

# VERKEHRSUNTERSUCHUNG

## für das Sanierungsgebiet

# HEIDELBERG-ROHRBACH



# **VERKEHRSUNTERSUCHUNG**

## für das Sanierungsgebiet

# **HEIDELBERG-ROHRBACH**

**Auftrag:**

**GGH Heidelberg**

Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz mbH  
Bluntschlistraße 14  
69115 Heidelberg

**Bearbeitung:**

**StetePlanung**

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung  
Sandbergstraße 65  
64285 Darmstadt

Telefon: 06151 – 6 52 33

Fax: 06151 – 66 20 35

E-Mail: [kontakt@steteplanung.de](mailto:kontakt@steteplanung.de)

Internet: [www.steteplanung.de](http://www.steteplanung.de)

Dipl.-Ing. Gisela Stete

Dipl.-Ing. Karin Weber

<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Anlass, Aufgabe und Bearbeitungsweise .....</b>	<b>1</b>
<b>2 Ziele und Anforderungen .....</b>	<b>3</b>
<b>3 Bestandsanalyse .....</b>	<b>7</b>
3.1 Struktur des Sanierungsgebiet .....	7
3.2 Fließender Kfz-Verkehr .....	9
3.3 Ruhender Kfz-Verkehr.....	14
3.4 Fuß- und Radverkehr .....	15
3.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) .....	17
3.6 Flächenaufteilung im öffentlichen Straßenraum .....	18
3.7 Zusammenfassende Bewertung.....	22
<b>4 Verkehrskonzept.....</b>	<b>24</b>
4.1 Alternativen der Verkehrsführung im MIV.....	25
4.2 Verkehrsberuhigte Bereiche .....	33
4.3 Potentiale für zusätzliche Parkplätze / Maßnahmen im ruhenden Verkehr..	34
4.4 Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr .....	35
<b>5 Straßenraumgestaltung im Bereich des Rathauses.....</b>	<b>39</b>
<b>6 Beteiligung .....</b>	<b>41</b>
<b>7 Empfehlungen zur Umsetzung .....</b>	<b>45</b>

## **Anhang**

<b>Abbildungen im Text</b>	<b>Seite</b>
Abbildung 1: Verkehrs- und Bewegungsräume lt. RAST 06 .....	4
Abbildung 2: Platzbedarf des Fußverkehrs .....	5
Abbildung 3: Einschränkungen der nutzbaren Gehwegbreite .....	5
Abbildung 4: Grenze des Sanierungsgebiets / Lage Rathausstraße .....	7
Abbildung 5: Nutzungen .....	8
Abbildung 6: Straßennetz und Geschwindigkeit .....	9
Abbildung 7: Verkehrsführung – Bestand .....	10
Abbildung 8: Verkehrsbelastungen (24 Stunden und Spitzenstunde).....	11
Abbildung 9: Durchgangsverkehr im Ortskern .....	12
Abbildung 10: Parkraumangebot und Parkregelungen – Bestand .....	14
Abbildung 11: Fuß- und Radverkehr - Bestand.....	16
Abbildung 12: ÖPNV-Linien und ÖPNV-Erschließung .....	17
Abbildung 13: Analyse – Defizite im Kfz-Verkehr.....	22
Abbildung 14: Analyse – Defizite im Fuß- und Radverkehr .....	23
Abbildung 15: Handlungsbedarf für das Sanierungsgebiet.....	24
Abbildung 16: Einbahnstraße Rathausstraße West / Querschnitte.....	26
Abbildung 17: Einbahnstraße Rathausstraße Mitte .....	27
Abbildung 18: Querschnitte Rathausstraße Mitte in Höhe Supermarkt und Rathaus	27
Abbildung 19: Einbahnstraße Parkstraße Ost-West / Querschnitte .....	29
Abbildung 20: Einbahnstraße Leimer Straße Süd-Nord / Querschnitte .....	30
Abbildung 21: Einbahnstraße Leimer Straße Nord-Süd / Querschnitte .....	31
Abbildung 22: Verkehrsführung zwischen Rathausstraße und Kühler Grund.....	32
Abbildung 23: Querschnitte Heidelberger Straße .....	33
Abbildung 24: Erweiterung des Parkplatzangebots Achim-von-Arnim-Straße und Kerweplatz .....	34
Abbildung 25: Entfernungen und Parkraumangebot für Gastronomie .....	35
Abbildung 26: Querungsstellen für den Fußverkehr .....	37
Abbildung 27: Ausschnitte Freiflächenplanung, Prof. Götz, Stand Januar 2010 .....	39
Abbildung 28: Problemfelder und ihre Wichtung durch den 9. Runden Tisch.....	41
Abbildung 29: Lösungsvorschläge des 9. Runden Tisches (verortet).....	42

**Tabellen im Text** **Seite**

Tabelle 1:	Querschnittsbelastungen einzelner Straßenabschnitte.....	11
Tabelle 2:	Zusammensetzung des Verkehrs in der mittleren Rathausstraße .....	12
Tabelle 3:	Alternativen zur heutigen Verkehrsführung – Prüfung und Auswahl... 25	
Tabelle 4:	Lösungsvorschläge des 9. Runden Tisches (allgemein).....	43
Tabelle 5:	Votum des Runden Tisches zu den einzelnen Maßnahmen.....	44

**Pläne im Anhang**

Plan 1:	Parkraumangebot und Parkregelungen – Bestand
Plan 2:	Fuß- und Radverkehr – Bestand
Plan 3:	ÖPNV – Bestand
Plan 4:	Stellplatzbilanz im Sanierungsgebiet
Plan 5:	Kinderwegenetz
Plan 6:	Planungskonzept Rathausbereich

## Literatur / Quellen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):  
Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe  
Straßenentwurf:  
Empfehlungen für den ruhenden Verkehr, Ausgabe 2005 (EAR 05)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):  
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Verträglichkeits-  
analysen in der kommunalen Verkehrsplanung, 1996
- SRL und Fuss e.V.: Fußnote 1 – Wie breit müssen Fußwege sein?, 2000
- 
- Stadt Heidelberg: Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2015 – Leitlinien und Ziele
- Stadt Heidelberg: Leitlinien Kinderfreundliche Verkehrsplanung, 2009
- Stadt Heidelberg: Stadtteilrahmenplan Rohrbach, 1994/96
- Stadt Heidelberg: Bebauungsplan Rohrbach Mitte  
06-11-00 Teilbebauungsplan Achim-von-Arnim-Straße, 1982
- Stadt Heidelberg: Heidelberg-Rohrbach Sanierungskonzept Städtetbauliche Leitli-  
nien, Januar 2010
- Planungsgruppe Nord: Parkraumbilanz und Parkraumkonzept für das Sanierungs-  
gebiet Heidelberg-Rohrbach, 2008
- Erhebungsdaten:  
Kennzeichenerfassung in Rathausstraße, Herrenwiesenstraße und Leimer Straße am  
01.12.2009,  
Verkehrszählung in der Rathausstraße am 19.05.2009

## **1 ANLASS, AUFGABE UND BEARBEITUNGSWEISE**

Der alte Ortskern des Stadtteils Rohrbach im Süden der Stadt Heidelberg wurde 2009 als Sanierungsgebiet festgelegt. Ein wesentlicher Baustein hierbei ist die Verbesserung der Verkehrssituation sowohl in funktionaler als auch in gestalterischer Hinsicht.

In Quartieren wie Rohrbach kommt insbesondere der Frage der Nahmobilität eine hohe Bedeutung zu und zwar nicht nur im Sinne der Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs - die im Nahbereich die zeitlich und räumlich flexibelsten und hier oft auch schnellsten Fortbewegungsarten sind – sondern auch die Frage der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die damit verbundene Stärkung der Sozialfunktion. Nicht zuletzt angesichts der demografischen Entwicklung gewinnt das Thema an Bedeutung. Der Nahraumbezug von älteren Menschen ist nachweislich hoch und ermöglicht bei gezielter Förderung eine eigenständige Lebensführung bis ins hohe Alter. Für Kinder und Jugendliche sind die eigenen Füße und das Fahrrad Hauptverkehrsmittel, mit denen sie sich im Wohnquartier bewegen. Sichere und attraktive Netze sind wichtige Voraussetzung für eine eigenständige Mobilität dieser Gruppen. Hierzu gehören u.a. ausreichend breite Gehwege, die ohne Einschränkungen (z.B. durch parkende Fahrzeuge oder Geschäftsauslagen) nutzbar sind und gesicherte Querungsmöglichkeiten.

Allerdings stehen die daraus resultierenden Anforderungen in Quartieren wie Rohrbach Ortskern – wo die Fläche im öffentlichen Straßenraum aufgrund der Bebauung und der Siedlungsstruktur begrenzt ist – in Konkurrenz zu den Anforderungen der hier angesiedelten Einkaufs-, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, für die die Erreichbarkeit mit dem Kfz, Liefer- und Lade-Möglichkeiten in räumlicher Nähe sowie ein ausreichendes Parkraumangebot von Bedeutung sind.

Als Probleme seitens der Bewohnerschaft in Rohrbach werden der unerwünschte Schleichverkehr durch das Sanierungsgebiet sowie das unangepasste hohe Geschwindigkeitsniveau gesehen. Hierauf hat die Stadt Heidelberg bereits mit verschiedenen Einzelmaßnahmen reagiert. Verkehrserhebungen zur Ermittlung von Schleich- bzw. Durchgangsverkehren wurden ebenfalls durchgeführt.

Im Jahr 2005 wurde mit den vorbereitenden Untersuchungen zum Sanierungsgebiet begonnen, im Februar 2007 erfolgte auf deren Grundlage der Gemeinderatsbeschluss zur Umsetzung und zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebiets. Auf Wunsch der Bürgerschaft wurde ein Runder Tisch eingerichtet, der im Juni 2008 seine Arbeit aufgenommen hat. Im November 2009 wurde das vom Architekturbüro Professor Götz erstellte Sanierungskonzept vom Gemeinderat beschlossen. Erste Maßnahmen im Sanierungsgebiet wurden bereits begonnen, z.B. der Umbau von Rohrbach Markt oder die Sanierung der Eichendorff-Schule, weitere werden folgen. Das Sanierungskonzept beinhaltet neben Richtlinien für private Baumaßnahmen auch ein Freiflächenkonzept, das als wichtige Punkte die Umgestaltung des Rathausplatzes, der Rathausstraße und angrenzender Straßen sowie die Offenlegung des Rohrbachs vorsieht.

Ergänzend zum Sanierungskonzept wurde nun das vorliegende Verkehrskonzept erarbeitet, mit dem die Ziele der Sanierung im Straßenraum umgesetzt werden können und

das auch einen Beitrag zum Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessen leistet. Bereits vorliegende Maßnahmenüberlegungen wurden dabei berücksichtigt und teilweise modifiziert. Der Untersuchungsrahmen ist insbesondere für Fragen der Kfz- und Radverkehrsführung über das Sanierungsgebiet hinaus erweitert worden. Die Erarbeitung des Konzepts wurde in das laufende Beteiligungsverfahren „Runder Tisch zum Sanierungsgebiet Rohrbach“ eingebunden.

Eine ausführliche Bestandsanalyse erfasst die Situation im Hinblick auf Verkehrsnetze und Verkehrsführung aller Verkehrsarten, Verkehrsrechtliche Regelungen für den fließenden und ruhenden Verkehr, Flächenaufteilung im öffentlichen Straßenraum, Gebäudenutzungen (Ziele und Quellen des Verkehrs), Verkehrsbelastungen und Zusammensetzung des Kfz-Verkehrs, sowie Parkraumangebot und -auslastung.

Aufbauend auf der Zusammenführung aller vorliegenden Erkenntnisse werden die Defizite und Problemlagen benannt und Aussagen zu Potenzialen zur Verbesserung der Verkehrssituation getroffen.

Auf der Grundlage von Analyse und Zielformulierung wurde ein Verkehrskonzept mit den folgenden Bausteinen erarbeitet:

- die verkehrliche Erreichbarkeit der relevanten Ziele und Infrastruktureinrichtungen,
- die Dimensionierung und Leistungsfähigkeit von Kfz-Verkehrsanlagen,
- Standards für einen sicheren und attraktiven Fuß- und Radverkehr.

Das Verkehrskonzept beinhaltet:

- Alternativen zur Verkehrsführung im erweiterten Untersuchungsgebiet für den Kfz- und Radverkehr, jeweils mit Wirkungsanalyse und vergleichender Bewertung, sowie Maßnahmen zur Umsetzung,
- Maßnahmen zur Stärkung / Qualifizierung des Fußverkehrs (einschl. Kinderwegenetz),
- Aussagen zur Straßenraumgestaltung,
- Empfehlungen zur Umsetzung.

## 2 ZIELE UND ANFORDERUNGEN

Im Sanierungskonzept für Heidelberg-Rohrbach wurden als wesentliche Ziele der Sanierung die Erhaltung der typischen Struktur des Gebiets, die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität und die Beseitigung von gestalterischen Mängeln formuliert. Daraus können die folgenden Handlungsziele für die verkehrliche Entwicklung abgeleitet werden, für deren Erreichung die vorliegende Verkehrsuntersuchung einen Beitrag leisten soll / will:

- Sicherung der Mobilitätschancen aller Bevölkerungsgruppen unter besonderer Berücksichtigung der sog. „Schwächeren“, d.h. Kinder, Jugendliche und ältere Menschen,
- Stärkung der Aufenthalts- und Sozialfunktion des öffentlichen (Straßen-)Raums gegenüber der Verkehrsfunktion, Aufwertung des Stadtbilds,
- Stärkung der Nahmobilität / Unterstützung des Prinzips „Stadt der kurzen Wege“,
- Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens / Unterbindung von Durchgangsverkehr,
- Minderung der Nutzungskonkurrenzen im öffentlichen Straßenraum / Entschärfung der Situation im ruhenden Verkehr.

Konkretisiert werden die Ziele durch Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer im Hinblick auf die bauliche, rechtliche und organisatorische Ausgestaltung des Verkehrssystems. Damit kann die Wirksamkeit von Maßnahmen, die zur Erfüllung der Ziele eingesetzt werden, geprüft werden. Möglicherweise sind Prioritäten zu setzen. Dies gilt insbesondere in gewachsenen Quartieren wie in Rohrbach, in denen die Flächen im öffentlichen Straßenraum begrenzt sind.

### Anforderungen an die Erreichbarkeit

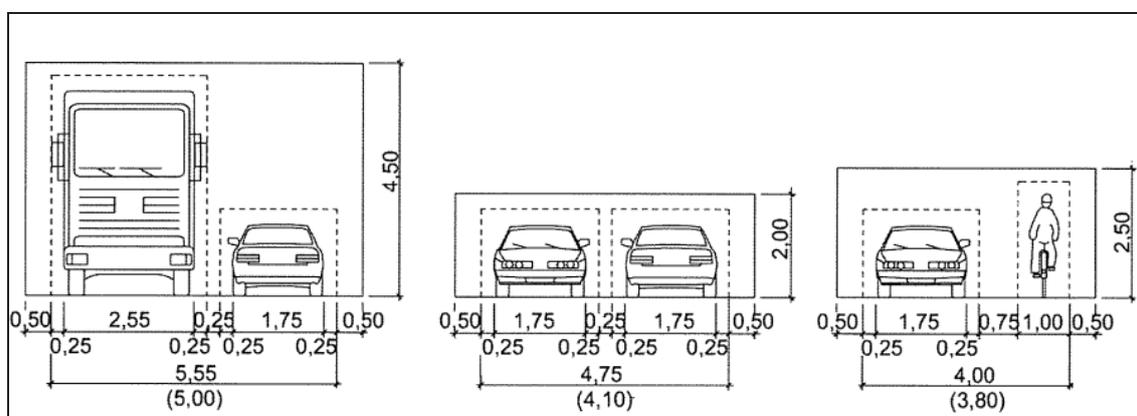
Das Sanierungsgebiet und insbesondere der zentrale Bereich im Zuge der Rathausstraße soll grundsätzlich für alle Verkehrsarten erreichbar bleiben. Besonderes Augenmerk ist auf die fußläufige Erreichbarkeit - auch aus den angrenzenden Gebieten - zu legen, um die Nahmobilität zu stärken (siehe hierzu auch Kap. 1). Die Ziele des Fußverkehrs sollen möglichst direkt und barrierefrei zu erreichen bzw. miteinander verbunden sein. Das erfordert ein dichtes Wegenetz, vorzugsweise durch Straßenräume mit weniger Kfz-Verkehr.

Auch der Radverkehr soll seine Ziele möglichst umwegefremd erreichen können. Das kann sichergestellt werden, wenn – neben der Führung im Mischverkehr in Tempo 30-Straßen oder verkehrsberuhigten Bereichen - Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung (bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h) geöffnet sind. Neben Einbahnstraßen sind auch Sackgassen, Abbiegegebote, Kreuzungsteiler und Aufpflasterungen für den Radverkehr durchlässig zu gestalten. Durch die Einführung des Zeichens 357.2 StVO wurde die Kennzeichnung von für Radverkehr durchlässigen Sackgassen wesentlich vereinfacht.

Für den Kfz-Verkehr, insbesondere für den Lieferverkehr und den landwirtschaftlichen Verkehr müssen alle Ziele erreichbar sein, allerdings können dieser Gruppe in einem zumutbaren Rahmen Umwege zugemutet werden, wenn damit keine wesentlichen Zusatzbelastungen bzw. Verkehrsverlagerungen in anderen Straßen verbunden sind.

### Anforderungen für den / an den Kfz-Verkehr

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definiert in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) die erforderlichen Verkehrs- und Bewegungsräume für die unterschiedlichen Begegnungsfälle. Die Werte in Klammern gelten bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen / verminderter Geschwindigkeit.



**Abbildung 1:** Verkehrs- und Bewegungsräume lt. RAST 06  
(Quelle: FGSV: RAST 06, S. 27)

Können die für einen ungehinderten Begegnungsverkehr erforderlichen Fahrbahnbreiten nicht eingehalten werden, sind die zugelassenen Geschwindigkeiten zu reduzieren bzw. Ausweichmöglichkeiten zu schaffen.

Inwieweit der Kfz-Verkehr als verträglich für das Umfeld eingestuft werden kann, hängt von verschiedenen Faktoren ab, u.a. der Stärke der Kfz-Verkehrsbelastungen, der Art der Randnutzung, der Straßenraumbreite, der zugelassenen Kfz-Geschwindigkeit. In Straßenräumen mit einer Charakteristik wie in Rohrbach (Wohnnutzung, teilweise mit Geschäftsnutzung durchsetzt, überwiegend enge Straßenräume, zugelassene Geschwindigkeiten von max. 30 km/h) können Verkehrsbelastungen bis zu 5.000 Kfz/ 24 h als verträglich eingestuft werden<sup>1</sup>.

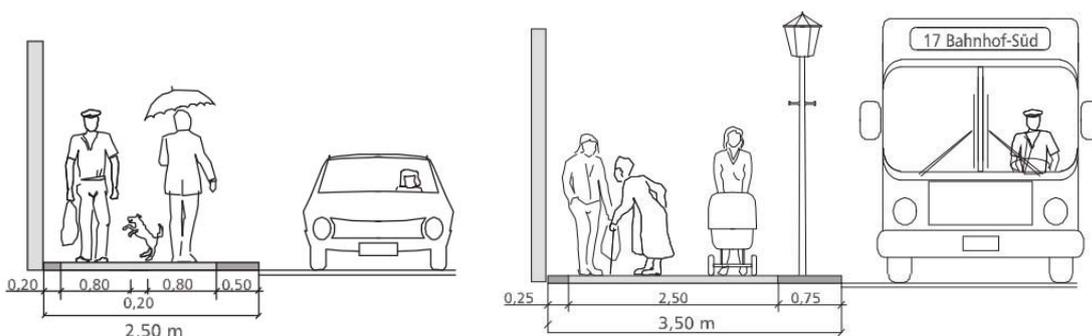
### Anforderungen für einen sicheren und attraktiven Fußverkehr

In den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002) der FGSV werden Grundanforderungen an Anlagen des Fußverkehrs innerorts in Abhängigkeit vom Ge-

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Verträglichkeitsanalysen in der kommunalen Verkehrsplanung, 1996

bietstyp und der Kfz-Belastung im Straßenraum formuliert<sup>2</sup>. Für eine geschlossene Bebauung mit geringer Dichte bis max. 3 Geschosse und einem DTV von < 5000 Kfz/24h – wie sie in der Rathausstraße und dem weiteren Untersuchungsgebiet vorliegt – ist eine Seitenraumbreite von 2,50 m erforderlich und als Maßnahmen im Querverkehr sind vorgezogene Seitenräume anzusetzen. In Straßen mit Geschäftsnutzung wie der Rathausstraße wird eine Regelbreite nicht unter 3,50m empfohlen. Eine Mindestgehwegbreite von 1,50m ist nach der DIN 18030 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen) einzuhalten.

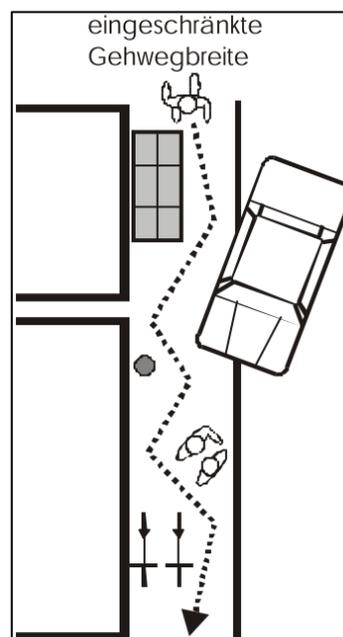
Wenn in bebauten bzw. alten Ortslagen wie in Rohrbach die empfohlenen Mindestgehwegbreiten nicht durchgängig geschaffen werden können, sollten in regelmäßigen Abständen, insbesondere in Bereichen mit Geschäftsnutzung, durch Aufweitungen der Seitenräume ein Flächenangebot für den Fußverkehr geschaffen werden.



Fußgängerbreite	78cm
Fußgängerbewegungsraum	101cm
Seitenabstandsverhalten zu Hindernissen	43cm
Mindestabstände beim Begegnen	27,5cm
Breite von zusammengehörigen Fußgängerpaaren	137cm
Platzbedarf für das Begegnen von zwei Personen	256cm
Platzbedarf für das Begegnen eines Paares mit einem dritten Fußgänger	340cm
Platzbedarf zweier sich begegnender Fußgängerpaare	359cm

**Abbildung 2:** Platzbedarf des Fußverkehrs  
 Quelle: SRL und Fuss e.V. (2000):  
 Fußnote 1 – Wie breit müssen Fußwege sein?

Quelle:  
 Förderung des Rad- und Fußverkehrs  
 Ein Leitfaden für die kommunale Praxis in  
 kleineren und mittleren Kommunen. 2000



**Abbildung 3:** Einschränkungen der nutzbaren Gehwegbreite

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), 2002, S. 15

Auch wenn die Gehwegbreiten baulich den Mindestanforderungen genügen, werden die Bewegungs- und Aufenthaltsflächen (Gehwege und Seitenräume) vielfach von Kfz-Verkehrsbezogenen Installationen wie Parkscheinautomaten, Verkehrsschilder, Lichtmasten, Poller, Fahrradständer oder auch Gebäudevorsprüngen und Geschäftsauslagen eingeschränkt oder von parkenden Fahrzeugen belegt. Hier ist weitest möglich dafür Sorge zu tragen dass die Mindestbreiten gewährleistet und einschränkende Nutzungen unterbunden werden.

Erhöhte Anforderungen für den Fußverkehr bestehen im Einflussbereich von Infrastruktureinrichtungen, wie Schulen, Altenwohnanlagen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Einkaufs- und Dienstleistungsschwerpunkte sowie ÖPNV-Haltestellen. Die Einflussbereiche liegen i.d.R. bei 200-300 m<sup>3</sup>. Damit sind im Sanierungsgebiet Rohrbach diese erhöhten Anforderungen fast flächendeckend zu berücksichtigen. Hier sind zum einen die Standards für Gehwegbreiten relevant, zum andern das Angebot an Querungsmöglichkeiten. Dies betrifft nicht nur Hauptverkehrsstraßen, sondern auch Straßen mit Erschließungsfunktion wie z.B. die Rathausstraße und die Leimer Straße.

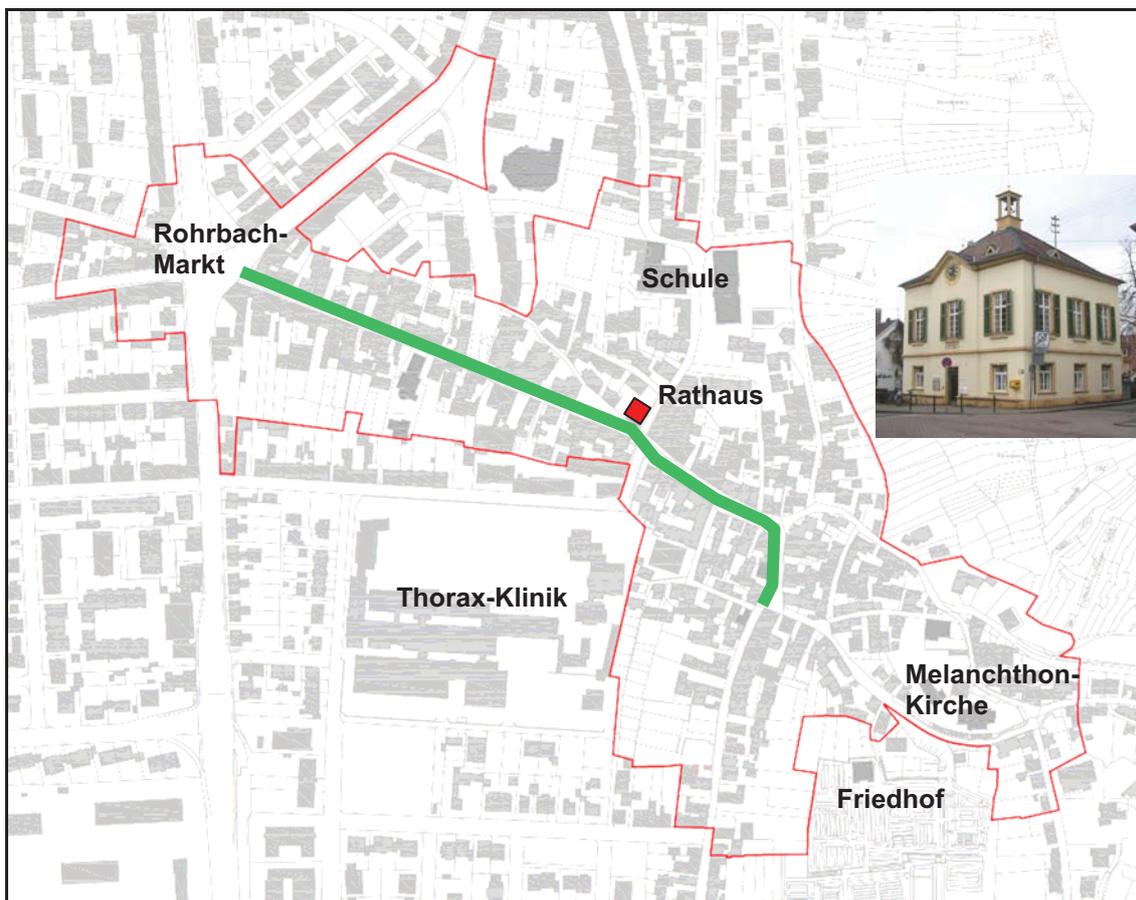
---

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), 2002, Tabelle 4, S. 17

### 3 BESTANDSANALYSE

#### 3.1 Struktur des Sanierungsgebiet

Das Sanierungsgebiet umfasst im Wesentlichen den historischen Ortskern von Rohrbach. Es erstreckt sich vom Bereich Rohrbach-Markt bis zur Melanchthon-Kirche. Das Rathaus liegt zentral im Gebiet, die Rathausstraße bildet sozusagen das Rückgrat des Ortskerns. Das Gebiet liegt größtenteils im flachen Gelände, nördlich der Schule und östlich der Kurve in der Rathausstraße steigt das Gelände jedoch deutlich an. Die Melanchthon-Kirche und der Friedhof liegen auf einer Erhebung.



**Abbildung 4:** Grenze des Sanierungsgebietes / Lage Rathausstraße

Im gesamten Sanierungsgebiet besteht Nutzungsmischung (siehe Abbildung 5). Im Bereich von Rohrbach-Markt, Herrenwiesenstraße und westlicher Rathausstraße konzentrieren sich vor allem Einzelhandel und Dienstleistungen. Gastronomie und kommunale Einrichtungen befinden sich vor allem östlich des Rathauses. Kirchliche Einrichtungen, Kinderbetreuung und Spielplätze sind verteilt an den Rändern des Sanierungsgebietes. Südlich grenzt befindet das Gelände der Thorax-Klinik an.



### 3.2 Fließender Kfz-Verkehr

#### Straßennetz und Geschwindigkeit

Die Rathausstraße als zentrales Element im Straßennetz des Rohrbacher Ortskerns bildet zusammen mit der Leimer Straße, der Herrenwiesenstraße, einem Abschnitt der Karlsruher Straße und einigen kleinen Gassen eine Tempo-20-Zone (siehe Abbildung 6). Nördlich und östlich davon schließen Verkehrsberuhigte Bereiche an, die überwiegend von schmalen Gassen mit historischer Bebauung gebildet werden. Die Wohngebiete nördlich und südlich des Geschäftsbereichs sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Als Hauptverkehrsstraßen fungieren die Karlsruher Straße und die Römerstraße.

Da zwischen existieren einige Verbindungen nur für den Fuß- oder Radverkehr.

Die Rathausstraße ist – zusätzlich zu der Geschwindigkeitsbegrenzung – auch als Halteverbotszone beschildert.

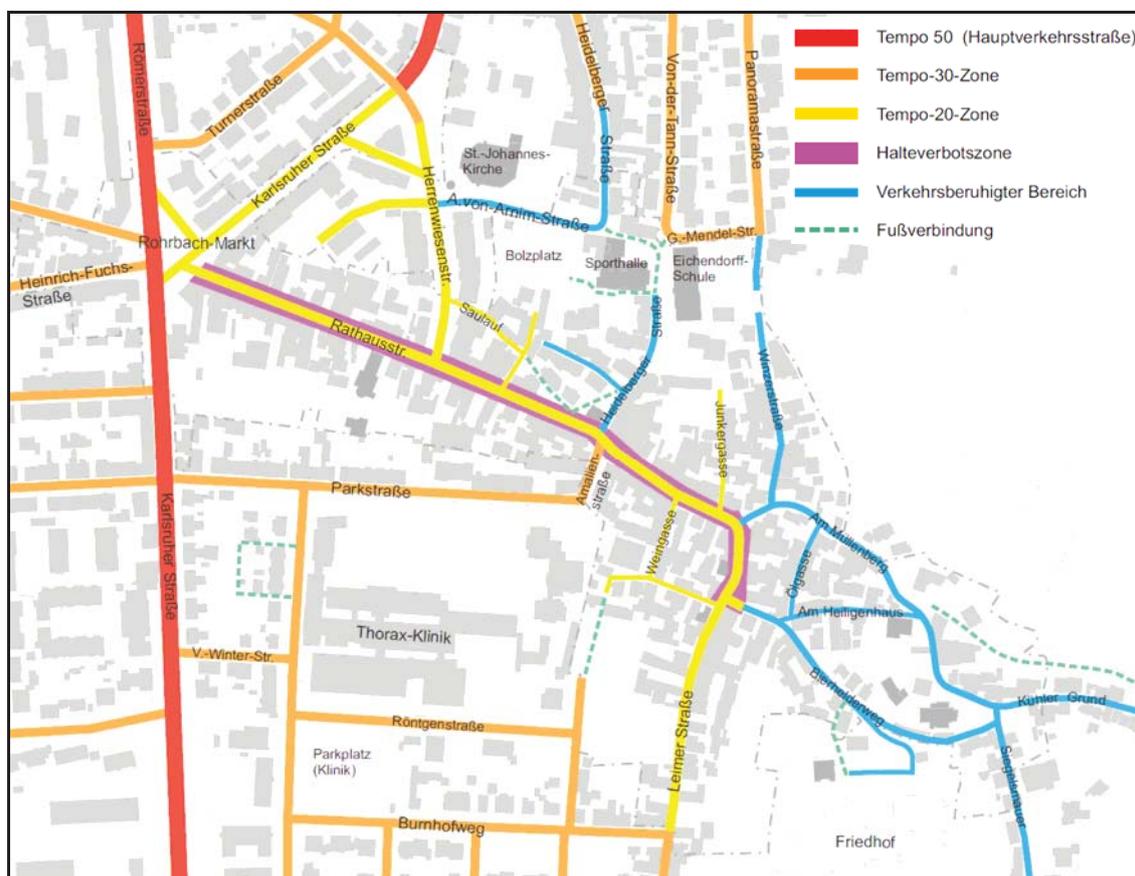


Abbildung 6: Straßennetz und Geschwindigkeit

Aufgrund dieser verkehrsrechtlichen Regelungen bestehen im Untersuchungsgebiet gute Voraussetzungen für eine verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs.

## Verkehrsführung

Der zentrale Geschäftsbereich von Rohrbach ist aus Richtung Süden über die Leimer Straße, die Parkstraße und die Karlsruher Straße / Rohrbach-Markt zu erreichen (siehe Abbildung 7). Der im Verlauf der Römerstraße aus Richtung Norden kommende Verkehr kann an Rohrbach-Markt nicht nach links abbiegen und fährt entweder bis zur Parkstraße, wo er abbiegen kann, oder nutzt von vornherein den Straßenzug Am Rohrbach – Herrenwiesenstraße.

Die meisten der schmalen Gassen im Ortskern (Verkehrsberuhigte Bereiche) sind nur für Anlieger zugelassen, aber in beide Richtungen befahrbar. Das Straßenpaar Bierhelder Weg und Am Heiligenhaus – Am Müllenberg ist jeweils als Einbahnstraße ausgewiesen und bindet den Kühlen Grund an die Rathausstraße an. Der Bierhelder Weg ist erst ab der Friedhofszufahrt Einbahnstraße, westlich davon darf er im Zwei-Richtungsverkehr befahren werden, was jedoch in der Praxis nur sehr selten zu beobachten ist.

Rund um die Eichendorffschule und im Saulauf sind Sperrungen für den motorisierten Verkehr eingerichtet worden, um aus diesen sensiblen Bereichen jeglichen Durchgangsverkehr herauszuhalten.

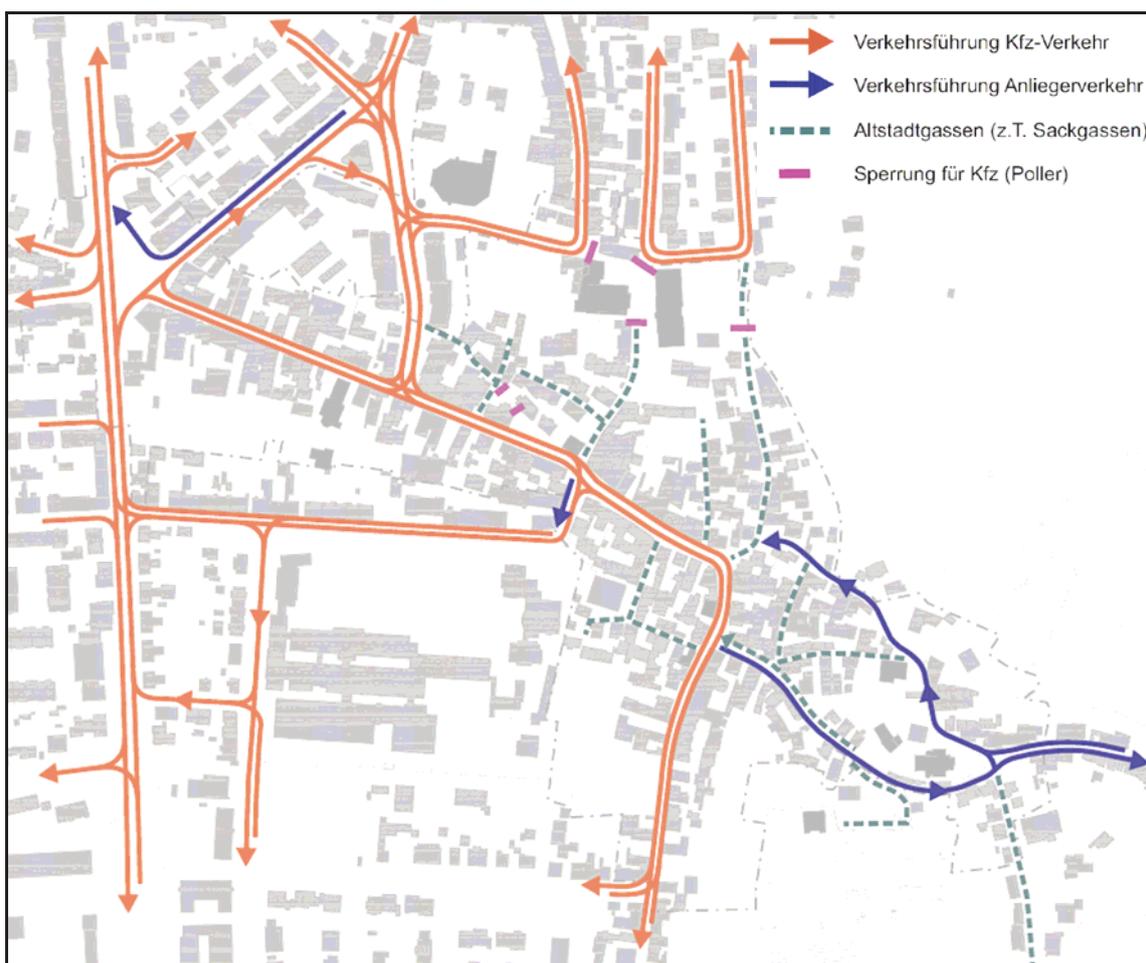


Abbildung 7: Verkehrsführung – Bestand

Anhand von Abbildung 7 wird deutlich, dass der motorisierte Verkehr des Ortskerns von Rohrbach – insbesondere des östlichen Teils – sich für die Erreichbarkeit bzw. die Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz auf wenige Straßenzüge konzentriert. Die Rathausstraße spielt dabei die zentrale Rolle.

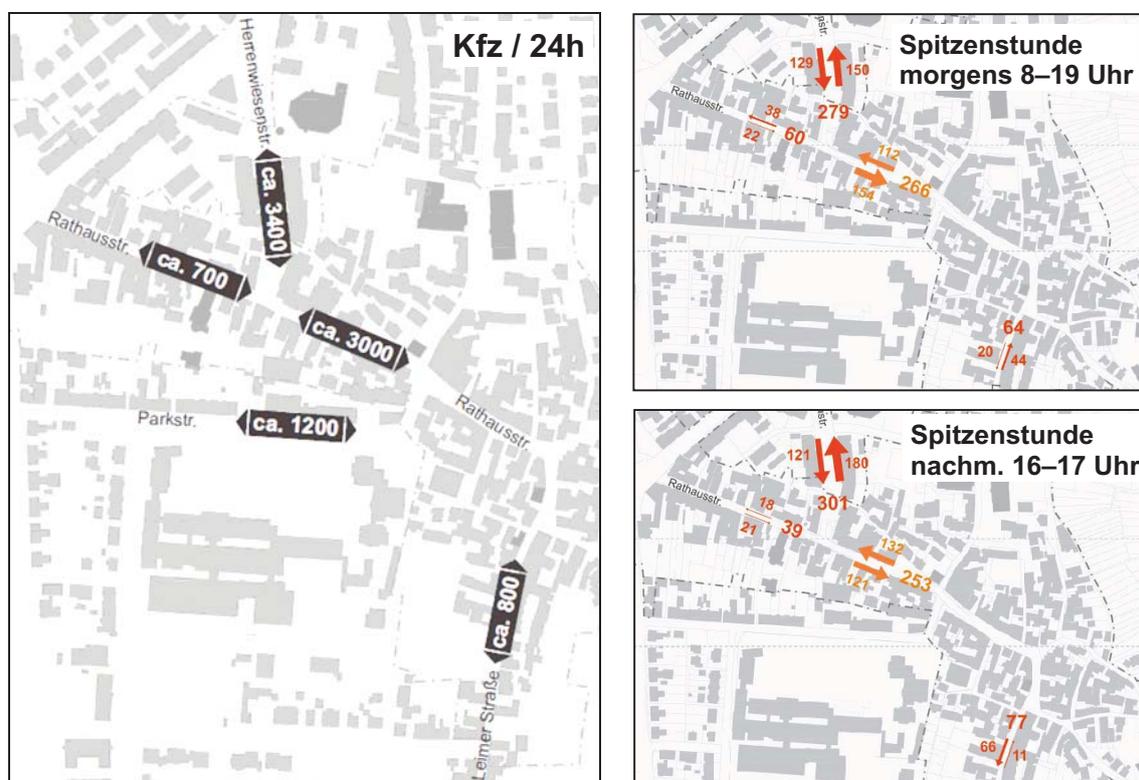
## Verkehrsbelastungen

Vom Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Heidelberg wurden am 19.05.2009 eine Verkehrszählung in der Rathausstraße und am 01.12.2009 eine Kennzeichenerfassung in Rathausstraße, Herrenwiesenstraße und Leimer Straße durchgeführt. Diese Daten standen zur Verfügung und konnten für spezielle Fragestellungen ausgewertet werden (siehe auch Abbildung 8.)

Die Auswertung der Verkehrszählungen ergab folgende Querschnittsbelastungen:

Straßenabschnitt	Querschnittsbelastung 2009
Herrenwiesenstraße	ca. 3400 Kfz/24 Std.
Westliche Rathausstraße	ca. 700 Kfz/24 Std.
Mittlere Rathausstraße	ca. 3000 Kfz/24 Std.
Parkstraße	ca. 1200 Kfz/24 Std.
Leimer Straße	ca. 800 Kfz/24 Std.

**Tabelle 1:** Querschnittsbelastungen einzelner Straßenabschnitte



**Abbildung 8:** Verkehrsbelastungen (24 Stunden und Spitzenstunde)  
(rot = Werte aus Kennzeichenerfassung, orange = Verkehrszählung, schwarz = Hochrechnung)



Im gesamten Erfassungszeitraum (6:30 - 9:30 und 16:00 - 19:00 Uhr) wurden zwischen Leimer Straße und den anderen beiden Zählstellen insgesamt 31 Fahrzeuge als Durchgangsverkehr identifiziert. Darin enthalten sind aber auch Fahrzeuge mit kurzer Aufenthaltsdauer (5-10 min. Einkauf / Erledigung) oder Fahrten mit Zwischenstopp (z.B. Kind auf dem Weg zur Arbeit in den Kindergarten gebracht), die sich erfassungstechnisch bedingt nicht herausfiltern lassen.

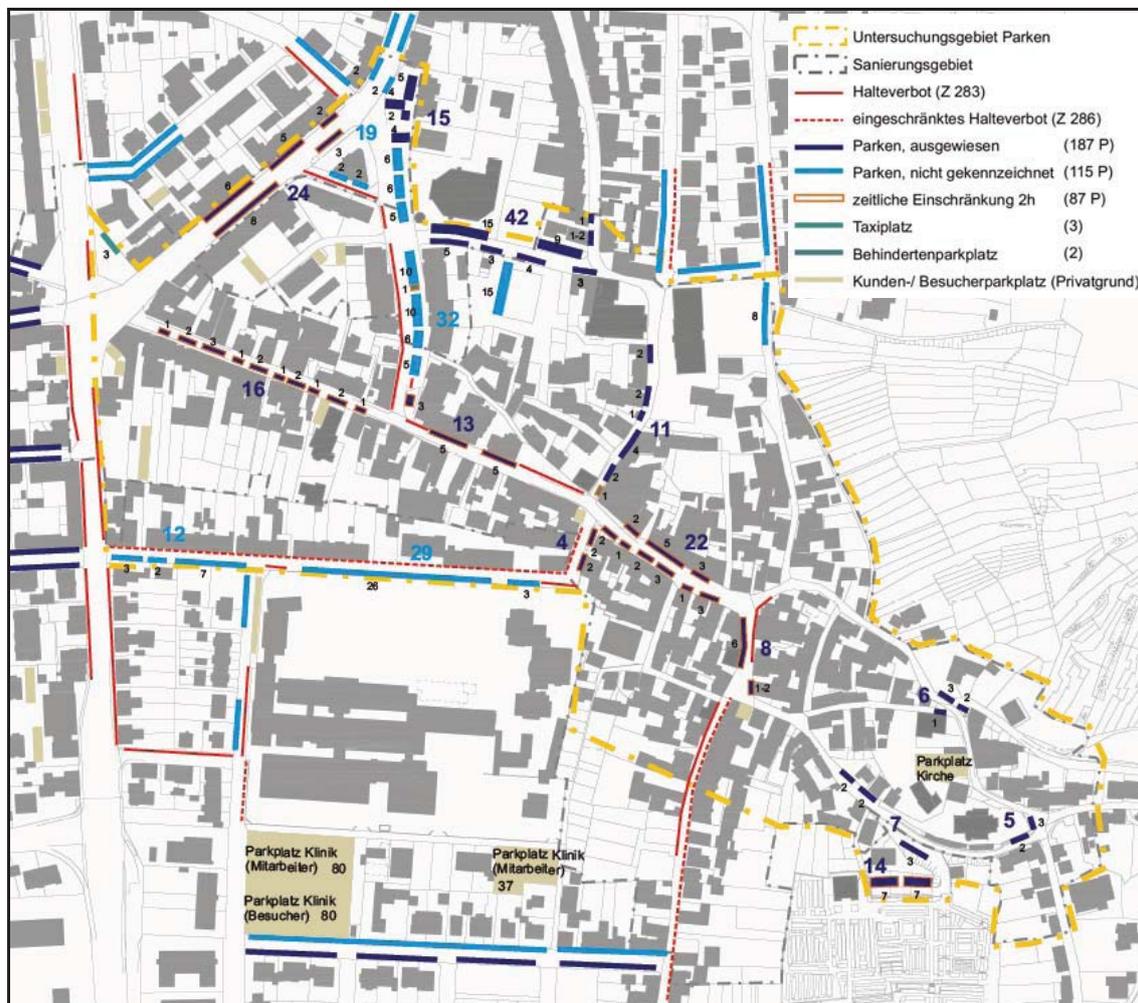
In der Relation Herrenwiesenstraße – Rathausstraße-West wurden 35 Fahrzeuge gezählt, die jedoch nicht als echter Durchgangsverkehr gewertet werden können, da die vorgeschriebene Fahrtrichtung von der Rathausstraße in die Karlsruher Straße Richtung Norden diese Fahrzeuge wieder zum Ausgangspunkt zurückführen würde. Hier ist eher Parksuchverkehr oder sog. gebrochener Durchgangsverkehr mit Zwischenstopp in der Rathausstraße-West zu vermuten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Durchgangsverkehr eine Größenordnung von maximal 30 Fahrzeugen am Tag bzw. 1% des Verkehrs in der Rathausstraße oder 3% in der Leimer Straße aufweist.

Alle anderen Fahrten sind als Ziel- und Quellverkehr des Untersuchungsgebiets zu betrachten, wobei damit angesichts des vorhandenen Straßennetzes nicht nur der Ortskern, sondern auch östlich an ihn angrenzende Gebiete wie Kühler Grund, Friedhof etc. als Ziel- und Quellorte zu verstehen sind.

### 3.3 Ruhender Kfz-Verkehr

Für eine Parkraumanalyse wurde ein vom Sanierungsgebiet leicht abweichendes Untersuchungsgebiet gewählt: die westlich der Karlsruher Straße liegenden Abschnitte wurden nicht einbezogen; die Herrenwiesenstraße und die Achim-von-Armin-Straße wurden jeweils auf ganzer Länge einbezogen und die Parkstraße wurde ergänzt.



**Abbildung 10:** Parkraumangebot und Parkregelungen – Bestand

(die Abb. ist im Anhang in vergrößerter Form zu finden)

In diesem Untersuchungsgebiet sind 187 ausgewiesene Parkplätze im öffentlichen Straßenraum vorhanden – markiert oder beschildert –, davon 87 mit zeitlicher Einschränkung (2h). Hinzu kommen 115 nicht gekennzeichnete Parkmöglichkeiten – am Fahrbahnrand ohne Halteverbot –, 3 Taxistände und 2 Behindertenparkplätze. Momentan durch Baustelleneinrichtungen belegte Flächen in der Herrenwiesenstraße wurden mitgezählt. Zusammen sind über 300 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum vorhanden, hinzu kommen rund 40 Kunden- und Besucherparkplätze auf Privatgrundstücken.

Außerdem gibt es in unmittelbarer Nähe des Sanierungsgebiets ca. 80 Parkstände auf dem Besucherparkplatz der Klinik (die allen Zahlungswilligen offen stehen) und weitere Parkmöglichkeiten in angrenzenden (Wohn)gebieten.

Der Parkdruck ist aufgrund der dichten Baustruktur und der Nutzungsmischung hoch. Eine Vielzahl von regelwidrig abgestellten Fahrzeugen ist täglich in den Straßen zu beobachten. Eine Parkraumuntersuchung aus dem Jahr 2008<sup>4</sup> hat eine Auslastung von bis zu 110% festgestellt.

Eine Auswertung von Daten zu gemeldeten Fahrzeugen im Sanierungsgebiet und Anzahl von Stellplätzen auf Privatgrundstücken<sup>5</sup> erbrachte ein Defizit von ca. 100 Stellplätzen für Bewohner (siehe auch Plan 4 im Anhang).

### 3.4 Fuß- und Radverkehr

Alle Straßen im Ortskern von Rohrbach mit (kleinräumiger) Verbindungsfunktion sind Bestandteil des städtischen Radroutennetzes (siehe Abbildung 11). Insbesondere die Nord-Süd-Verbindung Heidelberger Straße – Leimer Straße und die Ost-West-Verbindung über Rathausstraße sind für den Radverkehr bedeutend. Fahrradabstellanlagen sind nur im Bereich Rohrbach-Markt und Rathaus vorhanden und offensichtlich nicht in ausreichender Anzahl, wie die Abstellpraxis zeigt.



Fahrradparken in der Karlsruher Straße



... und in der Rathausstraße

Verkehrsberuhigte Bereiche und Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr konzentrieren sich im nordwestlichen Teil des Sanierungsgebiets. Schwerpunkte von Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie finden sich vor allem rund um Rohrbach-Markt und das Rathaus. Weitere wichtige Ziele für den Fußverkehr (wie soziale und kulturelle Infrastruktur) sind relativ gleichmäßig über das Gebiet verteilt. Eine Reihe von Fußwegverbindungen ermöglicht kürzere und vom motorisierten Verkehr ungestörte Wege.

<sup>4</sup> Planungsgruppe Nord: Parkraumbilanz und Parkraumkonzept für das Sanierungsgebiet Heidelberg-Rohrbach, 2008, S. 8

<sup>5</sup> Quelle für diese Daten: ebd, S.12-14



Weg zwischen Weingasse und Röntgenstraße



Heidelberger Straße im Bereich der Schule

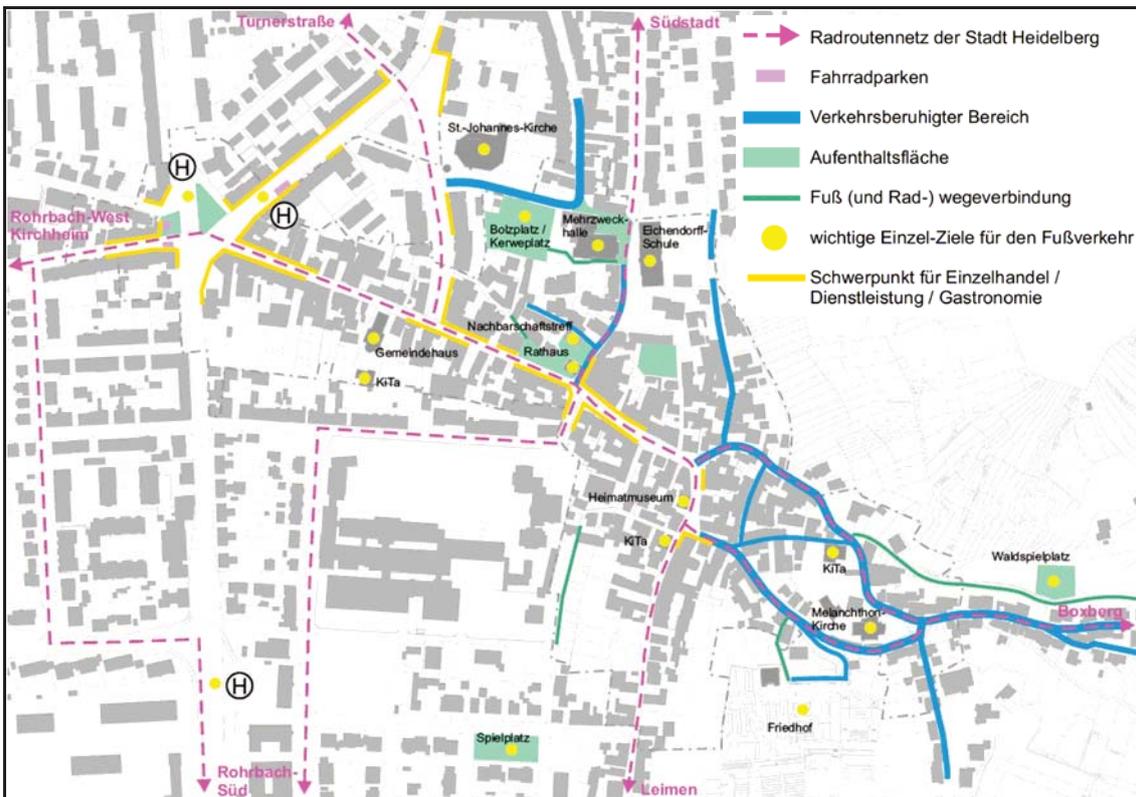


Abbildung 11: Fuß- und Radverkehr - Bestand

(die Abb. ist im Anhang in vergrößerter Form zu finden)

### 3.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die neu ausgebaute Verknüpfungs-Haltestelle Rohrbach-Markt am Rand des Ortskerns stellt einen wichtigen ÖPNV-Knotenpunkt im Heidelberger Süden dar.

Mit den Straßenbahnlinien 23 und 24 besteht eine Verbindung Richtung Innenstadt bzw. zum HBF und weiter ins Neuenheimer Feld im 10-min-Takt. Die Buslinien 28 und 29 verbinden den Ortskern Rohrbach im 20-min-Takt mit benachbarten Gebieten (Rohrbach-West, Kirchheim, Boxberg, Römerstraße). Der Ortskern selbst und der Kühle Grund werden bei Bedarf stündlich über ein Ruf-Taxi (Linie1010) erschlossen. Die Regionallinien 724 und 757 halten ebenfalls an Rohrbach-Markt.



Straßenbahnhaltestelle Rohrbach-Markt



Bushaltestelle Rohrbach-Markt

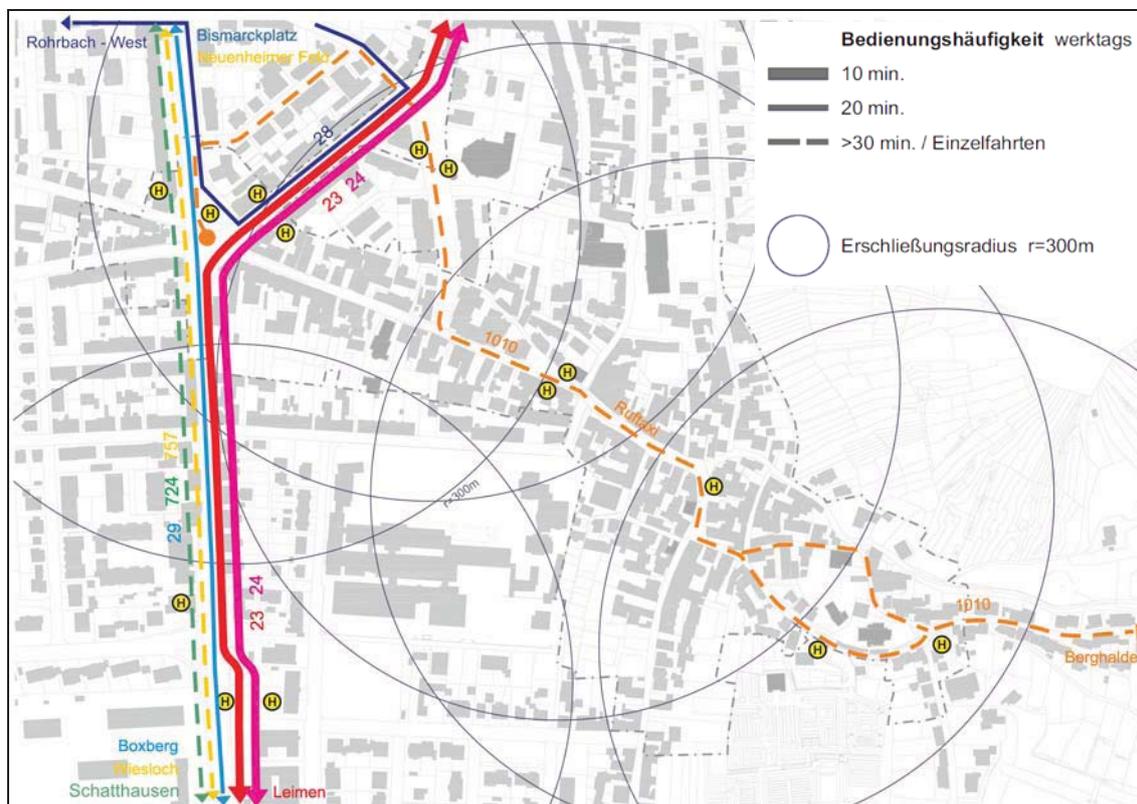


Abbildung 12: ÖPNV-Linien und ÖPNV-Erschließung

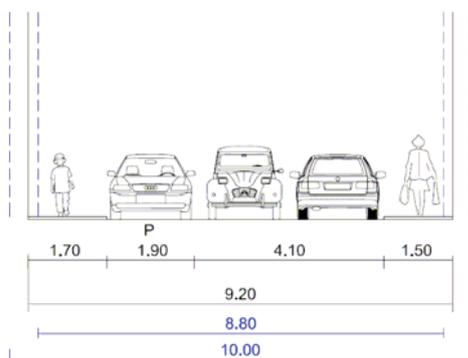
(die Abb. ist im Anhang in vergrößerter Form zu finden)

In Abbildung 12 sind die Erschließungsradien der Haltestellen mit 300m dargestellt. Der Stadtteil ist gut mit dem ÖV erschlossen. Für das Ruf-Taxi liegen die Haltestellen mit rd. 200m Abstand eng beieinander, dies ist mit der Siedlungsstruktur und der Topographie begründet. Außer Haltestellenstellenschild und Fahrplanaushang haben die Ruf-Taxi-Haltestellen keinerlei Ausstattung.

### 3.6 Flächenaufteilung im öffentlichen Straßenraum

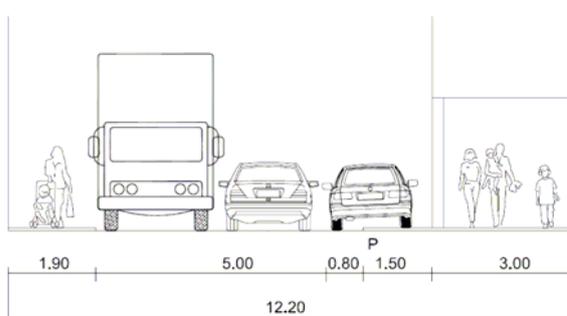
Die meisten Straßenräume im Untersuchungsgebiet sind beengt, die Fahrbahnen und die Gehwege sind oft schmaler als die Mindestmaße der entsprechenden Richtlinien. Die Flächenaufteilung der einzelnen Straßenabschnitte wird hier anhand eines beispielhaften Regelquerschnitts dargestellt.

#### Rathausstraße – West



Der westliche Abschnitt der Rathausstraße weist Gehwegbreiten zwischen 1,40m und 2,20m auf, die Regelbreite liegt bei 1,50m – 1,70m. Die neben dem markierten Parkstreifen verbleibende Fahrbahnbreite reicht für den Begegnungsverkehr Pkw-Pkw knapp aus, alle anderen Begegnungsfälle erfordern Warten und/oder Ausweichen. Häufig sind falsch parkende Fahrzeuge zu beobachten, die sowohl den fließenden Kfz-Verkehr als auch den Fußverkehr massiv behindern.

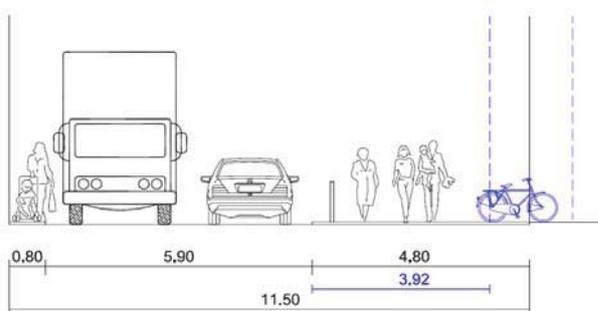
#### Rathausstraße – Mitte (in Höhe Supermarkt)



Der mittlere Abschnitt der Rathausstraße in Höhe des Supermarkts weist auf der südlichen Seite Gehwegbreiten zwischen 1,60m und 1,90m auf. Auf der Nordseite sind breite Arkadengänge, die vom Fußverkehr und von Geschäftsauslagen genutzt werden. Der Gehwegbereich außerhalb der Arkaden wird zum Parken genutzt. Die verbleibende Fahrbahnbreite von 5,00m reicht für den Begegnungsfall Pkw-Lkw aus. Auch hier

sind auf beiden Seiten falsch parkende Fahrzeuge zu beobachten, die alle anderen Verkehrsteilnehmenden behindern.

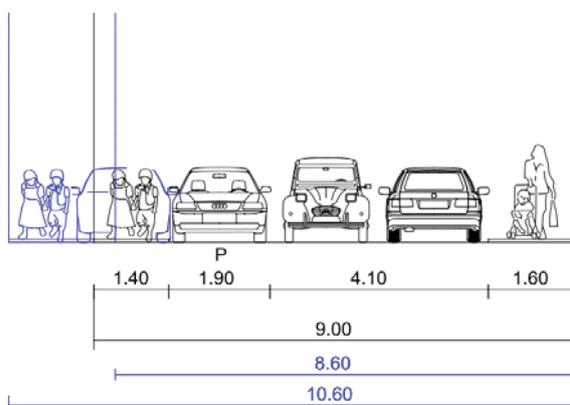
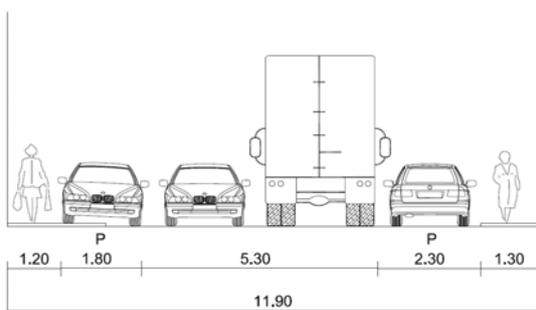
**Rathausstraße – Mitte (in Höhe Rathaus)**



Der mittlere Abschnitt der Rathausstraße in Höhe des Rathauses weist auf der Nordseite einen großzügiger Aufenthaltsbereich auf, mit Brunnen, Denkmal, Bäumen, Sitz- und Fahrradabstellgelegenheiten und mit einer Breite zwischen 3,90m und 17,00m. Auf der südlichen Seite ist der Gehweg zwischen 1,30m und 0,70m breit. Die Fahrbahnbreite von 5,90m steht ganz dem fließenden Verkehrs zur Verfügung.

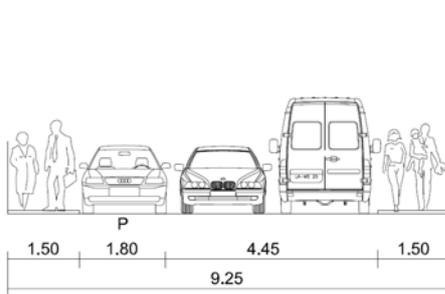


**Rathausstraße – Ost**



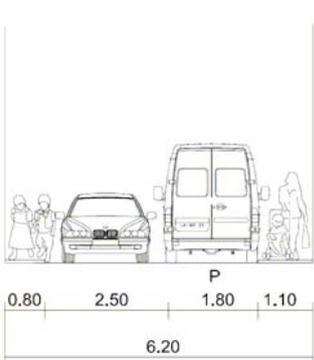
Der östliche Abschnitt der Rathausstraße ist geprägt durch nicht linear stehende Gebäude und dementsprechend ständig wechselnde Querschnittsmaße. Parken ist in den vielen Teilabschnitten beidseitig zugelassen und wird auch in den verbleibenden Abschnitten in der Realität so praktiziert. Für den Fußverkehr bleiben Gehwegbreiten zwischen 1,30m und 3,00m. Für den Radverkehr sind – außer der Radroutenbeschilderung – keine Flächen oder Parkvorrichtungen vorhanden.

### Parkstraße



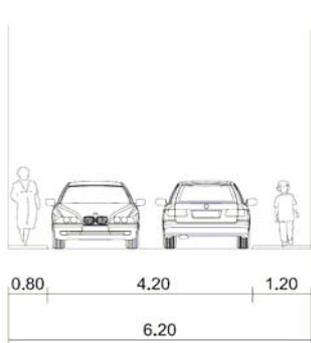
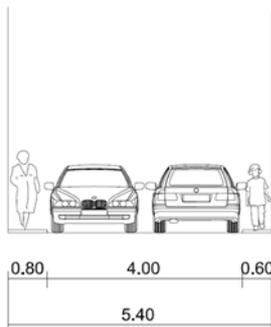
In der Parkstraße sind beidseitig 1,50m Gehwege vorhanden, auf der Südseite der Fahrbahn (am Klinikgelände) ist parken zugelassen und es verbleibt eine nutzbare Fahrbahnbreite von ca. 4,45m. Dies ist ausreichend für den Begegnungsfall Pkw-Pkw, bei breiteren Fahrzeugen wird in der Regel auf den Gehweg ausgewichen.

### Heidelberger Straße



Die Heidelberger Straße ist ausgewiesene Fahrradroute und dient als Schulweg zur Eichendorffschule. Der Straßenraum, der zwischen 6,20m und 6,80m breit und als Verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert ist, weist eine Aufteilung in ca. 4,30m Fahrbahn und schmale Gehwege bzw. Schrammborde an den Seiten auf. Parken ist wechselseitig zugelassen. Hindernisse wie Mülltonnen machen die Gehwege oft unbenutzbar. Auf der Fahrbahn ist kein Raum für mehr als einen Pkw, d.h. Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende weichen im Begegnungsfall mit einem motorisierten Fahrzeug in die Seitenräume oder Parklücken aus.

**Leimer Straße**



Die Leimer Straße weist Gehwegbreiten zwischen 0,60m und 1,20m auf. Die Fahrbahnbreite von 4,00m – 4,20m reicht für den Begegnungsverkehr Pkw-Pkw knapp aus, alle größeren Fahrzeuge erfordern Ausweichen auf den ohnehin zu schmalen Gehweg.

**"Gassen"**

In den "Dorfgassen", die überwiegend als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen sind, ist eine Vielfalt echter Mischverkehrsflächen, traditioneller Aufteilung in Fahrbahn und Gehweg und Mischformen aus beiden vorzufinden. Sie sind meist so schmal, dass Begegnungsverkehr zweier Kfz nur an wenigen Stellen möglich ist. An den Engstellen, die in kurvigen und unübersichtlichen Bereichen liegen, sind häufig Fußgänger-Piktogramme vorzufinden. Eine praktizierte Gleichberechtigung der Verkehrsarten war nicht zu beobachten.



Bierhelder Weg (Zwei-Richtungsverkehr, VBB)



Am Heiligenhaus, Eingang Kindertagesstätte (VBB)

### 3.7 Zusammenfassende Bewertung

#### Kfz-Verkehr

Für den fließenden Kfz-Verkehr im Sanierungsgebiet sind folgende Defizite festzustellen (siehe auch Abbildung 13):

- Behinderungen des fließenden Kfz-Verkehrs durch regelwidrig parkende Fahrzeuge (vor allem in der Rathausstraße und Leimer Straße)
- Teilweise kein Begegnungsverkehr Pkw/Pkw möglich (vor allem in schmalen Straßen in Verkehrsberuhigten Bereichen mit Zwei-Richtungsverkehr)
- Fast durchgängig kein Begegnungsverkehr Lkw/Pkw möglich (was in den Haupt-sammelstraßen Rathausstraße, Parkstraße, Leimer Straße besonders kritisch ist)
- Engstellen mit mangelnden Sichtfeldern (Gefährdungspotential)
- Hoher Parkdruck im gesamten Gebiet

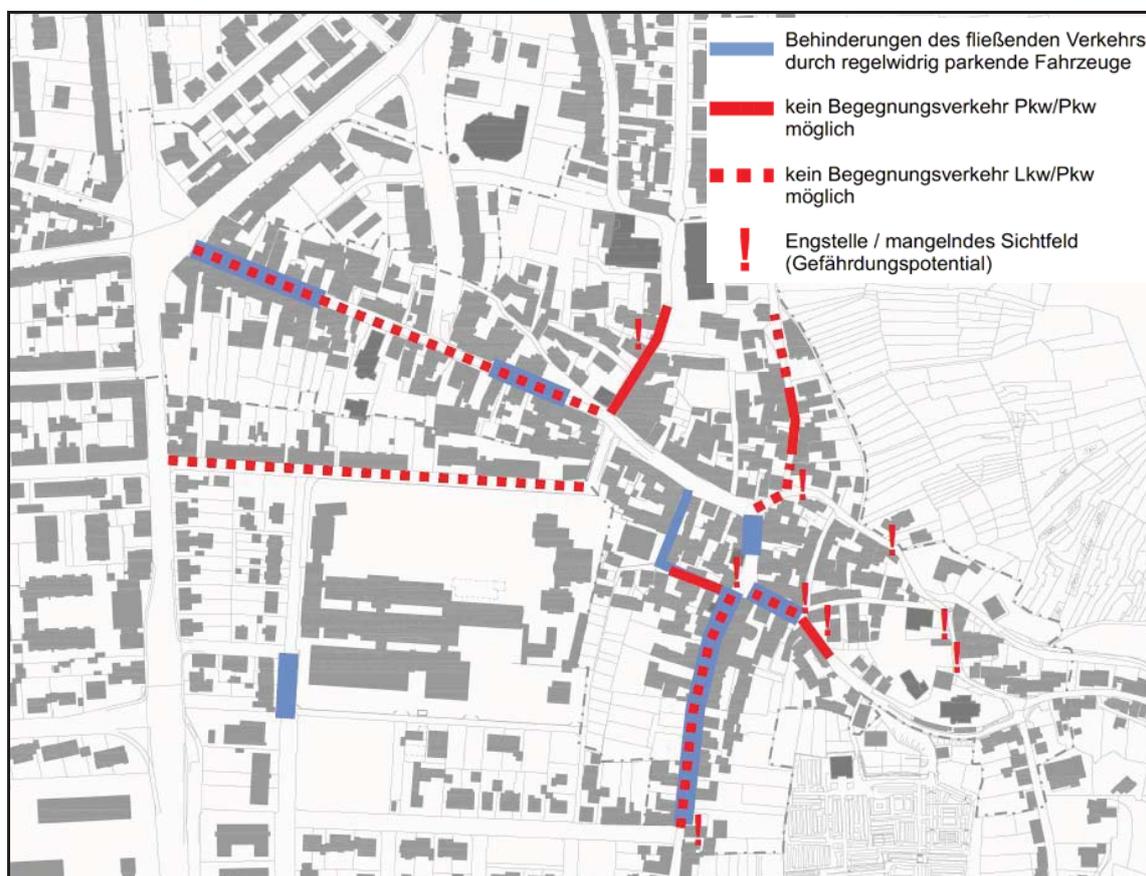


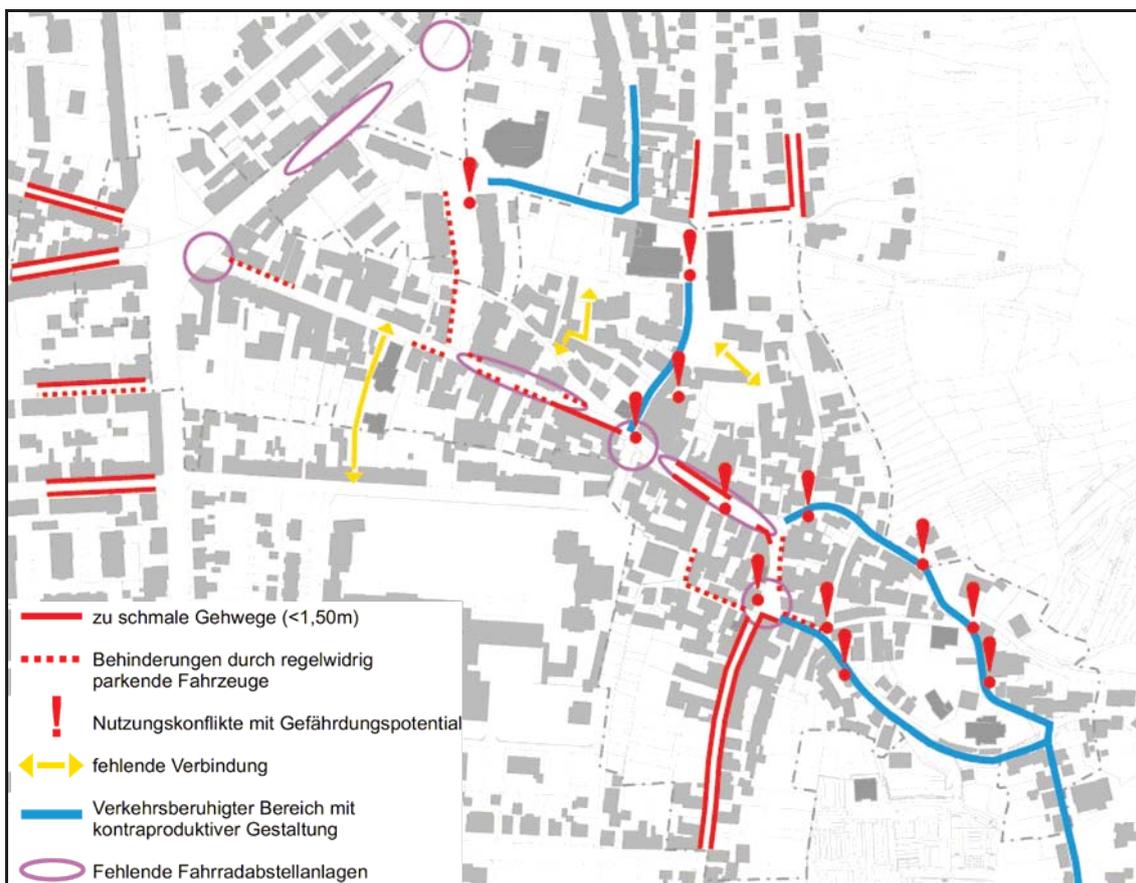
Abbildung 13: Analyse – Defizite im Kfz-Verkehr

#### Fuß- und Radverkehr

Für den Fuß- und Radverkehr im Sanierungsgebiet sind folgende Defizite festzustellen (siehe auch Abbildung 14):

- zu schmale Gehwege (> 2,00m, oft sogar > 1,50m)
- Behinderungen durch regelwidrig parkende Fahrzeuge

- Konflikte mit Gefährdungspotential (z.B. fehlende Querungshilfen oder unübersichtliche Stellen in Straßen und Gassen mit sehr geringen Querschnitten)
- fehlende Verbindungen (z.B. zwischen Parkstraße und Kindergarten/ Gemeindehaus, zwischen Bolzplatz und Rathausplatz und zwischen Junkerwiese und Eichendorffschule)
- Verkehrsberuhigte Bereiche mit kontraproduktiver Gestaltung (z.B. durch Bordstein von der Fahrbahn getrennte und meist unterdimensionierte Gehwege verhindern sinnvollen Mischverkehr)
- Fehlende Fahrradabstellanlagen an allen Stellen mit höherem Aufkommen, z.B. durch Kunden und Besucher



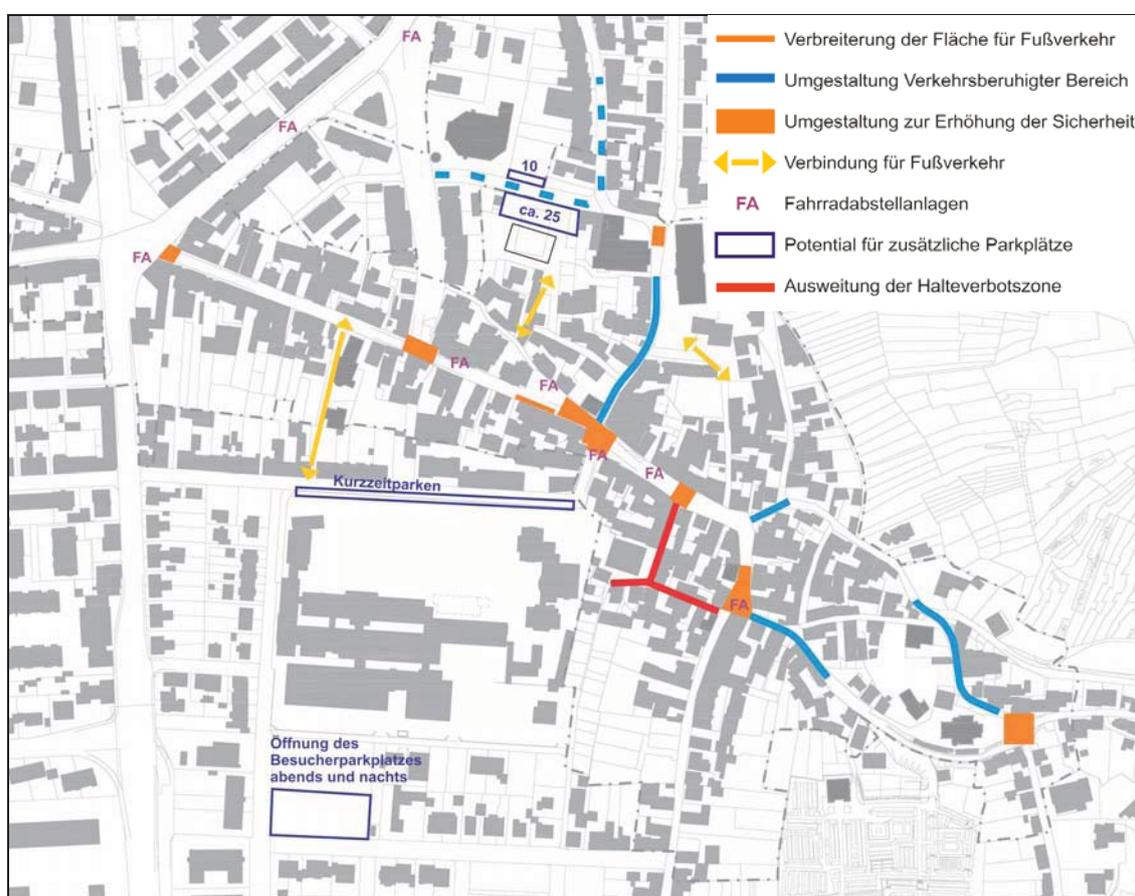
**Abbildung 14:** Analyse – Defizite im Fuß- und Radverkehr

Als positiver Aspekt ist die Neugestaltung von Rohrbach-Markt zu nennen, hier wurden alle Seitenräume mit ausreichenden Abmessungen, ansprechender Gestaltung und Ausstattungselementen sowie barrierefrei ausgebaut. Von gehbehinderten Personen wird allerdings die Oberfläche als zu uneben kritisiert.

#### 4 VERKEHRSKONZEPT

Eine wesentliche Aufgabe der Verkehrsuntersuchung zum Sanierungsgebiet Rohrbach war die Entwicklung eines integrierten Verkehrskonzepts, in dem die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer weitestmöglich berücksichtigt sind und die Ziele der Sanierung (siehe Kap. 2) erreicht werden.

Zunächst wurde aus der Analyse der Randbedingungen und Defizite wurden der Handlungsbedarf für Maßnahmen und eine erste Maßnahmen-Konzeption abgeleitet. Diese beinhaltet im wesentlichen bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen an konkret benannten Stellen.



**Abbildung 15:** Handlungsbedarf für das Sanierungsgebiet

Um die Möglichkeiten zur Umgestaltung und Flächenaufteilung in den einzelnen Straßenabschnitten des alten Ortskerns – insbesondere den HAUPTSCHLIEßUNGSSTRAßEN – auszuloten, wurden in einem nächsten Schritt verschiedene Alternativen der Verkehrsführung untersucht, ergänzt um organisatorische Maßnahmen in Netz des Ortskerns von Rohrbach.

#### 4.1 Alternativen der Verkehrsführung im MIV

Zunächst wurden 12 Alternativen zur heutigen Verkehrsführung entwickelt bzw. aus vorherigen Diskussionen aufgenommen und auf ihre Auswirkungen, Be- und Entlastungswirkungen auf einzelne Straßenabschnitte, Spielräume für Umgestaltung (z.B. Verbreiterung von Seitenräumen oder Einrichtung von mehr Parkplätzen) geprüft. Nach dieser ersten Prüfung wurden einige Alternativen aufgrund von massiven unerwünschten Folgewirkungen bzw. Nicht-Umsetzbarkeit verworfen. Zwei Alternativen wurden zwar zunächst als kritisch eingeschätzt, aber dennoch weiterverfolgt, vier Alternativen wurden als überwiegend positiv eingeschätzt. Diese 6 Verbleibenden (in Tabelle 3 rot umrandet) wurden in einer zweiten Phase einer genaueren Betrachtung der Wirkungen unterzogen.

Maßnahme	Ergebnis der Prüfung	Begründung / Bemerkung
Aufhebung der Sperrung in der Heidelberger Straße	verworfen	Verkehr in sehr sensiblen Bereichen (Schule, untere Heidelberger Str.)
Aufhebung Sperrung in der Winzerstraße	verworfen	Schleichweg für Durchgangsverkehr, zu schmaler Querschnitt
Einbahnstraße Rathausstraße West (W-O)	kritisch	Erreichbar nur von südl. Karlsruher Straße / von Wohngebieten abgeschnitten
Einbahnstraße Rathausstraße West (O-W)	verworfen	zusätzliche Belastung von Parkstraße und Karlsruher Str. (Haltestelle)
Einbahnstraße Rathausstraße Mitte (W-O)	kritisch	mehr als Verdoppelung des Verkehrsaufkommens in der Parkstraße
Einbahnstraße Rathausstraße Mitte (O-W)	verworfen	mehr als Verdoppelung des Verkehrsaufkommens in der Parkstraße, Abbiegeverkehr vorrauss. nicht leistungsfähig
Einbahnstraße Rathausstraße Ost	verworfen	Erschließung des gesamten Gebiets östlich davon
Einbahnstraße Parkstraße (O-W)	verworfen	zusätzlicher Verkehr in der Rathausstraße
Einbahnstraße Parkstraße (W-O)	weiter verfolgen	Verlagerungsumfang ? Potential für Parken ?
Einbahnstraße Leimer Straße (N-S)	weiter verfolgen	deutliche Verbesserung für Fußverkehr
Einbahnstraße Leimer Straße (S-N)	weiter verfolgen	deutliche Verbesserung für Fußverkehr
Änderung des Einbahnstraßen-Paares Bierhelderweg / Am Heiligenhaus / Am Müllenberg	weiter verfolgen	deutliche Verbesserung im Bereich der KiTa

**Tabelle 3:** Alternativen zur heutigen Verkehrsführung – Prüfung und Auswahl

#### RATHAUSSTRASSE

In der Rathausstraße sind im westlichen Abschnitt die zu schmale Fahrbahn für den Begegnungsverkehr und im mittleren Abschnitt zu schmale Gehwegbreiten auf der Südseite problematisch. Beide Abschnitte leiden außerdem unter Parkraumdruck und dementsprechend Falschparkern auf den Gehwegen. Daher wurde geprüft, ob eine Einbahnstraßenregelung Verbesserungspotentiale bietet und welche weiteren Möglichkeiten bestehen. Für den östlichen Abschnitt ab der Amalienstraße (obere Rathausstraße) war eine Einbahnstraßenregelung aufgrund ihrer Bedeutung im Straßennetz für die Erschließung der östlichen Wohngebiete von vornherein auszuschließen.

### Einbahnstraße (Fahrrichtung West – Ost) in der Rathausstraße, westlicher Abschnitt

Bei dieser Verkehrsführung wäre das Geschäftszentrum Rathausstraße / Karlsruher Straße von Norden und Westen mit dem Kfz kaum erreichbar, von Süden aus wie heute. Es würden sich ca. 400 Kfz/24h von der Rathausstraße auf die Parkstraße verlagern, die diesen zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann. Der Straßenraumquerschnitt hat eine Regelbreite von 9,20m (Engstellen und Aufweitungen zwischen 8,80m und 10,00m). Er bietet äußerst geringe Spielräume zur Umgestaltung, wenn einseitiges Parken beibehalten und Radverkehr entgegen der Einbahnstraße gestattet wird (die Rathausstraße ist Bestandteil des Radroutennetzes Heidelberg). Zusätzliche Parkstände sind nicht möglich (auch nicht ohne Radverkehr in Gegenrichtung), eine Gehwegbreite von 2,00m wird nur in den Aufweitungen erreicht.

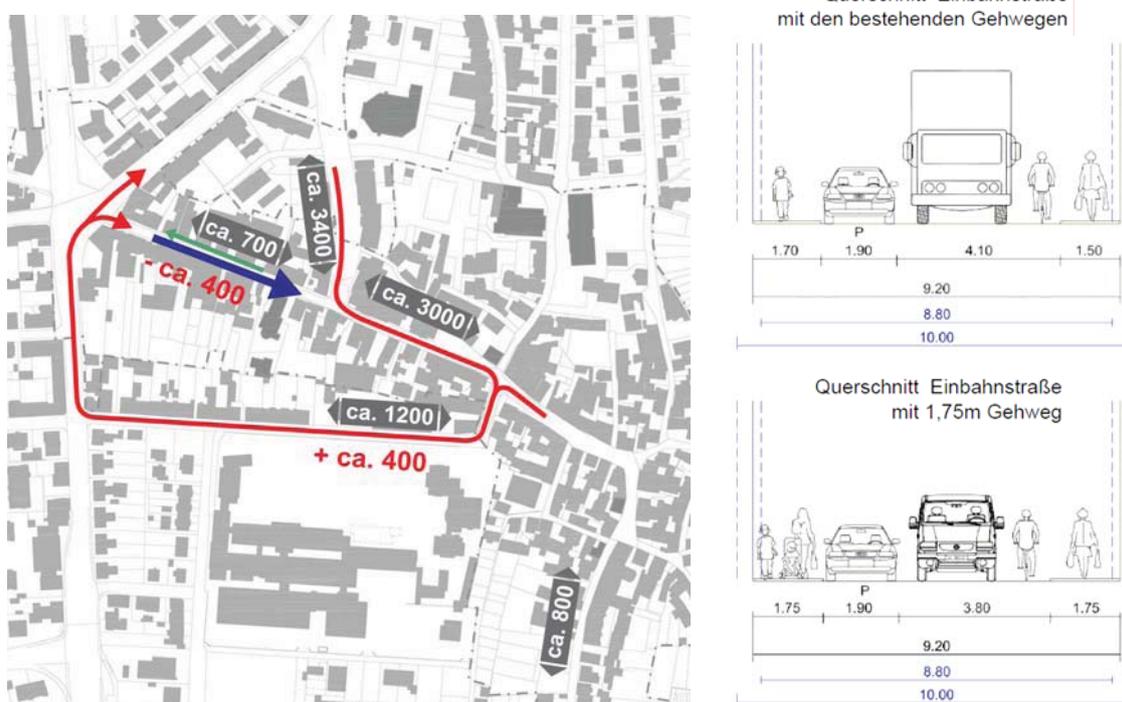


Abbildung 16: Einbahnstraße Rathausstraße West / Querschnitte

Die Vor- und Nachteile einer solchen Lösung (Entlastungseffekt, Umwegefahrten, kein Parkraumgewinn) heben sich in etwa auf, der zu betreibende Aufwand für eine Umsetzung steht einem eher geringen Nutzen gegenüber.

### Einbahnstraße (Fahrrichtung West – Ost) in der Rathausstraße, mittlerer Abschnitt

Bei einer Einbahnstraßenregelung im mittleren Abschnitt der Rathausstraße würden sich ca. 1400 Kfz/24h auf die Parkstraße verlagern und dort das Verkehrsaufkommen verdoppeln. Die Parkstraße kann dieses Verkehrsaufkommen mit der heutigen Fahrbahnbreite nicht aufnehmen und müsste umgebaut werden. Die Amalienstraße wäre

auch für den Nicht-Anliegerverkehr freizugeben. Daneben wären auch andere Straßenabschnitte, z.B. die westliche Rathausstraße, von einer Erhöhung des Fahrzeugaufkommens aufgrund von notwendigen Blockumfahrten betroffen. Für die Bewohner der östlichen Gebiete wären, wenn sie das Hauptverkehrsstraßennetz erreichen wollen, Umwegefahrten in größerem Umfang erforderlich.

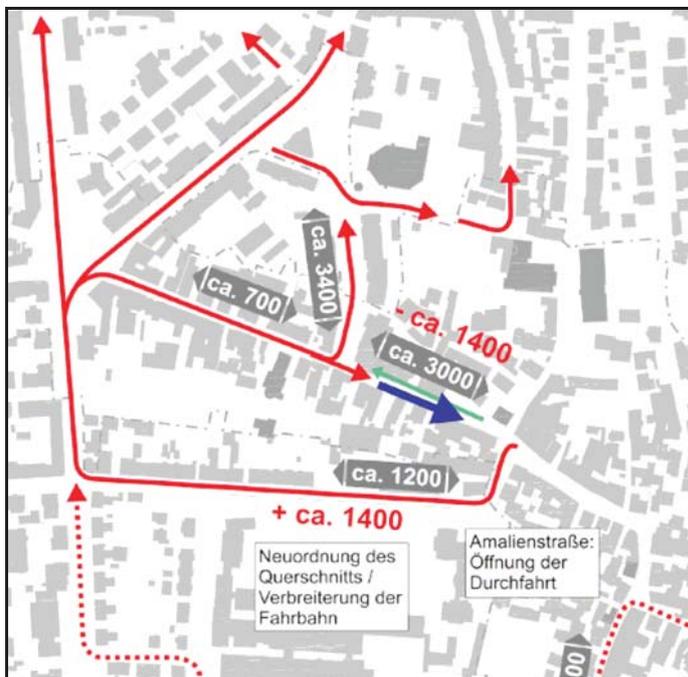


Abbildung 17: Einbahnstraße Rathausstraße Mitte

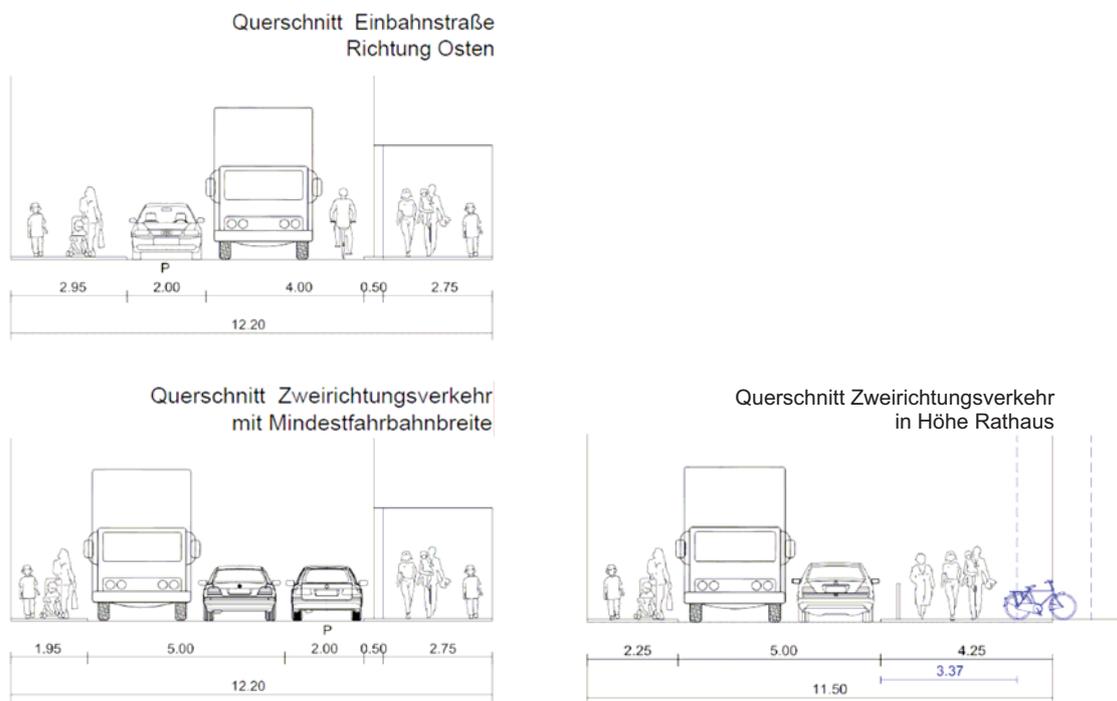


Abbildung 18: Querschnitte Rathausstraße Mitte in Höhe Supermarkt und Rathaus

Der Straßenraumquerschnitt in Höhe der Arkadenbauten (Supermarkt, Bank, Arztpraxen, etc.) mit einer Regelbreite von 12,20m (inkl. Gehfläche unter den Arkaden) ließe sich bei einer Einbahnstraßenregelung dahingehend umgestalten, dass der südliche Gehweg auf bis zu 2,95m verbreitert werden kann. Die Parkreihe sollte angesichts des Radverkehrs in Gegenrichtung auf die Südseite der Fahrbahn verlagert werden. Zusätzliche Parkstände sind nicht möglich.

Bei einer Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs bleibt die heutige Gehwegbreite von knapp 2,00m (an 2 Engstellen 1,80m bzw. 1,90m) weitestgehend bestehen.

In Höhe des Rathauses ist das größte Problem im Bestand die Breite des südlichen Seitenraums (mit 60-80cm verdient er die Bezeichnung Gehweg nicht). Allerdings ist schon heute hier der Raum vorhanden, um den Gehweg oder Seitenraum auf eine durchgehende Breite von 2,00m bis 2,25m zu erweitern. Auf der gegenüberliegenden Seite bleibt noch ausreichend Vorfläche vor der Ortsverwaltung (3,37m bis 5,15m; das Gebäude steht schräg zur Fahrbahn).

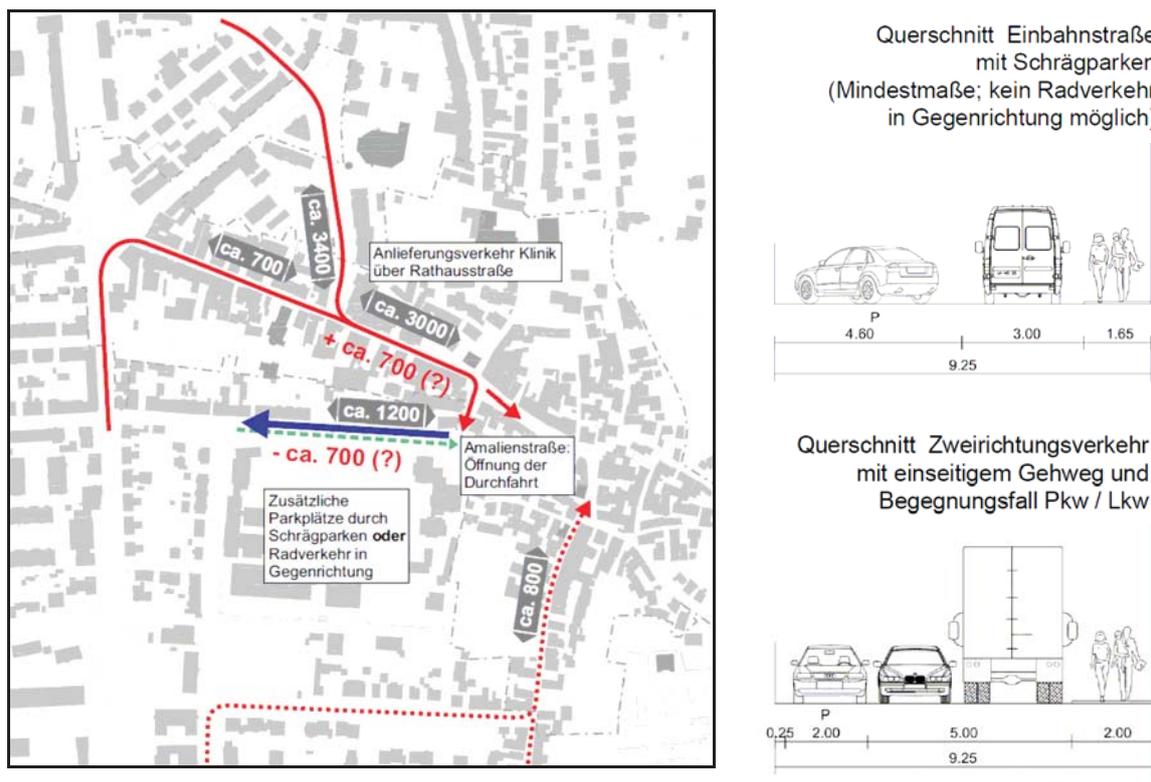
Eine Einbahnstraßenregelung ist angesichts der dargelegten Wirkungen nicht zu befürworten, die Sicherstellung von ausreichenden Gehwegbreiten ist jedoch unbedingt zu empfehlen. Dies ist auch unter Beibehaltung des Zwei-Richtungsverkehrs möglich.

## **PARKSTRASSE**

Für die Parkstraße wurde geprüft, inwieweit eine Einbahnstraßenregelung im östlichen Abschnitt zu einer Erweiterung des Parkraumangebots führen kann, welche Konsequenzen dies auf die Flächenaufteilung im Straßenraum hat und zu welchen Verkehrsverlagerungen eine solche Regelung führt.

### **Einbahnstraße (Fahrtrichtung West – Ost) in der Parkstraße**

Bei einer Einbahnstraßenregelung in der Parkstraße zwischen Amalienstraße und Schelklystraße ergeben sich hinsichtlich der Kfz-Erreichbarkeit des zentralen Bereichs von Rohrbach keine wesentlichen Änderungen. Es würden sich ca. 700 Kfz/24h auf die Rathausstraße verlagern und dort im westlichen Abschnitt das Verkehrsaufkommen verdoppeln. Die Amalienstraße müsste für den Nicht-Anliegerverkehr freigegeben werden. Es sind geringe Verlagerungseffekte auf die Leimer Straße zu erwarten.



**Abbildung 19:** Einbahnstraße Parkstraße Ost-West / Querschnitte

Die Straßenraumbreite in er Parkstraße beträgt 9,25m, die Gehwege sind heute beidseits ca. 1,50 breit. Auf der Fahrbahn ist einseitig Längsparken markiert, die verbleibende Fahrbahnbreite reicht für Begegnungsverkehr Pkw – Pkw gerade aus, bei breiteren Fahrzeugen wird regelmäßig auch der Gehweg überfahren. Die Verkehrsbelastung ist mit 1200 Kfz/24h eher gering.

Bei Einrichtungsverkehr kann Schrägparken angeordnet werden, wenn auf den südlichen Gehweg sowie auf den Radverkehr in Gegenrichtung verzichtet wird. Möglich sind dann Schrägparkstände mit Mindestabmessungen, das bedeutet eine Erhöhung um 10-12 (ca. ein Drittel) gegenüber den heutigen 29 Parkständen.

Bei einer starken Erhöhung des Verkehrsaufkommens – z. B. durch Verkehrsverlagerung von der mittleren Rathausstraße im Falle einer Einbahnstraßenregelung dort – wäre eine Fahrbahnverbreiterung auf 5,00m erforderlich (Begegnungsverkehr Lkw – Pkw). Der südliche Gehweg entfiel dann auch bei Längsparken, der nördliche Gehweg könnte aber auf 2,00m verbreitert werden.

Die Vor- und Nachteile einer Einbahnstraßen-Lösung heben sich in etwa auf, der Parkraumgewinn steht einer höheren Verkehrsbelastung in der Rathausstraße gegenüber.

## LEIMER STRASSE

In der Leimer Straße ist vor allem der fehlende Raum für den Fußverkehr äußerst problematisch. Bei einer Straßenraumbreite von insgesamt 5,20m bis 6,80m besteht keine Möglichkeit, zusätzlich zu einer Fahrbahn für Zwei-Richtungsverkehr ausreichend breite Seitenräume einzurichten. Daher war zu prüfen, welche Spielräume ein Ein-

Richtungsverkehr für den Fußverkehr – zumindest einseitig – bietet und welche Verkehrsverlagerungen zu erwarten wären.

### Einbahnstraße Fahrtrichtung Süd – Nord

Bei einer Einbahnstraßenregelung in der Leimer Straße zwischen Burnhofweg und Bierhelderweg wäre die Erreichbarkeit der südlichen Wohngebiete vom Ortskern aus mit Umwegefahrten verbunden. Es würden sich ca. 500 Kfz/24h auf die Parkstraße, Schelklystraße, Burnhofstraße und angrenzende Straßen verlagern. Am Ende der Rathausstraße wäre eine Wendemöglichkeit vorzusehen. Auf einer Straßenseite (vorzugsweise die Westseite – hier befindet sich u.a. eine Kinderbetreuung) könnte ein ca. 2,00 breiter Gehweg eingerichtet werden, Radverkehr in Gegenrichtung könnte zugelassen werden.

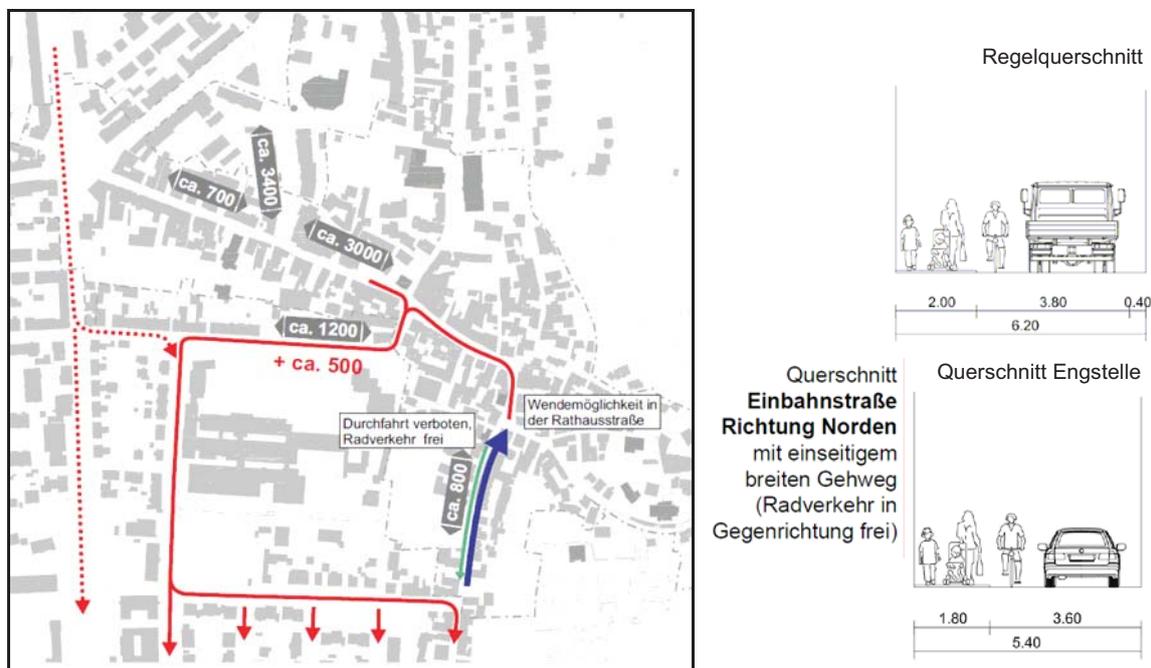
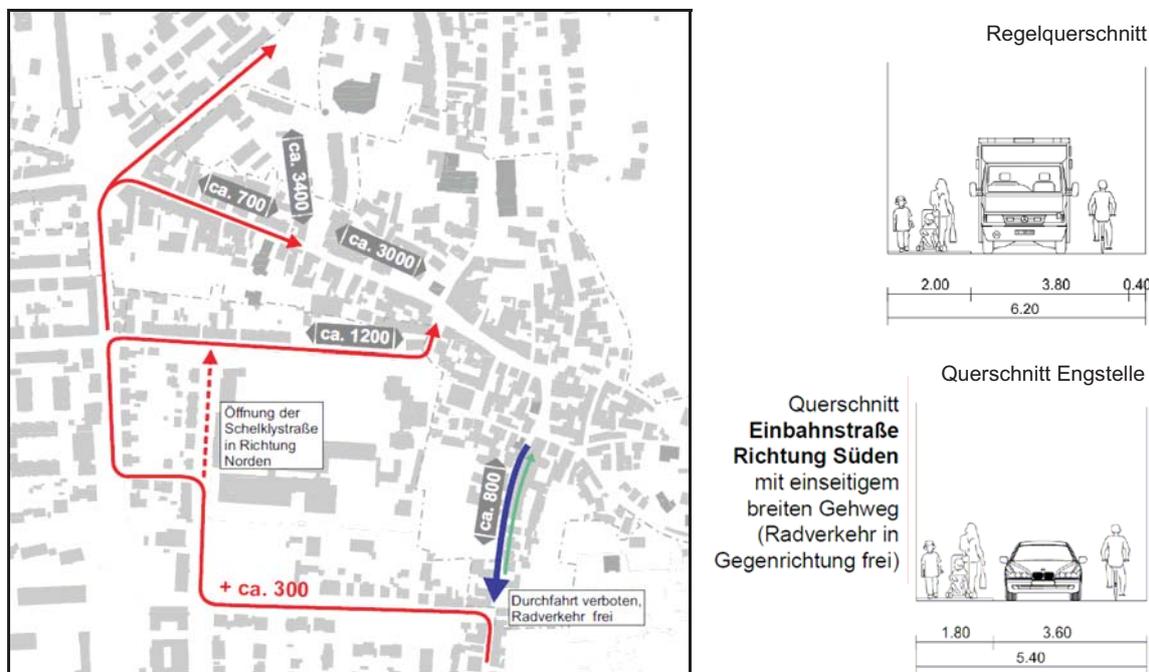


Abbildung 20: Einbahnstraße Leimer Straße Süd-Nord / Querschnitte

### Einbahnstraße Fahrtrichtung Nord – Süd

Bei einer Einbahnstraßenregelung in der Leimer Straße in Nord-Süd-Richtung würden sich ca. 300 Kfz/24h auf den Burnhofweg, die Schelklystraße und die Parkstraße verlagern. Die Schelklystraße wäre für beide Richtungen freizugeben und muss gegebenenfalls baulich angepasst werden.



**Abbildung 21:** Einbahnstraße Leimer Straße Nord-Süd / Querschnitte

Mit Einrichtungsverkehr und einer entsprechenden Reduzierung der Fahrbahnfläche kann die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Nachteilig sind die erforderlichen Umwegefahrten für Anwohner und den landwirtschaftlichen Verkehr.

Ein einseitiger Gehweg sollte auf jeden Fall angelegt werden, eventuell kann auch – wie beim Runden Tisch angeregt wurde – Zwei-Richtungsverkehr zugelassen werden, wenn entsprechende Ausweichstellen mit ausreichender Anzahl und Sichtverhältnissen eingerichtet werden können.

### KOMBINATIONEN VON EINBAHNSTRASSENREGELUNGEN

Grundsätzlich lassen sich einzelne Einbahnstraßenregelungen miteinander kombinieren, z.B. Rathausstraße-Mitte mit Parkstraße, allerdings sind dann die Verlagerungseffekte in der Gesamtheit größer und können den gewünschten Effekt der Verkehrsreduzierung in einzelnen Abschnitten (z.B. vor dem Rathaus) wieder verringern.

## VERKEHRSFÜHRUNG ZWISCHEN ORTSKERN UND KÜHLER GRUND

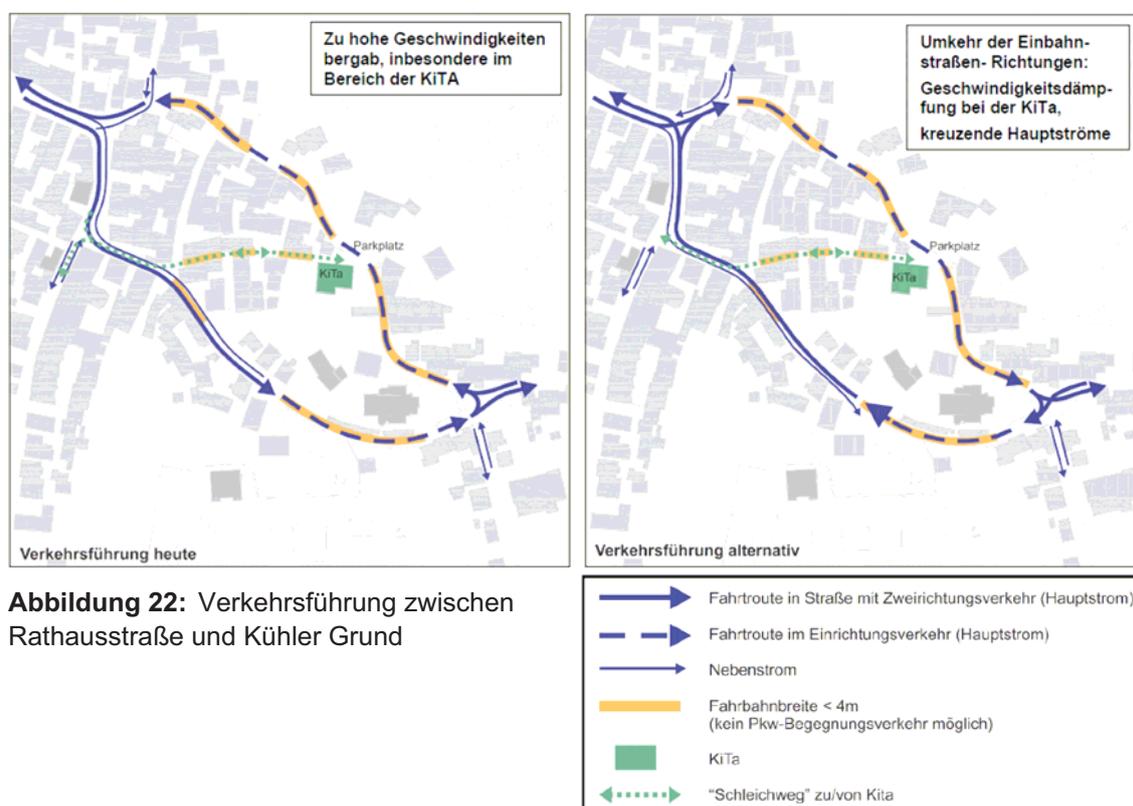
Die heutige Verkehrsführung besteht aus einem Einbahnstraßen-Paar:

- bergan der Bierhelderweg bis zum Köhlen Grund, wobei diese Straße bis zur Friedhofs-Zufahrt in beide Richtungen befahren werden darf,
- und bergab Am Heiligenhaus - Am Müllenberg, wobei ein kurzes Teilstück zwischen Rathausstraße und Winzerstraße ebenfalls in beide Richtungen befahren wird.

In vielen Abschnitten dieser Straßenzüge ist der Straßenraumquerschnitt so schmal, dass kein Begegnungsverkehr zwischen Kfz möglich ist. Das gesamte Gebiet östlich der Rathausstraße ist als Verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“) ausgewiesen, d.h. hier gilt grundsätzlich Schrittgeschwindigkeit.

Problematisch sind die zu hohen gefahrenen Geschwindigkeiten, vor allem bergab (auch im Radverkehr)<sup>6</sup>, und insbesondere im Bereich der KiTa. Hinzu kommt, dass diese Straßenzüge unterschiedlich gestaltet sind, teilweise mit und teilweise ohne baulich abgesetzte Fahrbahnen. Dadurch ist das Mischprinzip nicht überall erkennbar, was zu sehr defensiven Verhaltensweisen der Fußgängerinnen und Fußgänger führt und die Kfz zu höheren Geschwindigkeiten animiert.

Um zu Zielen innerhalb dieser Einbahnstraßenspanne (z.B. von und zur KiTa) abzukürzen, bietet sich der westliche Teilabschnitt von „Am Heiligenhaus“ an, was aufgrund der insgesamt sehr geringen Verkehrsbelastung nicht zu Problemen führt. Hier ist der Straßenraum als durchgehende Mischfläche gestaltet und wird entsprechend genutzt.



<sup>6</sup> Lt. Aussage des Amtes für Verkehrsmanagement

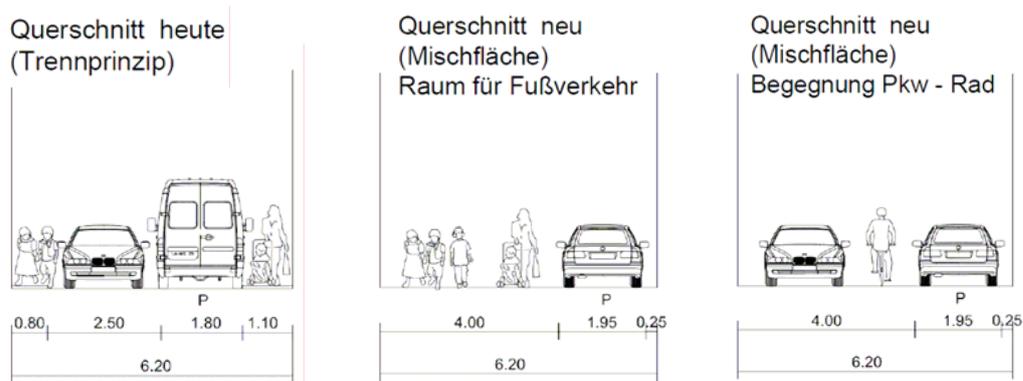
Als Alternative zur heutigen Verkehrsführung wurde geprüft, die Einbahnstraßenregelung umzudrehen. Dies hätte zur Folge, dass an der KiTa bergauf gefahren werden würde – mit geringeren Geschwindigkeiten. Des Weiteren käme es an den Kreuzungspunkten Bierhelderweg / Am Heiligenhaus / Kühler Grund / Siegelsmauer sowie Rathausstraße / Am Müllenberg zu sich kreuzenden Hauptströmen (mit Rechts-vor-Links-Regelung). Dies wäre voraussichtlich zunächst ungewohnt für die Verkehrsteilnehmer, würde aber dauerhaft zu einer Geschwindigkeitsreduzierung an diesen Knotenpunkten beitragen und damit ein weiteres Gefährdungspotential entschärfen.

## 4.2 Verkehrsberuhigte Bereiche

Wie in der Bestandsanalyse beschrieben, sind einige Streckenabschnitte von ausgewiesenen Verkehrsberuhigten Bereichen nicht als Mischverkehrsfläche gestaltet. Anhand der Heidelberger Straße wird dies hier genauer untersucht, die Aussagen gelten aber prinzipiell auch für alle anderen gekennzeichneten Straßenabschnitte (vergl. Abbildung 15).

In der Heidelberger Straße im Abschnitt zwischen Rathausstraße und Schule (Sackgasse, Verkehrsberuhigter Bereich und wichtige Schulwegeverbindung) ist die heutige Straßenraumaufteilung ausgesprochen nachteilig für den nicht-motorisierten Verkehr. Sie impliziert die Trennung der Verkehrsarten. Die durch Bordsteine abgesetzten Seitenräume haben teilweise eine Breite von nur 35 cm, als Regelmaß 60 bis 80 cm. Die Fahrbahn, auf der einseitig geparkt werden darf, ist 4,20m bis 4,60m breit.

Die erforderlichen Bewegungsraumbreiten für den Fuß- und Radverkehr sind im Begegnungsfall mit Kfz nicht vorhanden.



**Abbildung 23:** Querschnitte Heidelberger Straße

Die viel zu schmalen Seitenbereiche sind mit Kinderwagen oder Rollstuhl nicht nutzbar und werden häufig zusätzlich durch Hindernisse, wie z.B. Regenfallrohre, verengt oder durch Mülltonnen völlig blockiert. Die neben den markierten Parkplätzen verbleibende Fahrbahnbreite reicht nicht für den Begegnungsverkehr Pkw / Rad aus. Vor dem Hintergrund, dass dieser Straßenabschnitt Schulweg und Bestandteil des Radroutennetzes Heidelberg ist, besteht dringender Handlungsbedarf. Eine Umgestaltung zur Mischfläche ist die einzige Möglichkeit, dem Fuß- und Radverkehr den erforderlichen Bewegungsraum zur Verfügung zu stellen.

### 4.3 Potentiale für zusätzliche Parkplätze / Maßnahmen im ruhenden Verkehr

Eines der Hauptprobleme im Sanierungsgebiet Rohrbach ist das Defizit an Parkmöglichkeiten. Daher wurde geprüft, ob und wo in unmittelbarer Nähe bzw. am Rand des Untersuchungsgebiets Potentiale für zusätzliche Parkplätze bestehen. Die Prüfung kam zu folgendem Ergebnis:

- Auf der Nordseite der Achim-von-Armin-Straße können zusätzlich ca. 10 Querparkstände angelegt werden (ein Bebauungsplan aus dem Jahr 1981 hat bereits Baurecht dafür geschaffen).
- Auf dem Kerweplatz besteht die Möglichkeit, das Ballspielfeld neu auszurichten und dadurch einen kleinen Parkplatz mit max. 25 Parkständen zu schaffen. (siehe Abbildung 24)



**Abbildung 24:** Erweiterung des Parkplatzangebots Achim-von-Armin-Straße und Kerweplatz

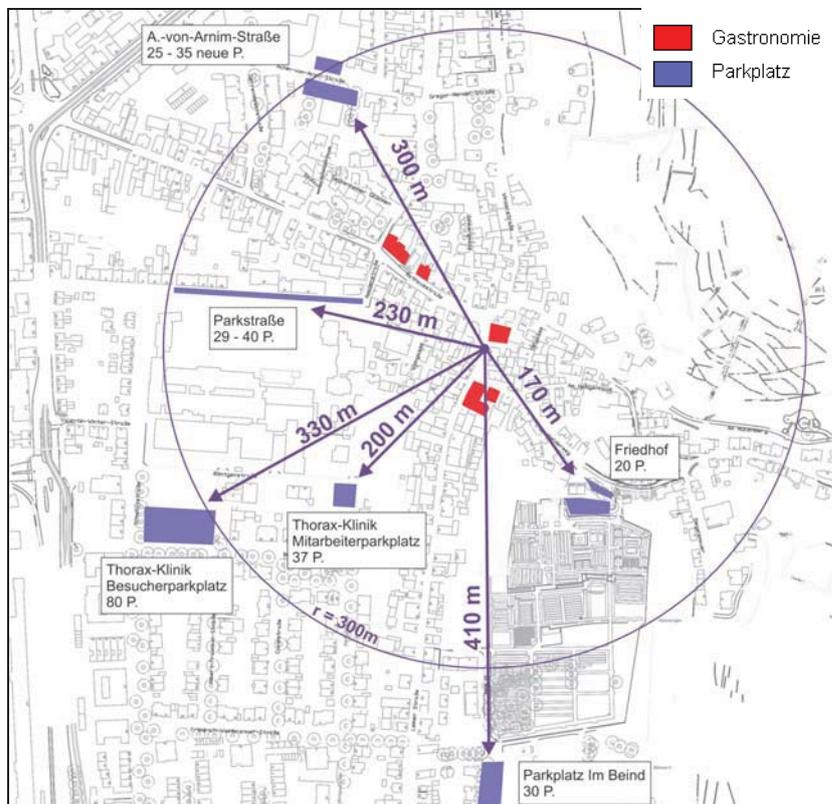
- In der Parkstraße können durch Schräganordnung der Parkstände 10-12 zusätzliche Parkmöglichkeiten geschaffen werden. Voraussetzung dafür ist eine strikte Einbahnstraßenregelung (ohne Radverkehr in Gegenrichtung) und die Aufgabe eines Gehwegs (vergl. Querschnitt Abbildung 19 – Einbahnstraße Parkstraße).

Mit diesen Maßnahmen können insgesamt knapp 50 Parkplätze im öffentlichen (Straßen-)Raum geschaffen werden. Das abgeschätzte Defizit ist jedoch höher. Weitere Potentiale liegen in der optimierten Nutzung bestehender privater, öffentlich zugänglicher Flächen.

Hier bietet der Besucher-Parkplatz der Thorax-Klinik mit ca. 80 Parkständen zumindest abends und nachts Potentiale. Über Gespräche mit der Klinikleitung ist zu klären, inwieweit und unter welchen Bedingungen dieses Potential den Anwohnern oder Gaststättenbesuchern zur Verfügung gestellt werden kann. Ebenfalls denkbar ist eine Erweiterung des Parkraums auf dieser Fläche, z.B. über ein Parkdeck, das gemeinschaftlich von Klinik und Stadt betrieben wird und das Defizit spürbar mildern könnte.

Um Besuchern der Gastronomie im alten Ortskern das vorhandene legale Parkraumangebot nahe zu bringen, wird eine gezielte Parkrauminformation empfohlen (Beschilderung).

derung, Information in den Gaststätten über Flyer, Aushänge und auf der Homepage). Im Umkreis von 300m um die obere Rathausstraße (dies ist die Entfernung, die im ÖPNV als zumutbare Entfernung zur nächsten Haltestelle gilt) sind eine ganze Reihe größerer Parkplätze vorhanden (siehe Abbildung 25).



**Abbildung 25:** Entfernungen und Parkraumangebot für Gastronomie

Perspektivisch sollte eine flächendeckende Bewirtschaftung des Parkraumangebots geprüft werden. Das bedeutet, dass alle Parkplätze im öffentlichen Straßenraum kostenpflichtig sind, verbunden mit einer (gegebenenfalls nur temporären) Zuordnung der Stellplätze zu bestimmten Nutzergruppen:

- Bewohner
- Kunden und Besucher
- Beschäftigte

Die Einführung des Prinzips „Bewohnerparken“ sollte auch in Rohrbach angesichts der Knappheit des Angebots und der Nutzungskonkurrenzen (z.B. mit Besuchern der Gastronomie abends und nachts) in Erwägung gezogen werden.

#### 4.4 Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr

Im Sanierungsgebiet sind – außer in Abschnitten der Römerstraße / Karlsruher Straße – keine separaten Radverkehrsanlagen vorhanden. Sie sind angesichts des Geschwindigkeitsniveaus und der Kfz-Verkehrsmengen im Gebiet nicht erforderlich. Es geht im Rohrbacher Ortskern vielmehr um ein dichtes Netz (z.B. die Öffnung aller Einbahnstraßen für den Radverkehr) und Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl.

Für den Fußverkehr ist festzustellen, dass aufgrund der überwiegend engen Straßenräume im Ortskern von Rohrbach die Regelmaße für den Fußverkehr (siehe Kap. 2) nicht eingehalten werden können. Ziel muss also sein, durch Minimierung der Fahrbahnflächen auf das unbedingt erforderliche Maß dem Fußverkehr soviel Raum wie möglich zu geben und Gefährdungspotentiale zu entschärfen. Damit soll insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Kinder, Ältere, mobilitätseingeschränkte Personen) unter den Zu-Fuß-Gehenden eine gleichberechtigte Teilhabe am Verkehr ermöglicht werden. Mit den „Leitlinien Kinderfreundliche Verkehrsplanung“ hat die Stadt Heidelberg dem bereits Rechnung getragen.

Maßnahmen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs (vergl. auch Abbildung 15) sind:

- Verbreiterung der Fußverkehrsflächen, insbesondere im mittleren Abschnitt der Rathausstraße gegenüber dem Rathausplatz,
- Gestaltung aller Verkehrsberuhigten Bereiche als durchgehende Mischflächen (insbesondere Heidelberger Straße, Am Heiligenhaus zwischen Kindergarten und Kirche und im unteren Bierhelderweg)
- Umgestaltung aller wichtigen Einmündungsbereiche und Fußverkehrsquerungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere der „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden,
- Schaffung von Verbindungswegen an den wünschenswerten Stellen (zwischen Parkstraße und Rathausstraße im Bereich des Kindergartens, zwischen Kerwepplatz, Seckenheimer Gässchen und Rathausplatz, zwischen Junkergasse und Eichendorffschule),
- Sicherstellung der Befahrbarkeit von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung (auch für den Fall von deren Neueinrichtung),
- Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an allen Stellen mit erhöhtem Bedarf, insbesondere in der Rathausstraße.

### **Querung der Rathausstraße**

In der Rathausstraße besteht aufgrund der vielen Geschäfte, Restaurants, Dienstleistungs- und öffentlichen Einrichtungen auf der gesamten Länge ein hoher Querungsbedarf, der sich an den Einmündungsbereichen und Kreuzungen mit weiteren Straßen und Gassen noch verdichtet. An diesen Stellen ist mit einer gestalterischen Hervorhebung (Querungshilfe) zu reagieren (siehe Abbildung 26). Dazu gehören vorgezogene Seitenräume, Mittelinseln und das Freihalten der Sichtfelder. Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) sind in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen („Tempo-20-Zonen“) nicht zulässig bzw. nicht angemessen.

Im Kreuzungsbereich Rathausstraße / Amalienstraße / Heidelberger Straße ist bereits ein anderer Fahrbahnbelag vorhanden, hier wird die Weiterführung dieses Prinzips mit Angleichung von Fahrbahn- auf Gehwegniveau (Barrierefreiheit) und konsequenter Freihaltung von Falschparkern zur Verbesserung der Sichtbezüge empfohlen. Alternativ sollte die Anlage von Mittelinseln geprüft werden.



**Abbildung 26:** Querungsstellen für den Fußverkehr

Alle anderen Einmündungs- und Kreuzungsbereiche sollten ebenfalls nach diesem Prinzip (Belagswechsel, Ein- oder Aufpflasterung, vorgezogene Seitenräume, Mittelinseln) gestaltet werden:

- Die Einmündung der Weingasse, die im Zuge des Schulwegs von den südlichen Wohngebieten liegt und auf beiden Straßenseiten einen vorgezogenen Seitenraum braucht, um bessere Sichtbezüge zwischen Grundschulern und fahrenden Kfz zu ermöglichen.
- Bei allen in Abbildung 26 gekennzeichneten Stellen sollte geprüft werden, ob schon kurzfristig provisorische Maßnahmen möglich sind: Lindenplatz, die Einmündungsbereiche der Rathausstraße und der Karlsruher Straße, der Herrenwiesenstraße und Am Müllenberg.



Querung der Rathausstraße auf Höhe Weingasse

## **Kinderwegeplan**

Für Kinder sind – in Abhängigkeit vom Alter – die eigenen Füße das wichtigste Verkehrsmittel, auch wenn die Gefährdungen des Straßenverkehrs viele Eltern dazu bewegen, ihre Kinder mit dem Kfz zu Kindergarten, Schulen, Freizeiteinrichtungen etc. zu begleiten. Um die eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern, will die Stadt Heidelberg – auf der Grundlage der vom Gemeinderat beschlossenen „Leitlinien Kinderfreundliche Verkehrsplanung“ – sukzessive in ihren Stadtteilen die Situation für Kinder im Straßenverkehr verbessern und empfohlene Wege in Form eines Kinderwegeplans sichtbar machen.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung soll auch hierzu eine Grundlagen liefern. Es wurden zunächst die Ziele von Kindern im Sanierungsgebiet kartiert, miteinander verbunden und auf das bestehende Wegenetz umgelegt. Ergänzt um die Maßnahmenempfehlungen zum Fußverkehr im allgemeinen (Anlage von Querungshilfen, Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen, Schaffung von ausreichend breiten Gehwegen/ Seitenräumen) wurde ein mögliches Netz von Kinderwegen (siehe Plan 5) entwickelt, in dem sich Kinder zu und zwischen ihren Zielen bewegen können. Dies beinhaltet auch Festlegungen zur Benutzung von Gehwegen auf bestimmten Straßenseiten.

## 5 STRAßENRAUMGESTALTUNG IM BEREICH DES RATHAUSES

Das vorliegende Freiflächenkonzept des Sanierungsgebiets beinhaltet konzeptionelle Aussagen zum Verkehr, hat aber zur Flächenaufteilung (Seitenraum- und Fahrbahnbreiten, Berücksichtigung von Schleppkurven etc.) und Verkehrsführung weitgehend den Bestand übernommen.



**Abbildung 27:** Ausschnitte Freiflächenplanung, Prof. Götz, Stand Januar 2010

Für den zentralen Bereich um das Rathaus, einschließlich der angrenzenden Straßenräume wurde nach der Abstimmung der einzelnen Maßnahmen mit dem Amt für Verkehrsmanagement, Stadtplanungsamt und dem Runden Tisch ein Planungskonzept entwickelt (siehe Plan 6 im Anhang), das die verkehrlichen Anforderungen (vor allem die Abmessungen der Verkehrsflächen) umsetzt.

Dabei wurden in der Rathausstraße

- der Zwei-Richtungsverkehr beibehalten,
- eine Regel-Fahrbahnbreite von 5,00m angesetzt,
- in Höhe der Dorfschänke (Rathausstraße 45 / 58) eine Fahrbahnaufweitung auf 6,00m vorgesehen, um hier auch den Begegnungsverkehr von zwei Lkw zu ermöglichen bzw. den Abbiegeverkehr zu erleichtern,
- der südliche Gehweg gegenüber dem Rathaus auf mindestens 2,00m verbreitert,
- der Kreuzungsbereich Rathausstraße / Heidelberger Straße / Amalienstraße mit einer flächenhaften Querungshilfe (z.B. als Einpflasterung) angelegt,
- in Höhe der Weingasse eine Querungshilfe (z.B. als Einpflasterung) angelegt,
- die Parkplätze vor den Arkadenbauten (Rathausstraße 27-35) erhalten,
- die Parkplätze auf der Südseite der östlichen Rathausstraße im Prinzip erhalten,
- der nördliche Gehweg zwischen den Einmündungen Heidelberger Straße und Am Müllenberg mit einer Regelbreite von 3,00m (an Engstellen mindestens 2,60m) so ausgelegt, dass hier Raum für Gestaltungselemente, Fahrradparken, evtl. Außen-

gastronomie in geringem Umfang, Begrünung oder für die offene Führung des Bachlaufs als Rinne vorhanden ist.

In der Heidelberger Straße wurden

- das Mischverkehrsprinzip eines Verkehrsberuhigten Bereichs umgesetzt,
- und die Parkplätze im Prinzip erhalten.

Die Flächenaufteilung stellt noch keine Festlegung auf Oberflächenmaterialien oder Höhenniveau dar, sondern illustriert lediglich die Raumverfügbarkeit und den Bewegungsraum aller Verkehrsteilnehmenden. Die Frage der späteren Gestaltung (Gehwegkante mit Bordstein oder „weiche Trennung“ mit Rinne, Materialwechsel zwischen Fahrbahn und Seitenraum oder einheitliche Oberfläche, u.ä.) ist nicht Inhalt der Verkehrsuntersuchung, dies ist Aufgabe der Freiraumplanung.

Für die weitere Planung ist zu beachten, dass neben den Fahrbahnen in den Seitenbereichen ein Sicherheitsraum von 0,25m von jeglichen Einbauten (z.B. Poller, Beleuchtungsmasten, Fahrradparker, etc.) freigehalten werden muss<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> FGSV: RAST 06, S. 25, Grundmaße für die lichten Räume: Die seitlichen Sicherheitsräume können bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen auf 0,25m reduziert werden.

## 6 BETEILIGUNG

Im Rahmen des für die Sanierung eingesetzten Beteiligungsverfahrens besteht der Runde Tisch seit Juni 2008 und hatte sich bereits in 8 Sitzungen mit unterschiedlichen Aspekten der Sanierung befasst. Dem nun neu hinzukommenden Thema Verkehr entsprechend wurde der feste Kreis um sachkundige Vertreterinnen und Vertreter (Initiative Netzwerk Verkehr, ADAC, VCD, Beirat von Menschen mit Behinderungen) sowie Bürgerinnen und Bürger, die sich für dieses Thema besonders interessieren und über ein kombiniertes Bewerbungs- / Losverfahren gefunden wurden, erweitert.

Das Verkehrskonzept und die Maßnahmen wurden beim "Runden Tisch zum Sanierungsgebiet Rohrbach" vorgestellt und mit den Teilnehmenden erörtert. An 3 Sitzungen wurden folgende Themen schwerpunktmäßig behandelt:

9. Runder Tisch am 10. März 2010	erste Ergebnisse der Bestandsaufnahme des Planungsbüros Probleme und deren Wichtung aus Sicht des Runden Tisches Lösungsvorschläge aus dem Kreis der Teilnehmenden
10. Runder Tisch am 19. Mai 2010	Analyse der Ist-Situation durch das Planungsbüro Erste Konzeptüberlegungen des Planungsbüros und daraus abgeleitete Maßnahmenvorschläge
11. Runder Tisch am 15. Juni 2010	Verkehrsführungsalternativen Verkehrssicherheit

Zu diesen drei Sitzungen liegen ausführliche Protokolle vor, die an alle teilnehmenden Verschiedt wurden und beim Amt für Verkehrsmanagement eingesehen werden können. Daher werden hier lediglich die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst.

Abbildung 28 zeigt die Wichtung der Problemfelder durch die Teilnehmenden. Hier hat sich eindeutig Parken als prioritätes Problem herauskristallisiert, gefolgt von Kfz-Verkehr (Menge und Geschwindigkeit) und Sicherheit für den Fußverkehr.



Abbildung 28: Problemfelder und ihre Wichtung durch den 9. Runden Tisch

Abbildung 29 zeigt die Lösungsvorschläge des 9. Runden Tisches und ihre Verortung, soweit dies möglich war. Die Vorschläge lassen sich in folgende Kategorien einordnen:

- Parken (Anordnung und Erschließung neuer Parkflächen)
- Verkehrsführung (Einbahnstraßen)
- Fußverkehr (Querungen, Konfliktentschärfung)
- Vorschläge für bauliche Maßnahmen im Straßenraum

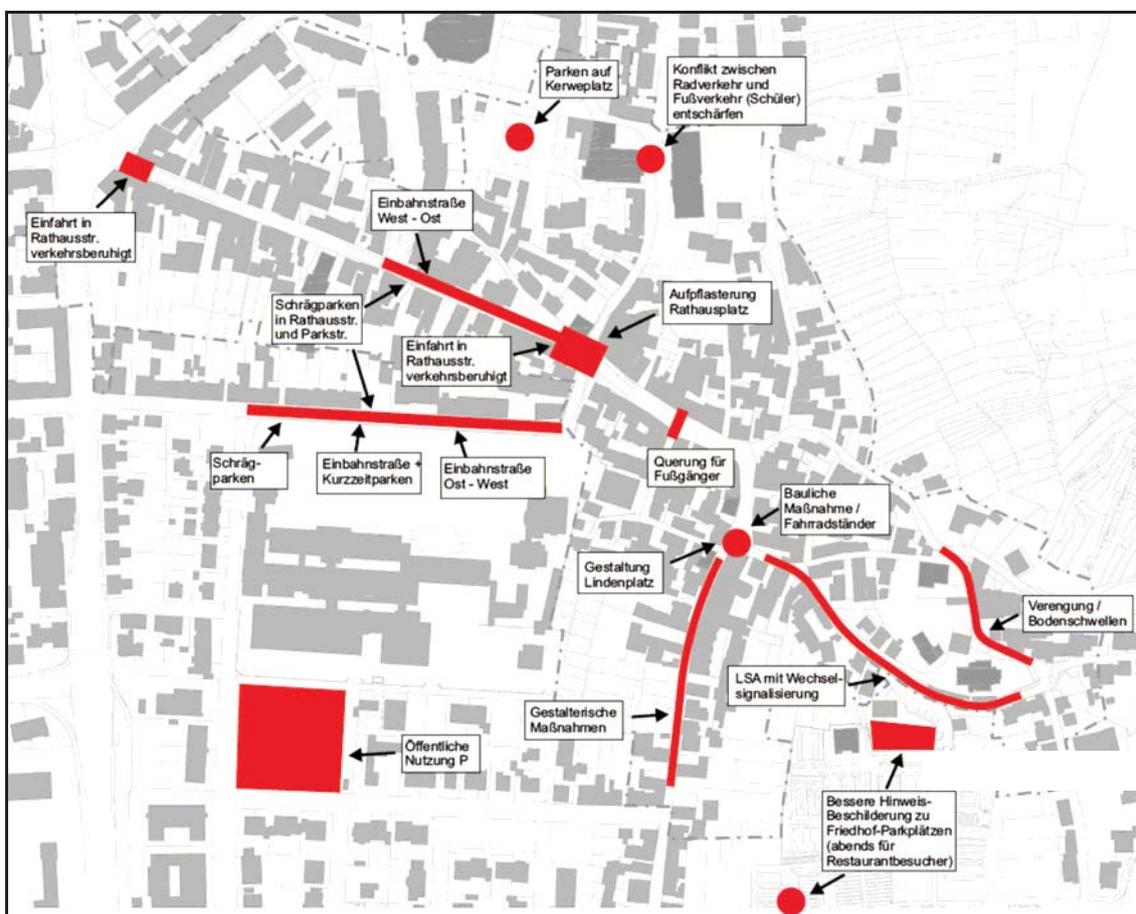


Abbildung 29: Lösungsvorschläge des 9. Runden Tisches (verortet)



9. Runder Tisch

Allgemeine Vorschläge, die für das gesamte Gebiet gelten oder organisatorische Maßnahmen betreffen, sind in Tabelle 4 aufgelistet:

Problemfeld	Lösungsvorschlag
Zu wenig Park- plätze Falschparker	Parkzeit verkürzen (ggf. nutzungsdifferenziert) und kontrollieren
	Kurzzeitparkplätze ausweisen
	Parkleitsystem
	Mehr Kontrollen, - abends -
	Anwohner-Parken
	„Aufklärungsarbeit“ zum Radverkehr, Fahrradständer
Hohe Ge- schwindigkeiten	Einheitliche Geschwindigkeit 20 km/h
	Bauliche Gestaltung der Zonenregelungen
	Schilderwald lichten
Zu viel Kfz- Verkehr	Mobilitätsmanagement / „weiche Maßnahmen“ zur Förderung des Fußverkehrs

Tabelle 4: Lösungsvorschläge des 9. Runden Tisches (allgemein)

Alle Vorschläge wurden auf ihre Realisierbarkeit hin geprüft und sind in die vorgeschlagenen Maßnahmen eingeflossen, die beim 10. und 11. Runden Tisch vorgestellt wurden.



10. Runder Tisch



11. Runder Tisch

Vom 10. und 11. Runden Tisch wurden nach eingehender Diskussion zu den einzelnen Maßnahmevorschlägen je ein Votum abgegeben (siehe Tabelle 5). Gelegentliche uneinheitliche Voten zu einzelnen Maßnahmen spiegeln die Meinungsvielfalt der Teilnehmenden wider.

Maßnahme	Votum des Runden Tisches
Parkrauminformation	einstimmig dafür
Parken auf Teilen des Kerweplatzes	Kompromiss: 1 Parkreihe; mehrheitlich dafür
Schrägparken in der Parkstraße	mehrheitlich dagegen
Kurzzeitparken Parkstraße	Kombination Kurzzeitparken / Anwohnerparken: mehrheitlich dafür
Besucher - P Thorax abends / nachts öffnen oder aufstocken	Chance nutzen, Kostenabwägung !
Anwohnerparken	einstimmig dafür
Nutzung eigener Stellflächen fordern / fördern	
mehr Fahrradparkplätze	einstimmig dafür
Ausweitung Halteverbotszone	kein eindeutiges Votum
Verbindungen für Fußgänger	dafür bei Parkstraße – Rathausgasse bei Kindergarten; dagegen bei Seckbacher Gäßchen
Parken für Beschäftigte der Rohrbacher Geschäfte	zu verfolgende Idee
mehr Kontrollen	mehrheitlich dafür
Job-Ticket, v.a. Thorax-Klinik	zu verfolgende Idee
Minibus durch Ortskern	zu verfolgende Idee
Car-Sharing Stellplätze	zu verfolgende Idee
Einbahnstraße Rathausstraße West (West-Ost)	Keine Einbahnstraße
Einbahnstraße Rathausstraße Mitte (West-Ost)	Kein mehrheitliches Votum zu Einbahnstraße, Votum für Trennung der Verkehrsarten und breitere Gehwege
Einbahnstraße Parkstraße (Ost-West)	Nur in Kombination mit Einbahnstraße Rathausstraße
Einbahnstraße Leimer Straße (Nord-Süd)	Keine Einbahnstraße, stattdessen einseitiger breiter Gehweg und Fahrbahn mit Engstellen
Einbahnstraße Leimer Straße (Süd-Nord)	
Änderung des Einbahnstraßen-Paares Bierhelderweg / Am Heiligenhaus / Am Müllenberg	Mehrheitlich dagegen, eine Lösung wird eher in der Verlegung des KiTa-Eingangs gesehen
Heidelberger Straße: Umgestaltung zur Mischfläche	Einstimmig dafür
Querung der Rathausstraße	Mehrheitlich dafür

**Tabelle 5:** Votum des Runden Tisches zu den einzelnen Maßnahmen

## 7 EMPFEHLUNGEN ZUR UMSETZUNG

Unter Berücksichtigung der ohnehin im Sanierungsgebiet laufenden und geplanten Sanierungsmaßnahmen und der Voten des Runden Tisches sowie der Dringlichkeit des Handlungsbedarfs aus fachlicher Sicht werden die folgenden Prioritäten für die Umsetzung empfohlen:

<b>Prioritätsstufe 1</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgestaltung des Bereichs um das Rathaus, einschließlich Kreuzung Rathausstraße / Heidelberger Straße / Amalienstraße</li> <li>• Umgestaltung der Heidelberger Straße zwischen Seckenbacher Gässchen und Eichendorffschule zur Mischverkehrsfläche</li> <li>• Querungsstellen in der Rathausstraße, insbesondere in Höhe Heidelberger Straße und Weingasse</li> <li>• Konzept für Parkbevorrechtigung für Bewohner mit gleichzeitiger Förderung/ Forderung der Nutzung eigener Stellflächen und der Kombination mit Kurzzeitparken</li> <li>• Parkrauminformation, insbesondere für Gaststättenbesucher</li> </ul>
<b>Prioritätsstufe 2</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgestaltung der Leimer Straße mit einseitigem breitem Gehweg und Fahrbahn mit Engstellen</li> <li>• Flächenneuordnung des Kerweplatzes mit Parkplätzen im Teilbereich</li> <li>• Verbindung für den Fußverkehr zwischen Parkstraße und Rathausgasse beim Kindergarten</li> <li>• Neue Fahrradabstellanlagen mit Rahmenanschlussmöglichkeiten</li> </ul>
<b>Prioritätsstufe 3</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgestaltung aller Verkehrsberuhigten Bereiche zur Mischverkehrsfläche</li> <li>• Besucher – Parkplatz der Thorax-Klinik abends / nachts öffnen oder aufstocken</li> </ul>

**Tabelle 6:** Empfehlungen zur Umsetzung

Des Weiteren sollten die von den Teilnehmenden des Runden Tisches vorgebrachten Ideen geprüft und näher untersucht werden:

- Minibus durch Ortskern
- Job-Ticket, v.a. für Thorax-Klinik
- Parken für Beschäftigte der Rohrbacher Geschäfte
- Car-Sharing Stellplätze

## Anhang

- Plan 1:** Parkraumangebot und Parkregelungen – Bestand
- Plan 2:** Fuß- und Radverkehr – Bestand
- Plan 3:** ÖPNV – Bestand
- Plan 4:** Stellplatzbilanz im Sanierungsgebiet
- Plan 5:** Kinderwegenetz
- Plan 6:** Planungskonzept Rathausbereich