

ALOIS-LINK-PLATZ

Situationsbeschreibung | Der Alois-Link-Platz in der heutigen Form ist eine vom Verkehr umflossene Insel. Der Platz und der darauf befindliche Kiosk werden nicht angenommen. Dadurch sind häufiger Pächterwechsel und Leerstand des Kiosks die Folge.



Selbst die schöne Sitzgruppe am Brunnen hinter dem Kiosk wird nicht wahrgenommen und dadurch nur wenig genutzt.

Verbesserungsvorschläge | Die Fahrbahn (Steigerweg) auf der Südseite des Platzes könnte aufgehoben, der Verkehr auf der

Nordseite (Dantestraße) je einspurig in beide Fahrtrichtungen geführt werden. Eine zweispurige Verkehrsführung wie die derzeitige ist Platzverschwendung.

Der gesamte Bereich um den Alois-Link-Platz einschließlich der Gaisbergstraße bis zur Zähringerstraße wäre zudem als verkehrsberuhigte Zone auszuweisen – wie

im Rest der Weststadt.

Die Straßenfläche zwischen Kiosk, Betten-Opel und Rohrbacher Straße kann dann in die Gestaltung eines vergrößerten Platzes einbezogen werden. Dies würde wesentlich zur Aufenthaltsqualität

auf dem Alois-Link-Platz beitragen und ihn für die Anwohner nutzbar machen. Ferner könnte dadurch ein Stückweit durch die unsägliche Nachverdichtung verloren gegangene Grünfläche zurückgewonnen werden.

Ihre Ansprechpartner zu diesem Thema:

Martin Hauck (Bezirksbeirat, GAL-Grüne)
Telefon: (06221) 374457
eMail: Martin.E.Hauck@web.de

Kurt Mattes (designierter Bezirksbeirat, GAL-Grüne)
Telefon: (06221) 437853
eMail: mattes@mattes.de

Peter Holschuh (Stadtrat, GAL-Grüne)
Telefon: (06221) 334989
eMail: Peter.Holschuh@rpk.bwl.de

Christian Weiss (Stadtrat, GAL-Grüne)
Telefon: (06221) 393011
eMail: cww.weiss@t-online.de

FRANZ-KNAUFF-PLATZ

(So nennen wir den Bereich zwischen Franz-Knauff-Straße, Rohrbacher Straße und S-Bahn-Haltestelle „West/Süd“ der Einfachheit halber.)

Situationsbeschreibung | Durch den Bau der Straßenbahn verschärft sich die Situation an diesem Knotenpunkt derzeit. In der Franz-Knauff-Straße herrscht Dauerstau.

Durch die schlechten Abbiegeverhältnisse fließt der Verkehr Richtung Stadt nicht ab und der Bus kann seinen Fahrplan nie einhalten.

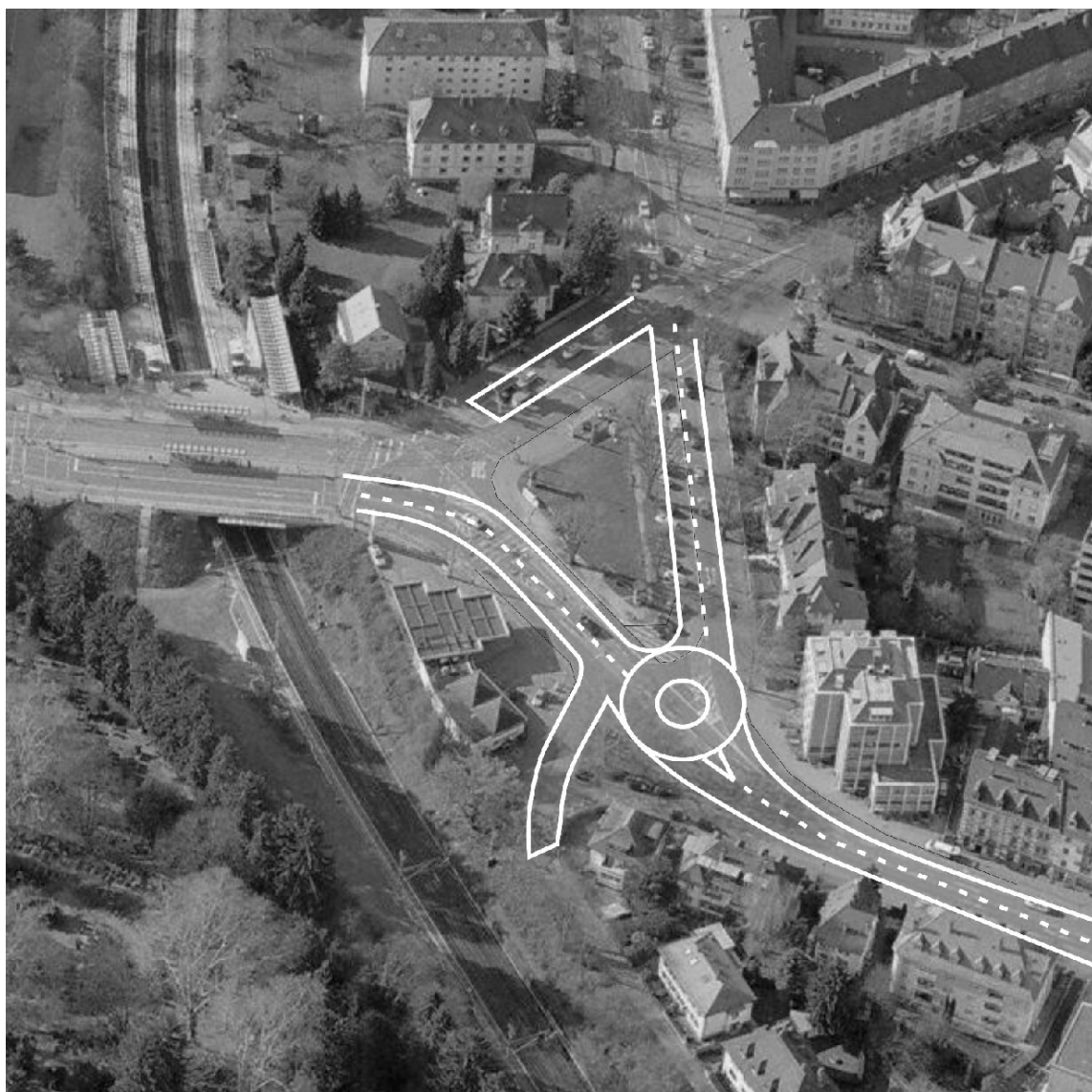
Der große Franz-Knauff-Platz wird von Straßen eingeschlossen und bietet dadurch keine Aufenthaltsqualität. Zudem hält der Bus losgelöst von der Straßenbahn- und S-Bahn-Haltestelle. Auf ihrem Weg zur Schule müssen die Kinder Straßen kreuzen.

Verbesserungsvorschläge | Wir schlagen vor den Verkehr auf der südwestlichen Seite herauszunehmen und den Bereich damit als Platz besser zugänglich zu machen und ihn dadurch enorm aufzuwerten. Neben der Straßenbahn soll hier lediglich der Bus fahren. Dadurch erfordert das Umsteigen vom Bus zur Straßenbahn kein Queren der Fahrbahn mehr. Vorallendingen aber wird der Weg für die Schulkinder sicherer. Sie können vom Bus zur Schule

laufen, ohne eine befahrene Straße überqueren zu müssen.

Auf der nördlichen Seite soll der Verkehr in beide Richtungen fließen, die Parkplätze (Taxi etc.) können in die Verlängerung der Schillerstraße verlegt werden.

Der Verkehr an der Kreuzung Franz-Knauff-Straße/Rohrbacher Straße fließt durch ei-



nen Kreisverkehr oder durch Ampeln besser (siehe Grafik), da eine Querung mit der Straßenbahn entfällt und mehr Rückstaufläche zur Verfügung steht.

Unser Vorschlag diese Verkehrsführung während der Bauphase in der Rohrbacher Straße provisorisch einzurichten wurde abgelehnt, allerdings wird das Thema durch unsere Initiative Anfang nächsten Jahres grundsätzlich diskutiert werden.

STEIGERWEG

Aufgrund unzulänglicher Verkehrsverbindungen (Ortsdurchfahrt Leimen und Schlierbach) und zunehmendem motorisierten Individualverkehr wurde der Untere St. Nikolausweg (eigentlich ein Waldweg) als provisorische Ergänzung der Verkehrsverbindungen freigegeben.

Nach dem Ausbau der B37 (Ortsdurchfahrt Schlierbach) und der L 600 (Nordumgehung Leimen) wurde der Untere St. Nikolausweg gesperrt.

Die GAL-Grüne Fraktion unterstützte die Schließung des Unteren St. Nikolauswegs, da die Fertigstellung der Umfahrung von Gauangelloch nach Leimen dies ermöglichte. Er ist ein Waldweg, der aus unserer Sicht vorallendingen der Naherholung dienen sollte. Nachdem OB Würzner den Weg wieder für den normalen Verkehr öffnete, hat sich die Situation für die Anwohner wieder verschärft.

Daher haben wir uns Gedanken darüber gemacht, wie die Situation für die Anwohner und die Verkehrsteilnehmer an dieser Stelle verbessert werden kann. Hierzu möchten wir verschiedene städtebauliche Vorschläge machen, die wir Ihnen im Folgenden näher vorstellen wollen.

Situationsbeschreibung | Lärm- und Emissionsschutzgründe stehen dabei im Vordergrund. Warum den Regionalverkehr durch Wohngebiete Heidelbergs lenken, wenn Alternativen zur Verfügung stehen?

Die derzeitige Wiederfreigabe steht im Widerspruch zu allgemeinen verkehrspolitischen Zielen. Statt zusätzlich Verbindungen auszubauen sind bestehende und neu gebaute Verbindungen zu optimieren.

Zum Beispiel aus Gaiberg über die neue L600, dann über die B535 (Umgehung Kirchheim) und die L660a (Speyerer Straße) zum Hauptbahnhof, dem Neuenheimer Feld etc. auf Straßen, an denen keine Menschen wohnen. Drei Ampelphasen Wartezeiten dürfen kein Gegenargument sein.

Denn Durchgangsverkehr hat einen anderen Charakter als Anwohnerverkehr. Der Steigerweg wird bewusst als kürzeste Verbindung zur Zeitminimierung benutzt. Bestehende Beschränkungen werden missachtet und zusätzliche Schilder nützen nichts.

"Vermehrte Geschwindigkeitskontrollen" sind seit 20 Jahren zur Beruhigung der Anwohner versprochen. Im Jahr 2003 gab es 2 Kontrollen von 110 und 90 Minuten Dauer und im Jahr 2004 2 Kontrollen von 90 und 70 Minuten Dauer (bei Haus 55).

Die seit Januar angebrachte Geschwindigkeitsanzeigetafel für den abwärtsfahrenden Verkehr zeigt paradoxerweise wie schnell in der 30 km/h Zone gefahren wird. In abwärtiger Richtung werden häufig 40-55 km/h angezeigt. Der aufwärtsfahrende Verkehr ist genauso schnell.

Hauptargument für eine konsequente Einhaltung der Begrenzung ist die Lärmbelästigung. Bei Tempo 40 sind die Fahrzeuge doppelt so laut wie bei 30, und bei 50 ein mehrfaches. Dies wird verstärkt durch die Reflektion an den Mauern links und rechts der Straße.

Verbesserungsvorschläge | Erforderlich ist eine Geschwindigkeitsmessanlage („Starenkasten“) zu Beginn der 30 km/h-Zone mit Wirksamkeit in beide Fahrtrichtungen. Bei Geschwindigkeitsüberschreitung wäre dann ein Bußgeld die Folge.

Die Geradlinigkeit der Strecke zwischen Haus 55 und 69 sollte mit links und rechts versetzten Parkplätzen oder ähnlichen Barrieren gebrochen werden. Dadurch fahren die Verkehrsteilnehmer automatisch langsamer.

Der Gehweg in Höhe von Haus 51, dessen Breite weit unter Norm liegt, muss verbreitert werden. Insbesondere da diese Stelle an der Innenseite der Kurve liegt.

Durch diese Maßnahmen und eine bessere Beschilderung außerhalb Heidelbergs erhoffen wir uns eine Umlenkung des Regionalverkehrs auf die Umgehungsstraßen. Die Öffnung des Unteren St. Nikolauswegs durch OB Würzner konterkariert dies leider.