

Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Beteiligung:

Dezernat I, Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

**Verkehrerschließung Rohrbach-Süd
Empfehlungen des Arbeitskreises und
weiteres Vorgehen**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Rohrbach	13.10.2009	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	03.11.2009	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	17.11.2009	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

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

1. *Der Gemeinderat nimmt die Empfehlungen des Arbeitskreises zur Verkehrserschließung Rohrbach-Süd zur Kenntnis.*
2. *Der Gemeinderat beschließt die Empfehlungen des Arbeitskreises zur Verkehrserschließung Rohrbach-Süd als Grundlage für die weitere Arbeit der Verwaltung.*
3. *Die Verwaltung wird beauftragt das Maßnahmenbündel „Tullastraße+“ entsprechend den in der Begründung vorgeschlagenen Planungsschritten unter Ziff. 3b umzusetzen.*
4. *Die Verwaltung wird weiter beauftragt, dem Gemeinderat in regelmäßigen Abständen über die Realisierung der Maßnahmen zu berichten.*

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Verkehrerschließung Rohrbach-Süd – Dokumentation der Sitzungen des Arbeitskreises
A 02	Inhaltlicher Antrag der SPD-Fraktion vom 29.10.2008 - Anlage 3 zur Drucksache: 0362/2008/BV
A 03	Inhaltlicher Antrag der B'90/Grüne-Fraktion vom 12.11.2008 - Anlage 4 zur Drucksache: 0362/2008/BV

A. 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:
QU 3	+	BürgerInnenbeteiligung und Dialogkultur fördern
AB 4	+	Stärkung von Mittelstand und Handwerk
AB 5	+	Erhalt der Einzelhandelsstruktur
UM 2	+	Dauerhafter Schutz von Wasser, Boden, Luft, Natur, Landschaft und Klima
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur

Begründung:

Der Arbeitskreis hat in einem dialogorientierten Verfahren eine wirksame Lösung für die Verkehrserschließung von Rohrbach-Süd, Heidelbergs größtem Gewerbegebiet, entwickelt, das die Erreichbarkeit des Gebietes und der dort angesiedelten Unternehmen und Einzelhandelsbetriebe verbessert ohne die berechtigten Interessen der Anwohner im Hasenleiser, der Landwirtschaft, des Naturschutzes und der Freizeitnutzung zu beeinträchtigen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Arbeitskreis Verkehrserschließung Rohrbach-Süd

Die schlechte verkehrliche Erschließung des größten Heidelberger Gewerbegebietes Rohrbach-Süd wird seit vielen Jahren beklagt. Verschiedene Planungen, um sie zu beheben, wurden entwickelt. Zuletzt wurde im Herbst 2008 der Vorschlag mit einer Nordrampe die Erreichbarkeit des Gebietes zu verbessern, sehr kontrovers diskutiert.

Um ein schlüssiges und tragfähiges Konzept für die Verkehrserschließung von Rohrbach-Süd zu entwickeln, aber auch die Attraktivität der südlichen Wohngebiete von Rohrbach und der vor allem landwirtschaftlich genutzten Grünzäsur nördlich des Gewerbegebietes zu erhalten, wurde der Arbeitskreis Verkehrserschließung Rohrbach-Süd als ergebnisoffener Beteiligungsprozess eingerichtet. Die Zusammensetzung des Arbeitskreises sicherte die Vertretung einer großen Bandbreite an unterschiedlichen Interessenslagen. Dem Arbeitskreis unter Leitung des Ersten Bürgermeisters gehörten Mitglieder des Bezirksbeirates Rohrbach, des Stadtteilvereines, Vertreterinnen und Vertreter der in Rohrbach-Süd ansässigen Gewerbebetriebe, der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar (IHK), der landwirtschaftlichen Betriebe und des Reitervereins sowie der Bürgerinitiative INO (Initiative Nordrampe) an.

Die professionelle Moderation und die methodische Begleitung des Dialogprozesses erfolgte durch das Netzwerk für Planung und Kommunikation – Bürogemeinschaft Sippel | Buff.

Um eine auf Daten und Fakten aufbauende qualifizierte, und später auch umsetzbare Empfehlung zur Verbesserung der Verkehrsproblematik in Rohrbach-Süd erarbeiten zu können, wurde der Arbeitskreis durch die Firma STRATA, Gesellschaft für Daten- und Informationsmanagement mbH aus Karlsruhe als externer Verkehrsgutachter fachlich unterstützt und begleitet (Anlage 2). Zur Bewertung der Frage der Lärmemissionen wurde durch die Firma GENEST, Ingenieurgesellschaft mbH aus Ludwigshafen am Rhein ein Lärmgutachten erstellt (Anlage 3). Der gesamte Arbeitsprozess des Arbeitskreises Verkehrserschließung Rohrbach-Süd ist in Anlage 1 dokumentiert.

Das Arbeitsprogramm des Arbeitskreises Verkehrserschließung Rohrbach-Süd war in einzelne Phasen gegliedert, so dass die für die Empfehlung erforderlichen Fragestellungen schrittweise thematisch erarbeitet werden konnten. Insgesamt tagte der Arbeitskreis viermal, am 03. Februar 2009, am 30. März 2009, am 15. Juni 2009 und am 21. Juli 2009. In der ersten Sitzung wurde ausgehend von einer gemeinsamen Stärken-Schwächen-Analyse der Bestandssituation die unterschiedlichen Interessenslagen seitens der Teilnehmerinnen und Teilnehmer herausgearbeitet. Darauf aufbauend wurden qualitative Handlungsziele für eine Verbesserung der Verkehrserschließung abgeleitet und das Erhebungsdesign für die verkehrsplanerische Bestandserhebung verabschiedet. In der zweiten Sitzung wurden die Ergebnisse der Verkehrserhebung vorgestellt, verschiedene mögliche Lösungsansätze für die Verbesserung der Verkehrssituation entwickelt und gemeinsame Prüfkriterien zur Beurteilung der Wirkungen der Maßnahmen aus den formulierten Handlungszielen abgeleitet. Die Lösungsvarianten wurden in der dritten Sitzung bewertet, kategorisiert und zu einem favorisierten Maßnahmenbündel zusammengefasst, um durch die Koppelung einzelner Lösungsansätze eine noch stärkere verkehrliche Wirkung zu erzielen. Anhand der Prüfergebnisse der Verkehrsgutachter und der ergänzenden Informationen der Verwaltung wurde in der vierten und abschließenden Arbeitskreissitzung das Maßnahmenbündel im Hinblick auf die Umsetzbarkeit und die zeitliche Abfolge konkretisiert und abschließend im Konsens eine Empfehlung formuliert.

2. Empfehlungen des Arbeitskreises

Im Folgenden werden die Empfehlungen des Arbeitskreises Rohrbach-Süd ausschnittsweise wiedergegeben. Die vollständigen Empfehlungen sind in Anlage 1 enthalten.

Der Arbeitskreis vertritt 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 Bundesstraße 535 (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 in 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 (Landesstraße 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 (Landesstraße 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.

3. Umsetzung

Das Amt für Verkehrsmanagement hat den Arbeitskreis während der gesamten Zeit begleitet. Es wurde ein Verkehrsgutachter, STRATA GmbH in Karlsruhe, mit der Verkehrsuntersuchung beauftragt. Während des Prozesses fand eine enge fachliche Abstimmung statt.

Der Gutachter untersuchte die von Politik und Arbeitskreis eingebrachten Varianten und Kopplung von Maßnahmen. Bereits abzusehende Entwicklungen (Eröffnung des OBI-Baumarkts, Rückbau eines Teilstücks der Landesstraße 600, et cetera) fanden dabei Berücksichtigung.

Aus Sicht der Verwaltung werden die gesetzten Ziele (Verbesserung des Verkehrsflusses innerhalb des Gewerbegebietes, höhere Kapazität des Abflusses aus dem Gebiet, Verbesserung der Verkehrsqualität in besonders belasteten Bereichen sowohl für den MIV als auch für Fußgänger und Radfahrer) vollumfänglich erreicht. Lediglich die Belastung auf der B3 / B535 zwischen Boxbergknoten und der Abzweigung der B3 nach Süden ist auch nach Umsetzung des Maßnahmenbündels im Spitzenstundenbereich nahe der Kapazitätsgrenze zu bewerten. Hier kann nur eine Ausfahrt im südlichen Bereich des Gewerbegebietes Abhilfe schaffen.

In der Summe entsteht eine neue Abfahrt aus dem Gewerbegebiet bei gleichbleibender Zufahrtsqualität. Die verkehrlichen Konfliktströme am Kreisel Haberstraße / Hertzstraße sowie in der Hertzstraße werden entzerrt und verstetigt. Die Zufahrt in den westlichen Teil des Gebietes wird verbessert. Die zusätzliche Belastung bisher weitgehend unbelasteter Netzteile kann durch das bestehende Netz (bei Ertüchtigung des Knotens Tullastraße / Englerstraße) aufgenommen werden. Durch die entstehende Verkehrsberuhigung in der nördlichen Hertzstraße durch den Wegfall der Südrampe wird die Aufenthalts- und Fortbewegungsqualität und –sicherheit für den nicht-motorisierten Verkehr erheblich gesteigert.

Das Maßnahmenbündel „Tullastraße+“ bietet eine wirksame Entlastung zu wirtschaftlichen Kosten in einem sinnvollen Zeitrahmen. Der Mix aus Sofort- und längerfristigen Maßnahmen gewährleistet eine Abhilfe der größten Verkehrsprobleme bereits im Laufe des Jahres 2010. Durch die weiteren Schritte und das geplante Monitoring ist die Entlastung nachhaltiger Natur.

Um die Umsetzbarkeit sicherzustellen, ist eine enge Abstimmung je nach Zuständigkeit mit der Unteren und Obere Straßenbaubehörde notwendig. Den notwendigen Sicherheitsbestimmungen ist in der Vorentwurfs- und Entwurfsplanung Rechnung zu tragen, um die Genehmigung zu erwirken. Die Südrampe an der Hertzstraße muss daher geschlossen werden, bevor die Ausfahrtrampe an der Tullastraße geöffnet wird.

a. Grober Zeitplan

Mit Planung und Umsetzung soll unmittelbar begonnen werden, um die Verkehrssituation in Rohrbach-Süd möglichst rasch zu verbessern. Da die Einzelmaßnahmen unterschiedliche Vorlaufzeiten erfordern, ist ein simultanes Vorgehen Voraussetzung. Dies ist in der Zeitplanung bereits berücksichtigt.

Die Umgestaltung der Haberstraße kann mit geringem planerischem und monetärem Aufwand (circa (ca.) Euro (€) 120.000,-) realisiert werden und soll bereits 2010 umgesetzt werden. Mit dem Famila-Center werden entsprechende Vorgespräche stattfinden, da die Einfahrtsituation des Famila-Parkhauses betroffen ist. Zeitgleich kann die Hertzstraße umgestaltet werden, um die Situation des Rad- und Fußverkehrs zu verbessern.

Um Ersatz für die später wegfallende Südrampe von der B3 in die Hertzstraße zu schaffen, soll innerhalb von 2-3 Jahren eine Abfahrt von der südwestlichen Rampe des Boxbergknotens ins Parkhaus des Famila Centers entstehen. Dies entspricht der Reaktivierung der alten Verkehrsführung in diesem Bereich.

Mittelfristig muss der Anschluss der B3 an das Gewerbegebiet über die Tullastraße eingerichtet werden. Dazu ist eine längere Planungs- und Bauzeit notwendig, so dass mit einem Zeitraum bis zur Fertigstellung von 5 Jahren gerechnet werden sollte.

Insgesamt ist die Zeitschiene als ambitioniert, aber umsetzbar anzusehen.

b. Planungsschritte

Um diesen Zeitplan einzuhalten, sind folgende Planungsschritte notwendig. Die Realisierung der Umgestaltung der Haberstraße erfolgt umgehend im Anschluss an diesen Grundsatzbeschluss im Rahmen einer gesonderten Maßnahmengenehmigung und Bereitstellung außerplanmäßiger Mittel auf Grundlage der dafür erforderlichen Ausführungsplanung. Die Maßnahmen der Realisierungsstufen 2 und 3 erfordern eine detaillierte Entwurfsplanung nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Für den Anschluss des Boxbergknotens an das Famila-Parkhaus und die Rampenanbindung der Tullastraße an die B3 sollen zeitgleich Vorentwürfe entwickelt werden. Nach der Entwurfsplanung im Tiefbauamt ist für die Tullastraßen-Rampen ein Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidium Karlsruhe notwendig, da deren Ausgestaltung auch bei Schließung der Südrampe an der Hertzstraße mit der Knotenfolge B3 / B535 und Boxbergknoten vereinbar sein muss. Hinsichtlich des Anschlusses des Boxbergknotens muss mit den Eigentümern des Grundstücks über den Bau der Straße verhandelt werden, da die Straßenfläche zwar im Bebauungsplan als Verkehrsfläche eingetragen, im Rahmen des Grundstücktauschs mit der Stadt jedoch entwidmet wurde.

Die einzelnen Maßnahmen werden jeweils nach der Vorentwurfs- sowie nach der Entwurfsphase dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt.

Bezeichnung:					
Einzelmaßnahme	2010	2011	2012	2013	2014
Gestaltung Haberstraße	(Vor-) Entwurfsplanung , Ausführungsplanung, Umsetzung				
Umgestaltung Hertzstraße	(Vor-) Entwurfsplanung , Ausführungsplanung, Umsetzung				
Anschluss Boxbergknoten: Einfahrt zu Famila	Vorentwurf	Entwurfsplanung , Plangenehmigungsverfahren, Ausführungsplanung	Ausschreibung, Vergabe, Umsetzung		
Ertüchtigung Knoten Tullastraße / Englerstraße		Vorentwurf	Entwurfs-/ Ausführungsplanung		Umsetzung
Rampenanlage Tullastraße	Vorentwurf	Entwurfsplanung	Entwurfsplanung , Planfeststellungs- bzw. - genehmigungsverfahren	Planfeststellung s- bzw. - genehmigungsverfahren, Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe, Umsetzung	Umsetzung
Schließung Südrampe Hertzstraße					Umsetzung

c. Kostenrahmen

Die Kosten für die einzelnen Komponenten sind in unten stehender Tabelle aufgeführt. Es wird ein Fördermittelantrag gestellt.

Bezeichnung:	Bemerkung:	Einzelbetrag:
Übersicht Maßnahmen – Kosten		in € ca.
Gestaltung Haberstraße	Außerplanmäßige Mittel 2010	120.000
Anschluss Boxbergknoten: Einfahrt zu Famila	Ohne Grunderwerb Verkehrsflächen	180.000 – 320.000
Ertüchtigung Knoten Tullastraße / Englerstraße		160.000
Rampenanlage Tullastraße	Ohne Grunderwerb	1.500.000
Summe		1.960.000 – 2.100.000

Die Kosten für die Umgestaltung der Hertzstraße und für die Schließung der Südrampe Hertzstraße sind abhängig von den durchzuführenden Maßnahmen.

d. Langfristvarianten

Als Langfristvarianten wurden vom Arbeitskreis ein S-Bahn-Haltepunkt Rohrbach-Süd und die Anbindung des Gewerbegebietes nach Süden über die Hatschekstraße an die Landesstraße 600

beschlossen. Insbesondere der Vorschlag eines neuen S-Bahn-Haltespunktes benötigt einen längeren zeitlichen Vorlauf (10 bis 15 Jahre).

Der S-Bahn-Halt könnte das Verkehrsaufkommen im Gewerbegebiet reduzieren, würde aber wahrscheinlich hauptsächlich von Beschäftigten und nicht vom Kundenverkehr genutzt werden. Hierfür sind weitere Untersuchungen wie Ermittlung des Fahrgastpotenzials, Auswirkungen auf Fahrpläne sowie der Anschluss an das Gewerbegebiet notwendig. In der derzeit laufenden Ausschreibung zur zweiten Stufe der S-Bahn (Betrieb ab 2015) ist der Haltepunkt nicht vorgesehen. Die Stadt Heidelberg wird den Wunsch nach einem zusätzlichen S-Bahn-Halt Rohrbach-Süd an die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg herantragen. Gegebenenfalls kann er in die zukünftigen Planungen integriert werden.

Eine Anbindung über die Hatschekstraße wäre eine große Entlastung für den Verkehr im gesamten Gewerbegebiet. Im Gegensatz zur beschlossenen Rampenlösung an der Tullastraße würde sie auch eine relevante Verkehrsminderung auf der Bundesstraße 3 bewirken. Die Gespräche mit der Stadt Leimen werden fortgesetzt, um eine einvernehmliche Lösung zu finden.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner