

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Vorentwurf Neugestaltung Rohrbach Markt
und Karlsruher Straße bis Am Rohrbach**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Bezirksbeirat Rohrbach	13.06.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	20.06.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	06.07.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Rohrbach und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfehlen folgenden Beschluss des Gemeinderates: Die Vorentwurfsplanung für Rohrbach Markt und Karlsruher Straße bis Am Rohrbach wird bestätigt und soll zügig umgesetzt werden.

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Variante 3 B der Vorstudie
A 2	Lageplan
A 3	Gestaltungsplan
A 4	Querschnitt Karlsruher Straße Platzüberfahrt
A 5	Querschnitt Karlsruher Straße Haltestelle
A 6	Querschnitt Nördliche Karlsruher Straße
A 7	Perspektive 1
A 8	Perspektive 2

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 1	+	Soziale, ökonomische, ökologische Investitionen fördern. Begründung: Ein Umbau von Rohrbach Markt und Karlsruher Straße schafft sozialen Begegnungsraum, Sicherheit und verkehrliche und städtebauliche Verbesserungen. Ziel/e:
SL 1	+	Einzigartigkeit von Stadt- und Landschaftsraum sowie historisches Erbe der Stadt(teile) bewahren.
SL 2	+	Erhaltenswerte kleinräumige städtebauliche Qualitäten respektieren
SL 3	+	Stadtteilzentren als Versorgungs- und Kommunikationsräume stärken
SL 10	+	Barrierefrei bauen
SL 11		Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern Begründung: Der Umbau von Rohrbach Markt und Karlsruher Straße stärkt Stadtteilzentrum und Identifikation. Als barrierefreie Anlage bringen Platz und Haltestelle Lebensraum für alle Bevölkerungsgruppen. Ziel/e:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur
MO 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr
MO 7	+	„Stadt der kurzen Wege“ und Verkehrsvermeidung fördern Begründung: Der Umbau von Rohrbach Markt und Karlsruher Straße dient einem stadtverträglichen Verkehr, die Infrastruktur wird verbessert und die kurzen Wege im Rad- und Fußgängerverkehr werden unterstützt.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

Begründung:

1 Anlass und Aufgabenstellung

Rohrbach Markt ist Mittelpunkt Rohrbachs. Seine zentrale Lage und seine sechsarmige Verknüpfung mit dem Stadtteil und darüber hinaus weisen ihn eindrucksvoll als Ort hoher Erreichbarkeit und Vernetzung aus. Als solcher hat Rohrbach Markt die typischen Funktionen sowohl eines zentralen Platzes als auch eines Verkehrsknotens:

- (Nah-)Versorgungsbereich
- Hauptverkehrsstraße (B3, über 30.000 Kraftfahrzeuge pro Tag)
- Verknüpfung der benachbarten Quartiere im Fußgänger-/Radverkehr
- Stadtteilerschließung im Kraftfahrzeugverkehr
- Wichtigste Straßenbahn- und Bushaltestelle des Stadtteils
- Raum mit hoher Bedeutung für Stadtwahrnehmung, Imagebildung und Stadtteilidentität

Diesen Funktionen wird die heutige Platzgestaltung nicht gerecht:

- Rohrbach Markt ist heute nicht als Platz wahrnehmbar. Es gibt keine freie Platzfläche. Stadträumliche Zusammenhänge sind an vielen Stellen durch Einbauten, Verkehrsflächen und Inseln gestört. Besonders stark trifft dies auf den Anschluss von Rathausstraße und Alt-Rohrbach zu.
- Hauptursache für diese Störungen ist die heutige Haltestelle. Sie wurde vor ca. zehn Jahren aus der Karlsruher Straße in den Platzbereich vor die Einmündung der Rathausstraße verlegt und als besonderer Bahnkörper mit Haltestelleninseln ausgebildet. Sie unterbricht mit Hochborden, Wartehäuschen und Absperrgeländern wichtige Wege- und Blickbeziehungen. Trotz ihrer großen Flächeninanspruchnahme ist sie aus betrieblicher Sicht zu klein bemessen (Länge ca. 30m, Breite z. T. unter 2m). Deshalb hat die Aufsichtsbehörde damals nur eine befristete Betriebsgenehmigung erteilt und für die Sicherung des Fahrgastwechsels ein Anhalten der von Süden rechtsabbiegenden Kraftfahrzeuge zur Auflage gemacht. Der dadurch entstehende Rückstau in die südliche Karlsruher Straße erforderte wiederum eine eigene Rechtsabbiegespur.
- Fußgänger müssen beim Überqueren des Platzes mehrfach Fahrbahnen kreuzen; sieben Fahrbahnen inklusive Gleistrasse sind es zum Beispiel für den Fußweg vom nördlichen Bürgersteig der Rathausstraße (Alt-Rohrbach...) zum nördlichen Bürgersteig des Lindenwegs (Quartier am Turm...). Zwangsführungen über schmale Furten und Überwege erschweren die Benutzung des Platzes zusätzlich.
- In der südlichen Karlsruher Straße sind die Gehwege zum Teil nur 1,2 Meter schmal (bei einer Straßenraumbreite von circa 19 Metern). Eine Radverkehrsführung fehlt hier völlig.

Angeregt durch Ideen aus dem Stadtteilverein und dem Bezirksbeirat Rohrbach hat das Stadtplanungsamt im Herbst 2004 eine „Vorstudie zur funktionalen und städtebaulichen Neugestaltung von Rohrbach Markt“ in Auftrag gegeben (Verkehrsplanung: StetePlanung, Darmstadt; Freiraumplanung: Dipl.-Ing. Karl Bauer, Karlsruhe).

Ziele dieser Vorstudie waren

- eine Aufwertung des Platzes in seiner Wahrnehmbarkeit und Aufenthaltsqualität,
- eine verbesserte Querbarkeit von Platz und Hauptverkehrsstraße für Fußgänger und Radfahrer,
- die optimale Integration einer kundenfreundlichen Straßenbahnhaltestelle und
- die Beurteilung der Verträglichkeit von Fahrbeziehungen im Kfz-Verkehr aus der Karlsruher und der Rathausstraße.

Die Vorstudie wurde Anfang 2005 abgeschlossen. Sie zeigte, dass für die genannten Ziele die räumliche Lage der Straßenbahnhaltestelle von besonderer Bedeutung ist. Dazu wurden verschiedene Varianten entworfen und bewertet. Im Ergebnis empfehlen die Gutachter die Variante 3B (Anlage) mit folgenden Merkmalen:

- Die Straßenbahnhaltestelle wird vom Platz wieder in die nördliche Karlsruher Straße zurück verlegt.
- Die Fußgängerquerung über die Römerstraße wird in der Mitte des Platzes angeordnet.
- Der Rechtsabbieger Karlsruher Straße – Römerstraße Nord wird aus der Mitte des Platzes an den östlichen Platzrand verlegt.
- Alle Straßen mit Ausnahme der Hauptverkehrsstraße werden gestalterisch in die Platzfläche integriert und verkehrsberuhigt.
- Die Platzfläche wird mit einheitlichen Materialien, Baumpflanzungen und einer zurückhaltenden Ausstattung mit technischen Einbauten gestalterisch "beruhigt".

Auf der Grundlage dieser Vorstudie hat der Gemeinderat am 2. Juni letzten Jahres folgenden Beschluss gefasst (0040/2005/BV):

„Die Verwaltung wird beauftragt, einen Vorentwurf zur Umgestaltung Rohrbach Markt entsprechend der Planungsgrundsätze der Variante 3B mit folgenden Änderungen zu erarbeiten.

- *Zufahrt in die Karlsruher Straße für Anlieger auf der Straßenbahntrasse von Süden kommend,*
- *Verbindliche Verkehrsmessungen nach sechs Monaten (Feststellung des Ein- und Ausfahrtzeitpunktes der Kfz – Ermittlung des Durchfahrtsverkehrs),*
- *Ausweisung der Karlsruher Straße als verkehrsberuhigten Bereich, wobei die Beschilderung durch bauliche Maßnahmen, z. B. durch Aufpflasterung, unterstrichen werden soll,*
- *Vorstellung der Verkehrsauswertungen im Bezirksbeirat*

Das Verkehrskonzept wird in der Karlsruher Straße bis zur Herrenwiesenstraße/Am Rohrbach ausgedehnt.

Die Bushaltestelle in der Römerstraße wird bis in Höhe des Hauses Römerstraße 224 verlegt.“

Nach dem Gemeinderatsbeschluss wurde die Auftragsvergabe für die Vorentwurfsplanung vorbereitet. Sie erfolgte an das Ingenieurbüro Kittelberger, Ludwigshafen, für die Planung der Verkehrsanlagen und an die ortsansässige Architektenpartnerschaft ap88 für die Planung der Freianlagen.

Die Vorentwurfsplanung wird hiermit vorgelegt (siehe Anlagen) und erläutert. Das Planwerk geht dabei über den üblichen Umfang einer Vorentwurfsplanung hinaus. Zum einen weil mit dem Beschluss der Variante 3B bereits ein Teil der Aufgabenstellung „Vorentwurf“ erledigt war. Zum anderen weil die Komplexität einer städtebaulich und verkehrlich integrierten Platz-, Haltestellen- und Straßengestaltung von Rohrbach Markt eine frühzeitige Vertiefung weiterer Aspekte und Belange erfordert, die üblicherweise erst in späteren Planungsphasen erfolgt. Die wesentlichen Vorgaben für Materialien, Möblierung und Beleuchtung sind bereits enthalten; Vorgespräche mit betroffenen Eigentümern wurden geführt.

2 Platzgestaltung Rohrbach Markt

Durch **Baumpflanzungen** wird ein zusammenhängender Stadtraum und eine Brücke zwischen den Platzhälften beiderseits der Hauptverkehrsstraße geschaffen. Es sind geschnittene Platanen vorgesehen. Die Stellung der Bäume richtet sich unter anderem danach, markante Gebäude nicht zu verdecken, die Wahrnehmung des Platzes aus allen sechs Straßenfluchten und Blickrichtungen zu verstärken und Eingriffe in das dichte Netz vorhandener unter- und oberirdischer Leitungen zu minimieren.

Die **Fahrbahnränder** der Hauptverkehrsstraße werden verändert. Zwei durchgehende Fahrstreifen pro Richtung bleiben erhalten. Die besonderen Spuren für Rechtsabbieger in den Lindenweg und die Heinrich-Fuchs-Straße entfallen, da sie für einen ungestörten Geradeausverkehr ohnehin zu kurz sind und sie die Abbiegegeschwindigkeit und damit die Konflikte mit Fußgängern nicht reduzieren. Die gewonnenen Flächen werden zur Verbreiterung schmaler Gehwege an den Platzausgängen sowie zur Anlage eines bis zu drei Meter breiten Fahrbahnteilers genutzt. Der Fahrbahnteiler wird ebenfalls mit Bäumen bestückt und ermöglicht die angestrebte Raum- und Brückenwirkung der Bäume. Die Rechtsabbiegespur von Süden in die Karlsruher Straße wurde aus der beschlossenen Variante 3B der Vorstudie übernommen. Allein aufgrund des Abrückens der Haltestelle von der Hauptverkehrsstraße wird kein Rückstau von Rechtsabbiegern in die Hauptverkehrsstraße mehr auftreten.

Die **Fußgängerfurt über die Römerstraße** wird so angelegt, dass sie auf die großen Platzflächen beiderseits der Straße mündet. Sie ist mit 20 Metern sehr breit bemessen um Zwangsführungen zu minimieren. Die Qualität der Querung wird jedoch vor allem auch von der Häufigkeit der Freigabezeit abhängen. Eine konkrete Abstimmung von Breite der Furt und Häufigkeit und Dauer der Freigabe mit anderen Belangen der Signalisierung kann jedoch erst im Rahmen der nächsten Planungsphasen erfolgen.

Unterstützt wird die Wahrnehmung als großer, zusammenhängender Platz durch die Verlegung des alten **Dioritpflasters** der Karlsruher Straße über die gesamte Platzfläche inklusive Fahrbahnteiler mit Ausnahme der Fahrbahn der Hauptverkehrsstraße. Dieses Material hat die Straßen der Umgebung über viele Jahrzehnte geprägt. Die Verlegung im Segmentbogenpflaster unterstreicht die Vielfalt an Bewegungslinien auf der Platzfläche. Die Platzüberfahrten nachgeordneter Straßen werden mit Markierungsnägeln gekennzeichnet.

Die **Möblierung** des Platzes wird minimiert. Einige notwendige Einbauten wie Fahrradständer und Toilette werden am östlichen Platzrand linear konzentriert. Andere Einbauten werden so konzipiert, dass sie möglichst viele Funktionen abdecken. Zum Beispiel integrieren die 50 Zentimeter hohen Würfel drei Funktionen in einem Element: Sitzgelegenheit, Poller und Beleuchtungskörper. Sie werden zur Verdeutlichung der Gleistrasse und zum Schutz der reinen Geh- und Aufenthaltsflächen eingesetzt.

Die **Bushaltestellen** werden im nördlichen Platzbereich angeordnet und die Warteflächen in die Platzgestaltung integriert. Sie erhalten als zusätzliche Elemente breite Granitbordsteine mit Blindenleitstreifen sowie gläserne Wartehäuschen.

Auch das **Nachtbild** des Platzes soll in Zukunft vor allem von Randbebauung und Platanen geprägt werden. Mastleuchten, ähnlich flächig verteilt wie die Bäume, sorgen ergänzend in einem neutralen Farbwert für eine ausreichende Helligkeit. Aufsätze auf diesen Leuchten sollen die Gebäudefassaden in ein leichtes Streiflicht setzen, in einem zur jeweiligen Fassade passenden Farbton.

Die **freie Fläche** auf dem östlichen Platzbereich kann temporär für diverse Aktivitäten genutzt werden (Weihnachtsbaum, Infostände, Feste, Markt und anderes).

Auf der westlichen Platzseite wird das ehemalige **Tankstellendach** entfernt und die Fläche in das Gestaltungskonzept einbezogen. Eine Verbreiterung des schmalen Grundstücks Heinrich-Fuchs-Straße 2 um circa vier Meter würde Privatgrundstück und Platzrand städtebaulich aufwerten.

Vorgespräche mit der Eigentümerin wurden bereits geführt. Ein Neubau ist derzeit nicht beabsichtigt.

3 Karlsruher Straße: Haltestelle

Die Haltestelle folgt dem Prinzip der Kap-Haltestelle, wie es in der Rohrbacher Straße sowie in der Steuben-/Rottmannstraße in Planung beziehungsweise in Bau ist. Mit 40 Metern wird sie für die Variobahn ausreichend lang bemessen. Sie endet westlich unmittelbar am Übergang von Straße und Platzraum und östlich kurz vor den ersten Grundstückseinfahrten in der Karlsruher Straße. Die Höhe des Bordsteins wird so bemessen, dass auch ein Mitbenutzung durch Busse möglich ist.

Der heutige Gleisachsabstand beträgt im Abschnitt zwischen Rohrbach Markt und Kreuzung am Rohrbach/Herrenwiesenstraße 3,5 Meter. Eine Gleisverschwenkung im Haltestellenbereich an den Bordstein ist daher nicht erforderlich. Die einzige Gleisbaumaßnahme im Zuge dieses Projekts ergibt sich aus einem vorhandenen Gleiswechsel, der im Bereich der neuen Haltestelle liegt. Dieser Gleiswechsel ist nach Aussage der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG beziehungsweise die Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft (HSB/RNV) auch zukünftig für eventuelle Streckensperrungen notwendig, darf jedoch nicht im Bereich einer Haltestelle mit Hochborden liegen. Er wird daher in Richtung Am Rohrbach verschoben.

Der Seitenraum zwischen Bordstein und Hauswand ist auf der nördlichen Straßenseite (Haltestelle stadtauswärts) circa 5,6 Meter breit; auf der südlichen Straßenseite (stadteinwärts) variiert die Breite zwischen circa 3,6 und 6,2 Metern. In diesen Bereichen mischen sich Fußgänger, Fahrgäste, Radfahrer und Kunden von Ladengeschäften. Aufgrund dieser Nutzungsvielfalt und -dichte ist eine räumliche Trennung von Funktionsbereichen nicht möglich. Der Seitenbereich wird als Gehweg "Radfahrer frei" ausgewiesen. Ein vorderer Ein- und Ausstiegsbereich von 1,5 Metern Breite wird von Einbauten frei gehalten und mit Granitbord/-platte und Blindenleitstreifen gestalterisch markiert. Auch im hinteren Bereich werden Einbauten möglichst vermieden. Der Wetterschutz für Fahrgäste wird über Hausvordächer gewährleistet. An der Haltestelle stadtauswärts sind diesbezüglich noch Ergänzungen des Bestands notwendig. Vorgespräche mit Eigentümern haben bereits statt gefunden, eine Zustimmung wurde signalisiert.

Die Zahl der Parkplätze in der Karlsruher Straße wurde erhoben. Durch die Haltestellenverlegung entfallen nur vor den Häusern Karlsruher Straße 90 und 92 Parkstände. Durch die Verlagerung der Taxiplätze von der Karlsruher Straße 69 und 71 auf die Platzfläche werden neue Parkplätze gewonnen. Im Ergebnis wird eine ausgeglichene Bilanz erzielt.

4 Karlsruher Straße: Strecke

Gehweg und Parkstreifen werden ähnlich der Brückenstraße zu einem circa 4,4 bis 4,6 Meter breiten, einheitlich gestalteten Seitenraum verschmolzen. Kurzparkplätze werden durch Markierungsnägel gekennzeichnet. Vor einzelnen Gebäuden kann der Parkstreifen auch nachträglich noch unterbrochen und der Seitenraum von Straßencafes oder ähnlichem in Anspruch genommen werden. Die Oberfläche wird aus quer verlegten Betonplatten hergestellt. Bäume in Vierergruppen gliedern den Straßenraum und schaffen Atmosphäre. Die Baumscheiben werden befahrbar ausgeführt.

Die Querschnittsgestaltung geht von den vorhandenen Gleisen aus. Die Fahrbahnbreite beträgt 9 Meter. Sie gliedert sich in einen mittigen Verkehrsraum für Straßenbahn und Kraftfahrzeuge von 6,5 Metern und einem Raum seitlich neben den Schienen für Radverkehr und Rangiervorgänge. Aufgrund des überhöhten Gleisachsabstands von 3,5 Metern ist dieser seitliche Raum jedoch zu schmal für ein Überholen von Radfahrern durch die Straßenbahn. Daher wird in diesem Abschnitt der Karlsruher Straße im Unterschied zur Planung der Rohrbacher Straße auch kein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen abmarkiert. Fahrrad-Piktogramme am Fahrbahnrand sollen jedoch die Aufmerksamkeit von Ein- und Ausparkenden gegenüber Radfahrern unterstützen.

5 Karlsruher Straße: Kreuzung Am Rohrbach/ Herrenwiesenstraße

Die Fahrbahnflächen des Kreuzungsbereichs sind im Bestand überdimensioniert und werden auf das notwendige Maß reduziert. Die Querung für Fußgänger wird dadurch erleichtert. Aufgrund der Kurve in der nördlichen Karlsruher Straße und der vielen Abbiegebeziehung bleibt die Querung der Karlsruher Straße für Fußgänger jedoch kritisch. Zur Sicherung des Fußgängerverkehrs und insbesondere der Schulwege zur Eichendorffschule erscheint eine signalisierte Fußgängerfurt erforderlich.

6 Verkehrsberuhigung und Verkehrsverlagerung

Die Vorentwurfsplanung sieht keine neuen Einschränkungen von Fahrbeziehungen vor. Für die Stadtteilerschließung wird eine möglichst einfache und umwegfreie Führung des Kraftfahrzeugverkehrs angestrebt. Der nicht stadtteilbezogene Verkehr soll jedoch weitgehend in der Hauptverkehrsstraße gebündelt werden. Dies betrifft vor allem den Rechtsabbieger von Süden in die Karlsruher Straße. Folgende Elemente der Planung werden zukünftig einen ausreichend hohen Durchfahrwiderstand im Platzbereich und in der Karlsruher Straße gewährleisten:

- der Wegfall der getrennten Signalisierung der Rechtsabbieger, die es im Bestand einigen Fahrzeugen ermöglicht, dem Rotsignal im Geradeausstrom auszuweichen;
- die Führung im Mischverkehr mit der Straßenbahn und die verkehrsberuhigende Gestaltung als gepflasterte Platzüberfahrt;
- die optische Engführung an den zahlreichen zukünftigen Kap-Haltestellen im Verlauf der Karlsruher und Rohrbacher Straße;
- die Ausweisung des Platzbereichs als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (= Tempo 20 und Halteverbot mit Ausnahme gekennzeichnete Parkplätze). Eine solche Regelung erscheint darüber hinaus auch in der anschließenden Karlsruher Straße bis Am Rohrbach/Herrenwiesenstraße überlegenswert, nicht zuletzt da die Straßenbahn in diesem Bereich aufgrund des großen Gleisachsabstands keine Radfahrer überholen kann. Eine entsprechende Abstimmung der Ausweisung nach Straßenverkehrsordnung wird im Zusammenhang mit dem gesamten Bereich Alt-Rohrbach erfolgen.

Mehrere Zählungen der letzten zwei Jahre ergaben für den Knoten Karlsruher-/Römerstraße folgendes Bild der Knotenströme in der nachmittäglichen Spitzenstunde.

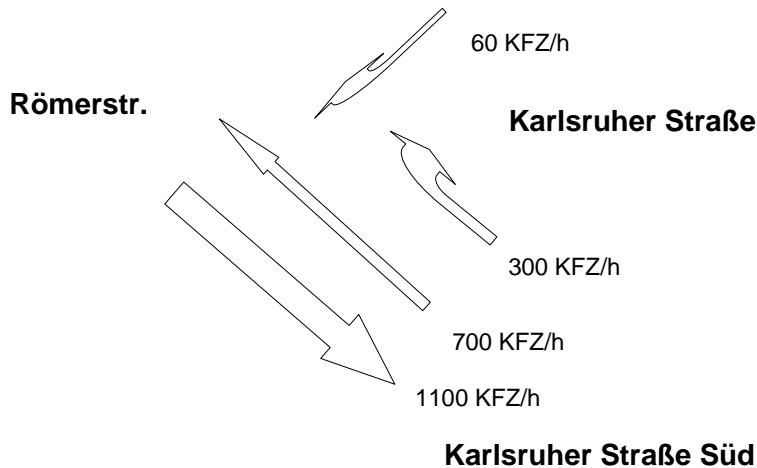


Abb. Nachmittägliche Spitzenstunde Bestand

Die Belastung der Karlsruher Straße ist ihrer Netzfunktion als Sammelstraße für den Zielverkehr in die östlichen Quartiere von Rohrbach angemessen. Eine differenzierte Abschätzung der Verkehrsbeziehungen ergibt für den kritischen Rechtsabbieger von Süden eine Minderungswirkung der genannten Maßnahmen von ca. 70 Kfz in der Spitzenstunde. Die verbleibenden ca. 230 Kraftfahrzeuge haben zu einem Großteil ihr Ziel in den östlichen Quartieren Rohrbachs. Die Mehrbelastung anderer nachgeordneter Straßen durch die Verlagerung liegt unterhalb der Prognosegenauigkeit.

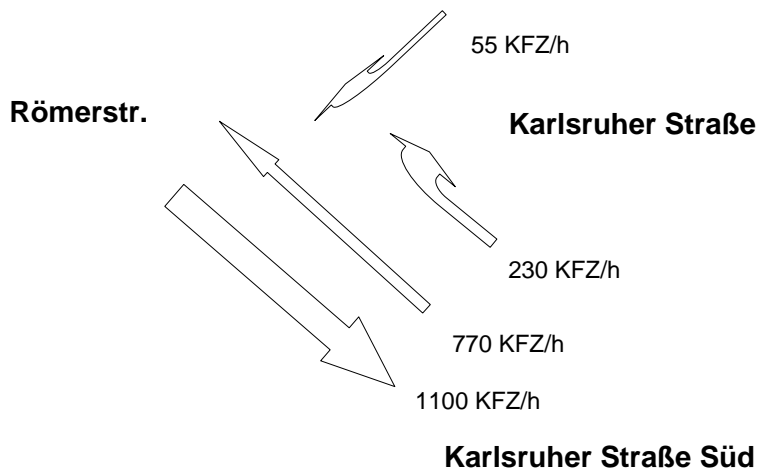


Abb. Nachmittägliche Spitzenstunde Planung

Stärkere Netzeingriffe wie etwa eine Beschränkung der Platzüberfahrt auf Anlieger sind nicht vorgesehen. Sie wirken sich nicht entscheidend positiv auf Platzgestaltung, andere Verkehrsarten und die Geschäfts- und Wohnfunktion der Karlsruher Straße aus. Dagegen führen sie zu einer stärkeren Verlagerung der Verkehrsbelastung in andere Wohnstraßen.

7 Fahrleitung

Die Maßnahme greift an drei Stellen in die vorhandene Fahrleitung ein:

- Die von der HSB/RNV beabsichtigte Verschiebung des Gleiswechsels aus dem Bereich der neuen Haltestellen bedingt eine Anpassung der Fahrleitung.
- Im Bereich der Platzüberfahrt von der östlichen Karlsruher Straße nach rechts in die Römerstraße ist ein Mast zu versetzen.
- Für die neue Baumgruppe in der Karlsruher Straße vor der Tankstelle ist die Abspannung zu verändern und ein neuer Mast zu setzen.

Aufgrund der ohnehin geplanten Eingriffe in die Fahrleitung beabsichtigt die HSB/RNV eine vollständige Erneuerung der Fahrleitung mit verstärktem Speiseseil. Diese Gesamterneuerung ist nicht maßnahmebedingt und daher nicht in den Kosten berücksichtigt.

8 Kosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen einschließlich maßnahmebedingter Leitungsverlegung und 16% (19%) Mehrwertsteuer 3,3 (3,4) Millionen Euro. Der Betrag teilt sich auf in

- 2,4 (2,5) Millionen Euro für die Gestaltung von Rohrbach Markt und die Haltestellenverlegung und
- 0,9 Millionen Euro für die Umgestaltung im weiteren Verlauf der Karlsruher Straße bis Am Rohrbach. Davon entfallen knapp 0,3 Millionen Euro auf die maßnahmebedingte Umverlegung von alten Graugussleitungen der Stadtwerke.

Für die fahrgastfreundliche und behindertengerechte Gestaltung der Haltestelle ist eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz möglich. Weitere Fördermittel können gegebenenfalls nach einer Festsetzung als Sanierungsgebiet (derzeit in vorbereitender Untersuchung) erschlossen werden.

Im Doppelhaushalt 2005/2006 waren 1,93 Millionen Euro vorgesehen.

9 Weiteres Vorgehen

Für das Gesamtprojekt ist in enger Zusammenarbeit von Stadt und HSB/RNV die vorliegende Vorentwurfsplanung in eine **Entwurfs- und Genehmigungsplanung** zu überführen. Dabei sind insbesondere die Änderungen an Hausvordächern sowie an der Fahrleitung zu entwerfen.

Für die Haltestellenverlegung und -neugestaltung ist von der HSB/RNV ein **Förderantrag** zu stellen. Bei der Förderung ist mit einer mehrjährigen Vorfinanzierung zu rechnen.

Für die Haltestellenverlegung einschließlich Verlegung des Gleiswechsels und Anpassung der Fahrleitung ist durch die HSB/RNV ein **Genehmigungsverfahren** durchzuführen. Es sind Eigentümergespräche zu führen und Vereinbarungen etwa im Hinblick auf die Hausvordächer zu treffen. In welchem Maße die Absicht der HSB/RNV, die Fahrleitung vollständig zu erneuern, Rechte Dritter berührt und welches Genehmigungsverfahren demzufolge durchzuführen ist (Planfeststellung oder einfache Plangenehmigung) kann erst im Zuge der nächsten Planungsphase ermittelt werden.

Nach Genehmigung und gesicherter Finanzierung erfolgen Ausführungsplanung und Bau. Es wird ein Baubeginn für 2008 angestrebt.

10 Projektbeschluss

Die Vorentwurfsplanung wird bestätigt und soll zügig umgesetzt werden.

gez.
Prof. Dr. von der Malsburg