

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0473/2013/BV

Datum:
18.12.2013

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Verkehrskonzept Rohrbach-West

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Rohrbach	09.01.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	15.01.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	06.02.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

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

- 1. Eine Verlängerung der Sickingenstraße in Richtung Westen zur Anbindung der Firma CNH soll planerisch weiterverfolgt werden. Die Ergebnisse der technischen Machbarkeit, der Kostenermittlung und der Gespräche mit der Firma CNH wegen der Finanzierung werden dem Gemeinderat vorgelegt.*
- 2. Eine vom Runden Tisch empfohlene östliche Randstraße beim Nahversorgungszentrum wird mit Blick auf ein nicht ausgewogenes Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht weiterverfolgt.*
- 3. Die Realisierung des vorgeschlagenen Kreisverkehrs in der Sickingenstraße in Höhe der Brechtelstraße soll im Zusammenhang mit den verkehrlichen Maßnahmen im Rahmen der Konversionsfläche Mark-Twain-Village geprüft werden.*
- 4. Die weiteren in den Empfehlungen des Runden Tisches unter A aufgeführten Maßnahmenvorschläge sollen sukzessive geprüft und abhängig von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel geplant und umgesetzt werden.*
- 5. Die in den Empfehlungen des Runden Tisches unter B aufgeführten optionalen Punkte sind nicht Bestandteil des Umsetzungsprogramms.*

Finanzielle Auswirkungen:

Derzeit noch nicht bekannt.

Zusammenfassung der Begründung:

Die von der Verwaltung befürworteten Maßnahmen aus den Empfehlungen des Runden Tisches für ein Verkehrskonzept Rohrbach-West sollen in den nächsten Jahren sukzessive geprüft und abhängig von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel geplant und umgesetzt werden.

Begründung:

1. Rückblick

Der Bezirksbeirat Rohrbach hat in seiner Sitzung vom 08.11.2011 die Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Rohrbach-West unter Einrichtung eines runden Tisches empfohlen. Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat haben in ihren Sitzungen vom 16.11.2011 und 15.12.2011 die Verwaltung beauftragt, einen entsprechenden Verfahrensvorschlag vorzulegen.

Die Konzeption der Bürgerbeteiligung und die Zusammensetzung des Runden Tisches wurden mit Schlüsselpersonen aus dem Stadtteil Rohrbach unter Berücksichtigung des Entwurfs der „Leitlinie für mitgestaltende Bürgerbeteiligung“ entwickelt. Die Leitlinien waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht vom Gemeinderat beschlossen.

Der Gemeinderat hat die Konzeption in seiner Sitzung vom 02.12.2012 einstimmig beschlossen und für den Beteiligungsprozess (Moderation und erforderliche Untersuchungen Verkehrsbüro) 70.000 € zur Verfügung gestellt.

2. Beteiligungskonzept

Das Beteiligungskonzept zeichnete sich durch den Wechsel von öffentlichen Veranstaltungen und internen Sitzungen des Runden Tisches aus. Durch diese Vorgehensweise war die Öffentlichkeit immer wieder in den Prozessablauf einbezogen, eine vollständige Transparenz sichergestellt und das Verfahren für alle Beteiligten und Dritte nachvollziehbar. Die Teilnehmer des Runden Tisches aus Rohrbach haben kontinuierlich über einen Zeitraum von über einem Jahr den Prozess mit dem Ziel begleitet, gemeinsam ein Handlungskonzept mit Prioritäten zu entwickeln. Dabei ist es gelungen, zu fast allen Fragestellungen Lösungen zu erarbeiten, die mit breiter Übereinstimmung getragen werden.

Der Beteiligungsprozess wurde durch das Büro für Netzwerk für Planung und Kommunikation aus Stuttgart moderiert und durch das Verkehrsplanungsbüro Prof. Kölz fachlich begleitet. Die Federführung und Koordination lag beim Amt für Verkehrsmanagement.

Im öffentlichen Auftaktgespräch im Oktober 2012 wurde den Bürgerinnen und Bürgern die Ausgangslage dargestellt, Probleme analysiert und lokalisiert sowie Ideen für mögliche Maßnahmen gesammelt. Danach traf sich der Runde Tisch zweimal und arbeitete an einer Netzkonzeption. Die Ergebnisse wurden im Mai 2013 in einem öffentlichen Werkstattgespräch vorgestellt und diskutiert. In zwei weiteren Sitzungen des Runden Tisches standen die Themen Parken, Fußgängerverkehr, Radverkehr, verkehrsberuhigende Maßnahme, ÖPNV und verkehrsvermeidende Maßnahmen auf der Agenda. In der dritten öffentlichen Veranstaltung wurde mit den Bürgerinnen und Bürgern der Entwurf der Empfehlungen des Runden Tisches für ein Verkehrskonzept Rohrbach-West rückgekoppelt. Die Ergebnisse dieses Werkstattgesprächs wurden in der 5. Sitzung des Runden Tisches reflektiert und die Empfehlungen einschließlich einer Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen fertiggestellt. Der Runde Tisch hatte dabei stets die Entwicklungen im Bereich der Konversionsflächen Mark-Twain-Village und Hospital im Blick.

Alle Veranstaltungen wurden dokumentiert. Die entsprechenden Unterlagen sind auf der Homepage der Stadt Heidelberg unter http://www.heidelberg.de/hd,Lde/HD/Leben/Verkehrskonzept_Rohrbach_West.html eingestellt.

3. Inhalt der Empfehlungen des Runden Tisches für ein Verkehrskonzept Rohrbach-West

Die Empfehlungen des Runden Tisches für ein Verkehrskonzept Rohrbach-West sind der Vorlage als Anlage beigefügt. Sie bestehen aus

- übergeordneten Zielsetzungen einschließlich verkehrsvermeidender Maßnahmen und Überlegungen zu Erschließungshierarchien/Netzmaßnahmen
- vier nach Bereichen gegliederten Maßnahmenpaketen (A.1-A.4) einschließlich deren Priorisierung
- langfristigen Ergänzungsoptionen (B.1-B.5)

3.1 Übergeordnete Zielsetzungen / Verkehrsvermeidende Maßnahmen

- Verkehrsvermeidung
- Reduzierung von Verkehrsbelastungen
- Abbau bestehender Nutzungskonflikte
- Vermeidung von unverhältnismäßigen Umwegefahrten
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder, Fußgänger und Radfahrer
- Schaffung attraktiver Radfahrachsen
- Schaffung eines attraktiven und barrierefreien Fußwegnetzes
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

3.2 Netzmaßnahmen

- Der Runde Tisch favorisiert durch die Verlängerung der Sickingenstraße nach Westen das Gelände der Firma CNH (ehemals Case) direkt anzubinden. Dadurch können die nördliche Fabrikstraße und die Felix-Wankel-Straße von LKW-Verkehr entlastet werden.
- Die Empfehlungen sehen als alternative Möglichkeit zur Entlastung der Fabrikstraße die Schaffung einer weiteren Nord-Süd-Verbindung im Zuge der Konrad-Zuse-Straße vor. Hierzu wäre es notwendig, östlich des Nahversorgungszentrums zwischen Sickingenstraße und Felix-Wankel-Straße sowie am westlichen Rande des Lidl-Grundstückes zwischen Konrad-Zuse-Straße und Heinrich-Fuchs-Straße jeweils eine neue Straßenverbindung zu schaffen. Die Firma Lidl hat in Gesprächen eine entsprechende Maßnahme abgelehnt.

3.3 ÖPNV

- Schaffung barrierefreier Haltestellen und Buskaps
- Verbesserung der ÖPNV-Erschließung im Rahmen der ÖPNV-Konzeption für Mark-Twain-Village.

3.4 Fußverkehr / Schulwegsicherung / Verbesserung der Aufenthaltsqualität / Verkehrsberuhigende Maßnahmen

Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- Herstellung sicherer Fußwegverbindungen zur S-Bahnhaltestelle
- Schaffung von barrierefreien Querungshilfen und Fahrbahneinengungen
- Fußgängerüberweg in der Heinrich-Fuchs-Straße in Höhe Franz-Kruckenbergs-Straße
- Erhöhung der Verkehrssicherheit beim Wasserspielplatz in der Franz-Kruckenbergs-Straße

- Stärkung der Aufenthaltsfunktion in den Verkehrsberuhigten Bereichen in der Franz-Kruckenberg-Straße und im Helaweg
- Schaffung einer attraktiven Fußwegverbindung im Zuge des Lindenwegs
- Netzunterbrechungen in der Franz-Kruckenberg-Straße und der Rudolf-Hell-Straße

3.5 Radverkehr

Die wichtigsten Maßnahmen im Bereich Radverkehr sind im Folgenden aufgeführt:

- Aktivierung einer westlichen Nord-Süd-Radwegachse Bahnstadt – Nahversorgungszentrum - Konrad-Zuse-Straße – Erlenweg zur Entlastung der Franz-Kruckenberg-Straße
- Herstellung sicherer Radwegverbindungen zur S-Bahnhaltestelle
- Radwegachse / Fahrradstraße Brechtelstraße / Erbprinzenstraße
- Durchbindung der Brechtelstraße zur Sickingenstraße für den Radverkehr
- Bau eines Kreisverkehrs in der Sickingenstraße im Zuge der Radwegachse Brechtelstraße

3.6 Ruhender Verkehr

- Reduzierung von Parkmöglichkeiten in den Verkehrsberuhigten Bereichen
- Aufhebung von Gehwegparken zur Qualifizierung von Fuß- und Radwegachsen
- Schaffung von Parkmöglichkeiten zur Kompensation
- Parkraummanagement
- Aktivierung der Parkraumreserve in der Konrad-Zuse-Straße

4. Bewertung der Empfehlungen durch die Verwaltung

4.1 Direkte Anbindung der Firma CNH über eine verlängerte Sickingenstraße

Eine direkte Anbindung des Geländes der Firma CNH (ehemals Case) über eine verlängerte Sickingenstraße kann die nördliche Fabrikstraße und die Felix-Wankel-Straße erheblich von LKW-Verkehr entlasten.

Die Firma CNH hat in Gesprächen mit der Stadt Heidelberg mitgeteilt, dass sie im nördlichen Bereich ihres Firmengeländes LKW-Abstellplätze bauen wird und daher auch ein großes Interesse an einer direkten Anbindung an die Sickingenstraße hat.

Erste Untersuchungen haben gezeigt, dass eine solche Anbindung technisch möglich ist. Nach einer ersten groben Schätzung liegen die Kosten hierfür im Bereich von ca. 2 Millionen Euro. Für die Realisierung muss der gültige Bebauungsplan Rohrbach, Nahversorgungszentrum in Teilbereichen geändert werden.

Die Maßnahme soll planerisch weiterverfolgt werden. Die Ergebnisse der technischen Machbarkeit, der Kostenermittlung und der Gespräche mit der Firma CNH bezüglich einer Kostenbeteiligung sollen dem Gemeinderat vorgelegt werden.

4.2 Östliche Randstraße beim NVZ zwischen Sickingenstraße und Felix-Wankel-Straße

Die Berechnungen der Netzbelastungen im Falle einer östlichen Randstraße beim NVZ haben nur geringe Verkehrsverlagerungen ergeben. Zudem befinden sich die hierfür erforderlichen Grundstücke nicht im Eigentum der Stadt Heidelberg. Mit Blick auf das relativ geringe Nutzen-Kosten-Verhältnis empfiehlt die Verwaltung diese Maßnahme nicht weiter zu verfolgen.

4.3 Kreisverkehr Sickingenstraße / verlängerte Brechtelstraße

Die vom Runden Tisch vorgeschlagene Radwegeachse im Zuge der Erbprinzenstraße und der Brechtelstraße ist mit den Planungsüberlegungen für das Konversionsgebiet Mark-Twain-Village kompatibel, weil sie dort ihre Fortsetzung findet.

Im Zuge dieser Radwegeachse soll in Höhe der Sickingenstraße ein Kreisverkehr entstehen. Dieser ist gegenüber einer signalisierten Querung für den Radverkehr vorteilhafter, weil er Wartezeiten erspart. Auch für die Abwicklung des KFZ-Verkehrs im Zuge der Sickingenstraße bietet er Vorteile. Eine Umsetzung setzt die Mittelbereitstellung in künftigen Haushaltsjahren voraus.

4.4 Weitere unter A der Empfehlungen des Runden Tisches aufgeführte Maßnahmen

Die weiteren unter A der Empfehlungen aufgeführten Maßnahmenvorschläge können zu einer positiven Verkehrsentwicklung im Sinne der sinnvollen übergeordneten Zielsetzungen des Runden Tisches beitragen und werden von der Verwaltung befürwortet.

5. Vorschlag für das weitere Vorgehen der unter A der Empfehlungen aufgeführten Maßnahmen

Einige Maßnahmen können mit relativ geringem Planungs- und Kostenaufwand aus laufenden Haushaltsmitteln finanziert werden. Es handelt sich dabei in erster Linie um Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen oder das Aufstellen von Pollern. Aus städtebaulichen Gründen empfiehlt es sich, Maßnahmen, die zunächst provisorisch mit einfachen Mitteln im Rahmen der laufenden Budgets der betroffenen Fachämter aus vorhandenen Haushaltsmitteln umgesetzt werden, mittel- und langfristig städtebaulich aufzuwerten.

Maßnahmen mit mittlerem Planungs- und Kostenaufwand können sukzessive aus vorhandenen Mitteln der Kinderfreundlichen Verkehrsplanung finanziert werden.

Für andere Maßnahmen sind umfangreichere Vorplanungen und separate Haushaltsmittel erforderlich. In der Mittelfristigen Finanzplanung sind derzeit dafür keine Mittel vorgesehen. Eine Umsetzung setzt eine Bereitstellung der erforderlichen Mittel in künftigen Jahren voraus.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: **+ / -** **Ziel/e: MO 1**
(Codierung) **berührt:** Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern

Begründung:

Durch die Maßnahmen des Verkehrskonzepts Rohrbach-West werden die Verkehrsarten des Umweltverbundes gefördert und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht.

Ziel/e: MO 2

Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr

Begründung:

Durch die Maßnahmen des Verkehrskonzepts Rohrbach-West wird eine Verkehrsvermeidung im Bereich des MIV angestrebt.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine) bzw. Erläuterung hier einfügen.

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 01	Empfehlungen Runder Tisch für ein Verkehrskonzept Rohrbach-West