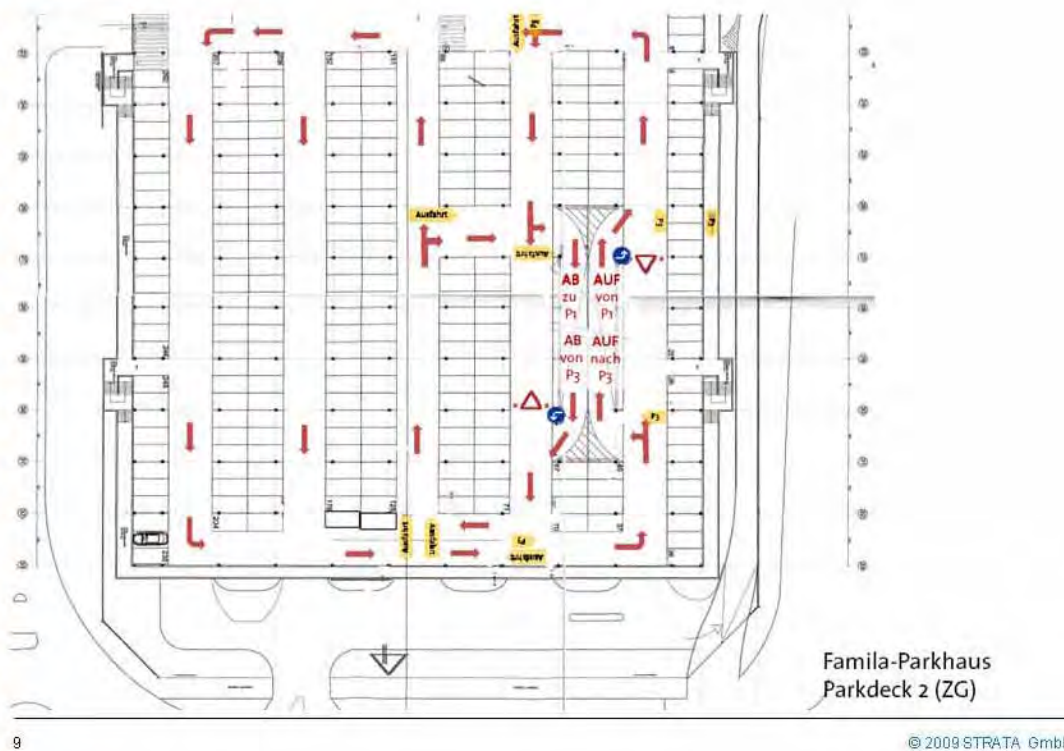
7

© 2008 STRATA GmbH

Tullastraße+ mit F1



Tullastraße+ mit F1



Tullastraße+ mit F1

Familia-Parkhaus
Parkdeck 3 (OG)

10

© 2008 STRATA GmbH

Tullastraße+ mit F1

Vorteile für das Parkhaus

- + Überwiegend Einrichtungsverkehr im Parkhaus
- + Schnelle und konfliktarme Führung der Ströme aus den oberen Geschossen des Parkhauses zur Ausfahrt
- + Zusätzliche Anbindungen an Boxbergknoten sind gut zu integrieren.

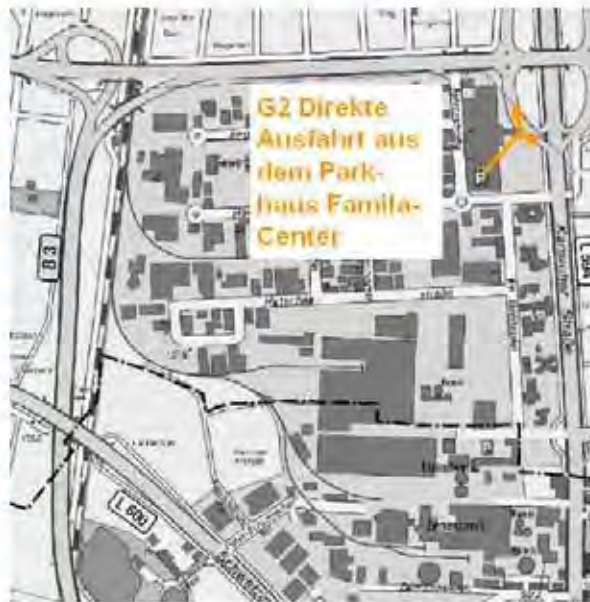
Fazit zur Verkehrsqualität im Familia-Parkhaus

- Die neue Anbindung aus F1 (Gestaltung) lässt sich innerhalb des Parkhauses logisch fortführen.
- Die vorhandenen Rampen innerhalb des Parkhauses sind gut in das Konzept zu integrieren.
- Zusätzliche Anbindungen (G1/G2) sind gut in das Konzept zu integrieren.
- Ggf. kann auf die linke Ausfahrt aus dem Parkhaus auf die Haberstraße verzichtet werden, wenn eine Ausfahrt in die Hertzstraße geschaffen wird (verbessert Verflechtung vor dem Parkhaus)
- Wegweisung erforderlich

11

© 2008 STRATA GmbH

Tullastraße+ mit G2



12

© 2009 STRATA GmbH

Tullastraße+ mit G2



(exemplarisch, nicht maßstäblich)

Fazit

- Anbindung ist baulich gut möglich
- Vorfahrtregelung ist aus verkehrstechnischer Sicht ausreichend, später ggf. Signalisierung
- Boxbergrampe ist in Hinblick auf den Kurvenradius so zu gestalten, dass eine gute Einsehbarkeit von G2 gegeben ist
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Rampe auf 50 km/h
- Maßnahme konkurriert mit der Rampe an der Tullastraße! (zieht 30-50% Prozent des Verkehrs von der Rampe Tullastraße ab)
- Im Gesamtkonzept geringer Mehrwert
- Ggf. sinnvoll bei Fachhandelsnutzung des Bauhaus-Areals

13

© 2009 STRATA GmbH

Tullastraße+ Notwendigkeit der Einbahnregelung



Fazit

- Hertzstraße ist stark entlastet; Einbahnregelung ist aufgrund der Verkehrsmengen nicht zwingend erforderlich
- Zusätzliche Maßnahmen in der Hertzstraße im Falle der Einbahnregelung entbehrlich
- Einbahnregelung entlastet Kreisverkehr erheblich
- Einbahnregelung führt zur verstärkten Nutzung der Ausfahrt Tullastraße:
mit Einbahnstr: 630 Fahrzeuge
ohne Einbahnstr: 300 Fahrzeuge
- Einbahnregelung verursacht Umwegfahrten
- Ergänzende Maßnahme zur Nachjustierung

14

© 2008 STRATA GmbH

Tullastraße+ Notwendigkeit der Einbahnregelung



Spitzenstunde Werktag Nachmittag
(Tullastraße+ ohne Einbahnstraße gegenüber Tullastraße+ mit Einbahnstraße)

15

© 2008 STRATA GmbH

Tullastraße+ mit I1 und I2



Fazit

- Hertzstraße ist stark entlastet; I1 und I2 sind nicht zwingend erforderlich
- Im nördlichen Straßenabschnitt auf Seite des Familia-Center kann durch den Entfall von Stellplätzen die Situation für den Rad- und Fußgängerverkehr aufgewertet werden
- Ladezonen verbessern den Verkehrsablauf, Lage vor Ort zu prüfen und mit Geschäften abzustimmen; ergänzend denkbar
- Längsparkierung verbessert den Verkehrsablauf in der Hertzstraße; ergänzend denkbar

16

© 2008 STRATA GmbH

G1/G2 Höhenentwicklung Parkhaus



Fazit

- Bauliche Situation gestattet eine Anbindung an alle drei Geschosse
- Aus „öffentlicher Sicht“ ist eine Anbindung von G1 und G2 im EG sinnvoll

17

© 2008 STRATA GmbH

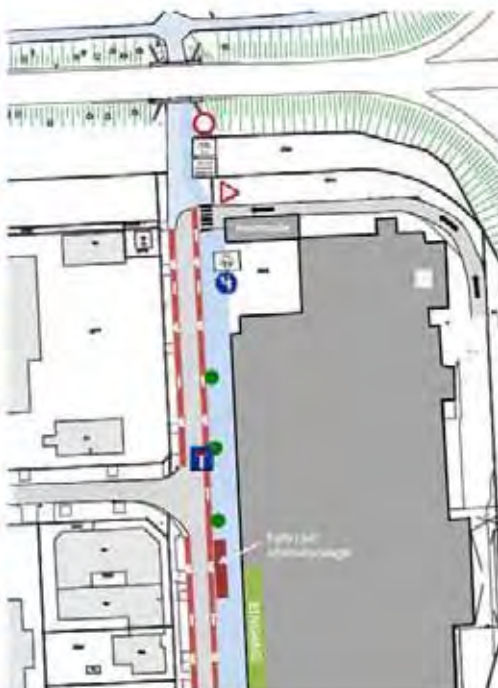
H Neuordnung der nördlichen Hertzstraße



18

© 2008 STRATA GmbH

H Neuordnung der nördlichen Hertzstraße



Fazit

- Beidseitiger Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen in der Hertzstraße sinnvoll
- Überbreiter Gehweg vor dem Familia-Center wünschenswert, Freigabe für den Radverkehr zum Familia-Center
- Querung der Familia-Ausfahrt mittels (zusätzlichem) Fußgängerüberweg zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung der Fußgänger
- Deutliche Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußgängerverkehr in der nördlichen Hertzstraße

19

© 2008 STRATA GmbH



In der Gesamtschau der vertiefenden Prüfung wurde von den Verkehrsgutachtern eine Empfehlung an die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises sowohl zur Zusammensetzung des Bündels „Tullastraße+“ als auch zur möglichen Reihung der Maßnahmen ausgesprochen. Darüber hinaus wurden ergänzende Maßnahmen dargestellt, die aus Sicht der Verkehrsgutachter zum einen für die Wirksamkeit nicht zwingend erforderlich sind und zum anderen aufgrund ihrer langfristigen Perspektive zu einem späteren Zeitpunkt das Bündel „Tullastraße+“ in der verkehrlichen Wirksamkeit verbessern. Dies gelte insbesondere für die Anbindung der Hatschekstraße an die Travemünder Straße in Richtung Leimen.

Tullastraße+ Reihenfolge der Umsetzung



Mögliche Reihung der Maßnahmen

1. Umgestaltung Haberstraße (F1Gest)
2. Ertüchtigung Knoten Tullastraße/Englerstraße
3. Inbetriebnahme der Rampe Boxbergknoten -> Famila (G1)
4. Inbetriebnahme der Rampe B535/B3 -> Tullastraße (D2a)
5. Sperrung Südrampe (H)
6. Inbetriebnahme der Rampe Tullastraße -> B535/B3 (D2b)

Ergänzende Maßnahmen

- > Umgestaltung Hertzstraße (I1+I2)
- > Einbahnregelung Hertzstraße (C2)
- > Langfristig: Straßenanbindung Hatschekstraße - Leimen (B)
- > Langfristig: S-Bahn-Haltepunkt Rohrbach Süd

Seitens der Verwaltung konnten aus der vertiefenden Prüfung heraus zum Kostenrahmen der Einzelmaßnahmen und zur zeitlichen Umsetzung ergänzende Anmerkungen vom Amt für Verkehrsmanagement gemacht werden:

Verkehrsuntersuchung Rohrbach-Süd

Kosten der Einzelmaßnahmen (brutto)

Maßnahme	Kosten
F1: Endausbau Gestaltungsvariante Haberstr.	€ 120.000,-
D2: Rampen B3 / Tullastr.: Ab- und Auffahrt (ohne evtl. Leitungskosten)	€ 1.500.000,-
D2: Endausbau Kreisverkehr Tullastr. /	€ 160.000,-
G1/G2: Ab- und Auffahrt vom Boxbergknoten zum Famila-Center/Bauhaus-Grundstück (ohne Grunderwerb)	€ 300.000,- bis € 530.000,-
G2: Verbesserung Sichtbeziehung Boxbergknoten	€ 150.000,-
G1: G1 ohne G2 (nur Abfahrt vom Boxbergknoten)	€ 180.000,- bis € 320.000,-
Sperrung Südrampe B3 -> Hertzstr.	Je nach Ausgestaltung

Verkehrsuntersuchung Rohrbach-Süd

Zeitschiene zur Umsetzung

Maßnahme	Zeitbedarf
F1: Gestaltungsvariante Haberstr.	Kurzfristig in 2010
G1/G2: Ab- und Auffahrt vom Boxbergknoten zum Famila-Center/Bauhaus-Grundstück (ohne Grunderwerb)	Mittelfristig 2-3 Jahre
D2: Rampen B3 / Tullastr.: Ab- und Auffahrt	Langfristig 3-5 Jahre
D2: Ausbau Kreisverkehr Tullastr. / Englerstr.	Zeitgleich mit Bau D2
Schließung Südrampe	Zeitgleich mit Öffnung Auffahrtsrampe
Anbindung Gewerbegebiet über Hatschekstr.	Langfristoption

3. Minimalvariante „Boxbergknoten“ mit direktem Anschluss an Familia-Parkhaus

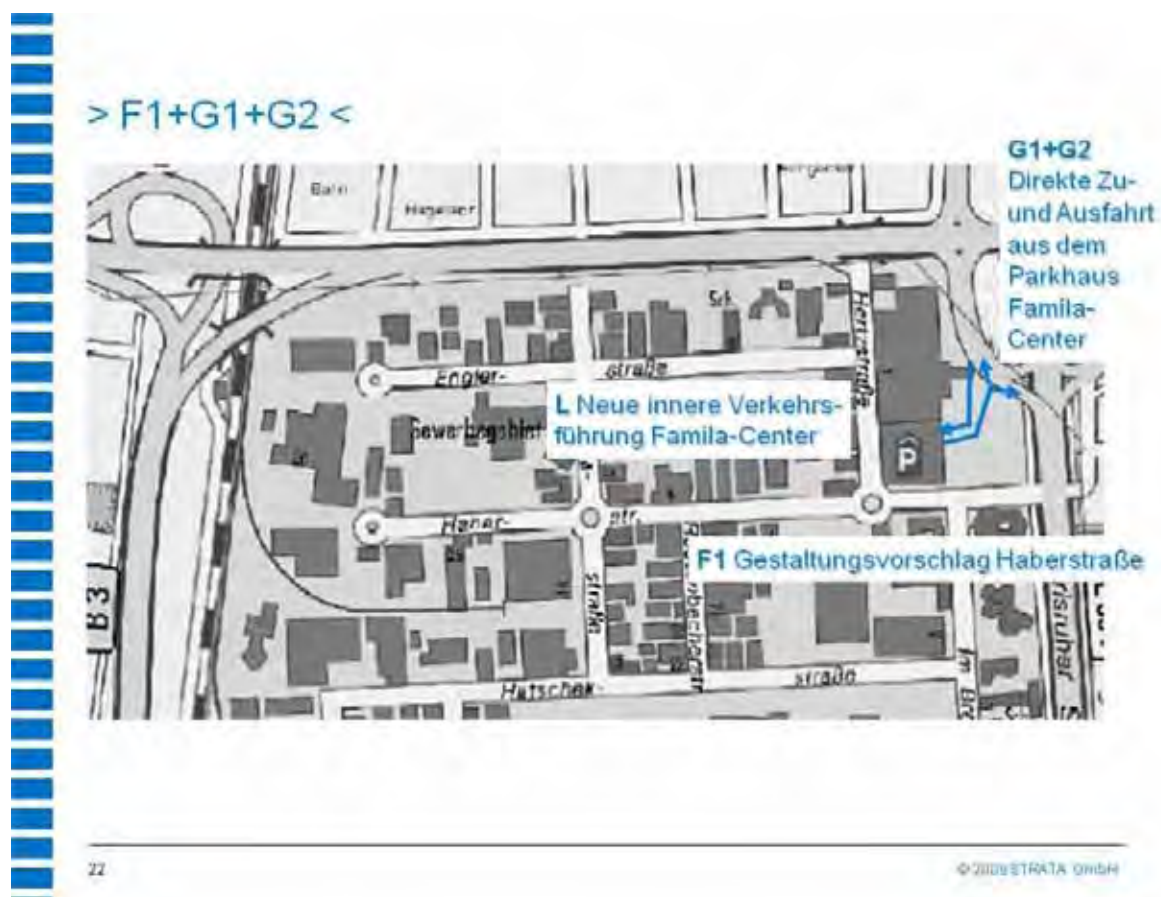
Im Rahmen der vertiefenden Prüfung wurde besonders unter dem Aspekt der Kosten und der in der dritten Sitzung des Arbeitskreises geführten Diskussion, die beiden Varianten G1 (Abfahrt Boxbergknoten) und G2 (Linksabbieger auf Boxbergknoten) gemeinsam bzw. zeitgleich umzusetzen, eine sogenannte Minimalvariante „Boxbergknoten“ auf ihre verkehrliche Wirksamkeit geprüft.

Die Minimalvariante „Boxbergknoten“ setzt sich aus folgenden Einzelmaßnahmen zusammen:

- Umgestaltung Haberstraße mit Neuordnung der Zu- und Abfahrt des Familia-Parkhauses einschließlich der Neuordnung der inneren Erschließung des Familia-Parkhauses (F1 Gestaltungsvariante)
- Direkte Zufahrt vom Boxbergknoten in das Familia-Parkhaus (Variante G1)
- Direkte Ausfahrt vom Familia-Parkhaus mit Linksabbieger auf den Boxbergknoten (Variante G2)

Bei der Minimalvariante „Boxbergknoten“ handelt es sich um drei Einzelmaßnahmen, die entweder Teil des Bündels „Tullastraße+“ sind oder im Rahmen der vertiefenden Prüfung in Kombination mit dem Bündel „Tullastraße+“ geprüft wurden.

Um das in der dritten Sitzung des Arbeitskreises empfohlene Bündel „Tullastraße+“ mit der Minimalvariante „Boxbergknoten“ zu vergleichen und für die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises eine gleichwertige Diskussionsgrundlage für die Abwägung und Empfehlung zu schaffen, wurden die Verkehrsgutachter gebeten, ebenso die verkehrliche Wirksamkeit der Minimalvariante „Boxbergknoten“ abzubilden.



> F1+G1+G2 <**Elemente**

- G1 Direktzufahrt Famila-Center
- G2 Direktausfahrt Famila-Center
- F1 Gestaltungsvorschlag Haberstraße

Fazit

- + Verbessert Erreichbarkeit des Famila-Center
- + Entlastet Hertz- und östliche Haberstraße
- + Entlastet Knoten Haberstr/Karlsruher Straße (Linkseinbieger) um 400 Fahrzeuge
- + Entflechtung der Konfliktströme Hertzstraße
- + Geringfügige Verbesserung gegenüber der Ausgangslage für Fußgänger und Radfahrer Richtung Hasenleiser

Ziel	Bewertung
Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem Gebiet	++
Verkehrsablauf Haberstraße	+
Verkehrsablauf Hertzstraße mit Kreisel	+

23

© 2009 STRATA GmbH

Zusammenfassend wurden von den Verkehrsgutachtern nochmals die Vor- und Nachteile des Bündels „Tullastraße+“, wie es die Verkehrsgutachter nach der vertiefenden Prüfung als Maßnahmenpaket empfohlen haben, gegenüber der Minimalvariante „Boxbergknoten“ dargestellt.

Vergleich F1+G1+G2 <-> Tullastraße+**Vorteile Tullastraße+**

- + Bessere Verteilung des Verkehrs im Gebiet
- + Etwas größere Entlastung des Knotens Haberstraße/Karlsruher Straße (Linksabbieger Haber-/Karlsruher Str: Tullastraße+ ca. 500 Fahrzeuge, F1+G1+G2 ca. 400 Fahrzeuge)
- + Bessere Entlastung der Hertzstraße
- + Möglichkeit zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Einkäufer und Besucher in der Hertzstraße
- + Attraktiver für den Fuß- und Radverkehr
- + Erheblich robuster gegen Spitzenbelastungen, G2 hat Kapazitätsgrenzen
- + Wirkt auch für den Güterverkehr/Schwerlastverkehr, G2 nur für Pkw geeignet
- + Wirkt langfristiger, bei F1+G1+G2 sind zu späteren Zeitpunkten ggf. weitere Maßnahmen erforderlich

Nachteile Tullastraße+

- Tullastraße+ ist teurer
- F1+G1+G2 erschließt (ggf.) zusätzlich Bauhaus-Areal für künftige Nutzung

Fazit: Tullastraße+ ist eine nachhaltige Lösung

25

© 2009 STRATA GmbH



4. Bewertung der dargestellten Aspekte und Konkretisierung Maßnahmenbündel

Zum Einstieg in die Diskussion wurden von der Moderation nochmals die wesentlichen Erkenntnisse aus der vertiefenden verkehrlichen Prüfung für die Konkretisierung des Maßnahmenbündels „Tullastraße+“ zusammengefasst:

- F1 Gestaltungsvariante (Umgestaltung Haberstraße, Neuordnung Zu-Abfahrt Famila-Parkhaus) ist grundsätzlich mit allen Einzelmaßnahmen verträglich, die erforderlichen Veränderungen im Famila-Parkhaus lassen sich gut umsetzen, Maßnahme wird als Baustein empfohlen.
- Variante G2 (Direkte Zufahrt zum Boxbergknoten mit Linksabbieger) ist nicht für die Umsetzung des Bündels „Tullastraße+“ erforderlich, steht in Konkurrenz zur Ausfahrt Tullastraße, wird aber bei einer Entwicklung des Bauhaus-Areals empfohlen. Bei Umsetzung der Maßnahme ist derzeit eine Vorfahrtregelung ausreichend, später ggf. zu signalisieren.
- Variante I1 und I2 (Reduktion Stellplätze und Rückbau Querschnitt Hertzstraße) erhöht die Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums und verbessert die Nutzungsqualität für Fußgänger und Radfahrer, ist aber für die verkehrliche Wirksamkeit nicht zwingend erforderlich.
- Variante C2 (Einbahnstraßenregelung in der Hertzstraße) führt zur verstärkten Nutzung der Ausfahrt Tullastraße, ist aber für die Wirksamkeit des Gesamtbündels „Tullastraße+“ nicht erforderlich. Kann bei einer erforderlich werdenden „Nachjustierung“ eingeführt werden, da die Einbahnregelung Umwege verursacht.
- Variante G1 und G2 (Zu- und Abfahrt Verkaufsebene im Obergeschoss) stellt grundsätzlich für beide Varianten keine Problem dar, eine Anbindung des Erdgeschosses ist aber aus verkehrlicher Sicht ausreichend. Anbindung in das Zwischengeschoss wird aber aufgrund der Einfahrtshöhe von 2,0 m kritisch gesehen.
- Variante H (Neuordnung Hertzstraße im nördlichen Abschnitt) erhöht die Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums und verbessert die Nutzungsqualität für Fußgänger und Radfahrer, ist aber für die verkehrliche Wirksamkeit nicht zwingend erforderlich.



Gleich zu Beginn der Diskussion stellten die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises dar, dass die Minimalvariante „Boxbergknoten“ zwar eine gewisse verkehrliche Entlastung bei niedrigeren Kosten bringt, aber die Verkehrsprobleme im Gewerbegebiet Rohrbach-Süd nicht nachhaltig gelöst werden. Gerade die höhere verkehrlichen Wirksamkeit verbunden mit einer höheren Entlastung in der Hertzstraße sowie einer Verbesserung der Verkehrsverteilung im gesamten Gewerbegebiet sprechen aus Sicht der TeilnehmerInnen eindeutig für das Bündel „Tullastraße+“.

Die Minimalvariante „Boxbergknoten“ als einen ersten Baustein zu betrachten und gegebenenfalls nachgeordnet in einem zweiten Schritt den Anschluss Tullastraße an die B 535 zu forcieren, wird von den TeilnehmerInnen ebenfalls nicht befürwortet. Es wird hier die Problematik gesehen, dass eine Gesamtlösung erst deutlich später erzielt werden kann. Mit der Entscheidung für das Bündel „Tullastraße+“ sind alle dort aufgeführten Einzelmaßnahmen als gleichrangig zu betrachten, so dass bereits im ersten Schritt auch die Maßnahmen vorzubereiten sind (Planungsbeginn), die aufgrund der erforderlichen Planungsschritte zeitlich erst nachgeordnet realisiert werden können.

Es wird ebenso deutlich gemacht, dass die erforderlichen Baukosten für die Rampen der Ein- und Auffahrt von der B 535 an die Tullastraße mit geschätzten 1,5 Mio. € unter der Kostenschätzung der Nordrampe mit ca. 1,6 Mio. € liegen. Aus der Verkehrsuntersuchung wurde aber auch deutlich, dass beim Bau der Nordrampe ergänzende bauliche Maßnahmen erforderlich geworden wären, so dass auch aus Kostengründen eine Empfehlung des Bündels „Tullastraße+“ mit der Umsetzung aller Einzelmaßnahmen vertretbar ist.

Grundsätzlich wird von den TeilnehmerInnen in der Diskussion die Absicht formuliert, die bauliche Umsetzung der Variante G2 (direkte Auffahrt mit Linksabbieger auf den Boxbergknoten) in Abhängigkeit mit der Entwicklung des Bauhaus-Grundstücks zu sehen. Jedoch wird der Argumentation der Verkehrsgutachter gefolgt, diese Einzelmaßnahme nicht von Beginn an in das Bündel „Tullastraße+“ aufzunehmen. Den TeilnehmerInnen war die Aussage des Verkehrsgutachters wichtig, dass eine Umsetzung der Variante G2 ohne Beeinflussung der zeitlichen Entwicklung des Bündels „Tullastraße+“ umsetzbar ist. Insofern sich zeitnah eine bauliche Entwicklung auf dem Bauhaus-Areal abzeichnen würde, könnten bei einer zeitgleichen Umsetzung der Einzelmaßnahmen G1 und G2 Kosten gespart werden.



Im Einzelnen werden aus der Diskussion heraus von den TeilnehmerInnen folgenden Einzelmaßnahmen und zeitliche Realisierungsstufen für das Bündel „Tullastraße+“ als Grundlage für die Empfehlung an die politischen Gremien bestimmt:

Realisierungsstufe 1 - in 2010

- Umgestaltung Haberstraße mit Zu- und Abfahrtssituationen Famila-Parkhaus (F1 Gestaltungsvariante)
- Prüfung des Wegfalls einiger Parkplätze in der Hertzstraße zur Einrichtung von Ladezonen, Verbesserung Radwegesituation im Vorfeld Famila und zur Schaffung von Fahrradabstellplätzen (Variante I1, I2)

Realisierungsstufe 2 - kurzfristig in 2 bis 3 Jahren

- Bau einer direkten Zufahrt vom Boxbergknoten zum Famila-Parkhaus (Variante G1)

Realisierungsstufe 3 - mittelfristig in 3 bis 5 Jahren

- Ertüchtigung des Knotens Tullastraße/ Englerstraße (erforderliche Ergänzungsmaßnahme)
- Bau der Ein-/Ausfahrt B 535 in die Tullastraße (Variante D2)
- Wegfall der heutigen Rampe von der B 535 aus in die Hertzstraße (Variante H)
- Neuordnung und Aufwertung der nördlichen Hertzstraße (Ergänzungsmaßnahme zu Variante H)

Realisierungsstufe 4 - langfristige Optionen

- Bau der Anbindung Hatschekstraße an die Travemünder Straße in Richtung Leimen (Variante B)
- Bau eines neuen S-Bahn-Haltepunktes mit Busanbindung (Variante E)

Es wird von den TeilnehmerInnen angemerkt, dass die Wegweisungen im Gebiet (*Variante C1*) entsprechend der Umsetzung der Einzelmaßnahmen anzupassen sind. Des Weiteren wird die Anregung vorgebracht, flankierende Maßnahmen zum Bündel „Tullastraße+“ im Rahmen des Mobilitätsmanagements der Stadt Heidelberg anzubieten (beispielsweise Förderung Jobticket, Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“).

Es wird von den TeilnehmerInnen empfohlen, in bestimmten Zeitabständen die eingetretenen Veränderungen mit den prognostizierten Werten abzugleichen, um bei Abweichungen gegebenenfalls gegensteuern zu können (Monitoring).

5. Empfehlung des Arbeitskreises zur Verkehrserschließung Rohrbach-Süd

Arbeitsstruktur und Methodik – Strukturiertes Vorgehen in vier Schritten

Der Arbeitskreis zur Verkehrserschließung Rohrbach-Süd hat sich insgesamt in vier Sitzungen intensiv mit Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrserschließung des für die Stadt Heidelberg gesamtbedeutenden Gewerbestandortes Rohrbach-Süd befasst.

Die Arbeitskreissitzungen wurden durch das Netzwerk für Planung und Kommunikation – Bürogemeinschaft Sippel I Buff moderiert und dokumentiert. Die erforderliche fachliche Zuarbeit zu den einzelnen Arbeitsschritten sowie die inhaltliche Beantwortung von Fragen, die sich aus dem Prozess ergaben, erfolgte durch STRATA, Gesellschaft für Daten- und Informationsmanagement mbH als Verkehrsgutachter und GENEST, Ingenieurgesellschaft mbH als Lärmgutachter sowie durch Vertreter der Stadtverwaltung.

• Analyse der Ausgangssituation und Formulieren von qualitativen Handlungszielen

In der 1. Sitzung des Arbeitskreises am 3. Februar 2009 wurden ausgehend von einer gemeinsamen Stärken-Schwächen-Analyse der Bestandssituation die unterschiedlichen Interessenslagen seitens der Gewerbetreibenden (Kunden/Beschäftigte) wie der Anwohner, Nutzer und Anlieger herausgearbeitet, aber auch mögliche Aspekte aus Sicht der Stadt Leimen erörtert.

Darauf aufbauend wurden von den TeilnehmerInnen des Arbeitskreises qualitative Handlungsziele für eine Verbesserung der Verkehrserschließung im Gebiet Rohrbach-Süd erarbeitet, die im Weiteren als Beurteilungsgrundlage für die zu prüfenden Verkehrslösungen herangezogen wurden. Abschließend wurde vom Arbeitskreis das Erhebungsdesign für die verkehrsplanerische Bestandserhebung erörtert und freigegeben und es wurden erste Hinweise auf mögliche Lösungsvarianten vorgebracht.

• Strukturieren der Lösungsansätze und Erarbeiten von Prüfkriterien

Im Rahmen der 2. Sitzung des Arbeitskreises am 30. März 2009 wurden durch die Verkehrsgutachter die Ergebnisse der Erhebung der derzeitigen Verkehrssituation vertiefend dargestellt. Aus der Verkehrserhebung heraus wurden als wesentliche Aspekte festgehalten:

- Die Rampe B 535 / Hertzstraße ist an sich leistungsfähig, Rückstauwirkungen ergeben sich vorrangig aus der Situation in der Hertzstraße.
- Unterschiedliche Verkehre in der Hertzstraße stören sich, der Straßenraum ist derzeit nur bedingt als zentrale Anbindung geeignet.
- Alle abfließenden Verkehre aus dem Familia-Center belasten den Kreislauf Haber-/ Hertzstraße.

- Die B 535 / B 3 ist zu den Spitzenstunden (morgens Richtung Osten, abends Richtung Westen) an der Kapazitätsgrenze.
- Der Knoten Karlsruher Straße/ Haberstraße besitzt (zumindest) rechnerisch noch Kapazitäten.
- Der Boxbergknoten besitzt noch Kapazitäten.
- Im Süden und Westen des Gebiets Rohrbach-Süd existieren in der Abwicklung des Verkehrsaufkommens keine Probleme.

Aufbauend auf den Untersuchungsergebnissen wurden durch die Verkehrsgutachter mögliche Lösungsansätze für eine Verbesserung der Verkehrserschließung von Rohrbach-Süd vorgeschlagen. Diese wurden durch weitere mögliche Lösungsansätze aus Sicht der TeilnehmerInnen des Arbeitskreises ergänzt. Die ergänzenden Vorschläge aus dem Arbeitskreis bezogen sich hierbei im Wesentlichen auf Modifizierungen bzw. Optimierungen der Verkehrsführung innerhalb des Gebietes Rohrbach-Süd.

Insgesamt wurden aus dem Arbeitskreis heraus 23 verschiedene Lösungsansätze für eine vertiefende Prüfung durch die Verkehrsgutachter definiert. Für die Prüfung der Lösungsvarianten wurde ein Kriterienkatalog erarbeitet, der sich aus den in der 1. Sitzung des Arbeitskreises formulierten Handlungszielen ableitete. Die Prüfungskriterien bezogen sich sowohl auf verkehrsplanerische als auch auf ergänzende Aspekte wie Profilschärfung, Wirkungen auf die Naherholungsfunktion und auf naturräumliche Schutzgüter, Flächenerfordernis, Berücksichtigung landwirtschaftlicher Interessen und übergeordneter planerischer Zielsetzungen.

• **Bewerten der Lösungsansätze und Auswahl eines Maßnahmenbündels**

In der 3. Sitzung des Arbeitskreises am 15. Juni 2009 wurden die Prüfungsergebnisse durch die Verkehrsgutachter vorgestellt und durch die TeilnehmerInnen gewertet und gewichtet.

Ergänzend zu den Prüfergebnissen fasste der Verkehrsgutachter nochmals aus der Analyse heraus die drei zentralen planungsrelevanten Aussagen für eine Verbesserung der verkehrlichen Situation in Rohrbach-Süd wie folgt zusammen:

- Aufgrund der Verkehrszunahme (allgemein, OBI, Bauhaus) sind zur Verbesserung der Ausfahrt aus dem Gebiet mittelfristig zusätzliche Kapazitäten notwendig.
- Die Verkehrsabläufe in der Haberstraße sind nicht optimal. Um die vorhandene Leistungsfähigkeit des Knotens Haberstraße/Karlsruher Straße besser auszuschöpfen, ist eine Umgestaltung der Haberstraße sinnvoll.
- Die Verkehrsabläufe in der Hertzstraße und am Kreisverkehr Hertzstraße/Haberstraße sind zu ordnen und die Mengen zu reduzieren.

Über eine Einstufung als Basisvariante, Kopplungsvariante, Langfristvariante und Streichvariante wurden die untersuchten 23 Lösungsvarianten im Arbeitskreis gemeinsam ergebnisorientiert kategorisiert.

In Kenntnis der Bewertung der 23 Lösungsvarianten hat der Verkehrsgutachter anschließend dem Arbeitskreis vier Maßnahmenbündel vorgeschlagen, um durch die Kopplung einzelner Lösungsvarianten eine noch stärkere verkehrliche Wirkung zu entfalten. Diese Maßnahmenbündel wurden ebenfalls durch die TeilnehmerInnen vertiefend betrachtet und anhand ihrer Wirksamkeit und Effizienz bewertet.

- **Mehrwert des Maßnahmenbündels „Tullastraße+“**

Vom Verkehrsgutachter wurde das Bündel „Tullastraße+“ mit einer vorgesehenen Abfahrts- und Auffahrtsrampe auf der Südseite der B 535 im Zusammenhang folgender Einzelmaßnahmen eingebracht und geprüft:

- Abfahrts- und Auffahrtsrampe B 535 / B 3 Höhe Tullastraße (*Einzelkomponente Variante D2*)
- Direktzufahrt Famila-Center (*Einzelkomponente Variante G1*)
- Wegfall Rampe ins Gebiet (*Einzelkomponente Variante H*)
- Hertzstraße ab Kreisel als Einbahnstraße Richtung Norden (*Einzelkomponente Variante C2*)
- Anbindung und innere Verkehrsführung Famila-Center (*Einzelkomponente Variante L*)
- Wegweisung im Gebiet (*Einzelkomponente Variante C1*)

Die Diskussion über die Vor- und Nachteile der einzelnen Maßnahmenbündel führt zu dem einstimmigen Ergebnis, dass das Bündel „Tullastraße+“ im Vergleich mit den anderen Bündeln folgenden Mehrwert bietet:

- Entlastung der kritischen Bereiche der Hertzstraße, des Kreisels Hertzstraße / Haberstraße und der Ausfahrt am Knoten Haberstraße / Karlsruher Straße durch einen neuen Anschluss an die B 535 über die Tullastraße, der das Gewerbegebiet Rohrbach-Süd im Westen in die Tiefe erschließt und somit für eine Vielzahl der Gewerbebetriebe eine Verbesserung darstellt
- Schaffen eines direkten Anschlusses an das Famila-Parkhaus über den Boxbergknoten
- Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindung aus dem Gebiet Hasenleiser in die Hertzstraße und Entschärfung des Konfliktbereichs im Anschlussbereich der Südrampe an die Hertzstraße
- Kein nennenswerter Eingriff in das Landschaftsbild
- Weitgehende Minimierung von Eingriffen in die naturräumlichen Schutzgüter
- Vermeiden eines Eingreifens in den Naherholungsraum nördlich der B 535
- Vermeiden von zusätzlichen Lärmimmissionen für das angrenzende Wohnumfeld bzw. die angrenzende Wohnbebauung
- Sinnführende Kopplungsoption mit einem möglichen Anschluss der Hatschekstraße (Langfristvariante) an die Travemünder Straße (L 600) als eine im Gesamtgebiet durchgehend verlaufende Nord-Süd-Achse

- **Konkretisieren des Lösungsansatzes und Formulieren einer Empfehlung**

Der Arbeitskreis beauftragte abschließend die Verkehrsplanung, die Einzelkomponenten des Bündels „Tullastraße+“ für die 4. Sitzung des Arbeitskreises nochmals vertiefend zu untersuchen, um hierauf aufbauend eine konkrete, umsetzbare Empfehlung von Seiten des Arbeitskreises aussprechen zu können.

Die Ergebnisse der vertiefenden Prüfung der Einzelkomponenten des Maßnahmenbündels „Tullastraße+“ wurden vom Verkehrsgutachter dargelegt und dem Arbeitskreis ein Vorschlag zur Zusammensetzung und sachlich logischen Abfolge der Einzelkomponenten unterbreitet. Ergänzend wurden durch die Fachverwaltung die Ergebnisse der vertiefenden Prüfung der Kriterien Grundstücksverfügbarkeit, Planungsrecht, Zeitachse und Finanzierung dargelegt. Mit Blick auf die Zeitachse wurden konkrete Zeiträume für die Umsetzung der einzelnen Komponenten des Maßnahmenbündels „Tullastraße+“ genannt.

Vor dem Hintergrund der Kosten des gesamten Maßnahmenbündels „Tullastraße+“ wurde von der Fachverwaltung eine Minimallösung angeregt, die sich aus den vertiefend geprüften Einzelkomponenten 'Umgestaltung der Haberstraße (F1)', 'direkte Zufahrt vom Boxbergknoten zum Familia-Parkhaus (G1)' und 'Ausfahrt aus Familia-Parkhaus mit Linksabbieger auf den Boxbergknoten (G2)' zusammensetzt.

Der Verkehrsgutachter legte nochmals die Vor- und Nachteile des Maßnahmenbündels „Tullastraße+“ im Vergleich zur vorgeschlagenen Minimalvariante F1, G1 und G2 dar:

- Bessere Verteilung des Verkehrs im Gebiet
- Etwas größere Entlastung des Knotens Haberstraße / Karlsruher Straße (Linksabbieger Haber-/ Karlsruher Straße bei Bündel „Tullastraße+“ ca. 500 Fahrzeuge in der Spitzenstunde, bei der Minimallösung F1, G1 und G2 ca. 400 Fahrzeuge in der Spitzenstunde)
- Bessere Entlastung der Hertzstraße
- Möglichkeit zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Einkäufer und Besucher in der Hertzstraße
- Attraktiver für den Fuß-/ Radverkehr
- Erheblich robuster gegen Spitzenbelastungen, G2 hat Kapazitätsgrenzen
- Wirkt auch für den Güterverkehr/Schwerlastverkehr, G2 nur für Pkw geeignet
- Wirkt langfristiger, bei F1, G1 und G2 sind zu späteren Zeitpunkten gegebenenfalls weitere Maßnahmen erforderlich

Als Fazit wird das Bündel „Tullastraße+“ als die nachhaltigere Lösung angesehen. Eine Umsetzung der Maßnahme G2 wirkt sich nicht negativ auf die verkehrliche Wirksamkeit des Bündels „Tullastraße+“ aus, würde jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderliche Mehrkosten für dieses Bündel verursachen. Mit einer baulichen Entwicklung des Bauhaus-Areals ist diese Maßnahme abhängig von der Nutzung erneut zu prüfen.

Aus der Diskussion heraus und in Abwägung der Vor- und Nachteile beider Lösungsansätze wurde durch die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises einstimmig die nachfolgende Empfehlung an die kommunalpolitischen Gremien verfasst:

Empfehlung zur Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschließung von Rohrbach-Süd

Dem Arbeitskreis wurden in mehreren Sitzungen ausführlich die Ergebnisse intensiver Prüfungen der verkehrlichen Wirkungen verschiedener Maßnahmen und weitere wichtige Informationen vorgetragen.

Auf dieser Basis vertritt der Arbeitskreis die Auffassung, dass über die Einzelkomponenten des Maßnahmenbündels „Tullastraße+“ ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation im Gewerbegebiet Rohrbach-Süd erreicht werden kann. Gleichzeitig können aber auch zusätzliche Belastungswirkungen für die angrenzende Nachbarschaft vermieden und eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Hertzstraße für die Fußgänger und Radfahrer in Richtung Hasenleiser im Norden erzielt werden.

Entsprechend wird vom Arbeitskreis das Maßnahmenbündel „Tullastraße+“ zur Umsetzung empfohlen. Grundlage der Empfehlung ist, dass das Maßnahmenbündel in der Summe der nachfolgend aufgeführten Maßnahmen und der dargestellten zeitlichen Abfolge umgesetzt wird:

Realisierungsstufe 1 – in 2010

- Umgestaltung Haberstraße mit Zu- und Abfahrtssituationen Famila (*Einzelkomponente F1 Gestaltungsvariante*)
- Prüfung des Wegfalls einiger Parkplätze in der Hertzstraße, Ladezonen, Verbesserung Radwegsituation im Vorfeld Famila, Fahrradabstellplätze (*Einzelkomponente Variante I1, I2*)
- Planungsbeginn für die weiteren Entwicklungsstufen des Bündels Tullastraße + zur Sicherstellung der Umsetzung der zeitlich nachgeordneten Maßnahmen der Realisierungsstufen 2 und 3

Realisierungsstufe 2 – kurzfristig in 2 bis 3 Jahren

- Bau einer direkten Zufahrt vom Boxbergknoten zum Famila-Parkhaus (*Einzelkomponente Variante G1*)

Realisierungsstufe 3 – mittelfristig in 3 bis 5 Jahren

- Ertüchtigung Knoten Tullastraße / Englerstraße (*erforderliche Ergänzungsmaßnahme*)
- Bau der Rampe Einfahrt B 535 in die Tullastraße (*Einzelkomponente Variante D2- Teil 1*)
- Wegfall der heutigen Rampe von der B 535 aus in die Hertzstraße (*Einzelkomponente Variante H*)
- Bau der Rampe Ausfahrt Tullastraße auf die B 535 (*Einzelkomponente Variante D2- Teil 2*)
- Neuordnung und Aufwertung der nördlichen Hertzstraße zur Verbesserung der Fahrradwege- und Fußwegebeziehungen zwischen dem Gebiet Hasenleiser und dem Standort Rohrbach-Süd (*Ergänzungsmaßnahme*)

Unabhängig von der baulichen Realisierung ist es erforderlich, dass die Ertüchtigung des Knotens Tullastraße/ Englerstraße (Kreisverkehr) vor der Inbetriebnahme der Abfahrtsrampe von der B 535 an die Tullastraße erfolgen muss. Ebenso kann eine Inbetriebnahme der Auffahrtsrampe von der Tullastraße auf die B 535 erst nach Schließung der Südrampe (Abfahrt von der B 535 in die Hertzstraße) erfolgen.

Die Wegweisungen im Gebiet (*Einzelkomponente Variante C1*) sind entsprechend der Umsetzung der Einzelmaßnahmen anzupassen.

Die Verwirklichung der **Variante G2** ist grundsätzlich gewünscht und innerhalb des Gesamtbündels Tullastraße+ ohne Beeinflussung der zeitlichen Entwicklung möglich, ist jedoch auch in Abhängigkeit mit der Entwicklung des Bauhaus-Grundstücks zu sehen. Eine zeitgleiche Umsetzung der Einzelmaßnahmen G1 und G2 spart Kosten.

Der Arbeitskreis empfiehlt den kommunalpolitischen Gremien, die vorgeschlagenen Maßnahmen der „Tullastraße+“ als Maßnahmenbündel zu behandeln und in der dargelegten zeitlichen Abfolge umzusetzen. Er empfiehlt nach Realisierung einzelner Maßnahmen im Sinne eines **Monitorings**, die tatsächlich eintretende verkehrliche Wirksamkeit mit den prognostizierten Veränderungen abzugleichen und bei der Umsetzung der nachfolgenden Komponenten gegebenenfalls zielgerichtet nachzusteuern.

Mit Blick auf die **langfristige Entwicklungsperspektive** empfiehlt der Arbeitskreis, die Anbindung des Gewerbestandortes Rohrbach-Süd durch die Anbindung der Hatschekstraße nach Süden an die Travemünder Straße (L 600) auf Leimener Markung intensiv in Abstimmung mit der Stadt Leimen weiterzuverfolgen. Hintergrund ist das Ziel, in Bezug auf die Erschließungsqualität von Rohrbach-Süd und von Teilen der Stadt Leimen weitere Entlastungswirkungen zu erreichen und Attraktivitätssteigerungen für den gesamten Gewerbestandort einschließlich einer zukünftigen Entwicklung des Areals von HeidelbergCement erreichen zu können.

Ebenso sollte die Langfristperspektive eines weiteren S-Bahn-Haltepunktes mit Busanbindung nicht aus dem Auge verloren werden.

Realisierungsstufe 4 – langfristige Optionen

- Bau der Anbindung Hatschekstraße an die Travemünder Straße (L 600) in Richtung Leimen (*Einzelkomponente Variante B*)
- Bau eines neuen S-Bahn-Haltepunktes mit Busanbindung

Darüber hinaus empfiehlt der Arbeitskreis im Rahmen des **Mobilitätsmanagements** der Stadt Heidelberg für die ansässigen Unternehmen von Beginn an flankierende Maßnahmen zum Bündel „Tullastraße+“ (beispielsweise Förderung Jobticket, Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“) anzubieten.

Stand 21.07.09

Arbeitskreis Verkehrserschließung Rohrbach-Süd



6. Fazit Arbeitskreis Rohrbach-Süd und Ausblick

Herr Erster Bürgermeister Stadel bedankt sich bei den TeilnehmerInnen des Arbeitskreises Rohrbach-Süd recht herzlich für die stets konzentrierte, offene und an einem gemeinsam getragenen Gesamtergebnis orientierte Arbeitsweise. Insbesondere sei mit dem über vier Arbeitskreissitzungen herausgearbeiteten Ergebnis deutlich geworden, dass es sich um einen ergebnisoffenen Prozess gehandelt habe.

Des Weiteren bedankt er sich bei den externen Verkehrsgutachtern und den Vertretern der Verwaltung, ohne deren aktive Zuarbeit und immensen Arbeitspensum dieses qualifizierte und differenzierte Ergebnis nicht in der knapp gesteckten Zeitachse hätte abgearbeitet werden können. Sein Dank gilt darüber hinaus auch den beiden Moderatoren, die den Arbeitskreis durch die doch zum Teil mit Informationen dicht gepackten Arbeitskreissitzungen geführt haben, ohne dass die Diskussionen im Arbeitskreis für die Teilnehmerinnen zu kurz gekommen wären.



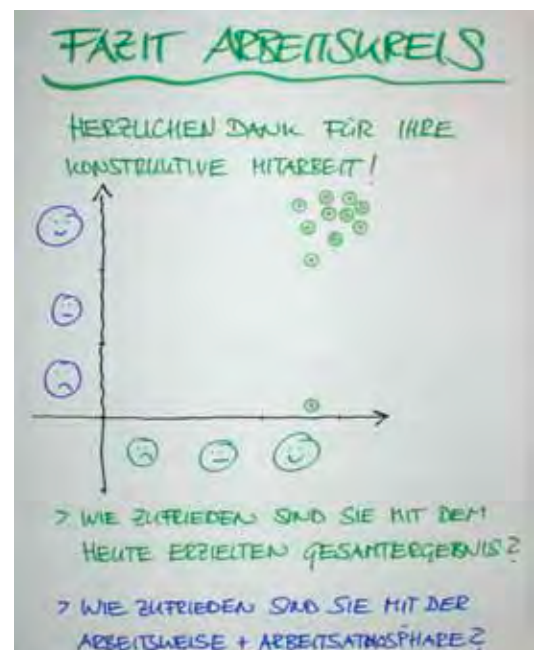
Es habe sich bewährt, zur Versachlichung und Lösung des Problems den Arbeitskreis Rohrbach-Süd einzuberufen. Gleichwohl könne man nicht jede kommunalpolitisch umstrittene Frage mit solch einem Engagement auf Seiten der Teilnehmer wie der Verwaltung aufbringen. Er sei sich aber sicher, dass die erarbeitete Empfehlung in den politischen Gremien sehr interessiert aufgenommen und als wesentliche Entscheidungsbasis für die künftige Verkehrslösung im Gewerbegebiet Rohrbach herangezogen werde.

Abschließend gibt er noch einen kurzen Ausblick auf das weitere Verfahren. Die Empfehlungen werden nach der Sommerpause und den konstituierenden Sitzungen der neu gewählten politischen Gremien im Oktober zuerst in den Bezirksbeirat Rohrbach eingebracht. Danach werden die Empfehlungen im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und abschließend im Gemeinderat beraten.

Die Moderation bedankt sich ebenfalls bei allen Mitwirkenden am Arbeitskreis Rohrbach-Süd und bittet zum Abschluss die Teilnehmerinnen, am Ende des Prozesses ihre Zufriedenheit bezogen auf das Gesamtergebnis und auf die Arbeitsweise / Arbeitsatmosphäre darzustellen und sich zu einem Gruppenfoto zusammenzufinden.

Herr Erster Bürgermeister Stadel beschließt die letzte Sitzung des Arbeitskreises Rohrbach-Süd und lädt alle Anwesenden nach getaner Arbeit zu einem kleinen Umtrunk als Dankeschön für die geleistete Arbeit ein.

Netzwerk für Planung und Kommunikation
Bürogemeinschaft Sippel | Buff
Stuttgart, 02.08.2009



7. Anlage Teilnehmer-/ Anwesenheitsliste

zur 4. Sitzung des Arbeitskreises Verkehrserschließung Rohrbach-Süd am 21.07.2009

Name	Amt / Institution	Unterschrift
Frauenfeld, Bernd	Stadtteilverein Rohrbach	nicht teilgenommen
Weirich, Klaus	Stadtteilverein Rohrbach	teilgenommen
Oster, Rolf-Dieter	Famila Handels-Betriebe & Co.KG Rhein-Neckar	teilgenommen
Kirchmann, Peter	Media Markt	
Geuder, Volker	Geuder AG	entschuldigt
Beck, Andreas	Geuder AG	teilgenommen
Heß, Andreas	Geuder AG	
Feindel, Martin	Geuder AG	entschuldigt
Johann, Claus	Wohnland Breitwieser	teilgenommen
N.N.	Wohnland Breitwieser	
Schorr, Heinz	IHK Rhein-Neckar	teilgenommen
Thiel, Carl	IHK Rhein-Neckar	
Droste, Hans-Peter	Bürgerinitiative INO	entschuldigt
Frugier, Uta	Bürgerinitiative INO	entschuldigt
Maierl, Eva	Bürgerinitiative INO	teilgenommen

Astor, Barbara	Interessenswahrnehmung Reiterverein / landwirtschaftliche Betriebe	entschuldigt
Astor, Helga	Interessenswahrnehmung Reiterverein / landwirtschaftliche Betriebe	teilgenommen
Bezirksbeiräte		
Knoblauch, Barbara	Bezirksbeirätin Rohrbach (Die Heidelberger)	nicht teilgenommen
Rehm, Karl-Heinz	Bezirksbeirat Rohrbach (Die Heidelberger)	nicht teilgenommen
Weidenheimer, Karin	Bezirksbeirätin Rohrbach (CDU Rohrbach)	teilgenommen
Kaltschmidt, Karl-Heinz	Bezirksbeirat Rohrbach (CDU Rohrbach)	
Hetzel, Ingolf	Bezirksbeirat Rohrbach (GAL-Grüne)	teilgenommen
Fuchs-Sander, Hans-Jürgen	Bezirksbeirat Rohrbach (GAL-Grüne)	
Knauber, Bernd	Bezirksbeirat Rohrbach (SPD)	teilgenommen
Meisel, Walter	Bezirksbeirat Rohrbach (SPD)	
Maucher, Franz	Bezirksbeirat Rohrbach (ohne Parteizugehörigkeit)	teilgenommen
N.N.	Bezirksbeirätin Rohrbach (ohne Parteizugehörigkeit)	
Stadt Leimen		
Ernst, Wolfgang	Oberbürgermeister Stadt Leimen	nicht teilgenommen
Verwaltung		
Stadel, Bernd	Dez. II, Erster Bürgermeister	teilgenommen
Hahn, Joachim	Amt für Stadtentwicklung und Statistik	teilgenommen

Hartmann, Angelika	Amt für Stadtentwicklung und Statistik	teilgenommen
Dr. Rieck, Bert-Olaf	Amt für Öffentlichkeitsarbeit	teilgenommen
Jonas, Ulrich	Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung	teilgenommen
Winterer, Dagmar	Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung	teilgenommen
Thewalt, Alexander	Amt für Verkehrsmanagement	teilgenommen
Gieler, Sebastian	Amt für Verkehrsmanagement	teilgenommen
Schmitt, Gerhard	Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie	teilgenommen
Kissel-Kublik, Monika	Landschafts- und Forstamt	entschuldigt
Schwarz, Volker	Landschafts- und Forstamt	entschuldigt
Sachtlebe, Margit	Stadtplanungsamt	teilgenommen
Kissel, Karl-Heinz	Tiefbauamt	nicht teilgenommen
Schäfer, Norbert	SWH, Netze und Umwelt GmbH	teilgenommen
Büros		
Buff, Timo	Büro Netzwerk für Planung und Kommunikation	teilgenommen
Sippel, Thomas	Büro Netzwerk für Planung und Kommunikation	teilgenommen
Dr. Manz, Wilko	STRATA Gesellschaft für Daten und Informationsmanagement mbH	teilgenommen
Dr.-Ing.Chlond, Bastian	Universität Karlsruhe, Institut für Verkehrswesen	teilgenommen

Anhang

- § Pressemitteilung der Stadt Heidelberg
30. Juli 2009 und
Karte - Empfehlung des Arbeitskreises
Verkehrerschließung Rohrbach-Süd
Bündel „Tullastraße +“



STADT HEIDELBERG

informiert

Heidelberg, 30. Juli 2009

Einstimmig für „Tullastraße +“

Arbeitskreis „Verkehrerschließung Rohrbach-Süd“ empfiehlt ein Maßnahmenbündel zur Verbesserung der Verkehrsanbindung des Gewerbegebietes

Viermal hat der Arbeitskreis „Verkehrerschließung Rohrbach-Süd“ zwischen Februar und Juli 2009 unter der Leitung des Ersten Bürgermeisters der Stadt Heidelberg Bernd Stadel getagt, am Ende stand ein einstimmiges Votum: Ein griffig „Tullastraße +“ genanntes Maßnahmenbündel soll die erforderliche Verbesserung der Verkehrsanbindung des größten Heidelberger Gewerbegebietes bringen.

Bernd Stadel: „Wir brauchen dringend ein schlüssiges und tragfähiges Konzept, um Rohrbach-Süd besser zu erschließen, aber auch um die Attraktivität der südlichen Wohngebiete Rohrbachs zu sichern. Das war die Aufgabe des Arbeitskreises und er hat sie hervorragend gelöst, wie die einstimmige Empfehlung zeigt.“

Kern des Bündels „Tullastraße +“ ist die direkte Anbindung der Tullastraße an die B 535 / B 3 durch eine neue Abfahrts- und Auffahrtsrampe. Die bisherige Abfahrtsrampe an der Hertzstraße entfällt. Das Familia-Parkhaus soll eine direkte Zufahrt vom Boxbergknoten erhalten. Die Hertzstraße wird deutlich von Verkehr entlastet; das ermöglicht ihre Neugestaltung, die insbesondere auch Radfahrern und Fußgängern zu Gute kommt und Ladezonen ermöglicht. Auch die Haberstraße soll umgestaltet werden, um die Verkehrsabläufe dort zu optimieren. Die innere Verkehrsführung im Familia-Center soll ebenfalls optimiert werden. Dazu kommt eine neue Wegweisung im Gewerbegebiet.

„Tullastraße +“ unterscheidet vier Realisierungsstufen: In Stufe 1 (2010) sollen die Umgestaltung der Haberstraße erfolgen, einige Umgestaltungen in der Hertzstraße und der Planungsbeginn für die Maßnahmen der Stufen 2 und 3. Stufe 2 – kurzfristig realisierbar in zwei bis drei Jahren – sieht den Bau der Zufahrt vom Boxbergknoten zum Familia-Parkhaus vor. Stufe 3 – mittelfristig realisierbar in drei bis fünf Jahren – umfasst den Bau der Rampen an der Tullastraße, die Schließung der Rampe Hertzstraße und eine Reihe weiterer begleitender Maßnahmen. Als langfristige Optionen (Realisierungsstufe 4) enthält das Bündel „Tullastraße +“ die Anbindung der Hatschekstraße an die Travemünder Straße (L 600) und einen S-Bahn-Haltepunkt mit Busanbindung.

Das einstimmige Votum für „Tullastraße +“ ist das Ergebnis intensiver Sacharbeit im Arbeitskreis „Verkehrerschließung Rohrbach-Süd“. Rolf-Dieter Oster, Centerleiter des Familia-Centers: „Das vom Büro STRATA vorgeschlagene Maßnahmenbündel ‚Tullastraße +‘ hat das Center-Management überzeugt. Die neue Ein- und Ausfahrt an der Tullastraße und für uns insbesondere natürlich die direkte Zufahrt vom Boxbergknoten zu unserem Parkhaus werden die Verkehrssituation im Gewerbegebiet

.../2

Presse- und Informationsdienst der Stadt Heidelberg,
herausgegeben vom Amt für Öffentlichkeitsarbeit, Rathaus, Marktplatz 10,
69117 Heidelberg, Telefon 06221/58-12000/ -12010 Telefax 06221/58-12900
E-Mail: oeffentlichkeitsarbeit@heidelberg.de, Internet: www.heidelberg.de

- 2 -

nachhaltig verbessern. Überzeugt hat uns auch der Vorschlag des Gutachters, wie wir die interne Verkehrsführung im Famila-Center noch optimieren können.“ Auch für Wohnland Breitwieser und die Geuder AG, die stellvertretend für die Gewerbebetriebe in Rohrbach-Süd am Arbeitskreis teilgenommen haben, bietet das Maßnahmenbündel „Tullastraße +“ die Gewähr für eine dauerhafte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. René Breitwieser: „Die Modellrechnungen des Verkehrsgutachters zeigen, dass die Ausfahrt Haberstraße entlastet wird und sich der Verkehr im Gebiet insgesamt deutlich besser verteilt. Davon profitieren Kunden wie Lieferanten und natürlich auch unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.“ Ähnlich positiv äußerten sich auch die anderen Mitglieder des Arbeitskreises.

Dem Arbeitskreis „Verkehrerschließung Rohrbach-Süd“ gehörten Mitglieder des Bezirksbeirates Rohrbach, der stellvertretende Stadtteilvereinsvorsitzende und Stadtrat Klaus Weirich, Vertreter/innen der in Rohrbach-Süd ansässigen Gewerbebetriebe, der IHK, der landwirtschaftlichen Betriebe und einer Bürgerinitiative an. Vertreter mehrerer städtischer Ämter waren bei den Sitzungen zusätzlich anwesend. Die Sitzungen des Arbeitskreises wurden durch das Verkehrsingenieurbüro STRATA fachlich begleitet und vom „Büro Netzwerk für Planung und Kommunikation“ moderiert. Ein Fachgutachter erstellte zudem ein Lärmgutachten.

Erster Bürgermeister Bernd Stadel stellte die Ergebnisse des Arbeitskreises auf einer Pressekonferenz am Donnerstag, 30. Juli 2009, gemeinsam mit Verkehrsgutachter Dr.-Ing. Bastian Chlond und Moderator Timo Buff den Medien vor. Bei der Pressekonferenz anwesend waren auch die Arbeitskreis-Mitglieder Karin Weidenheimer, Bernd Knauber und Klaus Weirich sowie Joachim Hahn, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik, Alexander Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, und die stellvertretende Leiterin des Amtes für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung Dagmar Winterer.

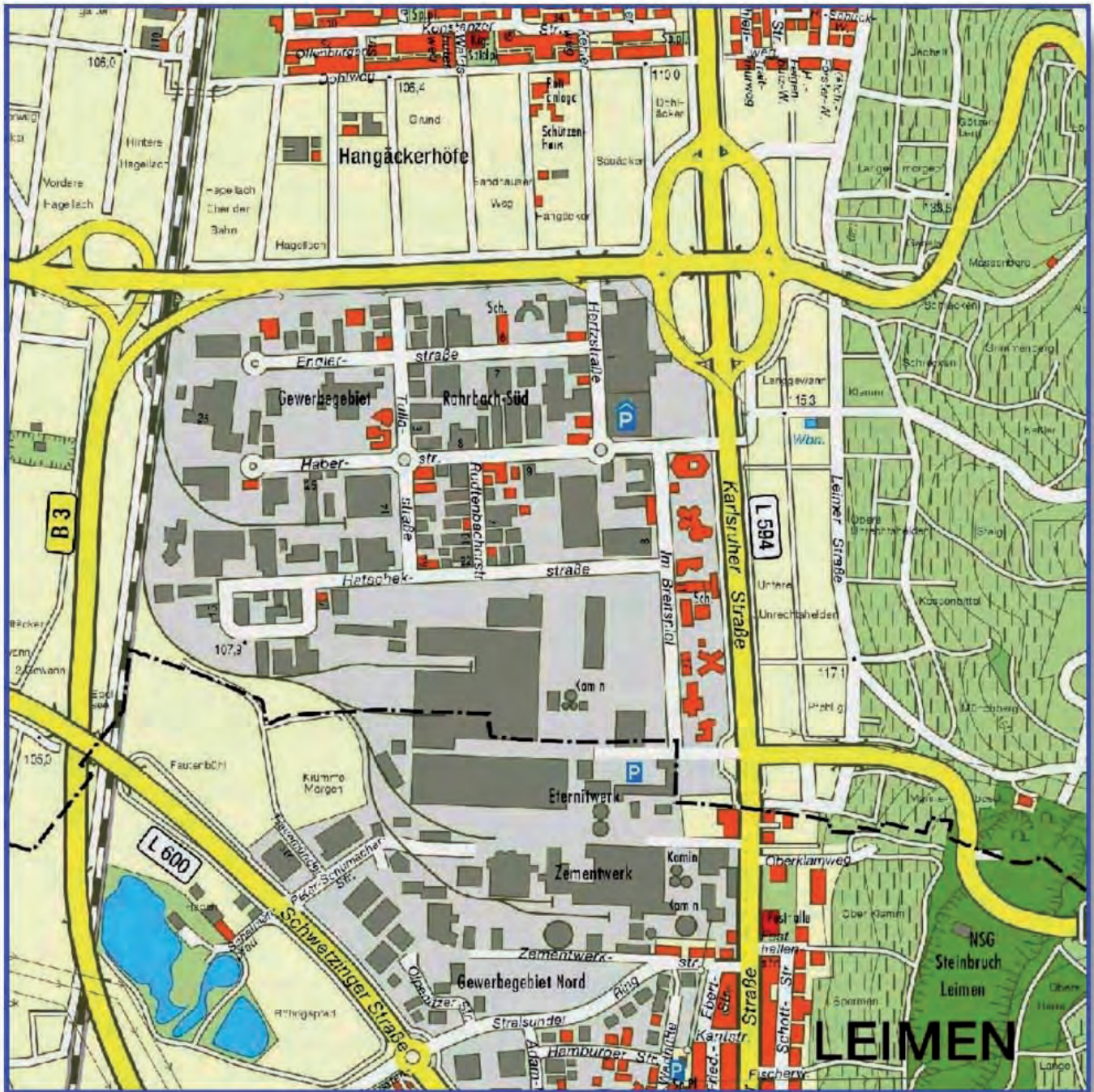
Die Verwaltung wird die Empfehlungen des Arbeitskreises den politischen Gremien im Herbst vorstellen. Im Oktober wird zunächst der Bezirksbeirat Rohrbach informiert, es folgt im November die Beratung im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und anschließend im Gemeinderat. Erster Bürgermeister Bernd Stadel ist überzeugt davon, dass die Arbeitskreis-Empfehlungen auch die Entscheidungsträger überzeugen werden: „Ich gehe davon aus, dass der Gemeinderat diese überaus positive Arbeit entsprechend würdigen wird.“

An die Redaktionen:

Dieser Pressemitteilung sind die Empfehlungen des Arbeitskreises „Verkehrerschließung Rohrbach-Süd“ sowie ein Übersichtsplan als PDF-Dateien beigelegt.



Stadtkarte Heidelberg - Gewerbegebiet Rohrbach-Süd



Quelle: Vermessungsamt der Stadt Heidelberg

