

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0009/2014/IV**

Datum:  
05.02.2014

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Kreisverkehr Rohrbacher Straße/Franz-Knauff-Straße,  
Rückbau der Signalanlage für Fußgänger und  
Radfahrer, auf Höhe der Tankstelle, zur Verbesserung  
der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs**

## Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 03. März 2014

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt	05.02.2014	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	12.02.2014	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	26.02.2014	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Die Mitglieder des Bezirksbeirates Weststadt/Südstadt nehmen die Information über den geplanten Rückbau der signalisierten Fuß- und Radquerung in der Rohrbacher Straße, auf Höhe der Tankstelle, zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Umbau der Signalanlage	107.500 €
Tiefbau- und Markierungsarbeiten	40.000 €
<b>Einnahmen:</b>	
<b>Finanzierung:</b>	
Mittel stehen im Teilhaushalt des Amtes 81 unter Projekt 8.81000010 (Verkehrssignalanlagen) und 8.81000012 (Straßenbahnbeschleunigungsprogramm) zur Verfügung.	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die ampelgeregelte Querung für Fußgänger und Radfahrer südlich des Kreisverkehrs soll aufgegeben werden, um die Aufstellflächen für Linienbusse und den Individualverkehr zu verlängern und somit die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs Rohrbacher Straße/Franz-Knauff-Straße zu verbessern. Für den Fuß- und Radverkehr sind verkehrssichere alternative Querungsmöglichkeiten vorhanden.

## **Sitzung des Bezirksbeirates Weststadt/Südstadt vom 05.02.2014**

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Weststadt/Südstadt vom 05.02.2014

- 1 Kreisverkehr Rohrbacher Straße / Franz-Knauff-Straße  
Rückbau der Signalanlage für Fußgänger und Radfahrer,  
auf Höhe der Tankstelle, zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit  
des Kreisverkehrs**  
Informationsvorlage 009/2014/IV

Vor Behandlung des Tagesordnungspunktes wird eine neue Version der Informationsvorlage 009/2014/IV mit Datum vom 05.02.2014 als Tischvorlage verteilt. Diese ist Grundlage für die weiteren Beratungen.

Zu dieser Thematik ist Frau Keuchel vom Amt für Verkehrsmanagement anwesend, die den Inhalt der aktualisierten Vorlage erläutert.

Nach einer kurzen Aussprache, in der die Fragen der Bezirksbeirätinnen und Bezirksbeiräte durch Frau Keuchel beantwortet werden, nehmen die Mitglieder des Bezirksbeirates Weststadt / Südstadt die Informationsvorlage ohne weiteren Redebedarf zur Kenntnis.

**gezeichnet**  
Hans Joachim Schmidt  
Vorsitzender

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 12.02.2014

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 12.02.2014

### 5 Kreisverkehr Rohrbacher Straße/Franz-Knauff-Straße, Rückbau der Signalanlage für Fußgänger und Radfahrer, auf Höhe der Tankstelle, zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs Informationsvorlage 0009/2014/IV

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner führt kurz in die Thematik ein.

In der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Frau Stadträtin Faust-Exarchos, Frau Stadträtin Spinnler, Frau Dr. Ziegler (Mitglied im Beirat für Menschen mit Behinderungen, kurz BMB), Herr Stadtrat Holschuh, Herr Stadtrat Rothfuß, Herr Stadtrat Dr. Weiler-Lorenz

Im Wesentlichen werden folgende Punkte angesprochen:

- Ursprünglich sollte die Finanzierung des Umbaus der Signalanlage und der Tiefbau- und Markierungsarbeiten aus Mitteln des Projekts Verkehrssignalanlagen erfolgen. Die neue Version der Informationsvorlage sieht hingegen auch eine Finanzierung aus Mitteln der Projekte Verkehrssignalanlagen und Straßenbahnbeschleunigungsprogramm vor.
- Vorteile für die Straßenbahn durch die geplanten Maßnahmen.
- Errichtung einer Lichtsignalanlage (LSA) erschien bereits damals bei Einrichtung des provisorischen Kreisverkehrs nicht nachvollziehbar. Allerdings ist eine LSA bei Haltestelle notwendig, insbesondere als Fußgängerquerung der Rohrbacher Straße.
- Für Schüler des nahegelegenen Schulzentrums erscheint die mindestens zweimalige Querung der Straßenbahn nicht die günstigste Lösung.
- Ausstattung der Haltestelle mit LSA und Blindenleitsystem und Möglichkeiten einer behindertengerechten Straßenüberquerung.
- Höhe der erforderlichen Mittel aus dem Straßenbahnbeschleunigungsprogramm.
- Möglicher Rückbau des Blindenleitsystems an der Shell-Ampel und Einbau in LSA an Haltestelle.
- Maßnahme erscheint teuer, Kostenersparnis durch bloßes Abschalten der LSA.

Frau Keuchel vom Amt für Verkehrsmanagement geht auf die gestellten Fragen ein. Sie erläutert, dass die gesamte Maßnahme ursprünglich aus dem Topf Verkehrssignalanlagen

finanziert werden sollte. Allerdings habe die aktuelle Entwicklung dazu geführt, dass die verfügbaren Mittel des Projekts Verkehrssignalanlagen überzeichnet gewesen wären. Der erarbeitete Vorschlag der Verwaltung käme perspektivisch auch der Beschleunigung der Straßenbahnen zugute.

Weiter führt Sie aus, dass die Wegnahme einer bestehenden Fußgänger-Fahrradfahrer-Kreuzung vorgesehen sei. Der Zugang zur Haltestelle würde durch die weiter südlich liegende Querung ermöglicht. Diese werde auch bevorzugt benutzt. Eine neue Querung mit einer LSA für Fußgänger mit Blindenleitsystem sei nicht geplant. Die geplanten Ampeln dienen dem Bus- und Autoverkehr.

Ferner berichtet Sie, dass die sogenannte „Shell-Ampel“ zurückgebaut werden müsse. In diesem Zusammenhang sei vorgesehen, südlich der Shell-Ampel auf der Spur des Busverkehrs eine neue Haltelinie mit einer LSA zu installieren. Der Teil, auf dem der südliche Mast steht, werde für die zukünftige Fahrbahn benötigt.

Frau Stadträtin Spinnler merkt an, dass die geplanten Kosten in Höhe von 150.000,- EUR für Markierung und Demontage einer Lichtsignalanlage (LSA) sehr hoch seien. Sie bittet darum, dies im Haupt- und Finanzausschuss zu erläutern und Möglichkeiten zu prüfen, um die Kosten zu senken, beispielsweise durch das Ausschalten der Ampelanlage. Die Mittel aus dem Topf für Verkehrssignalanlagen sollten hierfür ausreichen.

Frau Stadträtin Spinnler gibt zu Protokoll, dass die Maßnahme nicht mit dem Straßenbahnbeschleunigungsprogramm in Verbindung zu bringen ist.

Frau Keuchel vom Amt für Verkehrsmanagement erklärt, dass ein Ausschalten der LSA nicht möglich sei. Als Grund führt Sie an, dass die Flächen der LSA für die Fahrspuren zur Optimierung benötigt werden. Die Höhe der Kosten resultiere aus zwei neuen Ampelstandorten, die eine längere Ausfahrtsfläche aus dem Kreisverkehr ermöglichen. Diese Ampeln stünden wegen der späteren Relevanz für den Knotenpunkt, über den die Straßenbahn fährt, in Zusammenhang mit der ÖPNV-Beschleunigung.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner sagt zu, dass bis zur nächsten Sitzung des Haupt- und Finanzausschuss eine mögliche Kosteneinsparungen durch das Ausschalten der LSA und eine behindertengerechte Querung geprüft werden.

**Beratungsergebnis des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses:  
verwiesen in den Haupt- und Finanzausschuss mit Arbeitsauftrag**

gezeichnet  
Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** verwiesen in den Haupt- und Finanzausschuss

## Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 26.02.2014

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 26.02.2014:

### 21 **Kreisverkehr Rohrbacher Straße / Franz-Knauff-Straße, Rückbau der Signalanlage für Fußgänger und Radfahrer, auf Höhe der Tankstelle, zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs** Informationsvorlage 0009/2014/IV

Oberbürgermeister Dr. Würzner verweist auf den Arbeitsauftrag aus dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 12.02.2014, Fragen bezüglich Kosteneinsparung und behindertengerechte Querung zu beantworten.

Bürgermeister Stadel beantwortet die Fragen aus dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss:

#### Kosteneinsparung durch Ausschalten der Lichtsignalanlage (LSA):

Aus Verkehrssicherheitsgründen werde die LSA mitsamt den bestehenden Baulichkeiten (Mittelinsel) abgebaut. Ferner sei davon auszugehen, dass bei einer Ausschaltung der Bereich dort weiterhin gekreuzt werde.

#### Kosteneinsparung, wenn auf das ÖV-Beschleunigungstaugliche Steuergerät in der LSA verzichtet wird:

Hier könnte man 20.000 € einsparen, jedoch müsste das alte Steuergerät umgerüstet werden (Kostenpunkt ca. 20.000 €). Da ohnehin geplant sei, dort eine ÖPNV-Beschleunigung für Bus und Straßenbahn vorzunehmen, wäre das Geld umsonst ausgegeben, weil hierzu auf jeden Fall ein neues Steuergerät notwendig sei.

#### Barrierefreie Querungen:

Die bestehende signalisierte Querung für Fußgänger und Radfahrer an der Haltestelle S-Bahnhof Weststadt/Südstadt sei komplett barrierefrei eingerichtet.  
Die Querungen am Knoten Schillerstraße / Franz-Knauff-Straße seien teilweise barrierefrei eingerichtet, wobei ein taktiles Blindenleitsystem fehle – dies werde noch nachgebessert.

#### Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Holschuh, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Rothfuß

Stadtrat Holschuh befürchtet mit dem Umbau in den Endzustand des jetzigen Kreiselprioris eine erneute Änderung oder auch Abbau der Ampel. Insofern wäre diese Investition zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll.

Herr Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, erläutert, dass die LSA bestehen bleibe – auch wenn der Kreisel in seinen Endzustand versetzt werde.

Des Weiteren ist Stadtrat Holschuh der Meinung, dass das Projekt nicht aus dem Straßenbahnbeschleunigungsprogramm finanziert werden dürfe.

Stadträtin Spinnler greift die Frage aus dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss auf, ob das Straßenbahnbeschleunigungsprogramm an dieser Stelle gleich mit umgesetzt werden könne.

Herr Thewalt teilt mit, in diesem Falle könne die Verbesserung am Kreisverkehr im Jahr 2014 nicht mehr realisiert werden. Diese stehe jedoch dem Straßenbahnbeschleunigungsprogramm am Knoten Franz-Knauff-Straße nicht im Wege, sodass die Verbesserung für den Kreisverkehr nun auch umgesetzt werden sollte.

Bürgermeister Heiß erläutert bezüglich des Deckungsvorschlages, es sei gängige Praxis schon seit Jahren, dass man sich immer in dem Teilhaushalt, in dem die Mittel benötigt werden, um eine Deckung bemühe. Es stehe dem Gemeinderat jedoch offen, einen Antrag zu stellen, mit dem die Verwaltung gebeten werde, einen anderen Deckungsvorschlag zu unterbreiten. Dies sollte jedoch nicht zum Regelfall werden.

**Auf Nachfrage von Stadtrat Rothfuß nach der Leistungsfähigkeit des Steuergerätes, sagt Oberbürgermeister Dr. Würzner eine schriftliche Mitteilung zu.**

**gezeichnet**

Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## **Begründung:**

### **1. Beschreibung des Ist-Zustands**

Im Jahr 2010 wurde der provisorische Kreisverkehr an dem Knoten Rohrbacher Straße/ Franz-Knauff-Straße eingerichtet. Der lichtsignalgeregelter Anschluss der Schillerstraße an die Rohrbacher Straße wurde aufgegeben, der Knoten Schillerstraße/Franz-Knauff-Straße wurde voll signalisiert. Der Kreisverkehrsplatz wird seit dem vom Amt für Verkehrsmanagement und der Polizei auf seine Leistungsfähigkeit und Unfallträchtigkeit hin beobachtet.

Nach einer Eingewöhnungsphase zeigen die Unfallzahlen, dass sich eine Verbesserung gegenüber der vorherigen Verkehrsführung eingestellt hat. Um die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit zusätzlich zu erhöhen wurde 2011 in der Kreisfahrbahn, vor der Ausfahrt in die Franz-Knauff-Straße, eine Art Bypass markiert um die Fahrzeugströme im Kreis zu trennen. Die polizeilich registrierten Unfälle sanken im Jahr 2012 erneut deutlich auf 2, gegenüber 10 im Jahr 2011.

Als Hauptgrund für temporär auftretende Stauerscheinungen, wird die kurze Aufstellfläche zwischen der südlichen Ausfahrt aus dem Kreisverkehr in die Rohrbacher Straße und des benachbarten signalisierten Überweges für den Fuß- und Radverkehr gesehen. Die Länge der Aufstellfläche für den Linienbus, von der Haltelinie bis zur Kreisfahrbahn (südliche Ausfahrt) beträgt circa 19 Meter. Ein Gelenkbus hat eine Länge von 18 Metern. Wird der Linienbus angehalten, weil eine bevorrechtigte Straßenbahn in die Haltestelle S-Bahnhof Weststadt-Südstadt ein- oder ausfährt, ist es für Kraftfahrzeuge des Individualverkehrs, welche die Rohrbacher Straße in Richtung Süden befahren möchten häufig nicht möglich, den Kreisverkehr zu verlassen. Die Konsequenz sind Stauerscheinungen, da der aus der Franz-Knauff Straße kommende Kraftverkehr mit Ziel Rohrbacher Straße in Richtung Norden nicht über den Kreisverkehr abfließen kann. Diese Stauerscheinungen lösen sich nach Einfahrt des Linienbusses in die Haltestelle zügig auf, werden jedoch von Anwohnern und Verkehrsteilnehmern als unangenehm und strapazierend wahrgenommen.

### **2. Maßnahmen zur Verbesserung der aktuellen Situation**

Durch den Rückbau des signalisierten Überwegs für Fußgänger und Radfahrer in der Rohrbacher Straße, auf Höhe der Shell-Tankstelle (siehe Anlage 1), kann die beschriebene Situation für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) deutlich verbessert werden.

Die Aufstellfläche für den Linienbus soll um circa 19 Meter auf circa 38 Meter verlängert werden, so dass der Individualverkehr in Richtung Süden den Kreisverkehr auch dann verlassen kann, wenn der Linienbus wegen einer bevorrechtigten Straßenbahn angehalten wird.

Die Aufstelllänge für den Individualverkehr mit Fahrtrichtung Süd soll um circa 16 Meter auf 35 Meter verlängert werden. Der Individualverkehr wird nur noch dann angehalten, wenn Fußgänger die Rohrbacher Straße am nördlichen Ende der Haltestelle S-Bahnhof Weststadt-Südstadt queren, oder wenn der Linienbus die Haltestelle in Richtung Nordosten verlässt.



### **3. Fuß- und Radverkehr**

Mit dem signalisierten Fußgängerüberweg am nördlichen Ende der Haltestelle S-Bahnhof Weststadt-Südstadt ist für den Fußgängerverkehr von der Ostseite der Rohrbacher Straße eine sichere Verbindung in die Weststadt vorhanden, sodass der signalisierte Fußgängerüberweg über die Rohrbacher Straße in Höhe der Shell-Tankstelle entbehrlich ist. Dieser Überweg ist schon heute der durch Fußgänger bevorzugte.

Zusätzlich ist geplant für die Fußgänger am südwestlichen Kreisverkehrsarm eine unsignalisierte Quermöglichkeit anzubieten. Hierzu soll die vorhandene provisorische Insel vergrößert werden, damit sie dem Fußgänger beim Queren der Fahrbahnen eine sichere Aufstellfläche bietet.

Für den Radverkehr ist der signalisierte Überweg über die Rohrbacher Straße ebenfalls entbehrlich. Der vom Eisengrainweg kommende Radfahrer mit dem Ziel Weststadt/ Hauptbahnhof kann mit dem Kraftverkehr im Kreisverkehr geführt werden. Die Maßnahme ist mit der AG Rad abgestimmt; sie befürwortet diese Führung ausdrücklich.

### **4. Finanzierung des Rückbaus**

Die Kosten für den Rückbau der Lichtsignalanlage sowie der dadurch erforderlich werdenden Tiefbau- und Markierungsarbeiten betragen 147.500 €. Die Maßnahme soll im Jahr 2014 durchgeführt werden. Laut verkehrstechnischem Gutachten aus dem Jahr 2013 sind die Lichtsignalanlagen K 247 Schillerstraße/Franz-Knauff-Straße und K 243 Rohrbacher wegen auffälliger Behinderungen des Straßenbahnverkehrs verkehrstechnisch zu optimieren. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt deshalb über die Projekte 8.81000010 (Verkehrssignalanlagen) und 8.81000012 (Straßenbahnbeschleunigungsprogramm).

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

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

<b>Nummer/n:</b> (Codierung)	<b>+ / -</b>	<b>Ziel/e:</b>
MO 4	berührt:	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
		<b>Begründung:</b> Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs Rohrbacher Straße/Franz-Knauff-Straße

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner

### Anlagen zur Drucksache:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 01	Übersichtslageplan auf Basis Orthobild