

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Stand der Umsetzungen der Maßnahmen
aus dem Arbeitskreis Verkehrserschließung
Rohrbach-Süd**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 01. März 2011

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Rohrbach	08.02.2011	Ö	() ja () nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.02.2011	Ö	() ja () nein	

Inhalt der Information:

Die Mitglieder des Bezirksbeirats Rohrbach und des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses nehmen die Information über den Stand der Umsetzungen der Maßnahmen aus dem Arbeitskreis Verkehrserschließung Rohrbach Süd zur Kenntnis.

Sitzung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 08.02.2011

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.02.2011

Ergebnis: Kenntnis genommen

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
AB 5	+	Erhalt der Einzelhandelsstruktur Begründung: Erreichbarkeit des Gewerbegebietes wird gewährleistet.
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Das Vorhaben unterstützt o.g. Ziel.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Beschlüsse des Bezirksbeirates, des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses und des Gemeinderates

Der Bezirksbeirat, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat haben in der Beschlussvorlage 0315/2009 folgendes Vorgehen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung des Gewerbegebietes Rohrbach-Süd beschlossen:

Realisierungsstufe 1 – in 2010

- ⇒ Umgestaltung Haberstraße mit Zu- und Abfahrtssituationen Famila (Einzelkomponente F1 Gestaltungsvariante)
- ⇒ Prüfung des Wegfalls einiger Parkplätze in der Hertzstraße, Ladezonen, Verbesserung Radwegsituation im Vorfeld Famila, Fahrradabstellplätze (Einzelkomponente Variante I1, I2)
- ⇒ Planungsbeginn für die weiteren Entwicklungsstufen des Bündels Tullastraße + zur Sicherstellung der Umsetzung der zeitlich nachgeordneten Maßnahme der Realisierungsstufe 2

Realisierungsstufe 2 – kurzfristig in 2 bis 3 Jahren

- ⇒ Bau einer direkten Zufahrt vom Boxbergknoten zum Famila-Parkhaus (Einzelkomponente Variante G1)

Realisierungsstufe 3 – mittelfristig in 3 bis 5 Jahren

- ⇒ Ertüchtigung Knoten Tullastraße/Englerstraße (erforderliche Ergänzungsmaßnahme)
- ⇒ Bau der Rampe Einfahrt Bundesstraße 535 (B 535) in die Tullastraße (Einzelkomponente Variante D2- Teil 1)
- ⇒ Wegfall der heutigen Rampe von der B 535 aus in die Hertzstraße (Einzelkomponente Variante H)

- ⇒ Bau der Rampe Ausfahrt Tullastraße auf die B 535 (Einzelkomponente Variante D2- Teil 2)
- ⇒ Neuordnung und Aufwertung der nördlichen Hertzstraße zur Verbesserung der Fahrradwege- und Fußwegebeziehungen zwischen dem Gebiet Hasenleiser und dem Standort Rohrbach-Süd (Ergänzungsmaßnahme)
- ⇒ Mittelfristige Option: Bau eines neuen S-Bahn-Haltespunktes mit Busanbindung

Die Wegweisungen im Gebiet (Einzelkomponente Variante C1) sind entsprechend der Umsetzung der Einzelmaßnahmen anzupassen.

Realisierungsstufe 4 – langfristige Optionen

- ⇒ Bau der Anbindung Hatschekstraße an die Travemünder Straße (Landesstraße 600) in Richtung Leimen (Einzelkomponente Variante B)

Darüber hinaus empfiehlt der Arbeitskreis im Rahmen des Mobilitätsmanagements der Stadt Heidelberg für die ansässigen Unternehmen von Beginn an flankierende Maßnahmen zum Bündel „Tullastraße+“ (beispielsweise Förderung Jobticket, Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“) anzubieten.

2. Stand der Umsetzungen der Maßnahmen aus dem Arbeitskreis Verkehrerschließung Rohrbach Süd

2.1. Haberstraße

Die für die Realisierungsstufe 1 im Jahr 2010 vorgesehene Umgestaltung der Haberstraße (Anlage 1) mit Änderungen an der Zu- und Abfahrtsituation Kaufland (früher Famila) wurde als Einzelvariante nicht umgesetzt. Grund dafür ist der Eigentümerwechsel Kaufland/Famila. Die Firma Kaufland legt sehr großen Wert auf eine Optimierung der Park- und Anfahrtssituation im Parkhaus und plant in diesem Zug die Änderung an der Verkehrsführung innerhalb des Parkhauses, einhergehend mit einem Umbau der Rampen zwischen den Parkdecks. Kaufland hat ein ausgesprochen starkes Interesse, das oberste Parkdeck über eine Rampe direkt an das Südwestrohr des Boxbergknoten anzubinden, was erst für die Realisierungsstufe 2 vorgesehen war. Die Anbindung soll ausschließlich auf Flächen der Stadt und des Bundes hergestellt werden. Erste positiv zu bewertende Gespräche der Stadt mit dem Regierungspräsidium haben stattgefunden und Kaufland beauftragte ein Gutachten um die Leistungsfähigkeit des geplanten Knoten nachzuweisen. Das Ergebnis der Untersuchung soll dem Amt für Verkehrsmanagement im Februar 2011 vorgestellt werden. Für die Maßnahme wird Kaufland nach erfolgtem Leistungsfähigkeitsnachweis einen Bauantrag stellen, der Anschluss wird auf Kosten des Anliegers hergestellt.

Der Anschluss an den Boxbergknoten und die Umbaumaßnahmen im Kauflandparkhaus führen zu geänderten Rahmenbedingungen für die Umgestaltung der Haberstraße. Das von Kaufland beauftragte Büro Strata hat für den Fall „Direkte Anbindung an den Boxbergknoten“ eine Systemskizze (Anlage 2) erarbeitet, bei der nur je eine Zu- und Ausfahrt in der Haberstraße vorgesehen ist. Die heutige Parkhauseinfahrt Hertzstraße wird dabei zur Ein- und Ausfahrt umgebaut.

2.2. Hertzstraße

In der Hertzstraße wurden bereits Maßnahmen umgesetzt, um die Situation für den Radverkehr zu verbessern. Es wurde ein beidseitiger Schutzstreifen für Radfahrer aufmarkiert und der Fußweg entlang des Einkaufszentrums Kaufland wurde für aus Norden kommende Radfahrer freigegeben. Um den Radfahrer in Richtung Süden zu bevorzugen wurde die Vorfahrtsregelung an der Einmündung der Englerstraße in die Hertzstraße geändert.

Es wurde eine Planung erstellt, um zu prüfen, ob unter Wegfall einiger Parkplätze, Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer und an den Ladezonen erreicht werden können.

Es wurde geprüft wie viele Stellplätze wegfallen, wenn die Senkrechtparkplätze in der Hertzstraße zu Längsparkplätzen umorganisiert werden. Dabei wurden die Senkrechtplätze nördlich der Englerstraße, entlang des Einkaufszentrums beibehalten, weil Längsparker zwangsläufig Richtung Norden ausparken und dann wenden müssten.

Die Anzahl der PKW-Stellplätze würde insgesamt von 115 auf 46 reduziert. Im Rahmen dieser Planung können ca. 40 Fahrradanhänger aufgestellt werden, die Platz für 80 Fahrräder schaffen. Die 3 Taxistellplätze bleiben erhalten. Die Ladezonen für die Gewerbebetriebe auf der Westseite der Hertzstraße werden deutlich erweitert, damit Be- und Entladevorgänge nicht auf der Fahrbahn/dem Schutzstreifen stattfinden müssen. Die den Fußgängern zur Verfügung stehenden Flächen vergrößern sich und können ansprechend gestaltet werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Die Verwaltung schlägt vor, diesen Vorschlag aus dem Arbeitskreis vorerst teilweise umzusetzen:

Auf der Ostseite werden nur 11 Stellplätze zugunsten der ca. 40 geplanten Fahrradanhänger entfernt, die Erreichbarkeit der Bushaltestelle wird durch das Entfernen von 4 Stellplätzen verbessert. Die Ladezonen auf der Westseite werden durch den Entfall von 8 Stellplätzen erweitert (Anlage 3). Somit fallen insgesamt 23 Stellplätze weg, auf die Umwandlung von Senkrecht- in Längsparken wird vorläufig verzichtet.

Die Verwaltung erachtet es als sinnvoll, dass eine weitere Auswahl der umzusetzenden Maßnahmen erst nach Veränderung der Erschließung des Kaufland-Parkhauses, unter Beteiligung des Bezirksbeirats getroffen wird.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Vorentwurf Haberstr. von Amt 81 nach den Vorgaben des Arbeitskreises
A 02	Skizze der Firma Kaufland zur geplanten Andienung des Parkhauses an die Haberstr. bei direktem Anschluss des Parkhauses an den Boxbergknoten
A 03	Umgesetzte Maßnahmen Hertzstr. und Ergebnisse der Untersuchung Senkrechtparken zu Längsparken

