

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt
Dezernat II, Verkehrsreferat

**Verkehrskonzept Rohrbach
Sachstandsbericht Neugestaltung
Rohrbach Markt
Projektbeschluss**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Bezirksbeirat Rohrbach	16.02.2005	Ö		
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	15.03.2005	Ö		
Gemeinderat	28.04.2005	Ö		

Inhalt der Information und Beschlussvorschlag der Verwaltung:

1. Die Information zum Verkehrskonzept Rohrbach wird zur Kenntnis genommen.
2. Bezirksbeirat und Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfehlen folgenden Beschluss des Gemeinderates:

Die Verwaltung wird beauftragt, einen Vorentwurf zur Umgestaltung Rohrbach Markt entsprechend der Planungsgrundsätze der Variante 3B zu erarbeiten

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Verkehrsberuhigung
A 2	Bericht Büro Stete: Vorstudie zur funktionalen und städtebaulichen Neugestaltung von Rohrbach Markt – Teilbaustein Verkehr
A 3	Pläne Büro Stete:
A 3.1	Rohrbach – Stadt-/ Verkehrsstruktur
A 3.2	Verkehrsbelastungen und Verkehrsbeziehungen – Ist-Zustand
A 3.3	Nutzungen – Bestand
A 3.4	Varianten zur Neugestaltung des Knotenpunkts Römerstraße/Karlsruher Straße
A 3.5.1	Neugestaltung Haltestelle – Alternative 1
A 3.5.2A	Neugestaltung Haltestelle – Alternative 2A
A 3.5.2B	Neugestaltung Haltestelle – Alternative 2B
A 3.5.3A	Neugestaltung Haltestelle – Alternative 3A
A 3.5.3B	Neugestaltung Haltestelle – Alternative 3B
A 3.6	Führung des Ziel- u. Quellverkehrs – Anlieger (MIV), Ist-Zustand u. Alternativen
A 3.7	Führung des Radverkehrs in Ost-West-Richtung, Ist-Zustand u. Alternativen
A 3.8	Neugestaltung Haltestelle – Ausgewählte Alternative
A 4	Bericht Büro Bauer: Neugestaltung von Rohrbach Markt – Vorstudie Gestaltung
A 5	Pläne Büro Bauer:
A 5.1	Neugestaltung Platzbereich – Alternative 1
A 5.2	Neugestaltung Platzbereich – Alternative 2A
A 5.3	Neugestaltung Platzbereich – Alternative 2B
A 5.4	Neugestaltung Platzbereich – Alternative 3A
A 5.5	Neugestaltung Platzbereich – Alternative 3B
A 5.6	Perspektiven Variante 3B

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

1. Unmittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

**Nummer/n:
(Codierung)**

QU 1

Ziel/e:
Soziale, ökonomische, ökologische Investitionen fördern

Begründung:

Ein Umbau Rohrbach Markt schafft sozialen Begegnungsraum, Sicherheit und städtebauliche Aufwertung

SL 1

Ziel/e:

Einzigartigkeit von Stadt- u. Landschaftsraum sowie historisches Erbe der Stadt(teile) bewahren

SL 2

Erhaltenswerte kleinräumige städtebauliche Qualitäten respektieren

SL 3

Stadtteilzentren als Versorgungs- und Identifikationsräume stärken

SL 10

Barrierefrei bauen

SL 11

Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern

Begründung:

Der Umbau Rohrbach Markt soll zur Stärkung des Stadtteilzentrum beitragen und die Identifikation stärken. Als barrierefreie Anlage bringt der Platz Aufenthaltsqualität und Lebensraum für alle Bevölkerungsgruppen

MO 1

Ziel/e:

Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern

MO 4

Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur

MO 6

Mehr Mobilität ohne mehr motorisiertem Verkehr

MO 7

„Stadt der kurzen Wege“ und Verkehrsvermeidung fördern

Begründung:

Das Grundkonzept dient einem stadtverträglichen Verkehr, die Infrastruktur wird verbessert und die kurzen Wege im Rad- und Fußgängerverkehr sollen unterstützt werden.

2. Mittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes im Sinne eines fachübergreifenden Ansatzes

keine

Begründung:

1. Ausgangslage

Rohrbach zählt zu den Heidelberger Stadtteilen mit einer kontinuierlich dynamischen Entwicklung. Das dörfliche Alt-Rohrbach hat sich in die Rheinebene bis zu den Bahngleisen entwickelt. Ab 1950 entstanden Einrichtungen der Amerikaner und die neuen Wohnquartiere Hasenleiser und das Gewann See, sowie das Gewerbegebiet Rohrbach Süd. Aktuell entwickelt sich auf dem Gelände der ehemaligen Fuchs'schen Waggonfabrik ein neues Wohngebiet für ca. 1 000 Menschen.

Die Karlsruher Straße / Römerstraße mit einer Querschnittsbelastung von 34 000 bis 37 000 KFZ/Tag durchschneidet Rohrbach und hat eine trennende Wirkung. Lärm und Abgase stellen eine erhebliche Belastung für die angrenzenden Nutzungen und die Aufenthaltsqualität dar. Sowohl die geringen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger an den bestehenden Ampelanlagen als auch die Leistungsfähigkeit für den Individualverkehr werden kritisiert. Entlastungswirkungen auf der B 3 durch die neue B 535 sind zwar aufgetreten (vorher lagen die Querschnittsbelastungen bei über 40 000 KFZ/Tag), jedoch ist das Belastungsniveau weiterhin so hoch, dass weiter von negativen Auswirkungen dieser Hauptverkehrsachse auf die Umgebung auszugehen ist.

Das innere Straßennetz der älteren Teile Rohrbachs ist knapp dimensioniert und durch einen starken Parkdruck weiter eingeengt.

Fußwege sind schmal und durch parkende KFZ häufig weiter beeinträchtigt.

Radwege sind nur an wenigen Achsen (Max-Josef-Straße, Karlsruher Straße, Westseite) ausgebaut.

Zahlreiche verkehrsregelnde Maßnahmen haben in den letzten zehn Jahren Schleichverkehre unterbunden, die Sicherheit insbesondere auf Schulwegen erhöht und zu einer Entlastung der Wohngebiete beigetragen.

Die ÖPNV-Anbindung Rohrbachs ist gut. Die Straßenbahnlinien 3 und 4 und die Buslinien 29 und 11 decken in dichten Taktfolgen die wichtigsten Bereiche ab. Eine Versorgungslücke stellt der Kühle Grund dar. Für die ehemalige Fuchs'sche Waggonfabrik wird eine ÖV-Erschließung vorbereitet.

Der neu ausgebaute S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach und die sanierte Bürgerstraßenbrücke mit direkten Gleiszugängen haben Rohrbach an das regionale Schienennetz in neuer Qualität angebunden.

2. Anlass

Im Beschluss über die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans vom September 2001 ist die Forderung für ein „**Verkehrskonzept für Rohrbach**“ enthalten.

Die in einem Verkehrskonzept für Rohrbach zu berücksichtigenden Eckpunkte sind:

1. Die hohe Verkehrsbelastung insbesondere der B 3 ist seit vielen Jahren Anlass für Forderungen nach Verbesserungen der Aufenthalts- und Lebensqualität im Zentrum Rohrbachs. Eine Untertunnelung ist u. a. im VEP 1994 beraten worden, aus Kostengründen aber weder damals noch in der Fortschreibung 2001 aufgenommen worden. Die Trennwirkung der Straße soll verringert werden.
Die HSB hat mit dem Ausbau der Haltestelle Rohrbach Markt die verkehrliche Situation verbessert, die beengten Verhältnisse und die Verkehrsführung werden jedoch kritisch betrachtet.

2. In den engen Straßen der Wohnquartiere haben sich mit der zunehmenden Kfz-Dichte Probleme verstärkt, die insbesondere die Wegequalität für und die Sicherheit von Fußgängern beeinträchtigen.
3. Mit der Umwandlung des Industriegeländes der ehemaligen Fuchs'schen Waggonfabrik in ein Wohn- und Mischgebiet entstehen neue Wegebelastungen im KFZ-, Fuß- und Radverkehr, die im bestehenden Netz sicher und leistungsfähig abgewickelt werden müssen.

In Rohrbach selbst sind seit vielen Jahren einzelne Bürgerinnen und Bürger des Stadtteilvereins und Vereine aktiv, um die Verkehrsprobleme des Stadtteils mit eigenem Engagement zu lösen. Ein besonderer Schwerpunkt des Engagements liegt auf der Aufwertung von Rohrbach-Markt und des nordöstlich anschließenden Teils der Karlsruher Straße, um das Zentrum Rohrbachs zu beleben und die Nahversorgung zu sichern.

3. Bürgerversammlungen zum Verkehrskonzept

Die Verwaltung hat mit drei Bürgerversammlungen zwischen Mai 2003 und Mai 2004 zum Dialog mit der Bürgerschaft eingeladen, damit die Ziele und Handlungsschwerpunkte im Verkehrskonzept gemeinsam entwickelt werden.

Grundlage bildeten eine Bestandsaufnahme mit einer Übersicht (IV, ÖV, Fuß- und Radverkehr) zu laufenden Vorhaben, die Mängelanalyse und die Zieldefinition.

Bezirksbeirat und Gemeinderat wurden in einer Vorlage Ende 2002 über das Beteiligungsverfahren und die Analyse informiert.

Im Ergebnis der interessierten und engagierten bürgerschaftlichen Beteiligung sind - neben verschiedenen Kleinmaßnahmen im Stadtteil – drei Haupthandlungsfelder bestätigt worden:

1. Verkehrsberuhigung Alt-Rohrbach
2. Verkehrliche Integration der Neubaugebiete Eichendorffforum und „Quartier am Turm“
3. Gestaltungs- und Verkehrskonzept Rohrbach-Markt.

Die Vorschläge der Verwaltung dazu sind:

1. Verkehrsrechtliche Anordnung eines ausgeweiteten verkehrsberuhigten Bereiches in Alt-Rohrbach (Anlage 1)
2. Schaffung einer ÖV-Anbindung, Bau von Querungshilfen
3. Projektbeschluss für Umbau von Rohrbach-Markt

Zu 1. ‚Alt-Rohrbach‘

Im Laufe der letzten 20 Jahre sind im Rohrbacher Ortskern in einigen Straßen und Gassen verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet worden, die punktuell ansetzen und Einzelfälle regeln.

Zusammen mit der "Zone 20" in der Rathausstraße und den in allen Wohngebieten in Heidelberg geltenden "Tempo 30 Zonen" ist ein Flickenteppich von Verkehrsregeln entstanden, der für den Autofahrer nicht nachvollziehbare Anordnungen trifft:

Ob Tempo 30 oder Tempo 20 oder die in verkehrsberuhigten Bereichen geltende Schrittgeschwindigkeit gilt, ist bei einer Fahrt z. B. von der Parkstraße über die Rathausstraße zur Herrenwiesenstraße nur schwer schlüssig wahrnehmbar.

Aufgabenstellung aus den Bürgerversammlungen war es, eine flächenhaft in sich einheitliche Regelung zu finden, die dem Autofahrer klar signalisiert:

"Hier beginnt der Rohrbacher Ortskern, er ist als ganzes verkehrsberuhigter Bereich mit vorgeschriebener Schrittgeschwindigkeit."

Deshalb wird die Verwaltung einen durchgängigen verkehrsberuhigten Bereich ausweisen. (Anlage 1)

Dieser beginnt im Norden einheitlich entlang der Südseite der St.-Peter-Straße und im Süden in Höhe des Burnhofweges an einer Stelle, wo sich die Leimer Straße so verengt, dass einsichtige Autofahrer ohnehin an dieser Stelle die Geschwindigkeit senken. Somit erreichen wir eine weitgehende Übereinstimmung von Anordnung und tatsächlichem Verhalten.

Die Erfahrungen aus anderen Stadtteilen zeigen, dass solche flächenhaften Ausweisungen akzeptiert werden, wenn die Eingangsbereiche nachvollziehbar und unterstützend entsprechend baulich gestaltet sind.

Mit dieser Ausweisung soll der alte Ortskern geschützt werden, damit er seine Attraktivität erhält und sicherer wird für schwächere Verkehrsteilnehmer. Es soll auch dazu beitragen, Schleichverkehre zu verdrängen (Leimer Straße).

Zu 2. ‚Integration Quartier am Turm‘

Kfz-Verkehr

Die Verwaltung hat im Netzmodell aus dem beschlossenen Planfall zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans die Auswirkungen der Wohn- und Gewerbesiedlung auf das umliegende Straßennetz untersucht.

Die Mehrbelastungen der Sickingenstraße, der Heinrich-Fuchs-Straße und der Fabrikstraße sind demnach verträglich im vorhandenen Verkehrsnetz abzuwickeln. Auch die Kreuzungen an der Römerstraße können die prognostizierte Mehrbelastung aufnehmen. In der Summe werden etwa die Verkehrsstärken auftreten, die im Bereich Römerstraße vor Bau der B 535 festgestellt wurden.

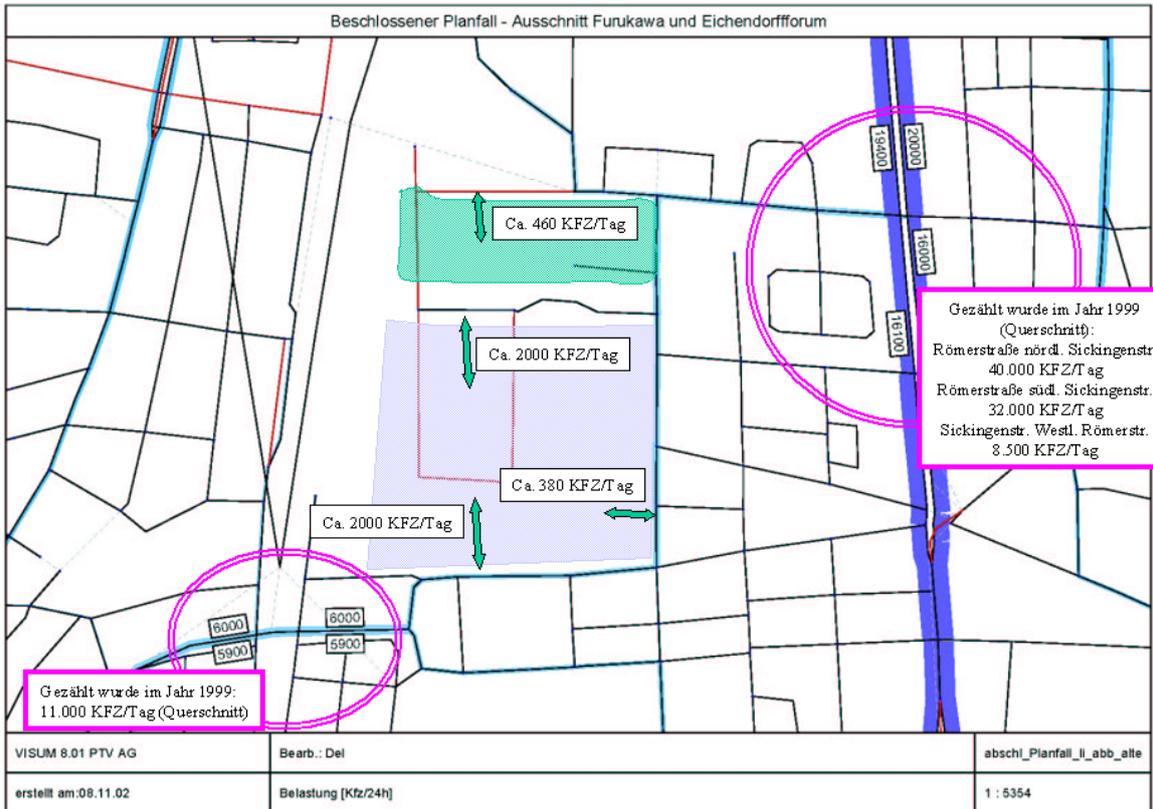


Bild 1: Abschätzung der Verkehrserzeugung „Furukawa und Eichendorffforum“

Die beiden Minikreisel im Zuge der Kolbenzeil werden im Frühjahr 2005 baulich hergestellt, der Baubeginn erfolgt kurzfristig.

Zum Problem Schleichverkehr Fabrikstraße/Kolbenzeil und LKW-Verkehr Kolbenzeil sind Verkehrszählungen durchgeführt worden; weitere neue Zählungen sollen die Ergebnisse noch konkretisieren. Hierüber und über daraus resultierende mögliche Änderungen im Verkehrsnetz (Einbahnstraßenregelungen, Durchfahrtsverbote, u. ä.) wird noch berichtet.

Die Geschäftsführungen der großen Einzelhandelsgeschäfte im Bereich Fabrikstraße und Heinrich-Fuchs-Straße und die Bauträger im „Quartier am Turm“ (Bereich der Fuchs'schen Waggonfabrik) sind angeschrieben worden, um die Zufahrtsroute der Anliefer- und Baufahrzeuge festzulegen.

Rad- und Fußgängerverkehr

Zur Gewährleistung eines sicheren und direkten Fußwegenetzes hat die Verwaltung bereits einen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) in der Fabrikstraße und eine Querungshilfe in der Heinrich-Fuchs-Straße angelegt. Mit dem Baufortschritt und Bezug des Quartiers am Turm sind ein weiterer Fußgängerüberweg Höhe Lindenweg und eine Querungshilfe in der Heinrich-Fuchs-Straße, Höhe Im Hasenleiser, vorgesehen.

Für die fußläufige Anbindung des Quartiers an das alte Ortszentrum sind die unten vorgestellten Verbesserungen an Rohrbach-Markt von großer Bedeutung.

Ein eigenständiges Radwegenetz ist im Umfeld nicht zu realisieren. Der Radverkehr soll in diesen Tempo 30 Zonen die Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs mitnutzen.

Das Quartier am Turm liegt im direkten Einzugsbereich des S-Bahnhofs Rohrbach/Kirchheim. Mit über 500 m Distanz liegt es aber außerhalb des Einzugsbereiches des guten ÖPNV-Angebotes am Rohrbach-Markt (5 Minutentakt Straßenbahn, 20 Minuten-Takt Bus), daher wird die Einrichtung einer Buserschließung über die Fabrikstraße vorgeschlagen.

Details dazu werden im Rahmen der Liniennetzneukonzeption im ersten Halbjahr 2005 vorgestellt.

Zu 3. Rohrbach-Markt'

Brennpunkt städtebaulicher, funktionaler und verkehrlicher Interessen in Rohrbach ist der Bereich Rohrbach-Markt.

Auf Initiative im Stadtteilverein Rohrbach wurden bereits funktionale und gestalterische Ideen für Rohrbach-Markt entwickelt (Büro ap88). Ziel ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich Rohrbach-Markt und entlang der Einkaufszone Karlsruher Straße.

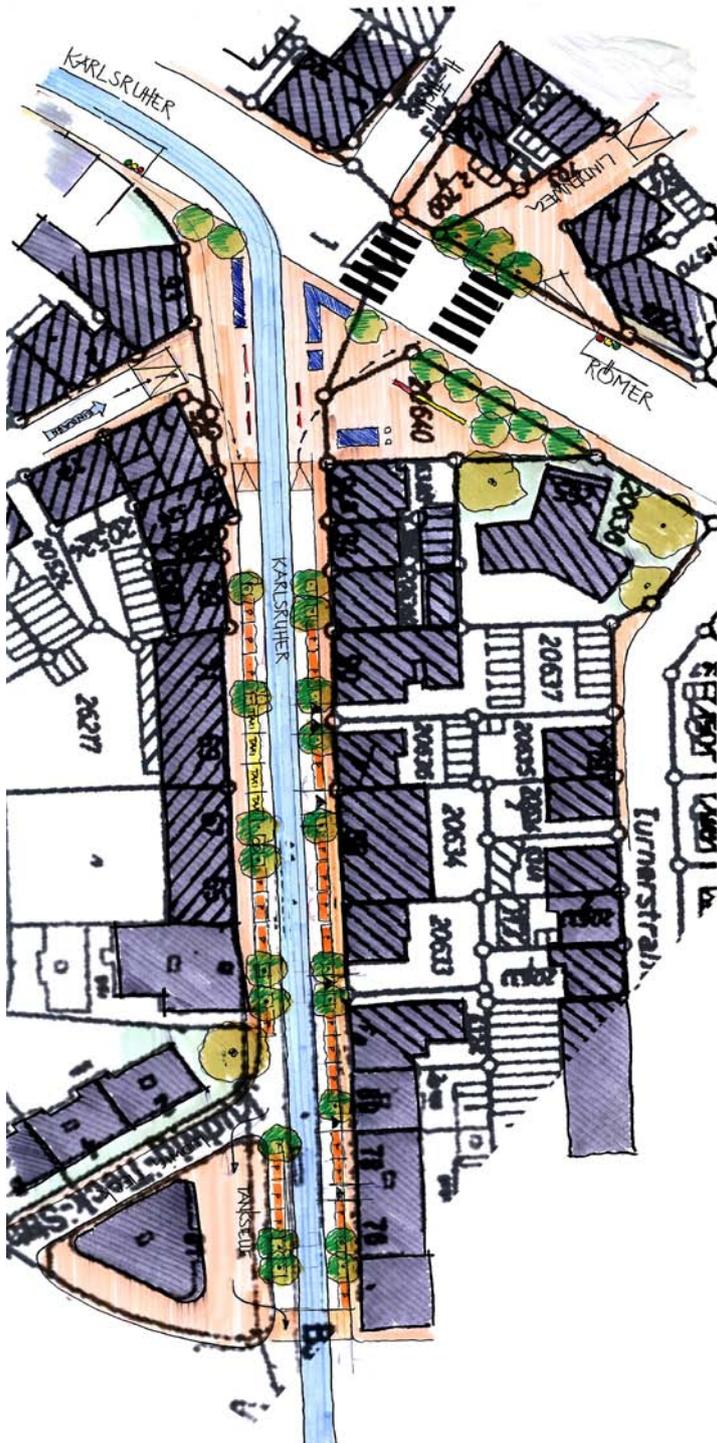


Bild 2
Büro ap88

Kern der im Stadtteil erarbeiteten Änderung im Verkehrsnetz ist die Sperrung der Zufahrt aus Süden über Rohrbach-Markt in die Karlsruher Straße. Die Rathausstraße ist Einbahnstraße in

Richtung Westen mit Ausfahrt nach Nordosten über den Haltestellenbereich in die Karlsruher Straße.

Durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Bereich Rohrbach-Markt wird die Möglichkeit geschaffen, am Verkehrsknoten Römerstraße / Karlsruher Straße die beengte HSB Haltestellensituation zu verbessern und einen nutzbaren Platzraum zu gestalten.

Von der gestalterischen Aufwertung des Straßenraums Karlsruher Straße zwischen Rohrbach-Markt und Herrenwiesenstraße (Begrünung, Ausweisung von Parkplätzen) erhofft man sich entscheidende Impulse für die Stärkung des Ortszentrums.

Schwächen der Skizze sind der gravierende Eingriff in das Verkehrsnetz, die schmalen Wege für Fußgänger um die Haltestelle herum (40 m Länge) und die technisch nicht gelöste Ausfahrt aus der Rathausstraße über den Wartebereich.

Verkehrliche Bewertung

Im Rahmen der Beratungen im „Verkehrsforum Rohrbach“ wurden die Eingriffe in das Verkehrsnetz kritisch hinterfragt. Es wurde gefordert, durch Verkehrszählungen den Umfang von betroffenen Verkehren aktuell zu erheben, um die Planungssicherheit zu erhöhen.

Zu prüfen war insbesondere, in welchem Umfang andere Straßen im direkten Umfeld (Parkstraße, Am Rohrbach) gegebenenfalls zusätzlichen Anliegerverkehr mit Ziel oder Quelle in Alt-Rohrbach aufnehmen können. Zweitens sollte betrachtet werden, welche Belastungen auf möglichen Ausweichstrecken von Durchgangsverkehren (Sickingenstraße, Rheinstraße, Feuerbachstraße) derzeit herrschen.

Diese Erhebungen wurden durchgeführt.

Aus der fachlichen Beurteilung der Zählraten ergibt sich die Aussage, dass eine Sperrung der Zufahrt aus Süden nach Rohrbach-Markt verkehrlich vertretbar wäre. Die zusätzlichen Belastungen durch Anliegerfahrten im Umfeld von Rohrbach-Markt können im kleinräumigen Netz aufgenommen werden. Die Durchgangsverkehre von Süd nach Nord, die derzeit am Rohrbach-Markt als Rechtsabbieger auftreten, könnten bei einer Drosselung oder einer Sperrung der Durchfahrt verträglich über das weiträumigere Netz abgewickelt werden. Eine Öffnung der Sickingenstraße für den Beidrichtungsverkehr kann dabei hilfreich sein. Sie ist aber nicht zwingend, weil die zu erwartenden Verlagerungen nicht sehr groß sind.

Ein Teil der Erhebungsdaten ist im beiliegenden Bericht zur Neugestaltung Rohrbach-Markt (Bild 2) integriert.

Städtebauliches Konzept Rohrbach-Markt

Auf der Grundlage der Feststellung einer grundsätzlichen Machbarkeit einer verkehrlichen Beruhigung am Rohrbach-Markt hat die Verwaltung ein Büro für Freiraumplanung gemeinsam mit einem Büro für Verkehrsplanung beauftragt, um auf der Basis der Ideen aus dem Stadtteil gestalterisch-funktionale und verkehrliche **Varianten** (Vorstudie) auszuarbeiten und zu **bewerten**.

Ziel ist die Schaffung von Aufenthalts- und Einkaufsqualität und eine stadtverträgliche Abwicklung der verkehrlichen Interessen von Kfz-, ÖPNV und Fuß- und Radverkehr im Ortskern von Rohrbach.

Die Planungsaufgaben sind im Einzelnen:

- Verbesserung der Querung der Römerstraße in Höhe Rohrbach-Markt.
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der stadträumlichen Wahrnehmbarkeit des gesamten Platzes von Gebäudekante zu Gebäudekante.
- Ermittlung der optimalen Lage und gestalterische Integration einer kundenfreundlichen Straßenbahnhaltestelle.
- Aufzeigen der Verträglichkeit von MIV-Fahrbeziehungen aus der Karlsruher und der Rathausstraße. Unterbrechungen sind möglich, aber in ihrer Wirkung auf das Netz zu bewerten.

Die ausführlichen Berichte des Büros für Freiraumplanung (Bauer, Karlsruhe) und des Büros für Verkehrsplanung (Stete, Darmstadt) sind als Anlagen 2 und 3 beigelegt.

Die Variantenbetrachtung hatte zum Ziel, die gestalterisch, funktional wie verkehrlich am besten geeignete Lösung herauszuarbeiten.

Zentrales Unterscheidungsmerkmal der Varianten ist die Lage der Haltestelle als dominierende Funktion und als „Bauwerk“. Differenziert wurde zwischen

- Lage auf dem Platz (Bestand und Konzept ap88),
- einer geteilten/geklappten Haltestelle (ein Bahnsteig am Platz, einer in der Karlsruher Straße)
- einer Position in der Karlsruher Straße (frühere Lage).

Weiter wurde in der Untersuchung betrachtet, welche Möglichkeiten zur Querung der Römerstraße am verträglichsten ist (gebündelt, geteilt).

Nach einer Prüfung wurden Varianten, die neue Verkehrsbeziehungen im MIV von Süden kommend als Linksabbieger in die Heinrich-Fuchs-Straße bzw. den Lindenweg geschaffen hätten, verworfen.

Projektabschluss

Im Ergebnis einer sorgfältigen Abwägung der Varianten schlägt die Verwaltung für die Neugestaltung Rohrbach-Markt vor, die Haltestelle der Straßenbahn in die Karlsruher Straße zu verlegen und den entstehenden Platz am Rohrbach-Markt als offenen Bereich insbesondere für Fußgänger zu fassen.

Bild 2: Funktionsplan Vorzugsvariante (siehe auch Pläne in der Anlage)



Der Vorteil dieser Lösung liegt in der hindernisfreien Erreichbarkeit der Geschäfte und Einrichtungen in der Rathausstraße, Karlsruher Straße und in Alt-Rohrbach durch die deutlich erleichterte Querbarkeit der Römerstraße.

Die heute bestehenden Verkehrsbeziehungen im Kfz-Verkehr bleiben dem Grunde nach erhalten, sie werden aber in ihrem Umfang durch die gestalterische Integration der Fahrbahnflächen im Platz und durch die Führung im Gleisbereich zurückgenommen. Die Fahrspur im Gleisbereich und auf dem Platz (Ausfahrt nach Norden) kann als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden, um diese Wirkung zu unterstützen. Je nach Umfang der verkehrsrechtlichen Festlegungen (von Durchfahrtsverbot, über Anlieger frei bis unreguliert) kann der Durchfluss flexibel und damit stadtteilverträglich festgesetzt werden.

Bild 3 Gestaltungsplan Vorzugsvariante (siehe auch Pläne in der Anlage)



Die gestalterische Konzeption für den Bereich sieht eine klare Betonung des Platzcharakters durch einheitliche Beläge, eine Fassung der Platzränder durch Bäume und zurückhaltende Einbauten vor. Eine lange Glaswand könnte die Römerstraße am nordwestlichen Platzrand von der Ausfahrt der Anliegerstraße bis zum zentralen Fußgängerüberweg flankieren. An ihr findet der Buswarteplatz seinen Rückhalt. Sie ist semitransparent und nachts von innen beleuchtet. Dahinter entsteht eine kleine Ruhezone. Hier wäre die Anordnung z. B. eines kleinen Kiosks oder Mikro Cafés möglich. Die andere Seite des Dreiecks wird durch eine filigrane lineare Stahlkonstruktion gebildet, an deren Stützen Wasser in eine bodenbündige Rinne laufen kann. Sie soll dem Lärmpegel der Strasse das Plätschern von Wasser entgegensetzen. Im Mittelpunkt soll die Belegung von Rohrbach Markt als Schnittstelle im stadtteilverknüpfenden Fußverkehr stehen.

Die Haltestelle in der Karlsruher Straße soll optimal eingepasst werden und eine möglichst offene Struktur erhalten. Im Gespräch mit Hauseigentümern könnte geklärt werden, ob statt Unterständen am Bahnsteig z. B. Vordächer an den Gebäuden machbar sind. So würden die Schaufenster- und Zugangsbereiche der Läden großzügiger frei gehalten werden.

In der Abwägung der Vorzugsvariante gegenüber dem Vorschlag aus dem Stadtteil fällt die größere Weitläufigkeit des Platzes auf. Es entstehen keine Engpässe für den Rad- und Fußgängerverkehr, wenn Bahnen in der Haltestelle stehen. Die Abwicklung des ÖPNV ist weniger störanfällig. Der Eingriff in das Kfz-Verkehrsnetz weniger gravierend und flexibler. Allerdings bringt die Haltestellenlage in der Karlsruher Straße den Verlust von ca. 5 - 10 Stellplätzen und die Wege für Anlieferer zu den Geschäften direkt an der Haltestelle verlängern sich.

Eine erste überschlägige Kostenermittlung lässt ein Investitionsvolumen von 2,5 - 3 Mio. Euro (ohne Leitungskosten SWH) erwarten, deren Finanzierbarkeit derzeit nicht absehbar ist.

Auf der Grundlage eines Projektbeschlusses für diese Vorzugsvariante soll ein Vorentwurf erarbeitet werden.

Dabei werden die gestalterischen Aussagen zum Platzbereich konkretisiert, verkehrliche Auswirkungen detailliert und die genaue Einpassung der Haltestelle in der Karlsruher Straße vorgenommen.

Soweit die Haushaltsmittel für eine Vergabe in 2005 zur Verfügung stehen, könnte ein Vorentwurf im 3. Quartal 2005 zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt werden.

gez.
Beate Weber