

Stadt Heidelberg  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

**Neugestaltung Knoten Rohrbacher Straße /  
Franz-Knauff-Straße**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.09.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Gemeinderat	25.09.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

**Inhalt der Information:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt von der Vorlage Kenntnis*

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

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO2		Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
		Begründung: Reduzierung der Abrollgeräusche durch Sanierung der Straßenoberfläche

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine



## II. Begründung:

Mit der Gleissanierung Süd und der Maßnahme Rohrbach Markt wird der Fahrbahnbelag im Straßenzug Rohrbacher Straße / Karlsruher bis auf die Bereiche Eichendorffplatz und Knotenpunkt Franz-Knauff-Straße / Rohrbacher Straße erneuert. In den beiden verbleibenden Bereichen besteht jedoch ebenfalls Handlungsbedarf.

Auf Veranlassung des Bezirksbeirates Weststadt / Südstadt wurde die Möglichkeit der Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes an der Kreuzung Franz-Knauff-Straße / Rohrbacher Straße untersucht. Alternativ dazu hat die Stadtverwaltung eine herkömmliche T-Einmündung untersuchen lassen, in welcher die Hauptverkehrsbeziehung in nord-westlicher Richtung verläuft.

Dem Bezirksbeirat Weststadt-Südstadt wurden beide Varianten in der Sitzung am 25. Juni als nicht abgestimmten Vorabzüge vorgestellt. Der Bezirksbeirat hat sich mit großer Mehrheit dafür ausgesprochen, die Planungen des Kreisverkehrsplatz zu konkretisieren.

Die Planung sieht vor, dass die Franz-Knauff-Straße im Bereich der Grünanlage in beiden Richtungen befahrbar sein wird. Die entfallenden Stellplätze werden an der Schillerstraße und der Rohrbacher Straße ersetzt. Die Rohrbacher Straße wird hierzu im Abschnitt zwischen Franz-Knauff-Straße und Alois-Link-Platz auf jeweils eine überbreite Richtungsfahrbahn begrenzt. Damit entspricht der Straßenquerschnitt dem weiteren Verlauf der Rohrbacher Straße in Richtung Adenauerplatz.

Aufgrund des nahegelegenen S-Bahnhofs Weststadt-Südstadt wurde besonderes Augenmerk auf den Fußgänger und Fahrradverkehr gelegt. Die Fahrradtrasse aus dem Eisengreinweg findet im südlichen Bereich des Kreisverkehrsplatzes eine Fortsetzung. An den beiden nördlichen Hauptzufahrten zum Kreisverkehrsplatz werden Verkehrsinseln angeordnet, die den Fußgängern das Überqueren der Straße erleichtern.

Zur Verbesserung der Umstiegssituation zwischen Bus, Straßenbahn und S-Bahn wurden die Bushaltestellen verlegt. Der Bus in Richtung Rohrbach soll zukünftig vorbehaltlich der Zustimmung des Verkehrsbetriebes an der Rückseite der vorhandenen Straßenbahn-Haltestelle halten. Der Bus in Gegenrichtung erhält eine Haltestelle auf Höhe der Tankstelle. Ein gemeinsames Halten von Bus und Straßenbahn am selben Bahnsteig kann aufgrund der vorhandenen Bahnsteighöhe von 30 cm nicht realisiert werden. Auch kann der stadteinwärtige Bus nicht auf Höhe der vorhandenen Haltestelle halten, da auf der Brücke nicht ausreichend Platz zur Anordnung einer Haltestelle vorhanden ist.

Der Taxistand wird aus der Franz-Knauff-Straße in die Schillerstraße verlegt. Damit es zwischen den Fahrgästen der Taxen und der Fahrradfahrer nicht zu Konflikten kommt, wird dem in südlicher Richtung fahrenden Radfahrer auf der Schillerstraße zukünftig ein Schutzstreifen angeboten.

Die Franz-Knauff-Straße ist Teil der Schlossachse, einer gedachten Linie, die vom Gipfel des Königsstuhls bis zum Gipfel des Kalmits bei Neustadt an der Weinstraße verläuft. Das Schwetzingen Schloss liegt auf dieser Achse, sie bildet die Symmetrieachse des Schlossparks. Sie wurde 1734 teilweise als Verbindungsallee zwischen Schwetzingen und Heidelberg realisiert, aus Kostengründen jedoch nicht weiter gebaut. Der Mittelpunkt des Kreisverkehrsplatzes kann aus fahrgeometrischen Gründen nicht genau auf der Schlossachse liegen.

Für den Kreisverkehrsplatz wurde eine verkehrstechnisch Untersuchungen durchgeführt, welche die Leistungsfähigkeit nachweist. Die Schillerstraße ist dabei für in südlicher Richtung fahrende Fahrzeuge als Bypass zu erhalten und kann nicht abgehängt werden. Die Kosten für den Bau des Kreisverkehrsplatzes belaufen sich auf rund 1,21 Mio. € (brutto), hinzu treten die Kosten für Leitungsverlegungen und Beleuchtung.

#### Weiteres Vorgehen

Amt für Verkehrsmanagement regt an, den Kreisverkehrsplatz zunächst als Provisorium auszubauen und nach einer Beobachtungsphase eine endgültige Lösung zu realisieren. Diese Realisierung hängt im Wesentlichen von der Mittelbereitstellung ab.

gez.

Bernd Stadel

<b>Anlagen zur Drucksache:</b>	
<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>
A 1	Lageplan Kreisverkehrsplatz