

Verkehrskonzept Rohrbach-West Empfehlung Runder Tisch

Stand 9. Oktober 2013



Inhalt/Gliederung Empfehlung Runder Tisch

1. Übergeordnete Zielsetzungen	Seite 02
2. Verkehrsvermeidende Maßnahmen	Seite 03
3. Erschließungshierarchie/Netzmaßnahmen	Seite 06
<ul style="list-style-type: none">- Verkehrssystem der verkehrlichen Balance- Stärkung alternativer Verkehrsmittelwahl	
4. Empfehlung Maßnahmenbereiche	Seite 10
<ul style="list-style-type: none">- Maßnahmenbereiche A 1.1 bis A 1.4- Maßnahmenbereiche A 2.1 bis A 2.4- Maßnahmenbereiche A 3.1 bis A 3.4- Maßnahmenbereiche A 4.1 bis A 4.3	
5. Ergänzungsoptionen	Seite 21
<ul style="list-style-type: none">- Maßnahmenbereiche B 1 bis B 5	

Verkehrskonzept Rohrbach-West - Empfehlung Runder Tisch

1. Übergeordnete Zielsetzungen

Die übergeordneten Zielsetzungen dokumentieren den konzeptionellen Handlungsrahmen der Empfehlung des Runden Tisches. Den empfohlenen Maßnahmen vorangestellt, formulieren sie den inhaltlichen Leitfaden des mit fachlicher Unterstützung erarbeiteten Verkehrskonzepts:

- Verfolgen von verkehrsvermeidenden Maßnahmen zur grundsätzlichen Reduzierung der Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr im Untersuchungsgebiet unter Berücksichtigung der Entwicklung des Nahversorgungszentrums sowie des Anteils an Durchgangsverkehren insbesondere aus bzw. nach Kirchheim
- Reduzieren der Verkehrsbelastung in der Fabrikstraße durch geeignete Maßnahmen innerhalb der bestehenden Netzhierarchie
- Abbauen bestehender Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern/-arten insbesondere in der Achse Fabrikstraße/Kolbenzeil, der Achse Franz-Kruckenbergs-Straße/Im Hasenleiser sowie der Felix-Wankel-Straße und Heinrich-Fuchs-Straße
- Vermeiden von unverhältnismäßigen Umwegefahrten und Mehrbelastungen in städtebaulich sensiblen Bereichen im Hinblick auf Ausweisung zusätzlicher bzw. geänderter Einbahnverkehrsregelungen
- Vermeiden eines „Abhängens“ des Quartiers zwischen Fabrikstraße/Kolbenzeil und der Karlsruher Straße an das übergeordnete Verkehrsnetz insbesondere in Richtung Innenstadt
- Verbessern der Verkehrssicherheit für Kinder, Fußgänger und Radfahrer in verkehrsberuhigten Bereichen, im Vorfeld sensibler Nutzungen, an Knoten und Querungsstellen insbesondere entlang der „Haupttrouten“ unter Berücksichtigung der Parkierungssituation (Gehwegparken vermeiden)
- Qualifizieren und Ergänzen der bestehenden Erschließungshierarchie unter Berücksichtigung der Belange der unterschiedlichen Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr, Radverkehr, Fußgänger)
- Schaffen attraktiver Radfahrachsen sowohl in Nord-Süd- als auch Ost-West-Richtung unter Berücksichtigung sich vollziehender städtebaulicher Entwicklungen (Nahversorgungszentrum, Konversionsflächen Südstadt, Hospital) sowie der Anbindung S-Bahn-Haltepunkt, IGH und Rohrbach Markt
- Gestalten der öffentlichen Straßenräume zur Verkehrsberuhigung insbesondere im Bereich der Achse Fabrikstraße/Kolbenzeil und der Achse Franz-Kruckenbergs-Straße/Im Hasenleiser

- Schaffen eines attraktiven wie barrierefreien Fußwegnetzes zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Erreichbarkeit insbesondere von Infrastruktureinrichtungen und Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs
- Ordnen der Parkierungssituation zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in verkehrsberuhigten Bereichen und des Hauptfußwegenetzes (u.a. Auflösen von Gehwegparken), unter Berücksichtigung der in Teilen eingeschränkten Möglichkeiten auf privaten Grundstücksflächen im Quartier östlich der Fabrikstraße/Kolbenzeil
- Verbessern der Ausnutzung bestehender Parkraumangebote (u.a. Konrad-Zuse-Straße) sowie Schaffen von alternativen Parkraumangeboten als teilweiser Ausgleich für wegfallende Parkplätze (Ausweisen zusätzlicher, ggf. zeitlich befristeter Parkplätze, Einführen Parkraummanagement)
- Verstärktes Bewusstmachen der zulässigen Fahrgeschwindigkeit insbesondere an den Einfahrtsbereichen in das Untersuchungsgebiet und vor sensiblen Nutzungen, z.B. Kindergärten, Schulen, Spielplätzen, Senioren-/Pflegeheimen
- Erhöhen der Kontrolldichte durch den Gemeindevollzugsdienst zur Absicherung der Wirksamkeit verkehrsrechtlicher Maßnahmen

2. Verkehrsvermeidende Maßnahmen

Mit der zusammenfassenden Darstellung verkehrsvermeidender Maßnahmen heben die Teilnehmer/innen des Runden Tisch hervor, dass zur qualitativen Verbesserung der Verkehrssituation in Rohrbach West neben dem Abbau von Konfliktsituationen eine wesentlicher Ansatz darin gesehen wird, die bestehende Verkehrsbelastung im Untersuchungsraum grundsätzlich zu reduzieren. Hierzu werden vor allem nachfolgende verkehrsvermeidende Maßnahmen als geeignet angesehen:

> Motorisierter Individualverkehr

- Großräumige Ausschilderung und Lenkung der Verkehre insbesondere ohne Überfahrt der Bürgerbrücke zur Vermeidung einer Durchfahrt von Rohrbach-West
- Tonnagenbeschränkung für LKW (z.B. 7,5t) sowohl für die Bürgerbrücke als auch für sensible bzw. problematische Zufahrtsbereiche in das Untersuchungsgebiet (u.a. Am Rohrbach)
- Maßnahmen auf der Bürgerstraße zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Optimierung des Verkehrsflusses auf der Römerstraße (Ziel Grüne Welle) zur Vermeidung von Ausweichverkehren u.a. über Fabrikstraße und Konrad-Zuse-Straße

> Öffentlicher Personennahverkehr (Bus)

- Erhöhung der Attraktivität durch Optimierung der Haltestellenausstattung und der Einstiegssituation über den gesetzlichen Anspruch der Barrierefreiheit hinausgehend
- Verbesserung der Qualität der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen
- Optimierung und Ergänzung des Linien- und Haltestellenangebots durch Integration städtebaulicher Entwicklungsbereiche, wie den Konversionsflächen Südstadt und Hospital, und unter Berücksichtigung von Infrastrukturstandorten wie dem Nahversorgungszentrum und öffentlicher Einrichtungen

> Radverkehr

- Erhöhung des Radverkehrsanteils durch Realisierung hochwertiger Radfahrverbindungen (Fahrradstraßen; zügig befahrbar, direkte und sichere Radrouten, etc.)
- Schaffen zusätzlicher Fahrradabstellplätze am S-Bahnhaltepunkt auf Rohrbacher Seite (u.a. überdacht; Fahrradboxen)
- Ausbau infrastruktureller Einrichtungen, wie z.B. dezentrale Fahrradabstellanlagen im Gebiet, Informationssysteme, etc.

> Parkraummanagement

- Reduzierung von Parkplatzsuchfahrten durch stärkere Ausnutzung vorhandener Parkraumreserven sowohl im privaten Bereich (Tiefgaragen/Grundstücke) als auch im Zuge der Konrad-Zuse-Straße
- Konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs zur Verringerung der Falschparker
- Begrenzung des Parkplatzangebots im öffentlichen Raum (z.B. Verkehrsberuhigte Bereiche, Gehwegparken im Bereich wichtiger Schulwege, etc.)

> Bewusstseinsbildung

- Öffentlichkeitsarbeit (u.a. Plakataktionen, Artikel im Stadtblatt, Flyer, ÖPNV Informationen bei Zuzug und Umzug)

3. Erschließungshierarchie/Netzmaßnahmen: Verkehrssystem der verkehrlichen Balance

> Leitsatz

Eine Veränderung der bestehenden sensiblen Netzhierarchie darf nicht zu unverhältnismäßigen Problemverlagerungen führen. Eine deutliche Verkehrsreduktion in der Fabrikstraße führt zu gravierenden Nebenwirkungen und entspricht daher nicht der Netzfunktion innerhalb des Verkehrssystems.

> Arbeitsteilige Funktion der Nord-Süd-Achsen

- Karlsruher Straße/Römerstraße als übergeordnete und leistungsfähige Hauptverkehrsstraße mit arbeitsteiliger Anbindung des Gesamtquartiers
- Fabrikstraße/Kolbenzeil als Sammel- und Verteilerstraße für gebietsspezifische Ziel-, Quell- und Binnenverkehre des Gesamtquartiers und für den öffentlichen Busverkehr
- Konrad-Zuse-Straße als tangentielle Erschließungsstraße für die angrenzenden Nutzungsstrukturen und Infrastruktureinrichtungen in Verbindung mit den Parkplatzüberfahrten Nahversorgungszentrum und LIDL (mit und ohne Ertüchtigung der Überfahrten)
- Unterbrechung Durchfahrt Franz-Kruckenberg-Straße in Verbindung mit Unterbrechung Durchfahrt Rudolph-Hell-Straße *1)
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen unter Beachtung funktionaler Erfordernisse (Busverkehr) im Zuge der Fabrikstraße/Kolbenzeil und westliche Heinrich-Fuchs-Straße/Max-Joseph-Straße

*1)

Abstimmung Teilnehmer Runder Tisch in der letzten Sitzung gegen ein stufenweises Vorgehen, mit einer Unterbrechung als weitergehendem Schritt nach Evaluierung der verkehrlichen Konsequenzen durch die Eröffnung Nahversorgungszentrum und Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen;

Abstimmungsergebnis: sieben Stimmen für eine sofortige Unterbrechung, eine Gegenstimme und drei Enthaltungen



> Anbindung der Firma CNH

Option 1a

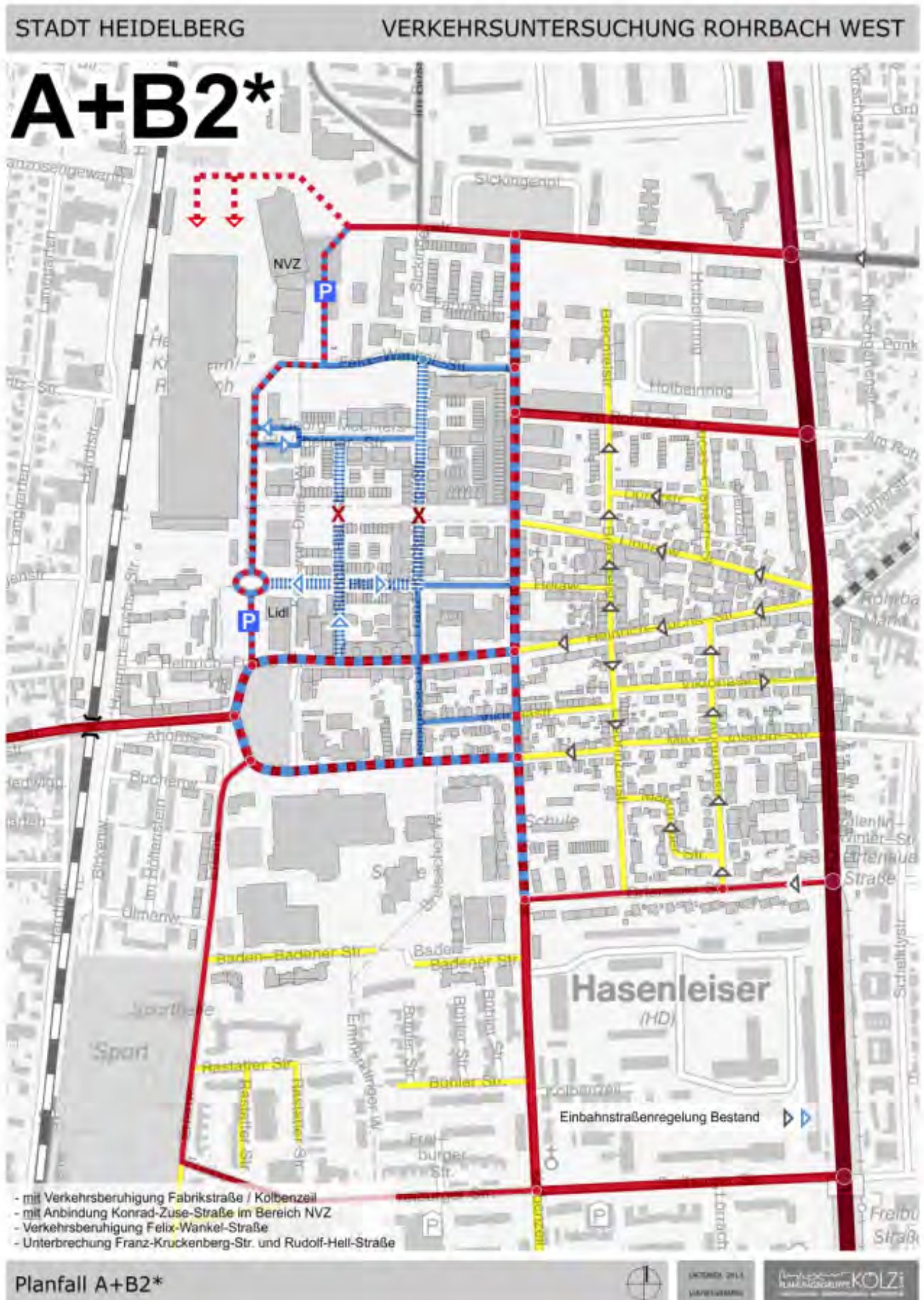
- Zusätzliche Anbindung der Firma CNH im Norden in Verlängerung der Sickingenstraße und gleichzeitige Überprüfung der Anbindung der Anlieferungsverkehre zum Nahversorgungszentrum von Norden;
im Kontext der empfohlenen zusätzlichen Anbindung ist die Realisierung der Rad- und Fußgängerbrücke in Verlängerung der Sickingenstraße in Richtung Kirchheim zu berücksichtigen; dies gilt ebenso vor dem Hintergrund der formulierten Langfristoption, die Sickingenbrücke auch für den Kfz-Verkehr auszulegen.

Option 1b

- Ist eine Anbindung der Anlieferung des Nahversorgungszentrum nicht von Norden möglich, soll nochmals die Option geprüft werden, die Anlieferung ausschließlich über den Parkplatz des Nahversorgungszentrums zu führen;
als stützende Maßnahme ist eine Sperrung der Felix-Wankel-Straße für den Lkw-Verkehr rechtlich zu prüfen.

Option 2

- Ist eine zusätzliche Anbindung der Firma CNH von Norden nicht möglich (Option 1), soll die Anlage einer Verbindungsstraße (Bypass) zwischen Sickingenstraße und Felix-Wankel-Straße östlich des Nahversorgungsparkplatzes verfolgt werden;
ergänzende Rückstufung der Felix-Wankel-Straße nach Realisierung einer potenziellen Verbindung.
 - > Beibehaltung der Verkehrsführung im Quartier zwischen der Karlsruher Straße/Römerstraße und der Fabrikstraße/Kolbenzeil
 - > Tonnagenbeschränkung Bürgerbrücke für LKW mit entsprechender Verkehrslenkung/wegweisender Beschilderung



Darstellung Erschließungshierarchie motorisierter Individualverkehr (sogenannter Planfall A+B2*)

Stärkung alternativer Verkehrsmittelwahl

> Leitsatz

Flächenhafte Reduzierung der KFZ-Verkehrsbelastung im gesamten Untersuchungsgebiet durch eine signifikante Attraktivierung und Aufwertung alternativer Verkehrsmittel.

> Erhöhung des Radverkehrsanteil durch Realisierung hochwertiger Radfahrverbindungen und Ausbau infrastruktureller Ergänzungsangebote

- Fahrradachse Bahnstadt – Im Bosseldorn – Nahversorgungszentrum – Konrad-Zuse-Straße – Erlenweg in Nord-Süd-Richtung
- Fahrradstraße Konversion Südstadt – Brechtelstraße – Erbprinzenstraße – Konversion Hospital in Nord-Süd-Richtung
- Radverkehrsachse Kirchheim – Sickingenbrücke/Nahversorgungszentrum – Sickingenstraße – Rohrbach Ost in West-Ost-Richtung
- Radverkehrsachse Kirchheim – Bürgerstraße – Heinrich-Fuchs-Straße – Rohrbach Markt in West-Ost-Richtung
- Schaffung ausreichender Fahrradabstellanlagen an den Schnittstellen zum ÖPNV



Darstellung des Haupttradroutensystems und zentraler Fußwegeachsen

> Sichere und attraktive Vernetzung der Hauptfußwege-/Schulwegeachsen mit den Haltestellen des ÖPNV und mit infrastrukturellen Einrichtungen im Untersuchungsgebiet (Schulen, Kindergärten, Gewerbe, Einzelhandel, etc.)

- Achse Eichendorff-Forum – Franz-Kruckenbergs-Straße – Im Hasenleiser – Breisacher Weg in Nord-Süd-Richtung.
- West-Ost-Achse im Zuge des Lindenwegs zwischen Konrad-Zuse-Straße und Rohrbach Markt.
- Direkte und kurzwegige Erreichbarkeit infrastruktureller Einrichtungen.

> Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs durch

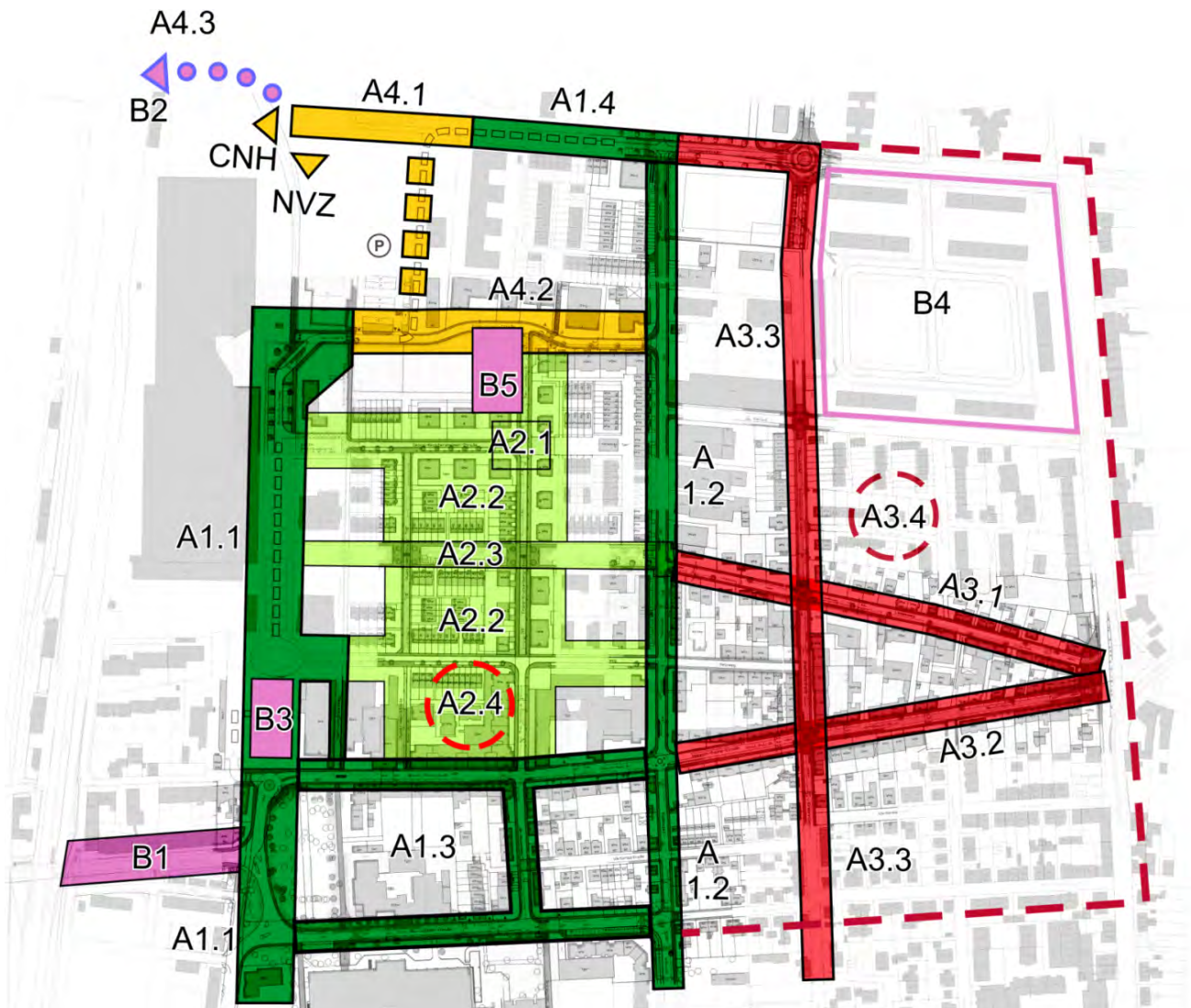
- Optimierung der Haltestellenausstattung (Überdachung, Sitzgelegenheiten, ...)
- Realisierung von Bushaltestellenkaps
- Verbesserung der Qualität der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen
- Optimierung des Haltestellenangebots im Zuge der Konversion Südstadt und Hospital

4. Empfehlung Maßnahmenbereiche

Die Auflistung der empfohlenen Maßnahmen erfolgt im Rahmen einer räumlich-integrierten Betrachtung –sogenannte Maßnahmenbereiche– und stellt somit einen gesamt-konzeptionellen Zusammenhang her. Im Einzelnen werden vier Maßnahmenbereiche (A1 bis A4) unterschieden, die sich aus verschiedenen Teilbereichen/Bausteinen zusammensetzen. Je Teilbereich/Baustein werden die vorgeschlagenen Maßnahmen einzeln aufgeführt und nochmals die mit den Maßnahmen im Wesentlichen verfolgte Zielsetzung dargestellt. Mit Blick auf die Realisierung der einzelnen Maßnahmen wird mit der Empfehlung eine zeitliche Einordnung vorgenommen, die wie folgt gegliedert ist:

- K = Kurzfristig: 1 bis 3 Jahre
- M = Mittelfristig: 3 bis 5 Jahre
- L = Langfristig: länger als 5 Jahre

Darüber hinaus werden mit dem Maßnahmenbereich B aus Sicht der Teilnehmer/innen des Runden Tisches mögliche Ergänzungsoption dargestellt, die als flankierende Maßnahmen der vier empfohlenen Maßnahmenbereiche A 1 bis A4 verstanden werden.



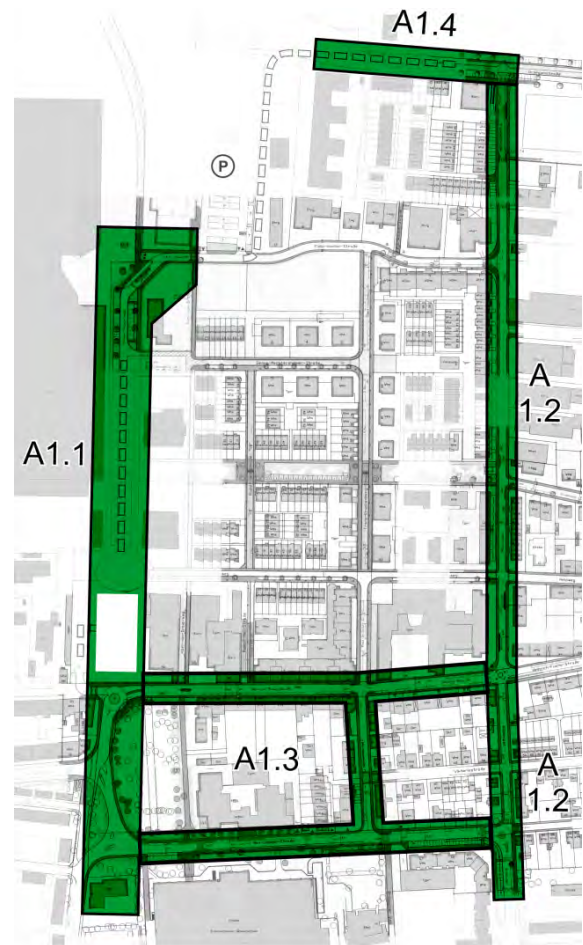
Gesamtübersicht Maßnahmenbereiche

Übersicht Maßnahmenbereich A 1

- A 1.1 Nord-Süd-Radverkehrsachse
Konrad-Zuse-Straße
- A 1.2 Fabrikstraße/Kolbenzeil
- A 1.3 Westliche Heinrich-Fuchs-Straße/
Max-Joseph-Straße/Im Hasenleiser
- A 1.4 Querung Sickingenstraße/Im Bosseldorn

Hinweis:

Vor der Eröffnung des Nahversorgungszentrums und vor Durchführung Maßnahmen A 1.1 bis A 1.4 sollte für den Radverkehr und Motorisierten Individualverkehr ein Monitoring erfolgen (Erhebungen der Querschnitte Konrad-Zuse-Straße/ Rudolf-Hell-Straße/ Franz-Kruckenberg-Straße/Fabrikstraße).

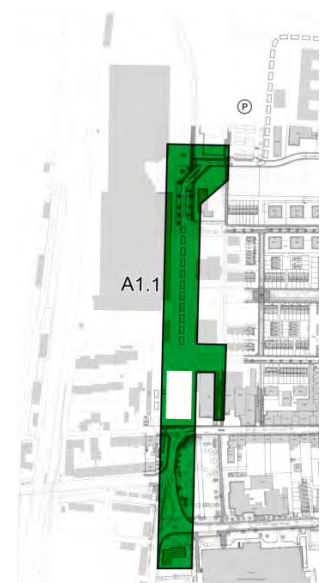


A 1.1 Nord-Süd-Radverkehrsachse Konrad-Zuse-Straße

Ziel:

Aktivierung der westlichen Nord-Süd-Radverkehrsachse Bahnstadt – Nahversorgungszentrum – Konrad-Zuse-Straße – Erlenweg zur Entlastung Franz-Kruckenberg-Straße

- K Realisierung einer übersichtlichen und sicheren Einfädelung der Radverkehrsströme westlich des Nahversorgungszentrums in die Konrad-Zuse-Straße mit Berücksichtigung Zufahrt der Firma CNH
- K/M Verbesserung der Verknüpfung zwischen Konrad-Zuse-Straße und Heinrich-Fuchs-Straße; Ertüchtigung südlicher Karl-von-Drais-Weg (kombinierter Geh- und Radweg) bzw. Parkplatz LIDL
- K/M Herstellung einer sicheren Fußgänger- wie Radfahrverbindung zwischen Heinrich-Fuchs-Straße sowie Erlenweg/Max-Joseph-Straße zur S-Bahn-Haltestelle
- M Überprüfung alternativer Ansätze zur Anbindung LIDL an Heinrich-Fuchs-Straße. Eventuell platzartige Betonung im Bereich der denkmalwürdigen Fassadenmauer

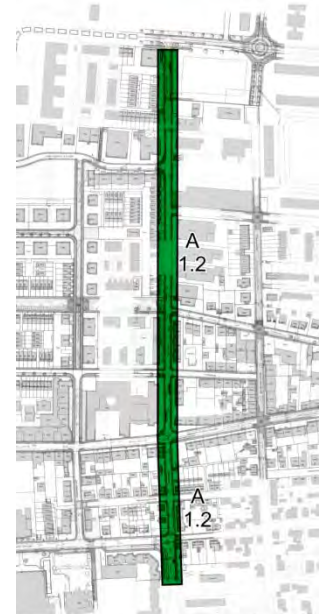


A 1.2 Fabrikstraße/Kolbenzeil

Ziel:

Funktions- und Gestaltungskonzept öffentlicher Raum zur Verringerung der Trennwirkung und unter Beachtung der verkehrlichen Balance im Gesamtquartier

- K/M Präferieren öffentlicher Personennahverkehr durch Bus-Kaps mit behindertengerechten Einstiegen an allen Haltestellen
- K/M Realisierung punktueller Fahrbahnverengungen zur Vereinfachung der Fußgängerquerungen, barrierefreie Gestaltung und Kenntlichmachen der Querungen in der Oberfläche (evtl. erster Schritt kurzfristig: farbliche Markierung)
- M Umgestaltung Knotenbereich Kolbenzeil/Max-Joseph-Straße zur Verbesserung der Fußgängerquerungen
- M Umgestaltung Querungsbereich "Lindenweg" mit flächenhafter Betonung des Straßenbereichs (Materialwechsel, platzartige Gestaltung, etc.)
- K Keine Zulässigkeit "Gehwegparken" zur Ergänzung des Parkierungsangebots. Temporäres Parken während Schwachlastzeiten auf der Fahrbahn denkbar



A 1.3 Westliche Heinrich-Fuchs-Straße/Max-Joseph-Straße/Im Hasenleiser

Ziel:

Funktions- und Gestaltungskonzept zur Verringerung der Trennwirkung und zur Optimierung des Parkierungsangebots

- K Führung des Radverkehrs innerhalb der Tempo-30 Zonenregelung in Überlagerung mit dem KFZ-Verkehr
- K Vermeidung "Gehwegparken" auf der Südseite der Max-Joseph-Straße und Verbesserung der Situation für Fußgänger und radfahrende Kinder auf dem Gehweg
- K/M Haltestellenkap beim Maria-von-Graimberg-Haus; Beachtung Lieferverkehre (Anlieferbereich temporär)
- K Optimierung/Ergänzung Parkierungsangebot jeweils auf der Nordseite Heinrich-Fuchs-Straße und Max-Joseph-Straße
- K Qualifizierung Schulwegquerung Heinrich-Fuchs-Straße in der Achse Franz-Kruckenberg-Straße/Im Hasenleiser in Form eines Fußgängerüberwegs analog Max-Joseph-Straße
- K Reduzierung Parkierung Im Hasenleiser (kein Gehwegparken)

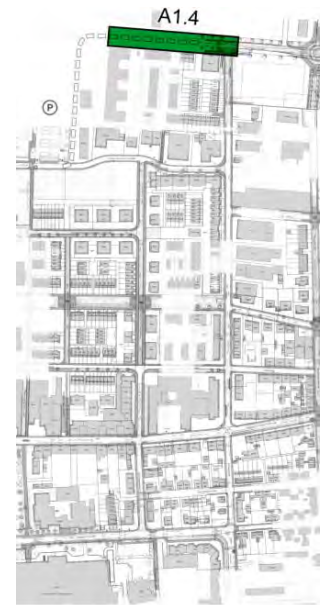


A 1.4 Querung Sickingenstraße im Bereich Im Bosseldorn

Ziel:

Schaffung einer sicheren Querungsstelle zwischen dem Gewerbegebiet Bosseldorn und dem Bereich Nahversorgungszentrum/Eichendorff-Forum

- K Überprüfung alternativer Lösungsansätze wie z.B. Querungshilfe, Mittelinsel, Fußgängerüberweg



Übersicht Maßnahmenbereiche A 2

- A 2.1 Wasserspielplatz Franz-Kruckenberg-Straße
- A 2.2 Franz-Kruckenberg-Straße/Rudolf-Hell-Straße
- A 2.3 Lindenweg, westlicher Abschnitt
- A 2.4 Parkraummanagement



A 2.1 Wasserspielplatz Franz-Kruckenberg-Straße

Ziel:

Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder im Bereich des Wasserspielplatzes

- K Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auf 10 km/h im Bereich des Wasserspielplatzes
- K Platzartige "Markierung" des Verknüpfungsbereichs Franz-Kruckenberg-Straße/Georg-Mechtersheimer-Straße



A 2.2 Franz-Kruckenberg-Straße/Rudolf-Hell-Straße

Ziel:

Gewährleistung der Funktion "Spielstraße" durch Stärkung der Aufenthalts- und Verweilqualität

- K Deutliche Reduktion des Parkierungsangebots in den ausgewiesenen "Verkehrsberuhigten Bereichen" zur Verbesserung der Sichtkontakte zwischen den Verkehrsteilnehmern und Kindern (kein Gehwegparken)
- K Auflösen Gehwegparken in Franz-Kruckenberg-Straße außerhalb verkehrsberuhigtem Bereich (Neuordnung/Reduktion)
- K Unterbrechung der Durchgängigkeit der Franz-Kruckenberg-Straße/Rudolf-Hell-Straße auf Höhe des Lindenwegs
(Abstimmung Teilnehmer/innen in der letzten Sitzung des Runden Tisches: sieben Stimmen für sofortige Unterbrechung, eine Stimme für stufenweises Vorgehen, drei Enthaltungen)



A 2.3 Lindenweg, westlicher Abschnitt

Ziel:

Schaffung einer attraktiven Fußwegeverbindung durch das Gesamtquartier in West-Ost-Richtung mit Anbindung Rohrbach Markt

- K/M Aufwertung des bestehenden Fußweges durch Verbesserung der Querungssituation Fabrikstraße (Maßnahme A 1.2) evtl. mit platzartiger Gestaltung der Übergangszone
- K Funktionstrennung im westlichen Abschnitt des Lindenwegs (Grünflächen) zur Vermeidung von Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern, angrenzenden sozialen Einrichtungen und Radfahrern; Verbot Radfahrer auf dem im Süden verlaufenden Weg



A 2.4 Parkraummanagement

Ziel:

Stärkere Nutzung und Aktivierung der privaten Stellplätze (Tiefgaragen, Garagen, etc.) durch Begrenzung des Parkplatzangebots im öffentlichen Raum. Vermeidung Parksuchverkehre und bessere Ausnutzung Parkraumreserven

- K Aktivierung Parkraumreserve Konrad-Zuse-Straße (ca. 40-50 Stellplätze) durch Beschilderung; Vermeidung Fehlbelegung, wie z.B. Fahrzeuganhänger, Wohnwägen, etc.
- K Kompensation Stellplatzreduktion durch teilweisen Ersatz im Bereich Heinrich-Fuchs-Straße, Max-Joseph-Straße (A 1.3)



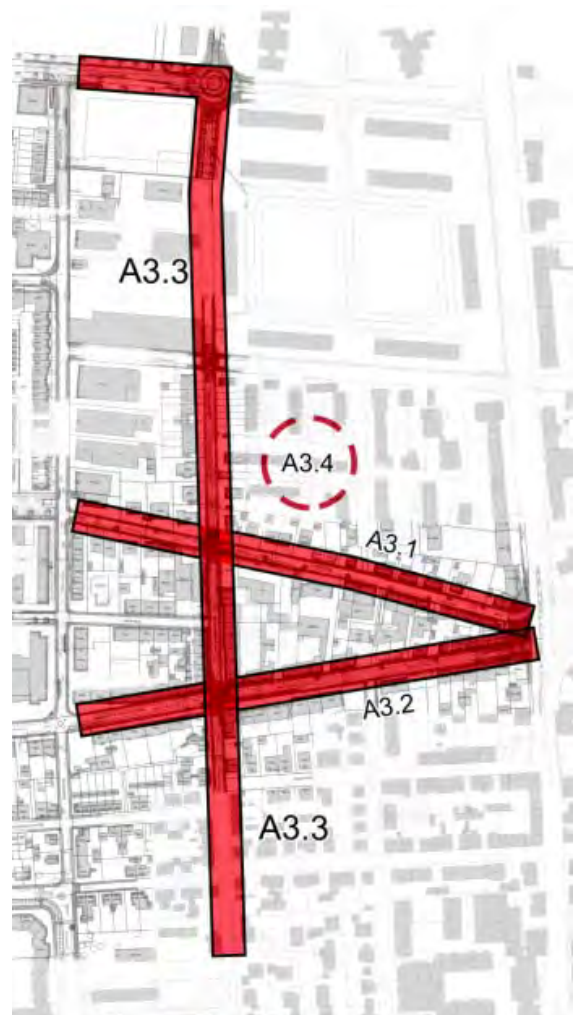
Übersicht Maßnahmenbereiche A 3

A 3.1 Östlicher Lindenweg

A 3.2 Östliche Heinrich-Fuchs-Straße

A 3.3 Radwegeachse Brechtelstraße/
Erbprinzenstraße

A 3.4 Parkraummanagement



A 3.1 Östlicher Lindenweg

Ziel:

Attraktive fußläufige Verbindung Rohrbach Markt – Konrad-Zuse-Straße – Infrastrukturelle Einrichtungen

- K Verzicht auf Gehwegparken mit entsprechender Neuordnung der Parkierung
- K Berücksichtigung der bestehenden Zu- Ausfahrten der Grundstücke



A 3.2 Östliche Heinrich-Fuchs-Straße

Ziel:

Deutliche Attraktivierung der Radroutenvernetzung in West-Ost-Richtung mit Anbindung an den Rohrbach Markt

- K/M Neuordnung der Parkierung entsprechend (A 3.1)
- K/M Schaffung von ausreichenden Fahrradabstellmöglichkeiten im Anbindungsbereich Rohrbach Markt
- K/M Besondere gestalterische und funktionale Berücksichtigung der Kfz-Einbahnrichtungen in Überlagerung mit dem gegenläufigen Radverkehr (möglichst kurzfristige Umsetzung anstreben)



A 3.3 Radwegeachse Brechtelstraße/Erbprinzenstraße

Ziel:

Schaffung einer hochwertigen Radverbindung (Fahrradstraße) zwischen Infrastrukturschwerpunkten/Konversionsflächen und zur Entlastung der Franz-Kruckenbergs-Straße vom Radverkehr

- K/M Neuordnung der Parkierung vor dem Hintergrund der notwendigen Querschnittsbreiten der Radstraße für Begegnungsfall Kfz/Rad mit der Zielsetzung, die Reduktion der Parkierung möglichst zu minimieren
- K/M Durchbinden der Brechtelstraße bis zur Sickingenstraße für den Fuß- und Radverkehr
- K/M Überprüfung der Machbarkeit einer verkehrsrechtlichen Bevorrechtigung der Nord-Süd-Achse für den Radverkehr
- K/M Realisierung einer attraktiven Querung der Sickingenstraße unter Berücksichtigung der Belange des Kfz-Verkehrs und der Radfahrer (z.B. in Form eines Kreisverkehrs als mittelfristige Option) und in Abhängigkeit zur Konversion Südstadt



A 3.4 Parkraummanagement

Ziel:

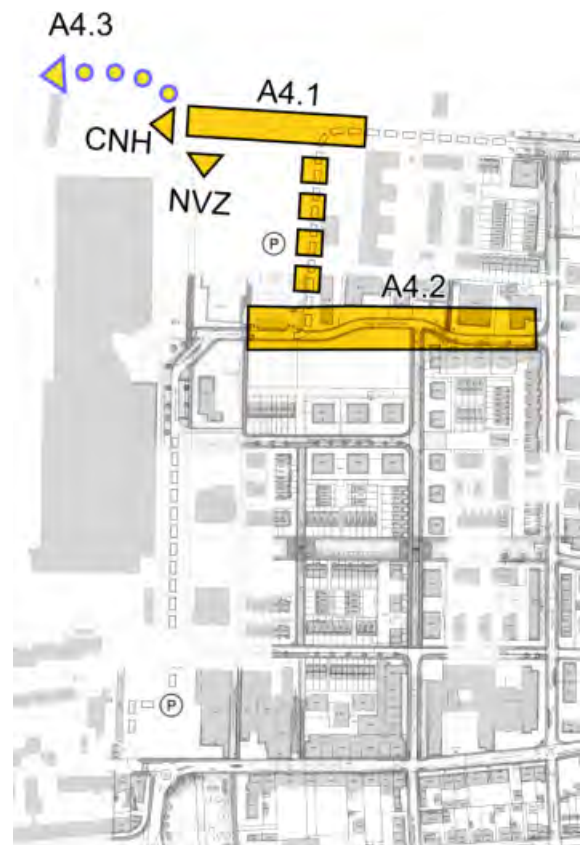
Kompensation der durch die Maßnahmen A 3.1 – A 3.3 entfallenden Stellplätze im öffentlichen Raum

- K Ermittlung des Stellplatzbedarfes der Bewohner zwischen Römerstraße/Karlsruher Straße und Fabrikstraße/Kolbenzeil
- K/M Aktivierung privater Stellplätze (Fehlbelegungen Garagen, Garagenvorflächen, Grundstücksflächen)



Übersicht Maßnahmenbereiche A 4

- A 4.1 Anbindung der Firma CNH und des Nahversorgungszentrums an Sickingenstraße
- A 4.2 Option Verbindungsstraße Sickingenstraße – Felix-Wankel-Straße
- A 4.3 Radfahrer-/Fußgängerverbindung Sickingenbrücke



A 4.1 Anbindung der Firma CNH an Sickingenstraße

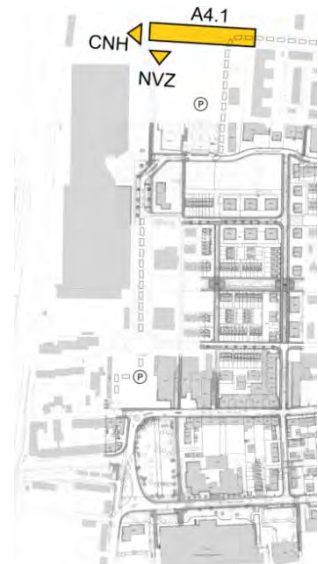
Ziel:

Entlastung der Felix-Wankel-Straße und der nördlichen Fabrikstraße vom LKW-Anlieferverkehr Nahversorgungszentrum und der Firma CNH

- M Zusätzliche Anbindung der geplanten LKW-Parkplätze auf dem Gelände der Firma CNH in Verlängerung der Sickingenstraße
- M Darüber hinaus sollte auch die LKW Zufahrt des Nahversorgungszentrums in Folge der Verlängerung der Sickingenstraße von Norden geprüft werden; ist die empfohlene Anbindung des Nahversorgungszentrums von Norden nicht möglich, ist die Option zu prüfen, die Anlieferung ausschließlich über den Parkplatz des Nahversorgungszentrums zu führen; als stützende Maßnahme ist eine Sperrung der Felix-Wankel-Straße für den Lkw-Verkehr rechtlich zu prüfen

Hinweis:

Im Kontext der empfohlenen zusätzlichen Anbindung der Firma CNH im Norden ist die Realisierung der Rad- und Fußgängerbrücke in Verlängerung der Sickingenstraße in Richtung Kirchheim zu berücksichtigen; dies gilt ebenso vor dem Hintergrund der formulierten Langfristoption, die Sickingenbrücke auch für den Kfz-Verkehr auszulegen



A 4.2 Verbindungsstraße Sickingenstraße – Felix-Wankel-Straße

Ziel:

Entlastung der östlichen Felix-Wankel-Straße und der nördlichen Fabrikstraße vom Kfz-Verkehr und vom Anlieferverkehr des Nahversorgungszentrums sowie der Firma CNH

Hinweis:

Kann die unter A 4.1 genannte Anbindung der Firma CNH in Verlängerung der Sickingenstraße von Norden her nicht realisiert werden (mit oder ohne Anbindung Anlieferung Nahversorgungszentrum), ist die Maßnahme A 4.2 weiter zu verfolgen; die Prüfung der Realisierbarkeit der Maßnahme sollte jedoch parallel zur Prüfung der Maßnahme A 4.1 erfolgen, insbesondere mit Blick auf die hierfür erforderliche Mitwirkungsbereitschaft Dritter

- M/L Realisierung einer Verbindungsstraße (Bypass) zwischen der Sickingenstraße und der Konrad-Zuse-Straße
- M/L Neuordnung/Entflechtung der LKW-Anlieferung
- M Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmaßnahmen in der Felix-Wankel-Straße



A 4.3 Radfahrer-/Fußgängerbindung Sickingenbrücke

Ziel:

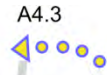
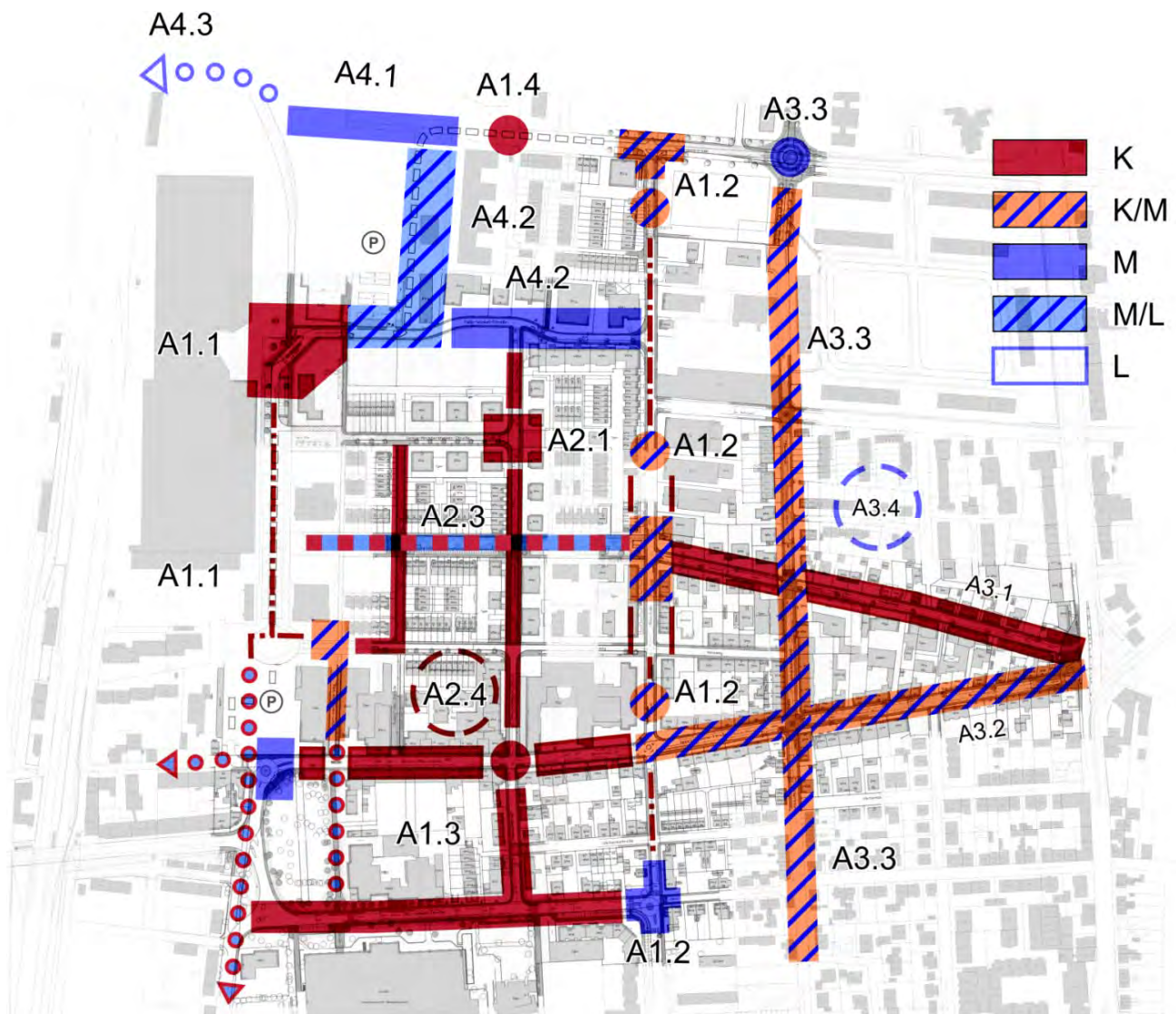
Optimale Vernetzung der Schnittstelle Rohrbach-West – Konversion Südstadt – Kirchheim

- K Überprüfung der bestehenden Planung in Zusammenhang mit der angestrebten Anbindung der Firma CNH in Verlängerung der Sickingenstraße
- L Berücksichtigung der verkehrsvermeidenden Maßnahme zumindest in der mittelfristigen Finanzplanung

Hinweis:

Auf die formulierte Langfristoption (B 2), die Sickingenbrücke auch für den Kfz-Verkehr auszuliegen, wird hingewiesen.

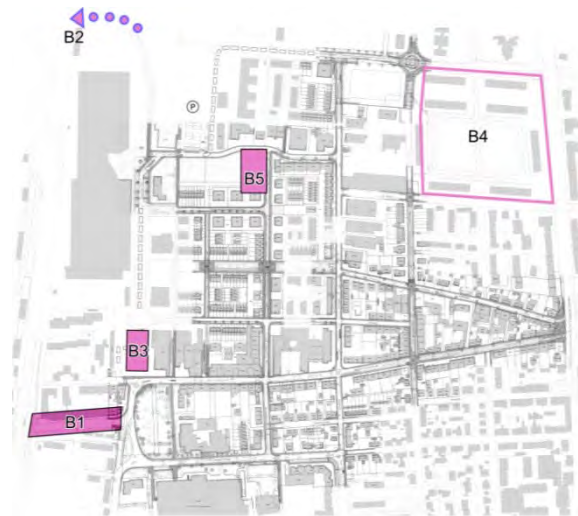
A4.3

Übersicht Fristigkeit der Maßnahmenbereiche A 1 bis A 4

5. Ergänzungsoptionen: Maßnahmenbereiche B

- B 1 Option verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich Bürgerbrücke
- B 2 Option Kfz-Verkehr Sickingerbrücke
- B 3 Option Ertüchtigung Überfahrt Parkplatz LIDL
- B 4 Holbeinring – Option Parkierungsstandort
- B 5 Hoch-Tief-Gelände nördliche Franz-Krucken-berg-Straße (Option Parktaschen)



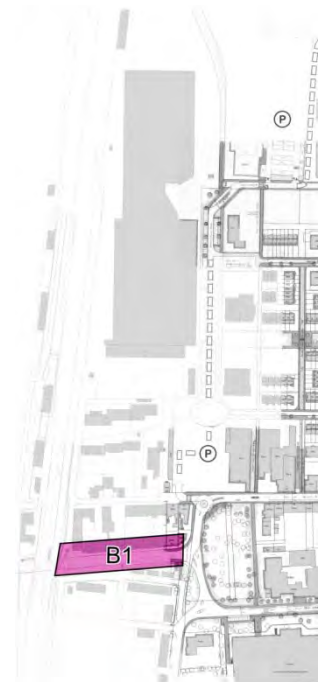
B 1 Verkehrsberuhigende Maßnahmen Bürgerbrücke

Ziel:

Reduzierung der Durchgangsverkehre im Bereich der Bürgerbrücke

Abstimmen von verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Verlauf der Bürgerstraße und der Hegenichstraße vor dem Hintergrund des Gesamtverkehrsnetzes (z.B. einspurige Verkehrsführung auf dem Brückenkopf, ggf. mit Ampelsteuerung)

Mögliche Maßnahmen sind in enger Abstimmung mit dem Stadtteil Kirchheim zu erörtern und umzusetzen



B 2 Option Sickingerbrücke für Kfz-Verkehr

Ziel:

Verkehrliche Entlastung sowohl der Ortslage Rohrbach-West als auch in Kirchheim

Überprüfung der verkehrlichen Wirksamkeit einer potenziellen Sickingerbrücke vor dem Hintergrund der Entwicklungen Südstadt

Darstellung der städtebaulichen Chancen und Risiken

Untersuchung der technischen Machbarkeit und Realisierbarkeit (Kosten/Wirtschaftlichkeit, ...)



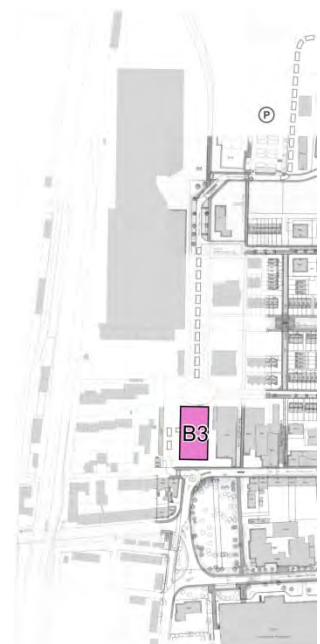
B 3 Ertüchtigung Überfahrt Parkplatz LIDL

Ziel:

Verbesserung der Erreichbarkeit Konrad-Zuse-Straße durch Trennung der "Kfz-Überlauffunktion" vom Kundenverkehr (Fuß, Rad, Parkierung)

Machbarkeit der Maßnahme ist im Grundsatz gegeben, jedoch sieht LIDL derzeit keinen Bedarf, an der bestehenden Erschließungssituation etwas zu ändern

Die Option einer Ertüchtigung der Fahrverbindung zur Konrad-Zuse-Straße sollte dennoch nicht aufgegeben werden



B 4 Potenzieller Parkierungsstandort Holbeinring

Ziel:

Konzentration und Ergänzung des Parkierungsangebots mit kurzwegiger Anbindung an das Hauptverkehrssystem.

Überprüfung einer längerfristigen Option zur Erweiterung bzw. Konzentration des Parkierungsangebots an verkehrlich-strategisch günstiger Stelle

Schaffung von Parkraumreserven zur Entlastung der öffentlichen Straßenräume (z.B. vom Gehwegparken, ...) mit gestalterischer Aufwertung (Wohnumfeldverbesserung)



B 5 Hoch-Tief-Gelände nördliche Franz-Kruckenberg-Straße – Option Parktaschen

Ziel:

Ergänzung des Parkierungsangebotes Franz-Kruckenberg-Straße

K/M Herstellung räumlich begrenzter Parkplätze im Bereich Hoch-Tief/ Franz-Kruckenberg-Straße

K Klärung der Mitwirkungsbereitschaft

