

**Vorstudie zur funktionalen und städtebaulichen
Neugestaltung von Rohrbach Markt
– Teilbaustein Verkehr –**

Ergebnisbericht

Januar 2005

Dipl.-Ing. Gisela Stete SRL

Büro für Stadt- und
Verkehrsplanung

Sandbergstraße 65
64285 Darmstadt

Telefon 0 61 51- 6 52 33
Fax 0 61 51- 66 20 35
StetePlanung@web.de

**Vorstudie zur funktionalen und städtebaulichen
Neugestaltung von Rohrbach Markt
– Teilbaustein Verkehr –**

Ergebnisbericht

Projektleitung: Dipl.-Ing. Gisela Stete

Projektbearbeitung: Dipl.-Ing. Karin Weber

Januar 2005

Inhalt	Seite
1. Anlass und Ziel	1
2. Bestandsanalyse	1
3. Anforderungen und Rahmenbedingungen	7
4. Maßnahmen zur Umgestaltung des Knotenpunkts Römerstraße/ Karlsruher Straße	8
4.1. Randbedingungen zur Umgestaltung des Knotenpunkts	8
4.2. Varianten zur Knotenpunktgestaltung	8
5. Maßnahmen zur Umgestaltung Haltestelle Rohrbach-Markt	10
5.1. Randbedingungen/ Planungsvoraussetzungen für alle Alternativen	10
5.2. Alternativen zur Haltestellenlage	11
5.2.1. Alternative 1 – Haltestelle im Platzbereich	11
5.2.2. Alternative 2 – geteilte Haltestelle	12
5.2.3. Alternative 3 – Haltestelle im Straßenraum der Karlsruher Straße	13
6. Gegenüberstellung der Haltestellen-Alternativen	13
6.1. Kfz-Verkehrsführung	13
6.2. Fuß- und Radverkehr	15
6.3. Bewertungsübersicht	16
7. Empfehlungen	19

Abbildungen / Pläne

- 1** Rohrbach – Stadt- und Verkehrsstruktur
- 2** Verkehrsbelastungen und Verkehrsbeziehungen – Ist-Zustand
- 3** Rohrbach-Markt und Umgebung – Bestandsaufnahme
- 4** Varianten zur Neugestaltung des Knotenpunkts Römerstraße / Karlsruher Straße
- 5.1** Neugestaltung der Haltestelle – Alternative 1
- 5.2A** Neugestaltung der Haltestelle – Alternative 2A
- 5.2B** Neugestaltung der Haltestelle – Alternative 2B
- 5.3A** Neugestaltung der Haltestelle – Alternative 3A
- 5.3B** Neugestaltung der Haltestelle – Alternative 3B
- 6** Führung des Ziel- und Quellverkehrs (MIV)
Ist-Zustand und Alternativen
- 7** Führung des Radverkehrs in Ost-West-Richtung
Ist-Zustand und Alternativen
- 8** Neugestaltung der Haltestelle – Ausgewählte Alternative

1. Anlass und Ziel

Die Stadt Heidelberg möchte den Bereich Rohrbach-Markt verkehrlich neu ordnen und städtebaulich neu gestalten. Ziele dabei sind:

- die Schaffung von Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum,
- die Schaffung von Einkaufsqualitäten im Versorgungsschwerpunkt Karlsruher Straße / Rathausstraße,
- die Verbesserung der ÖPNV-Situation und
- die stadtverträgliche Abwicklung der verschiedenen Verkehre insbesondere in den in die B3 einmündenden Anlieger- und Sammelstraßen.

Hierzu wird eine Vorstudie erarbeitet, die in einem integrierten Ansatz die entsprechenden Aufgabenstellungen behandelt und in einem städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrlichen Gesamtkonzept zusammenfügt.

Die Vorstudie soll Möglichkeiten (Konzeptvarianten) aufzeigen, wie dieser städtebaulich und verkehrlich einerseits sensible und andererseits problematische Bereich zukünftig gestaltet sein soll, um die beschriebenen Ziele zu erreichen. Die Bewertung der Varianten und die daraus abgeleiteten Empfehlungen dienen als Entscheidungshilfe für die anschließende Diskussion mit Politik und Bürgerschaft.

2. Bestandsanalyse

Der Stadtteil Rohrbach liegt im Süden von Heidelberg. Östlich der historischen Achse der B3 (Rohrbacher Straße / Karlsruherstraße) befindet sich der alte Ortskern, am Ostrand begrenzt durch Weinberge. An den anderen drei Seiten schließen sich Erweiterungen aus der Gründerzeit sowie neuere Wohngebiete an. Westlich der B3 befinden sich vor allem Wohngebietserweiterungen aus den letzten 40 Jahren, Einrichtungen der NATO und der US Armee sowie ein in der Umstrukturierung begriffenes Gewerbegebiet entlang der Bahnlinie, die den Stadtteil Rohrbach im Westen begrenzt und von Kirchheim trennt (vgl. Abb. 1). Der Bahnhof Kirchheim / Rohrbach ist Haltepunkt für die S-Bahn-Linie 3/4 der Region Rhein-Neckar.

Der Stadtteil Rohrbach wird durch die Straßenbahnlinien 3 und 4 und die Buslinien 29 und 757 mit dem Zentrum von Heidelberg sowie mit weiter südlich gelegenen Stadtteilen und Gemeinden verbunden. Die Buslinie 11 stellt partiell die Tangentialverbindung Rohrbach – Hasenleiser – S-Bahnhof – Kirchheim dar und führt im weiteren Verlauf über den Hauptbahnhof in die Altstadt. Die Haltestelle "Rohrbach-

Markt" ist die einzige, an der alle der genannten Linien halten. Sie gilt somit als zentraler ÖPNV-Verknüpfungspunkt.

Die heutige Situation im Bereich Rohrbach-Markt ist geprägt durch eine stark belastete Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd-Richtung, eine Straßenbahn-Haltestelle in Insellage und Verkehrsfunktionsflächen mit mangelnder Gestaltung und Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig ist dieser Stadtraum – zusammen mit der angrenzenden nördlichen Karlsruher Straße – als funktionales und räumliches Zentrum von Rohrbach anzusehen.

Der engere Bereich Rohrbach-Markt ist in Abb. 3 mit allen Nutzungen, Grundstückszufahrten und wesentlichen Verkehrsregelungen und –flächen kartiert.

Für die einzelnen Verkehrsarten ist folgendes festzustellen:

Fuß- und Radverkehr

- Hohe Querungserfordernisse (11 Querungsstellen im gesamten Knotenpunkt; als Furt oder Überweg),
- Auf den Mittelinseln sehr beengte Raumverhältnisse, dadurch Konflikte zwischen Fußgängern, Radverkehr und ÖPNV-Nutzern (insbesondere auf der mittleren Dreiecksinsel),
- Führung vieler Wegebeziehungen des Fuß- und Radverkehrs durch die Straßenbahnhaltestelle / die Wartebereiche bei gleichzeitiger Barrierewirkung der Haltestellenanlage
- Im Knotenpunktbereich Radverkehrsanlagen in Nord-Süd-Richtung, fehlende Weiterführung in den Hauptverkehrsstraßen,
- Radverkehrsführung auf der Ostseite ("Rohrbach Markt") nicht gelöst,
- Mangel an Aufenthaltsflächen und Platzqualitäten.



Rohrbach-Markt





Die Fußgängerfurt über die Haltestelleninseln muss vom Radverkehr mitbenutzt werden



Querung der Römerstraße

ÖPNV

- 5 ÖPNV-Linien (Straßenbahnlinien 3 und 4, Buslinien 11, 29, 757) halten an der Haltestelle Rohrbach-Markt.
- Die Straßenbahnhaltepositionen befinden sich auf Mittelinseln, drei Bushaltepositionen am Fahrbahnrand mit teilweise größeren Entfernungen (Umsteige-Wege).
- Die südliche Straßenbahn-Halteposition und zwei der Bus-Haltepositionen weisen lediglich eine Minimalausstattung (Halteschild, Fahrplan und Abfallbehälter) auf und haben zu gering dimensionierten Warteflächen.



Straßenbahn - Haltepositionen



Bus – Halteposition Römerstraße
Fahrtrichtung Norden

Verkehrsführung und Verkehrsbelastung im Kfz-Verkehr

Der Knotenpunkt Rohrbach-Markt ist 6-armig. Das Verkehrssystem ist auf einen optimierten Ablauf des MIV auf der stark belasteten Nord-Süd-Hauptverkehrsachse Römerstraße – südliche Karlsruher Straße) ausgerichtet.

Die Karlsruher Straße ist als B3 klassifiziert. Zwischen Rohrbach-Markt und der Sickingenstraße ist die B3 gesplittet: die Fahrbeziehung von Norden nach Süden führt über die Sickingenstraße (im Einrichtungsverkehr) und die Römerstraße, in Gegenrichtung über die Karlsruher Straße. Die Beschilderung lenkt den überörtlichen Verkehr jedoch über die Römerstraße (siehe Foto).

Die nördliche Karlsruher Straße wird vor allem von quartiersbezogenen Verkehren mit Quelle oder Ziel in Rohrbach-Zentrum, Rohrbach-Nord und in der Südstadt befahren.

Im gesamten Knotenpunkt Rohrbach-Markt sind nur Rechtsab- und –einbiegebeziehungen möglich, Linksab- und -einbiegen und die Querung der Hauptachse sind unterbunden (vgl. Abb. 2)



Wegweiser für den überörtlichen Verkehr Richtung Norden in der südlichen Karlsruher Straße (ca. 100m vor Rohrbach-Markt)

Die Verkehrsbelastung auf der Nord-Süd-Achse (Römerstraße – südliche Karlsruher Straße) beträgt ca. 27.000 Kfz /24h (DTV). Die einmündenden Straßen sind deutlich weniger belastet (nördliche Karlsruher Straße ca. 6.000 Kfz DTV, Rathausstraße ca. 1.000 Kfz).

Am Knotenpunkt Rohrbach-Markt kann nur von Süden kommend (aus der südlichen Karlsruher Straße) in die nördliche Karlsruher Straße eingefahren werden (vgl. **Abb. 2** und **Abb. 6 – Ist-Zustand**). Motorisierter Verkehr aus der Römerstraße oder dem Westquartier von Rohrbach kann die nördliche Karlsruher Straße nur über “Am Rohrbach” erreichen. Die Einfahrt in die nördliche Karlsruher Straße von Norden aus ist ab der Einmündung “Am Rohrbach” nur für den ÖPNV und Anlieger zugelassen. Die Ausfahrt aus diesem Teilstück am Knotenpunkt Rohrbach-Markt ist nur in nördliche Richtung in die Römerstraße möglich. Für eine Ausfahrt in Richtung Süden ist wiederum die Blockumfahrt über “Am Rohrbach” erforderlich.

Die Rathausstraße ist als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) ausgewiesen. Sie kann ebenso wie die nördliche Karlsruher Straße von der B3 aus nur von Süden kommend angefahren werden. Eine Ausfahrt aus der Rathausstraße ist in die nördliche Karlsruher Straße in Richtung Norden möglich oder über die Herrenwiesenstraße. Beide Ausfahrtmöglichkeiten führen dann wiederum über "Am Rohrbach" zurück zur B3, von wo aus alle Fahrtrichtungen möglich sind.

Für die Erreichbarkeit sowohl der nördlichen Karlsruher Straße als auch der Rathausstraße in ihren jeweils an Rohrbach-Markt angrenzenden Straßenabschnitten ist demnach eine Blockumfahrt über "Am Rohrbach" unumgänglich.

Der Lindenweg und die Heinrich-Fuchs-Straße sind als Tempo-30-Zonen ausgewiesen und werden im Ein-Richtungsverkehr in Richtung Westen befahren. In der Heinrich-Fuchs-Straße ist für den Radverkehr in Gegenrichtung ein abmarkierter Radweg vorhanden.



Heinrich-Fuchs-Straße mit Radweg in Gegenrichtung zum Kfz - Ein-Richtungsverkehr



Rathausstraße

Durch die eingeschränkten Fahrbeziehungen sind für den Anliegerverkehr der angrenzenden Wohn- und Mischgebiete Umwegefahrten erforderlich. Eine Querung der Nord-Süd-Achse oder ein Linksabbiegen aus der B3 in die Quartiere von Rohrbach oder umgekehrt ist für den motorisierten Verkehr an diesem Knotenpunkt – wie auch an vielen weiteren unsignalisierten Knotenpunkten in Rohrbach – nicht möglich.

Anlieferung

Die Anlieferung der Geschäfte auf der Nordseite der Karlsruher Straße erfolgt größtenteils vom Straßenraum aus (Halten im eingeschränkten Halteverbot oder Nutzen der Parkstreifen). Die beiden Bankgebäude haben eigene Zufahrten auf ihr

Gelände. Der Drogeriemarkt und einige weitere Geschäfte auf der Südseite werden über den Blockinnenbereich (Zufahrt über Herrenwiesenstraße) angeeignet.

Bildhafte Eindrücke



Nördliche Karlsruher Straße – Querschnitt



Nördliche Karlsruher Straße – Engstelle



Rohrbach-Markt Ostseite (Blickrichtung Süd)



Rohrbach-Markt Westseite (Blickrichtung Süd)



„Am Rohrbach“ (Blick aus Herrenwiesenstraße)



Bushaltestelle in der Herrenwiesenstraße

3. Anforderungen und Rahmenbedingungen

Seitens des Stadtplanungsamtes Heidelberg wurden folgende Ziele definiert:

- Verbesserung der Querung der Römerstraße in Höhe Rohrbach-Markt,
- Verkehrsberuhigung der Karlsruher Straße in Höhe Rohrbach-Markt,
- Schaffung von Platzqualitäten,
- Ermittlung der optimalen Lage einer gestalterisch integrierten barrierefreien Straßenbahnhaltestelle.

Weitere Rahmenvorgaben waren:

- Eine Sperrung der südlichen Zufahrt aus der Karlsruher Straße Richtung Rathausstraße und Rohrbach/ Südstadt/ Innenstadt ist möglich.
- Eine Ausfahrt aus der Rathausstraße Richtung Norden und eine Anliegerausfahrt aus der nördlichen Karlsruher Straße sind offen zuhalten.
- Die Gleisachse und die Fahrleitung der Straßenbahn sowie die Anzahl der IV-Spuren in der Römerstraße sind beizubehalten.

Das Verkehrskonzept Rohrbach (als ergänzende Maßnahme der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2001) sieht für den Bereich Rohrbach-Markt folgende Maßnahmen vor:

- Platzgestaltung Rohrbach-Markt / Karlsruher Straße bis Herrenwiesenstraße,
- Grüne Welle auf der Römerstraße zwischen Feuerbachstraße und Rohrbach-Markt,
- ÖPNV-Erschließung FURUKAWA-Gelände,
- Fahrradstraße in der Turnerstraße (oder alternativ von-der-Tann-Straße).

Im Westen Rohrbachs entsteht derzeit auf dem Gelände der ehemaligen Waggonfabrik Fuchs bzw. der Furukawa, zwischen der Fabrikstraße und dem Bahngelände, ein neues Quartier mit ca. 300 Wohneinheiten und ca. 350 Arbeitsplätzen. Von Rohrbach-Markt aus wird dieses neue "Quartier am Turm" über den Lindenweg und die Heinrich-Fuchs-Straße erreicht.

Das Quartier ist von Rohrbach-Markt ca. 400-700m entfernt, so dass von einer fußläufigen Erreichbarkeit gesprochen werden kann. Dadurch ist auch mit einer Zunahme des querenden Fuß- und Radverkehrs über die Römerstraße zum Marktbereich zu rechnen.

4. Maßnahmen zur Umgestaltung des Knotenpunkts Römerstraße/ Karlsruher Straße

Für die Konzeption der Neugestaltung wurde zunächst in zwei räumliche Bereiche unterteilt:

1. die Gestaltung des Knotenpunktes Römerstraße / Karlsruher Straße mit dem Schwerpunkt der Querung für den Fuß- und Radverkehr
2. die ÖPNV-Haltestelle "Rohrbach Markt" in der Karlsruher Straße in verschiedenen Lage-Alternativen mit den jeweils resultierenden Randbedingungen für alle Verkehrsarten und für die stadträumliche Gestaltung des Platzes

4.1. Randbedingungen zur Umgestaltung des Knotenpunkts

Für den Knotenpunkt wurden 4 Varianten entwickelt, die sich hinsichtlich der Quersungssituation für den Fuß- und Radverkehr und der Abbiegebeziehungen in die Seitenstraßen unterscheiden.

Für alle Varianten gelten folgende Randbedingungen:

- Die Nutzung des Grundstücks Lindenweg 1 (ehemalige Tankstelle – derzeit Fahrzeughandel) sollte mittelfristig zugunsten einer zusammenhängenden Freiflächengestaltung des Bereichs Rohrbach Markt aufgegeben werden.
- Die fahrdynamischen Kurvenradien werden durch fahrgeometrische Fahrbahnbemessungen ersetzt.
- Auf die Rechtsabbiegespur in der Römerstraße zum Abbiegen in den Lindenweg und die Heinrich-Fuchs-Straße wird verzichtet.
- Verschiedene Varianten mit Linksabbiegen in das West-Quartier dienen vor allem einer besseren Erreichbarkeit des "Quartiers am Turm" aus Richtung Süden.

4.2. Varianten zur Knotenpunktgestaltung

In Plan 4 sind folgende Varianten dargestellt:

- **Variante K1:** Verkehrsführung wie heute mit zentrierter Querung für den Fuß- und Radverkehr.

- **Variante K2:** Verkehrsführung wie heute mit zusätzlichem Linksabbiegen aus der B3 (südliche Karlsruher Straße) in die Heinrich-Fuchs-Straße mit zentrierter Querung für den Fuß- und Radverkehr.
- **Variante K3:** Verkehrsführung wie heute mit zusätzlichem Linksabbiegen sowie Zwei-Richtungsverkehr in der Heinrich-Fuchs-Straße mit zentrierter Querung für den Fuß- und Radverkehr.
- **Variante K4:** Verkehrsführung wie heute mit zusätzlichem Linksabbiegen in den Lindenweg und mit geteilten Fußgänger- und Radfahrer-Querungen.

Die **Varianten K1-3** gehen von einer Querung für den Fuß- und Radverkehr in zentrierter Lage aus. Dies bedeutet, dass der aus dem Lindenweg und der Heinrich-Fuchs-Straße kommende Fußverkehr jeweils von einer Gehwegseite aus die Querungsstelle direkt erreichen kann und von dem anderen Gehweg aus zunächst die Fahrbahn queren muss. Gegenüber der heutigen Situation wird der Bereich Rohrbach-Markt jedoch an einer wesentlichen günstigeren Stelle erreicht. Für den aus der Heinrich-Fuchs-Straße kommenden Radverkehr kann dieses Prinzip – je nach weiterem Ziel – bei den Varianten K1 und K2 ein zusätzliches Querungserfordernis bedeuten, bei Variante K3 wird der Radverkehr aus der Heinrich-Fuchs-Straße mit dem Kfz-Verkehr geführt.

Ob bei einem Zweirichtungs-Verkehr in der Heinrich-Fuchs-Straße die beidseitig bestehenden Parkplätze im Straßenraum in allen Abschnitten erhalten bleiben können, muss geprüft werden.

Variante K4 geht von einer geteilten Fuß- und Radverkehrsquerung aus. Die nördliche Querung wird gegenüber der heutigen Situation so umgestaltet, dass das Linksabbiegen von der Römerstraße in den Lindenweg möglich wird. Die südliche Querung wird verschwenkt, so dass die Gleise ebenfalls überquert werden und die Fußgängerinnen und Fußgänger auf dem östlichen Gehweg der Karlsruher Straße vor dem Gasthaus "Rose" ankommen. Damit werden die Rathausstraße und die östliche Straßenseite der Karlsruher Straße direkt erreicht.

Der in den Varianten K2 und K3 dargestellte Linksabbieger in die Heinrich-Fuchs-Straße muss so signalisiert werden, dass dort wartende Fahrzeuge abfließen können, bevor die Straßenbahn aus der Haltestelle "Rohrbach-Markt" in Richtung Süden ausfährt. Ebenso ist für den Linksabbieger in die Lindenstraße in der Variante K4 zu prüfen, ob die vorhandenen Aufstelllänge (3 Pkw) ausreicht.

5. Maßnahmen zur Umgestaltung Haltestelle Rohrbach-Markt

Es wurden 3 Alternativen zur Haltestellenlage vergleichend untersucht:

Alternative 1: Haltestelle im Platzbereich

Alternative 2: Geteilte Haltestelle

Alternative 3: Haltestelle im Straßenraum der Karlsruher Straße

Für die Alternativen 2 und 3 ergeben sich Untervarianten durch die Wahlmöglichkeit einer Ausfahrt aus der Karlsruher Straße in die Römerstraße Richtung Norden. Bei Alternative 1 ist diese Ausfahrt nicht möglich.

5.1. Randbedingungen/ Planungsvoraussetzungen für alle Alternativen

Für alle Alternativen gelten folgende Randbedingungen und Planungsvoraussetzungen:

- MIV und ÖPNV werden im Bereich Rohrbach-Markt grundsätzlich auf gemeinsamen Flächen abgewickelt, d.h. auch im Bereich der Haltestelle.
- Ein Abbiegen aus der Karlsruher Straße in Richtung Süden soll auch zukünftig nicht gestattet werden, um Durchgangsverkehr aus Richtung Norden/ Innenstadt in diesem sensiblen Straßenabschnitt zu unterbinden. Dieser Verkehr soll weiterhin über die Sickingenstraße geführt werden.
- Eine Haltestellenlänge von 40m und eine Mindestbreite für den Wartebereich von 2,50m sind bei allen Alternativen gewährleistet.
- Bei gegenüberliegenden Haltestellen ist voraussichtlich eine Gleisspreizung im Haltestellenbereich notwendig, um Begegnungsverkehr Bus / Bus oder Lkw zu ermöglichen (Breite des Gleisbetts zwischen den Bordsteinen der Haltestelleninseln heute: ca. 5,90m).
- Die Buslinie 11 (bzw. eine neue Buslinie zur Querverbindung Kirchheim – Hasenleiser – Rohrbach nach Fertigstellung der Straßenbahn Kirchheim) hält an der Straßenbahnhaltestelle.
- Die Buslinien 29 und 757 in der Römerstraße erhalten ihre Haltestellen grundsätzlich im Bereich Rohrbach-Markt. Für die Haltestelle in nördliche Fahrtrichtung ist – je nach Lage der Fuß- und Radverkehrsquerung – eine Verschiebung erforderlich.
- Die Anfahrbarkeit aller Grundstückszufahrten in der Karlsruher Straße ist gewährleistet.

- Anlieferungsvorgänge direkt im Haltestellenbereich sind nicht möglich.
- Liefern und Laden für den Drogeriemarkt und die angrenzenden Geschäfte in der Karlsruher Straße (Südseite) erfolgt weiterhin über den südlichen Blockinnenbereich.
- Für Geschäfte, die über den öffentlichen Straßenraum beliefert werden, werden Haltemöglichkeiten im Straßenraum in ca. 25m Entfernung, im Ausnahmefall max. 40m, angeboten.

5.2. Alternativen zur Haltestellenlage

5.2.1. Alternative 1 – Haltestelle im Platzbereich

Beide Haltestellen der Straßenbahn liegen soweit wie möglich im Platzbereich. Im Bereich der Haltestelle ist auf den Gleisen kein MIV zugelassen (vgl. Abb. 5.1).

Für den heute noch in Richtung Rohrbach/ Südstadt/ Innenstadt zugelassenen Durchgangsverkehr durch die nördliche Karlsruher Straße müssen neue Routen angeboten werden. Je nach Ziel (Rohrbach-Nord, Südstadt oder Altstadt) bieten sich hierfür die Straße "Am Rohrbach", die Rheinstraße, die Feuerbachstraße oder die Franz-Knauff-Straße an. In diesem Zusammenhang ist zu diskutieren, die Sickingenstraße – heute zwischen Römerstraße und Karlsruher Straße Ein-Richtungsstraße in Richtung Westen – als Zwei-Richtungsstraße zu führen. Hier wird schon heute der überörtliche Verkehr Richtung Süden geführt. Die derzeitigen Belastungen sowie der zur Verfügung stehende Straßenraum lassen eine solche Lösung praktikabel erscheinen.

Die Rathausstraße wird von der B3 über eine separate Fahrspur angefahren und ist dann im westlichen Abschnitt nur im Ein-Richtungsverkehr von Westen nach Osten zu befahren. Der Radverkehr wird auch in Gegenrichtung zugelassen, entweder auf einer abmarkierten Radspur oder durch Öffnung der Einbahnstraße per Beschilderung.

Die nördliche Karlsruher Straße wird für alle Fahrbeziehungen über die Römerstraße– Am Rohrbach angefahren. Der Anliegerverkehr im Geschäftsbereich der nördlichen Karlsruher Straße muss vor dem Haltestellenbereich wenden und in Richtung Norden aus dem Straßenabschnitt herausfahren. Wenden ist aufgrund der Straßenraumbreite von 18,00m nur für Pkw und Lieferwagen in einem Zug möglich. Hierzu muss die Karlsruher Straße im Wendebereich niveaugleich aus-

gebaut werden; für den weiteren Verlauf ist dies möglich, aber nicht zwingend erforderlich.

In der Abbildung ist Alternative 1 mit der Knotenpunkt-Variante K2 dargestellt, K1 und K3 sind ebenso möglich. Eine Kombination mit K4 ist dagegen nicht sinnvoll, weil die südliche Fußverkehrsquerung wie heute im beengten Haltestellenbereich endet.

5.2.2. Alternative 2 – geteilte Haltestelle

Bei Alternative 2 ist die Haltestelle geteilt. Die nördliche Haltestellenbereich befindet sich in am Platz, der südliche ist nach Osten verschoben, um die Erschließung der Rathausstraße möglichst umfassend zu gewährleisten.

Alternative 2A ermöglicht die Ausfahrt aus der nördlichen Karlsruher Straße in die Römerstraße. Die Rathausstraße wird wie heute im Zwei-Richtungsverkehr befahren.

Bei Alternative 2B ist die Ausfahrt aus der nördlichen Karlsruher Straße in die Römerstraße nicht möglich, hier muss der Anliegerverkehr über Rathausstraße – Herrenwiesenstraße – Am Rohrbach ausfahren. Die daraus resultierende Mehrbelastung in der Rathausstraße kann durch einen Ein-Richtungsverkehr von Westen nach Osten kompensiert werden. Dies hat aber wiederum mehr einbiegenden Verkehr aus der nördlichen Karlsruher Straße in die Rathausstraße zur Folge, was zu Behinderungen des ÖPNV führen kann.

In Alternative 2A sind die beiden Haltestellen soweit auseinander gerückt, dass dazwischen eine barrierefreie Querung möglich ist. In Alternative 2B wird ersichtlich, dass eine geringere Verschiebung der Haltestellenbereiche zu einem relativ langem Abschnitt führt, der nicht barrierefrei gequert werden kann. Allerdings ist die gesamte Haltestellenanlage stärker dem Platzbereich zugeordnet.

Von der südlichen Karlsruher Straße ist eine Rechtsabbiegespur in die nördliche Karlsruher Straße als Option dargestellt. Ob sie erforderlich ist, hängt von den zukünftigen Verkehrsbelastungen und daraus resultierenden möglichen Rückstaulängen bzw. Behinderungen des ÖPNV ab und ist zu überprüfen.

Alternative 2A ist mit Knotenpunkt-Variante K4 dargestellt, weil die an der südlichen Spitze des Platzbereichs gelegene Ausfahrt nicht sinnvoll mit einer zentrierten Fuß- und Radverkehrs-Querung über die Römerstraße zu kombinieren ist. Alternative 2B ist mit Knotenpunkt-Variante K2 dargestellt, denkbar sind hier aber auch alle anderen Knotenpunkt-Varianten.

5.2.3. Alternative 3 – Haltestelle im Straßenraum der Karlsruher Straße

Die Straßenbahnhaltestelle liegt im Straßenraum der Karlsruher Straße. Der Platzbereich Rohrbach-Markt steht anderen Nutzungen zur Verfügung, insbesondere dem querenden Fuß- und Radverkehr und dem Aufenthalt.

Der Durchgangsverkehr ist zu reduzieren bzw. zu unterbinden. Die Verkehrsführung für den MIV-Anliegerverkehr ändert sich gegenüber heute nicht, die Alternativen 3A und 3B unterscheiden sich hinsichtlich der Lage des Rechtsausbiegers in die Römerstraße. Diese Lage hat Auswirkungen auf die Möglichkeiten der Platzgestaltung und den Grad der möglichen gegenseitigen Behinderungen der verschiedenen Verkehrsarten.

Die Umsteigewege zwischen den Bushaltestellen in der Römerstraße und der neuen Haltestelle verlängern sich um ca. 30m; die Orientierung ist gewährleistet.

Für eine mögliche Rechtsabbiegespur aus der südlichen Karlsruher Straße in die nördliche gilt sinngemäß das gleiche wie für Alternative 2.

Alternative 2A ist mit Knotenpunkt-Variante K4 dargestellt. (K1-3 sind nicht sinnvoll). Alternative 2B ist mit Knotenpunkt-Variante K2 dargestellt, denkbar sind aber auch K1 oder K3.

6. Gegenüberstellung der Haltestellen-Alternativen

6.1. Kfz-Verkehrsführung

Um die relativ komplexen verkehrlichen Zusammenhänge – insbesondere hinsichtlich der Kfz-Verkehrsführung für den Ziel- und Quellverkehr der nördlichen Karlsruher Straße und der Rathausstraße – zu verdeutlichen, sind diese in **Abb. 6** im Vergleich untereinander und mit dem Ist-Zustand dargestellt.

In den Verkehrsführungsplänen dargestellt ist die Führung für den Anliegerverkehr der nördlichen Karlsruher Straße (Abschnitt zwischen Römerstraße und Herrenwiesenstraße/ Am Rohrbach, mit roten Pfeilen markiert) und der Rathausstraße (Abschnitt zwischen Karlsruher Straße und Herrenwiesenstraße, mit blauen Pfeilen markiert) für den Ist-Zustand und die entwickelten Alternativen. Bei allen Alternativen wird vorausgesetzt, dass der Nicht-Anliegerverkehr verlagert werden kann.

Ist-Zustand

- Anfahrt von Norden (Rohrbach/ Südstadt) in Karlsruher Straße direkt, in Rathausstraße über Herrenwiesenstraße möglich.
- Anfahrt von Süden in Karlsruher Straße und in Rathausstraße direkt möglich.
- Ausfahrt aus Karlsruher Straße nach Norden in Römerstraße möglich, Ausfahrt nach Süden über Am Rohrbach
- Ausfahrt aus Rathausstraße nach Norden als Rechtsabbieger in Karlsruher Straße möglich, Ausfahrt nach Süden über Am Rohrbach

Alternative 1 - Haltestelle im Platzbereich

Weitestgehender Eingriff in die Anlieger-Verkehrsführung:

- Keine Einfahrt in Karlsruher Straße aus Richtung Süden, stattdessen Führung über Am Rohrbach
- Ausfahrt aus Karlsruher Straße nach Norden in die Römerstraße nicht möglich (wegen erforderlicher Haltestellenlänge), Anliegerverkehr muss wenden (Straßenraumbreite ausreichend, wenn als Mischfläche gestaltet).
- Anfahrt von Süden in Rathausstraße noch möglich, aber keine Ausfahrt als Rechtsabbieger in Karlsruher Straße (wegen Haltestellenlänge). Bei Anfahrt von Norden über Herrenwiesenstraße ist Wenden in Rathausstraße problematisch wegen geringer Straßenraumbreite, besser Einrichtungsverkehr Richtung Süd-Osten mit Ausfahrt über Herrenwiesenstraße - Am Rohrbach (nach Süden) bzw. Karlsruher Straße (nach Norden).
Konsequenz: Rathausstraße kann nur aus Richtung Süden (über Karlsruher Straße) angefahren werden.

Alternative 2 – Geteilte Haltestelle

Hier wird die Halteposition an der nördlichen Straßenseite beibehalten und die südliche teilweise oder ganz aus dem Platzbereich in die Karlsruher Straße verschoben.

Bei Alternative 2A kein Eingriff in die Anlieger-Verkehrsführung erforderlich.

Eingriff bei Alternative 2B in die Verkehrsführung wie folgt erforderlich:

- Ausfahrt aus Karlsruher Straße nach Norden in die Römerstraße nicht möglich (wegen erforderlicher Haltestellenlänge), stattdessen Führung über Rathausstraße – Herrenwiesenstraße.

- Ausfahrt aus Rathausstraße als Rechtsabbieger in Karlsruher Straße unterbunden wegen Überlagerung zu vieler Verkehrsbeziehungen in der Nähe des Haltestellenbereichs.

Konsequenz: Rathausstraße als Einrichtungsstraße nach Süd-Osten, Anfahrbarekeit jedoch aus allen Richtungen gewährleistet.

Alternative 3 – Haltestelle im Straßenbereich Karlsruher Straße

Kein Eingriff in die Anlieger-Verkehrsführung erforderlich. Alle Anliegerverkehre werden wie im Ist-Zustand abgewickelt.

Vergleich

Hier wird deutlich, dass die Alternativen 1 und 2B einen relativ großen Eingriff in die heutige Verkehrsführung im MIV darstellen, während bei den übrigen Alternativen die heutigen Fahrbeziehungen weitgehend erhalten bleiben können.

In Alternative 1 ist der westliche Abschnitt der Rathausstraße aufgrund des Einrichtungsverkehrs und der Haltestellenlage nur von der B3 aus Süden erreichbar. Die zweite Alternative mit Einrichtungsverkehr in der Rathausstraße (Alternative 2B) hat weniger Nachteile in der Erreichbarkeit, hier ist die Rathausstraße zusätzlich von der nördlichen Karlsruher Straße aus anfahrbar.

Die Alternativen 2 und 3 lassen – im Gegensatz zu Alternative 1 – Nicht-Anliegerverkehr in Richtung Rohrbach / Südstadt / Innenstadt durch die nördliche Karlsruher Straße zu. Inwieweit hier mit der Verlagerung von Teilen des einfahrenden Verkehrs zu rechnen ist, weil der MIV zukünftig durch den Haltestellenbereich geführt wird und damit im Falle von ÖPNV-Haltevorgängen mit Wartezeiten zu rechnen hat, ist abzuwarten.

6.2. Fuß- und Radverkehr

Die Führung des Radverkehrs in Ost-West-Richtung ist in **Abb. 7** vergleichend dargestellt. Für den Fußverkehr gilt nahezu das Gleiche.

Hier wird deutlich, dass eine Lage der Haltestelle im Platzbereich (Alternative 1) eine Barriere für den Fuß- und Radverkehr darstellt. Eine geteilte Querung der Römerstraße (Alternativen 2A und 3A) erfordert eine frühzeitige Orientierung und lenkt die Fuß- und Radverkehrsströme in die Randbereiche des Platzes. Eine zentrierte Querung (Alternative 1, 2B und 3B) erleichtert dagegen die Orientierung

und die Querbarkeit, insbesondere wenn die Haltestellenlage keine Barriere darstellt. Eine Lage der Haltestelle in der Karlsruher Straße hat engere Platzverhältnisse für den zwischen Gebäude und Wartebereich geführten Längsverkehr (Fuß und Rad) zur Folge.

Zum nicht-motorisierten Verkehr ist festzustellen, dass nicht allein die Lage der Haltestelle oder die Art der Querung der Römerstraße ausschlaggebend für die Qualität der Wegebeziehung ist, sondern dass die jeweilige Kombination von beiden mit der daraus resultierenden Linienführung zu betrachten ist.

In allen Alternativen ist jedoch eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation festzustellen.

6.3. Bewertungsübersicht

In der Übersicht von Tabelle 1 (Seite 20) werden die Alternativen nach 6 verkehrlichen Kriterien vergleichend bewertet.

Im folgenden werden die Bewertungskriterien kurz beschrieben:

Eingriff in die Kfz-Verkehrsführung:

Im Bereich von Rohrbach-Markt werden heute sehr unterschiedliche Verkehrsbeziehungen abgewickelt: Anliegerverkehr der Bewohner, Geschäfte und Betriebe, Verkehr von/nach benachbarten Quartieren, sowie überörtliche, d.h. nicht-Rohrbach-bezogene Verkehre. Inwieweit die Führung aller Kfz-Verkehre durch den Bereich Rohrbach-Markt, d.h. den nördlichen Abschnitt der Karlsruher Straße wünschenswert ist, kann mit dieser Vorstudie nicht beantwortet werden, allerdings haben die entwickelten Alternativen diesbezüglich unterschiedliche Wirkungen. Die Spanne reicht dabei von einer weitreichenden Durchlässigkeit des (kleinräumigen) Netzes bis hin zu weitgehenden Unterbindungen und Verlagerungen heute möglicher Verkehrsbeziehungen und den damit verbundenen Umwegen. Bewertet wurde hier der Umfang der Veränderungen.

Störungsanfälligkeit der ÖPNV-Abwicklung:

Ein attraktiver ÖPNV zeichnet sich nicht zuletzt dadurch aus, dass Busse und Bahnen ihren Fahrplan einhalten und nicht durch andere Verkehre gestört werden, d.h. pünktlich verkehren. Nutzen der ÖPNV und MIV die gleichen Verkehrsflächen – wird z.B. der Gleisbereich auch von Pkw und Lkw befahren – muss sichergestellt sein, dass die Straßenbahn nicht durch haltende, ab- oder einbiegende Fahrzeuge behindert wird. Diese möglichen Störungen sind in den Haltestellen-Alternativen

unterschiedlich ausgeprägt. Dies betrifft in die Haltestellen einführende Busse und Bahnen und ausführende Fahrzeuge gleichermaßen.

Umfang an Park- und Lademöglichkeiten im Straßenraum:

Die Attraktivität eines Versorgungsschwerpunktes zeichnet sich – insbesondere aus Sicht der ansässigen Geschäfte – nicht zuletzt dadurch aus, dass (Kurz-) Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum in Geschäftsnähe angeboten werden können. Der Umfang der Parkmöglichkeiten in den Alternativen richtet sich nach dem Platzbedarf für sonstige verkehrliche Nutzungen. Je mehr Fläche in der Karlsruher Straße für die Haltestellenanlage in Verbindung mit sonstigen Fahrbeziehungen benötigt wird, desto geringer fällt das Angebot an Parkplätzen und Ladezonen aus.

Aufenthaltsqualität an der Haltestelle:

Für viele Fahrgäste ist die Aufenthaltsqualität beim Warten auf Busse und Bahnen ein wichtiges Kriterium für die Akzeptanz des ÖPNV-Systems. Warten in beengten Verhältnissen in einem Umfeld ohne Ablenkung ("Hingucker", Ausweichmöglichkeiten) wird von vielen als Einschränkung erlebt. Menschen mit Gepäck, Kinderwagen etc. schätzen darüber hinaus ein ausreichendes (und wettergeschütztes) Raumangebot, insbesondere an hochfrequentierten Haltestellen. Werden die Warteflächen noch von anderen Nutzungen (Radverkehr, Geschäftsauslagen) belegt, kann es zu gegenseitigen Behinderungen kommen, die die Aufenthaltsqualität ebenfalls einschränken.

Orientierung im Fußverkehr:

Eine einfache Orientierung für Fahrgäste, die den ÖPNV nutzen wollen, aber auch für Besucher der Geschäfte und Betriebe im Versorgungsschwerpunkt Rohrbach-Markt erleichtert die Wege zu Fuß und die Zugänglichkeit zum ÖPNV. Dies betrifft die Haltestelle und deren Organisation ebenso wie das gesamte Umfeld. Insbesondere der Fußverkehr aus dem westlich angrenzenden Quartier soll sich im Hinblick auf die Haltestelle Rohrbach-Markt schnell orientieren können.

Qualität der Ost-West-Wegebeziehungen im Radverkehr:

Die Förderung des Radverkehrs ist erklärtes Ziel der Heidelberger Verkehrsentwicklungsplanung. Relevant sind im vorliegenden Fall insbesondere die Ströme aus dem westlich angrenzenden Quartier (bis hin zum Furukawa-Gelände) ins Gebiet Rohrbach-Markt und weiter zum alten Ortskern. Die Führung über die B3 und im Bereich der Haltestelle (Direktheit der Führung, Querungshindernisse, Flächenkonkurrenz mit dem Fußverkehr) sind hier die maßgebenden Aspekte.

	Alternative 1 Haltestelle im Platzbereich	Alternative 2 Haltestelle geteilt		Alternative 3 Haltestelle im Straßenbereich	
	1	2A	2B	3A	3B
Kombiniert mit Knotenpunkt-Variante	K2	K4	K2	K4	K2
Eingriff in die Kfz- Verkehrsführung	–	+	0	+	+
Störungsanfälligkeit der ÖPNV-Abwicklung an der Haltestelle	0	–	–	+	+
Umfang an Park- und Lademöglichkeiten im Straßenraum	0	0	+	–	–
Aufenthaltsqualität an der Haltestelle	+/0	+	+	0	0
Orientierung im Fußver- kehr	+	–	+	+	+
Qualität der Ost-West- Wegebeziehungen im Radverkehr über die Römerstraße	+	+	0	0	+
im Bereich Rohrbach- Markt / Haltestelle	–/0	+	0	+	+
Gesamtwertung (ohne Wichtung der Einzelkriterien)	+	++	++	+++	++++

Tabelle 1: Vergleichende Bewertung der Haltestellen-Alternativen

Bei einer Gesamtwertung ohne Wichtung der Einzelkriterien ergibt sich die dargestellte Reihenfolge: Alternative 1 weist die geringsten Anzahl an Pluspunkten in der Summe auf, gefolgt von der Alternative 2. Die Alternative 3 kann die meisten Pluspunkte auf sich vereinen, wobei die Variante 3B noch etwas besser abschneidet.

7. Empfehlungen

Ausgewählte Alternative zur Haltestellengestaltung

In Abstimmung mit der Stadt Heidelberg / Stadtplanungsamt wurde die Alternative 3B als die verkehrlich günstigste ausgewählt.

Für die Alternative 3B sprechen folgende Punkte:

- Der Platz kann für den Fuß- und Radverkehr aus allen Richtungen und in alle Richtungen barrierefrei gequert werden. Dies ist nur bei Alternativen möglich, bei denen die Haltestelle (mit einer Haltestellenkante von 20cm auf 40m Länge) nicht im Platzbereich liegt.
- Die zentrierte Querung über die Römerstraße bietet eine optimale Orientierung für den Fuß- und Radverkehr aus den Westquartieren zum Bereich Rohrbach Markt.
- Die verkehrliche Erreichbarkeit im MIV für den Anliegerverkehr der Rathausstraße und des Geschäftsbereichs der Karlsruher Straße ist wie heute gewährleistet. Der Durchgangsverkehr wird weitestgehend verlagert.
- Die Störungsanfälligkeit der ÖPNV-Abwicklung an der Haltestelle ist gering, da zu allen Knotenpunkten des MIV, an denen u.U. mit Rückstaus von Kfz in den Haltestellen- oder Schienenbereich gerechnet werden muss, ausreichend Abstand besteht. Eine generelle - als gering eingeschätzte - Störungsanfälligkeit durch die Tatsache, dass der MIV durch die Haltestelle geführt wird, besteht in allen Alternativen gleichermaßen.
- Eine deutliche Zuordnung der Haltestelle zu den Geschäften in der Karlsruher Straße führt zu einem positiven Effekt für beide Nutzungen.

Nachteilig bei der Alternative 3B ist:

- Die Flächen für Parken und Ladezonen sind gegenüber heute reduziert.
- Im Haltestellenbereich in der Karlsruher Straße verbleibt in den Seitenräumen eine Breite von ca. 5.00m bis 6.00m für Wartebereich, Fuß- Radverkehr und Geschäftsauslagen. Dies ist ausreichend, aber nicht so großzügig dimensionierbar wie bei den Alternativen im Platzbereich. Vor dem Gebäude Karlsruher Straße 91 entsteht eine Engstelle.

Zur Ausbildung des Knotenpunktes Römerstraße/ Karlsruher Straße wurde seitens der Stadt Heidelberg entschieden, dass auf eine Linksabbiegemöglichkeit von der Römerstraße in die Heinrich-Fuchs-Straße oder in den Lindenweg verzichtet werden soll, um nicht zusätzlichen Verkehr anzuziehen. Darüber hinaus erscheinen die möglichen Längen für die Abbiegespur nicht ausreichend bzw. signaltechnisch nicht im erforderlichen Maß steuerbar.

Variante 3B wurde in einem weiteren Bearbeitungsschritt optimiert, um die vorhandenen Vorteile zu stärken und die Nachteile abzumildern (vgl. **Abb. 8**). Folgende Punkte wurden überarbeitet:

- Die Querungsstelle über die Römerstraße wurde vergrößert. Durch den Verzicht auf die Möglichkeit nach links in den Lindenweg oder die Heinrich-Fuchs-Straße abzubiegen, kann die Mittelinsel auf ca. 25 m verlängert werden. Damit wird der Vorteil der besseren Orientierung bei einer zentrierten Querung mit einer möglichst geradlinigen Führung und einer Minimierung der erforderlichen Querungen für den Fuß- und Radverkehr kombiniert. Insbesondere der aus der Heinrich-Fuchs-Straße kommende Radverkehr kann auch weiterhin direkt queren.
- Der rechtsabbiegende Verkehr aus der südlichen Karlsruher Straße in den Marktbereich wird auf den Anliegerverkehr der Karlsruher Straße und der Rathausstraße beschränkt. Damit wird die (optional vorgesehene) Rechtsabbiegespur in der südlichen Karlsruher Straße entbehrlich.
- Der Fuß- und Radverkehr kann den Gleisbereich innerhalb des Platzes an jeder Stelle queren. Dazu ist eine angepasste Geschwindigkeit des Anliegerverkehrs und des ÖPNV erforderlich. Der Bereich Rohrbach-Markt einschließlich der Haltestelle wird zum Fußgängerbereich mit einer Anlieger-frei-Regelung für den MIV.
- In diesem Fußgängerbereich können bei Bedarf ausgewiesene Teilbereiche der Platzfläche – zeitlich begrenzt wie in einer Fußgängerzone – für Liefervorgänge freigegeben werden.
- Die vom Anliegerverkehr befahrenen Flächen (Rechtsabbiegespur nach Norden und Zufahrt Rathausstraße) sollen gestalterisch von der übrigen Platzfläche abgesetzt werden. Ein Befahren des Platzes/ Parken soll mit geeigneten Maßnahmen unterbunden werden.

Weitere Empfehlungen

Für den Platzbereich westlich der Römerstraße (Einmündungsbereich Lindenweg und Heinrich-Fuchs-Straße) ist eine stadträumlich aufwertende Umgestaltung nur möglich, wenn die heutige Nutzung der ehemaligen Tankstelle (Kfz-Handel) zugunsten einer weniger raumgreifenden Nutzung oder einer Freiraumgestaltung aufgegeben wird.

In den Knotenpunkt-Varianten wird vorgeschlagen auf die Rechtsabbiegespuren aus der Römerstraße, aus Richtung Norden, in den Lindenweg und die Heinrich-Fuchs-Straße zu verzichten und den rechtsabbiegenden Verkehr alternativ in einer kombinierten Geradeaus-/ Rechtsabbiegespur zu führen. Zu überprüfen ist, ob der rechtsabbiegende Verkehr – der bei den Fußgängerüberwegen der Einmündungen wartepflichtig ist – den in der Römerstraße geradeausfahrenden Verkehr behindern könnte.

Für die ausgewählte Alternative muss der MIV auf den Anliegerverkehr reduziert werden, um die Platzfläche für Fußgänger als ganzes besser nutzen zu können. Nur so kann der Gleisbereich unsignalisiert gequert werden, weil weitestgehend nur auf Busse und Bahnen geachtet werden muss. Das bedeutet, dass für den Durchgangsverkehr, der heute über die Karlsruher Straße Richtung Norden einfährt, Alternativen angeboten werden müssen, wie z.B. Öffnung der Sickingerstraße für 2-Richtungsverkehr. Ohne diese Maßnahme würde nördlich der Straße "Am Rohrbach" erst wieder die Rheinstraße zum Rechtsabbiegen nach Rohrbach-Nord zur Verfügung stehen, was gegebenenfalls für den Anliegerverkehr von Rohrbach-Nord zu Umwegefahrten führt.

Es wird weiterhin empfohlen, die B3 über die Römerstraße bis zur Franz-Knauff-Straße zu führen und damit die Klassifizierung der heutigen Beschilderung aus Richtung Süden für den ortsteilübergreifenden und überörtlichen Verkehr anzupassen.