

# Heidelberg

## Verkehrsuntersuchung „Im Weiher“

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses  
20. März 2013

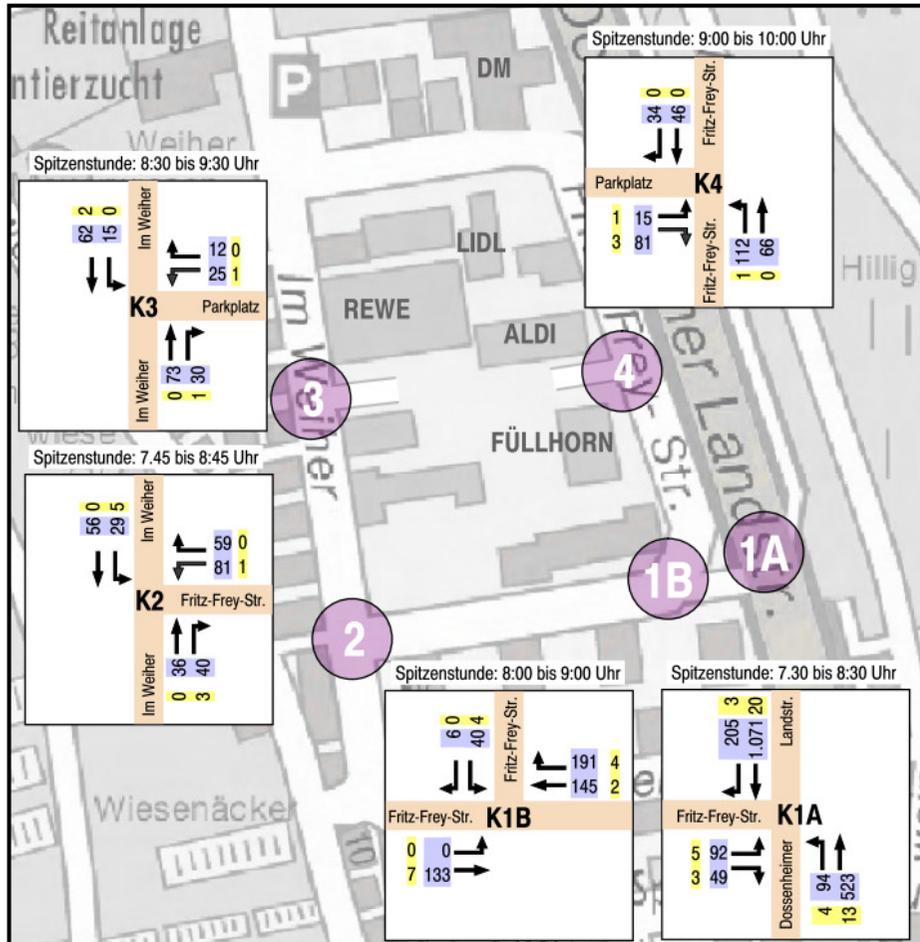
**Dipl.-Ing. Tobias Franke**

## Aufgabenstellung

- Verkehrliche Analyse fließener Kfz-Verkehr
  - Zählung und Kennzeichenerfassung
- Kundenbefragungen
- Entwicklung von verschiedenen Verkehrsführungsvarianten
- Herleitung Verkehrsmengen für alle Varianten
- Leistungsfähigkeitsuntersuchungen an relevanten Knotenpunkten
- Prüfungen Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV
- Aufzeigen Auswirkungen auf umgebende Wohnnutzung
- Abschließende Bewertung
- Ausgestaltung verkehrsberuhigter Bereich „Im Weiher Süd“

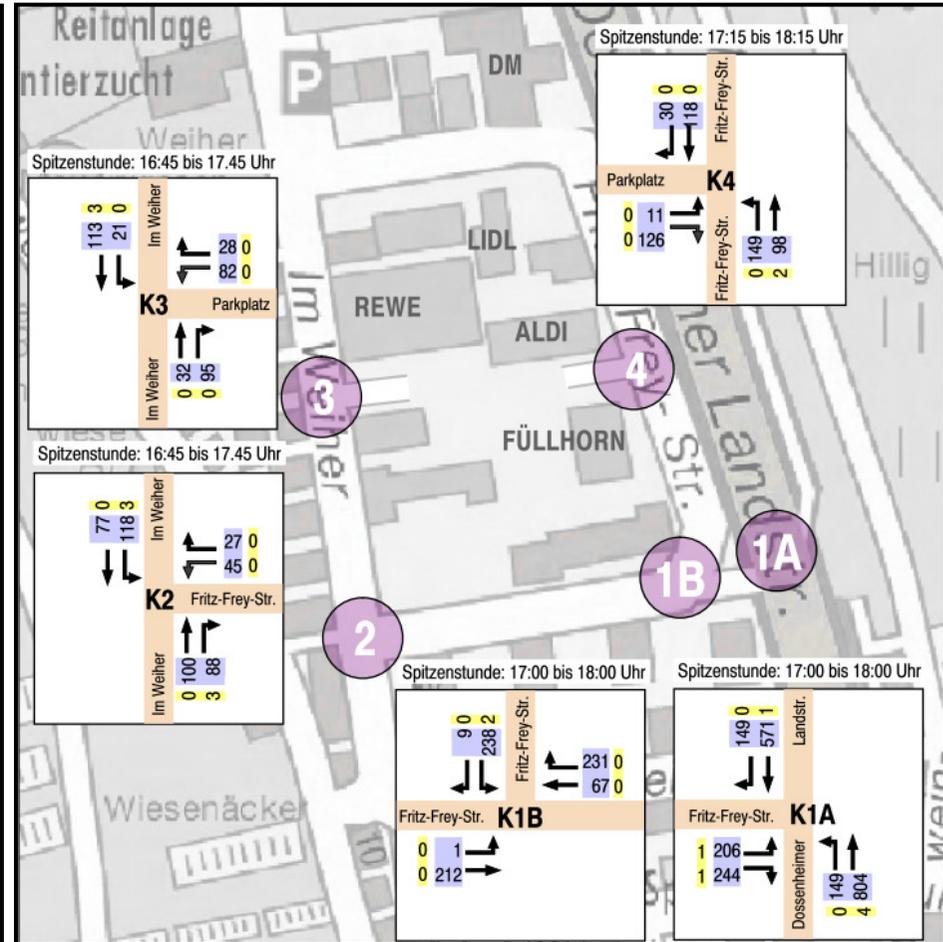
Bestandsaufnahme fließener Kfz-Verkehr

Vormittagsspitze [Kfz/h]



KFZ / h davon Lkw /h

Nachmittagsspitze [Kfz/h]

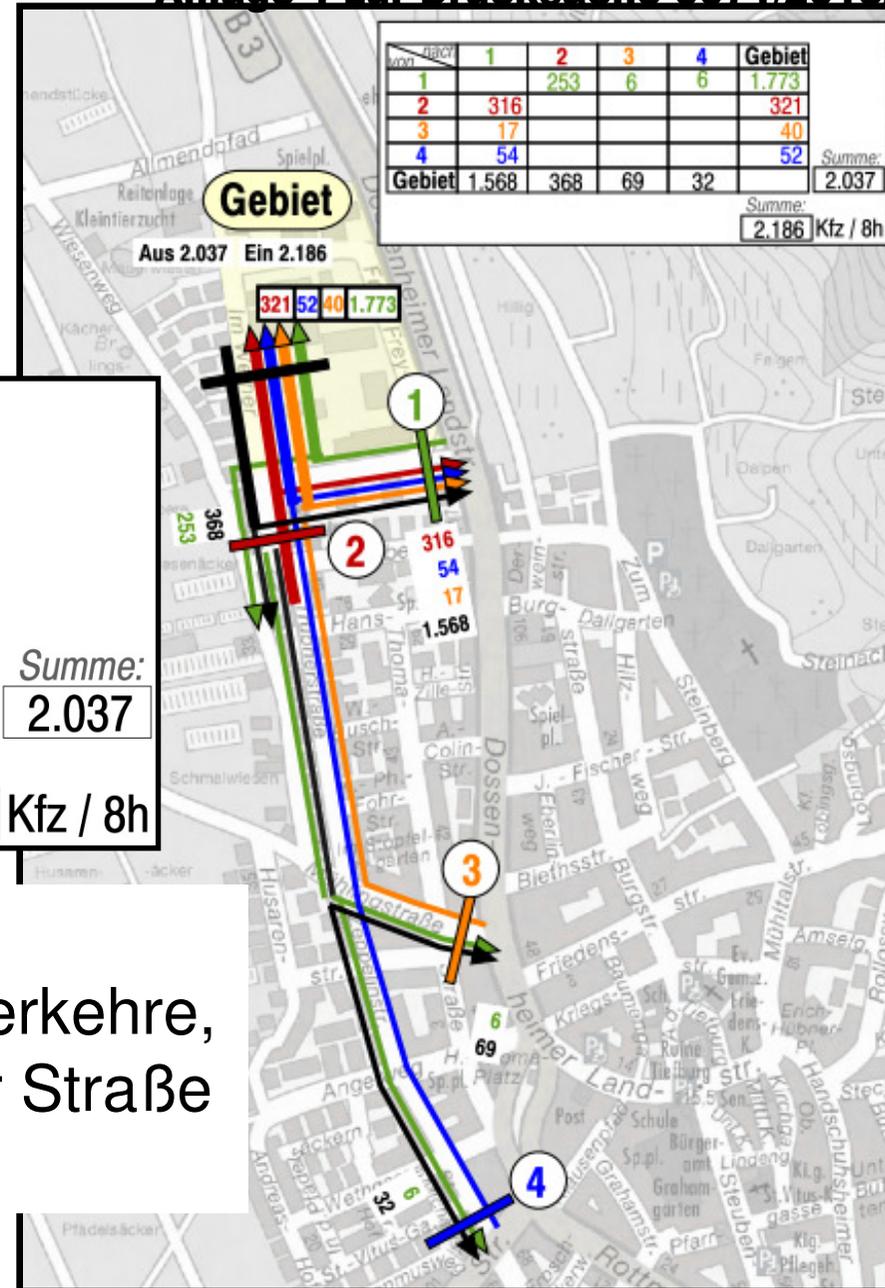


KFZ / h davon Lkw /h

Bestandsaufnahme fließender Kfz-Verkehr

Verkehrsbeziehungen  
[Kfz/8h]

von \ nach	1	2	3	4	Gebiet
1		253	6	6	1.773
2	316				321
3	17				40
4	54				52
<b>Gebiet</b>	1.568	368	69	32	
	Summe:				2.037
	Summe:				2.186 Kfz / 8h



⇒ hauptsächlich Quell- und Zielverkehre, kaum Durchgangsverkehr über Straße „Im Weiher“ (etwa 7 Prozent)

## Kundenbefragung

Einzugsgebiet der Märkte (Basis etwa 620 Kunden):

Von		Nach	
HD-Handschuhsheim	44,3%	HD-Handschuhsheim	45,7%
Dossenheim	20,1%	Dossenheim	24,5%
HD-Neuenheim	12,4%	HD-Neuenheim	12,2%
HD-Bergheim	5,6%	HD-Bergheim	3,7%
HD-Altstadt	4,0%	HD-Altstadt	2,7%
Schriesheim	1,6%	Schriesheim	2,1%
HD-Schlierbach	1,3%	HD-Schlierbach	1,6%
HD-Wieblingen	1,3%	HD-Südstadt	1,3%
HD-Südstadt	1,3%	Hirschberg	0,8%
Weinheim	1,1%	Mannheim	0,6%
Mannheim	1,0%	Weinheim	0,5%
Hirschberg	0,6%	HD-Wieblingen	0,3%

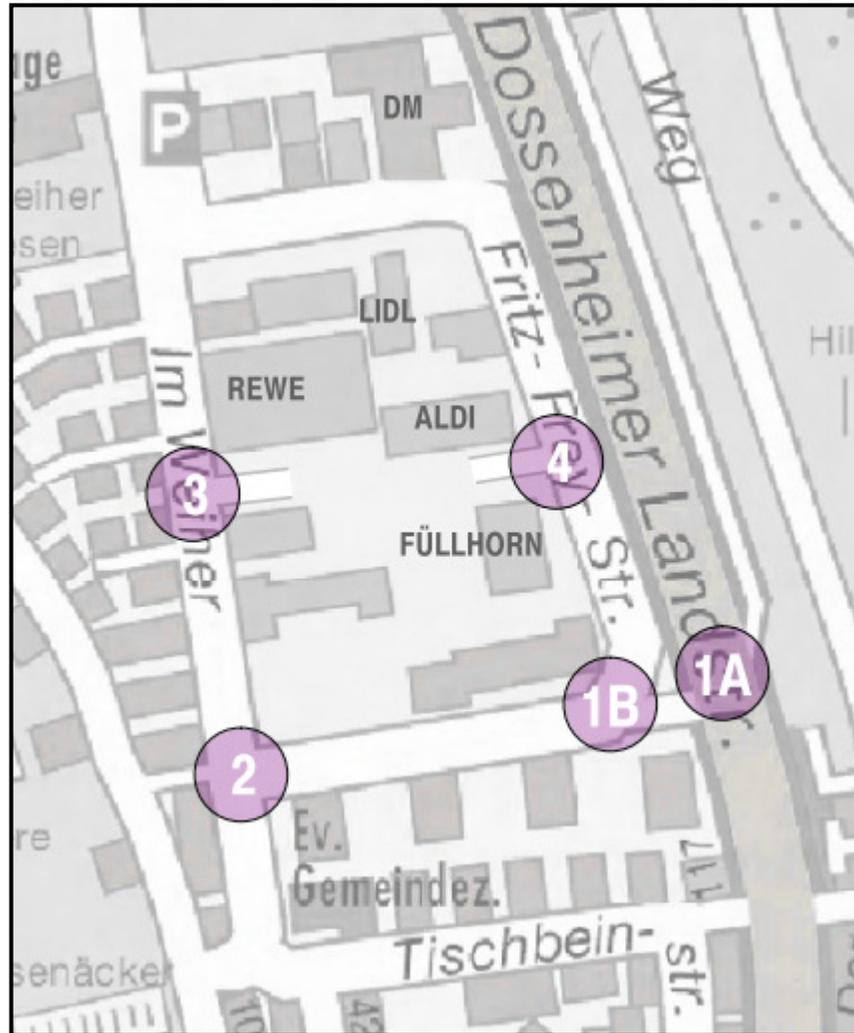
Leistungsfähigkeiten im Bestand

Einstufung nach HBS:

Knoten 1A: QSV „C“

Knoten 1B: QSV „A“

Knoten 2: QSV „B“



Entwicklung von Varianten

Variante 1: LSA mit 4. Arm

Variante 2: Kreisverkehr

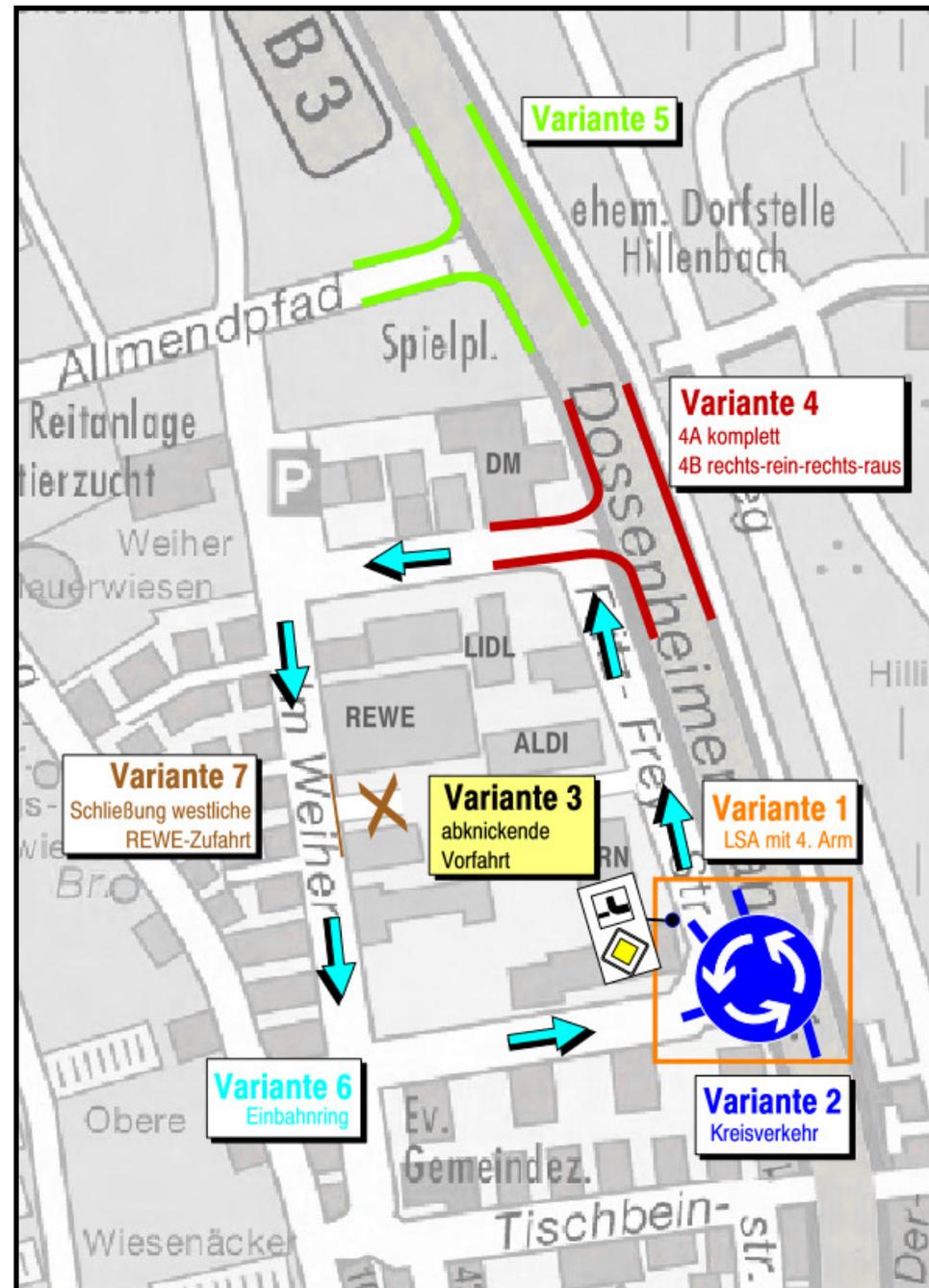
Variante 3: Abknickende Vorfahrt

Variante 4: Einmündung B3  
Fritz-Frey-Str.

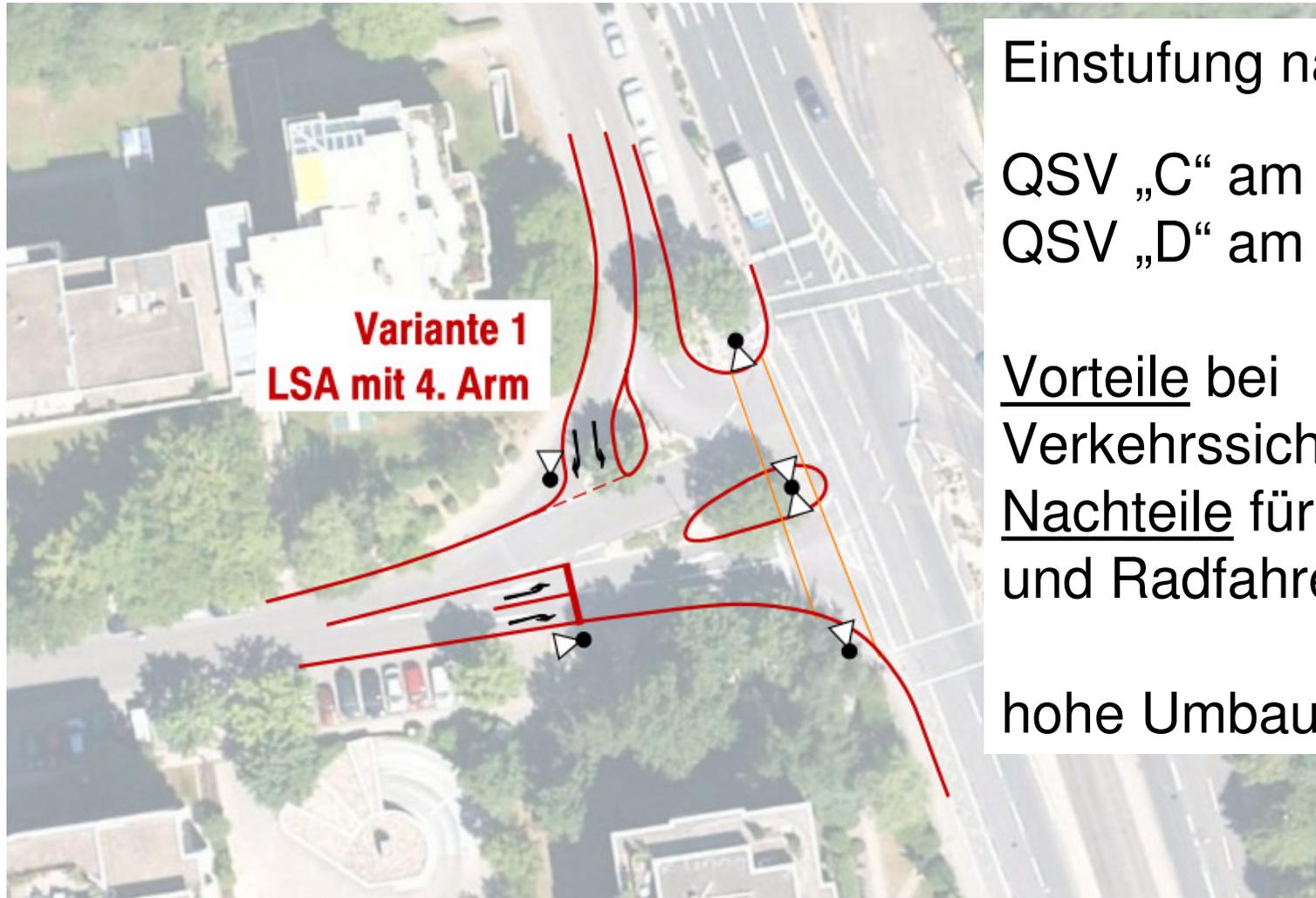
Variante 5: Einmündung B3  
Allmendpfad

Variante 6: Einbahnring

Variante 7: Schließung westliche  
REWE-Zufahrt



Variante 1: LSA mit 4. Arm



Einstufung nach HBS:

QSV „C“ am Vormittag

QSV „D“ am Nachmittag

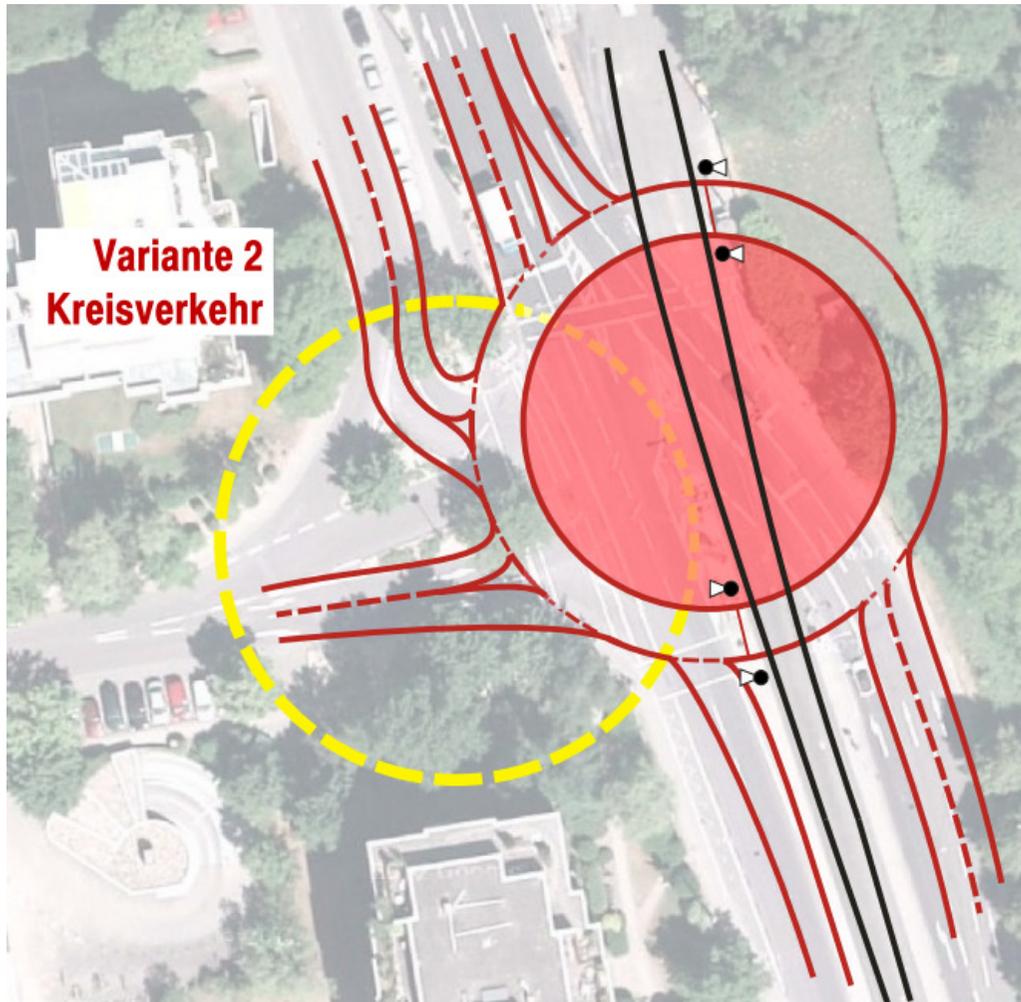
Vorteile bei

Verkehrssicherheit;

Nachteile für Fußgänger  
und Radfahrer

hohe Umbaukosten

Variante 2: Kreisverkehr



einstreifig:

QSV „F“ am Vormittag

QSV „E“ am Nachmittag

zweistreifig:

QSV „B“ am Vormittag

QSV „A“ am Nachmittag

Vorteile bei

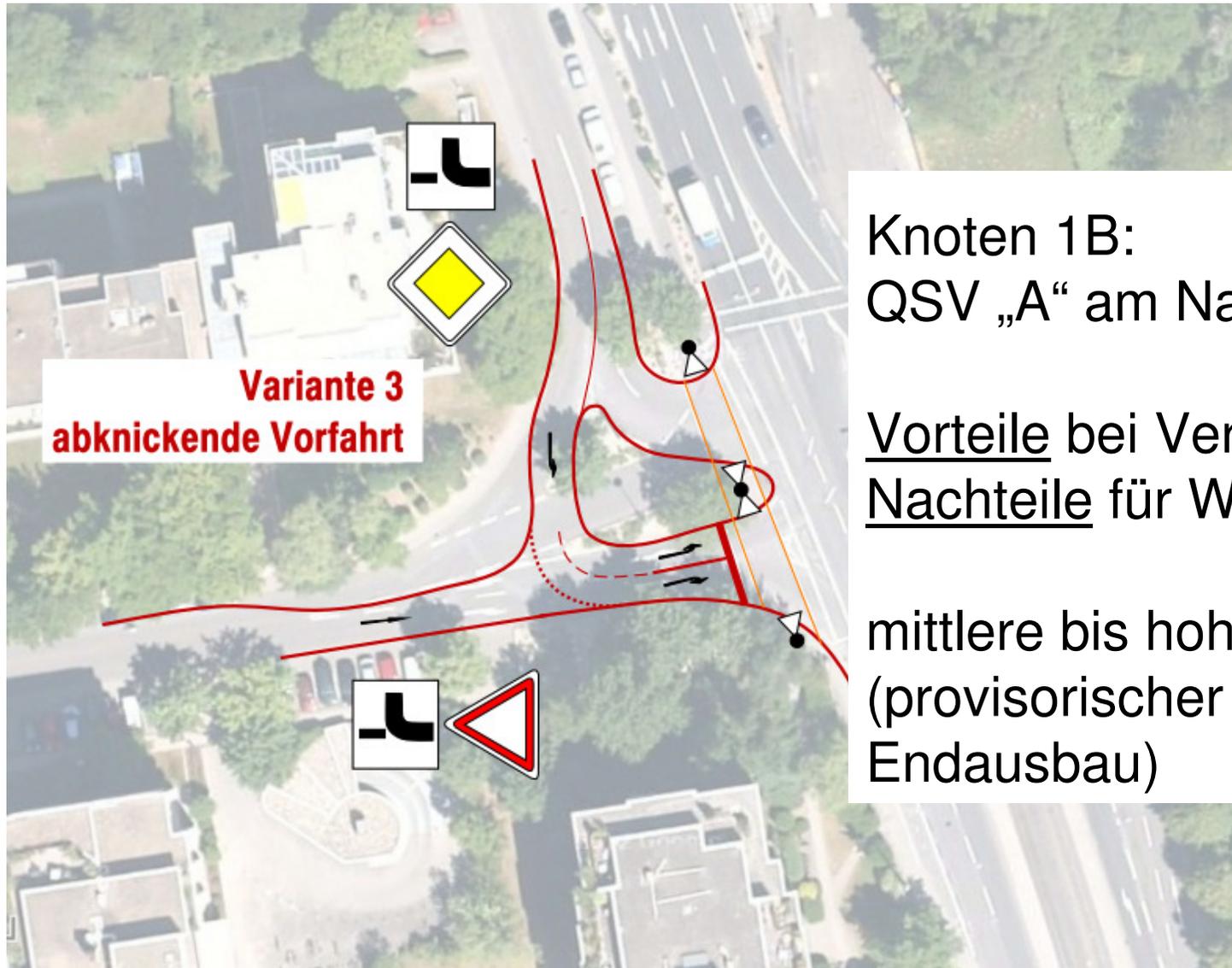
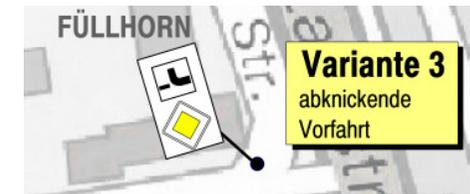
Verkehrssicherheit;

Große Nachteile für

Fußgänger und Radfahrer

sehr hohe Umbaukosten

Variante 3: Abknickende Vorfahrt

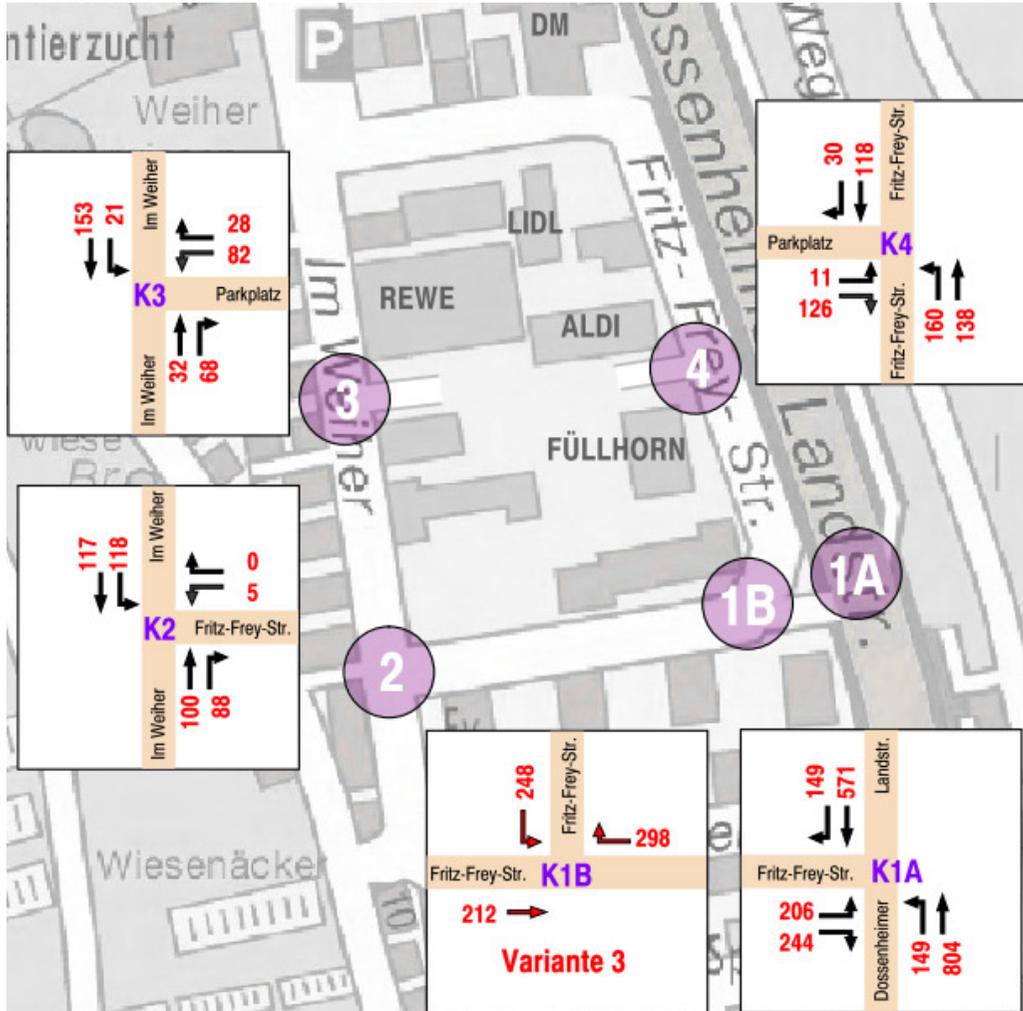
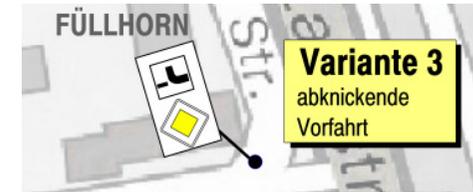


Knoten 1B:  
QSV „A“ am Nachmittag

Vorteile bei Verkehrssicherheit;  
Nachteile für Wohnumgebung

mittlere bis hohe Umbaukosten  
(provisorischer Umbau bzw.  
Endausbau)

# Variante 3: Abknickende Vorfahrt



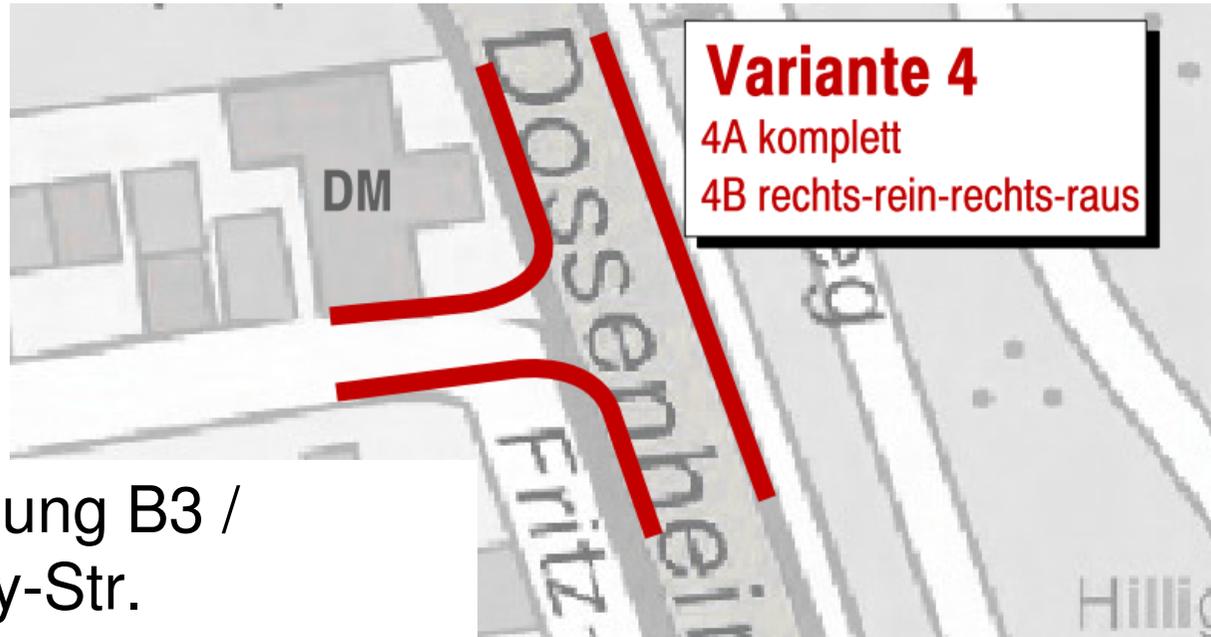
zu erwartende Verkehrsmengen [Kfz/h]

Knoten 1B:  
QSV „A“ am Nachmittag

Vorteile bei Verkehrssicherheit;  
Nachteile für Wohnumgebung

mittlere bis hohe Umbaukosten  
(provisorische Umbau bzw.  
Endausbau)

Variante 4: Einmündung Fritz-Frey-Straße



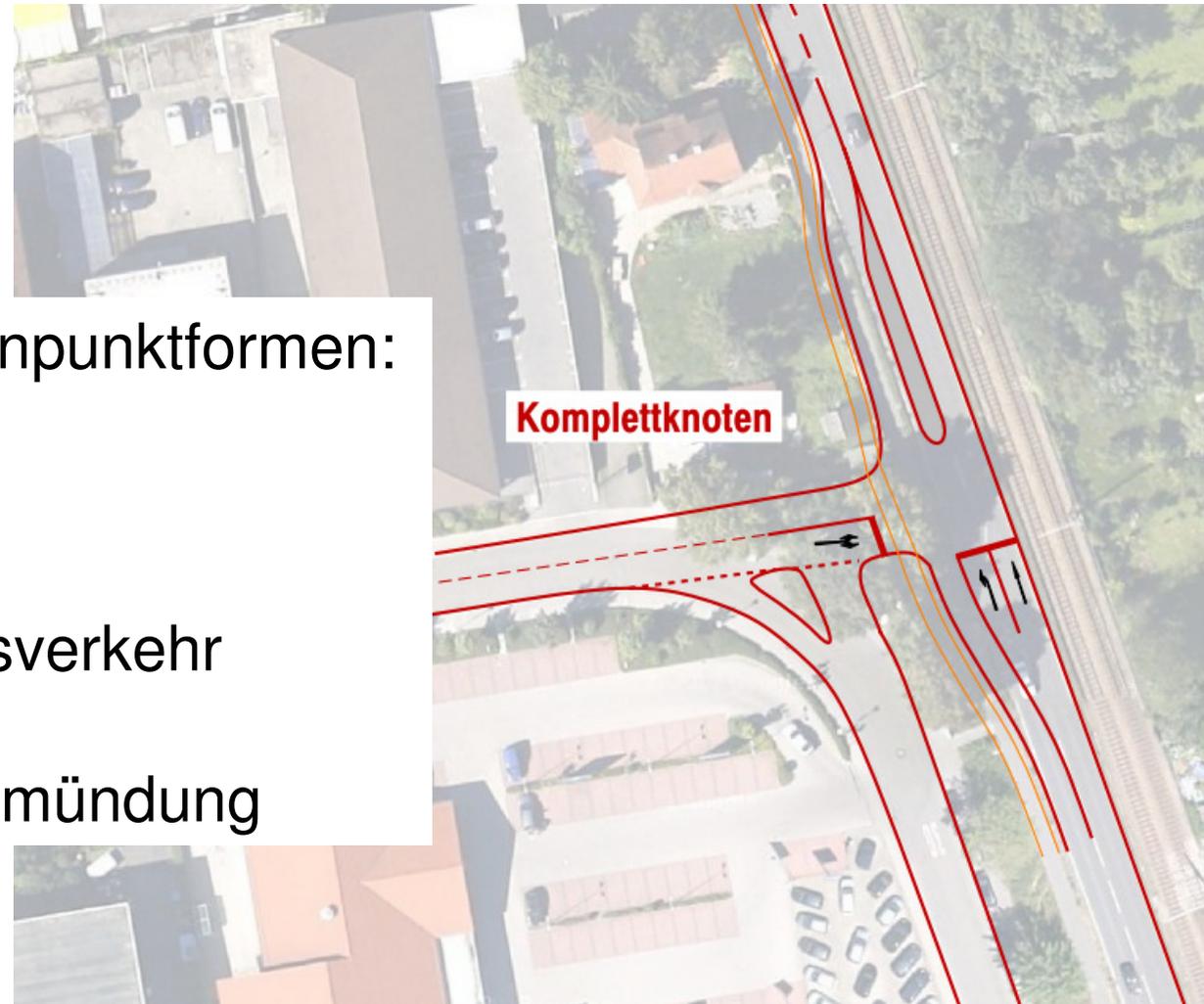
Variante 4: Einmündung B3 /  
Fritz-Frey-Str.

Variante 4A: Komplettknoten

Variante 4B: rechts-rein-rechts-raus

Variante 4: Einmündung Fritz-Frey-Straße

Variante 4A: Komplettknoten

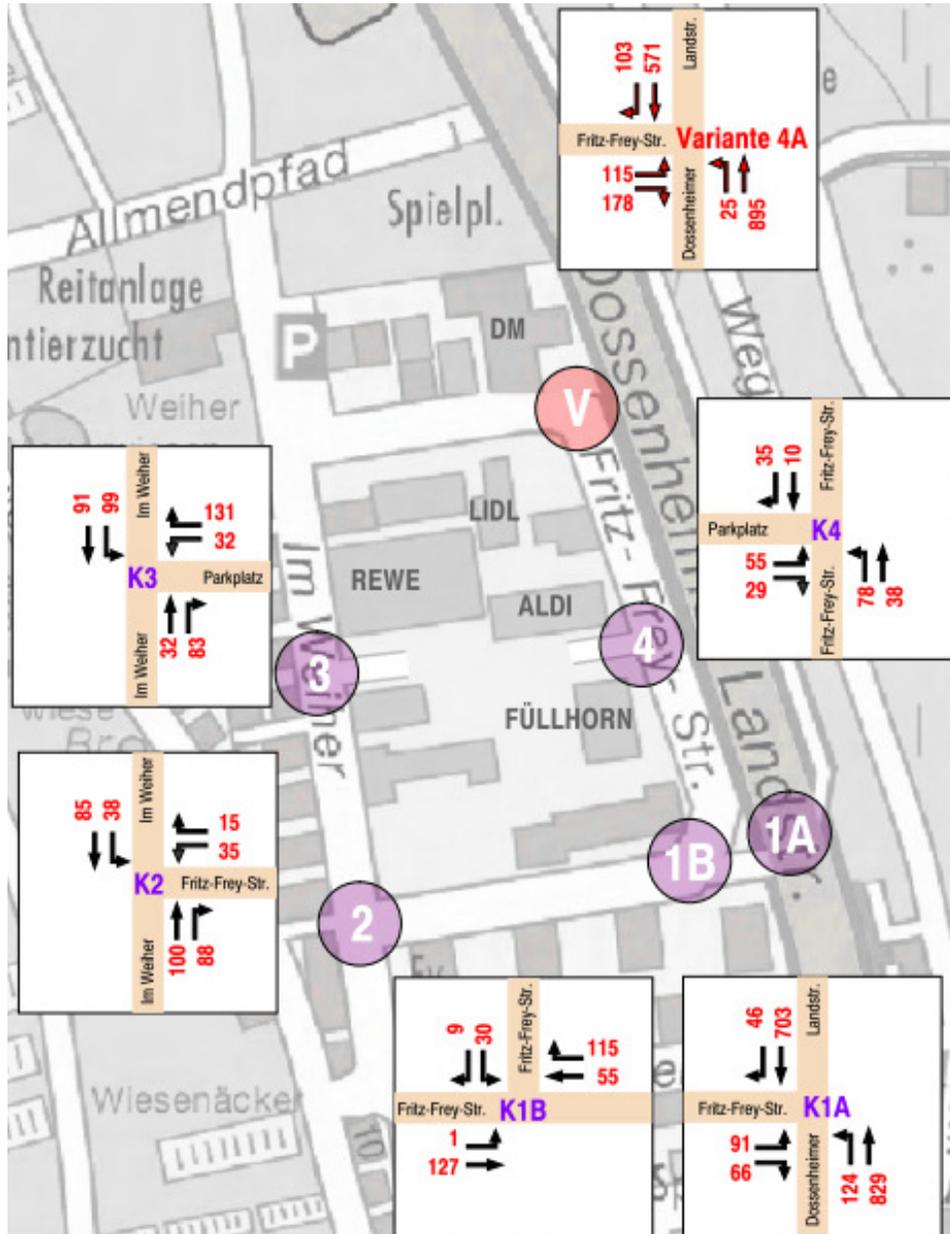


drei mögliche Knotenpunktformen:

- Lichtsignalanlage
- Zweistreifiger Kreisverkehr
- Unsignalisierte Einmündung

Variante 4: Einmündung Fritz-Frey-Straße

Variante 4A: Komplettknoten



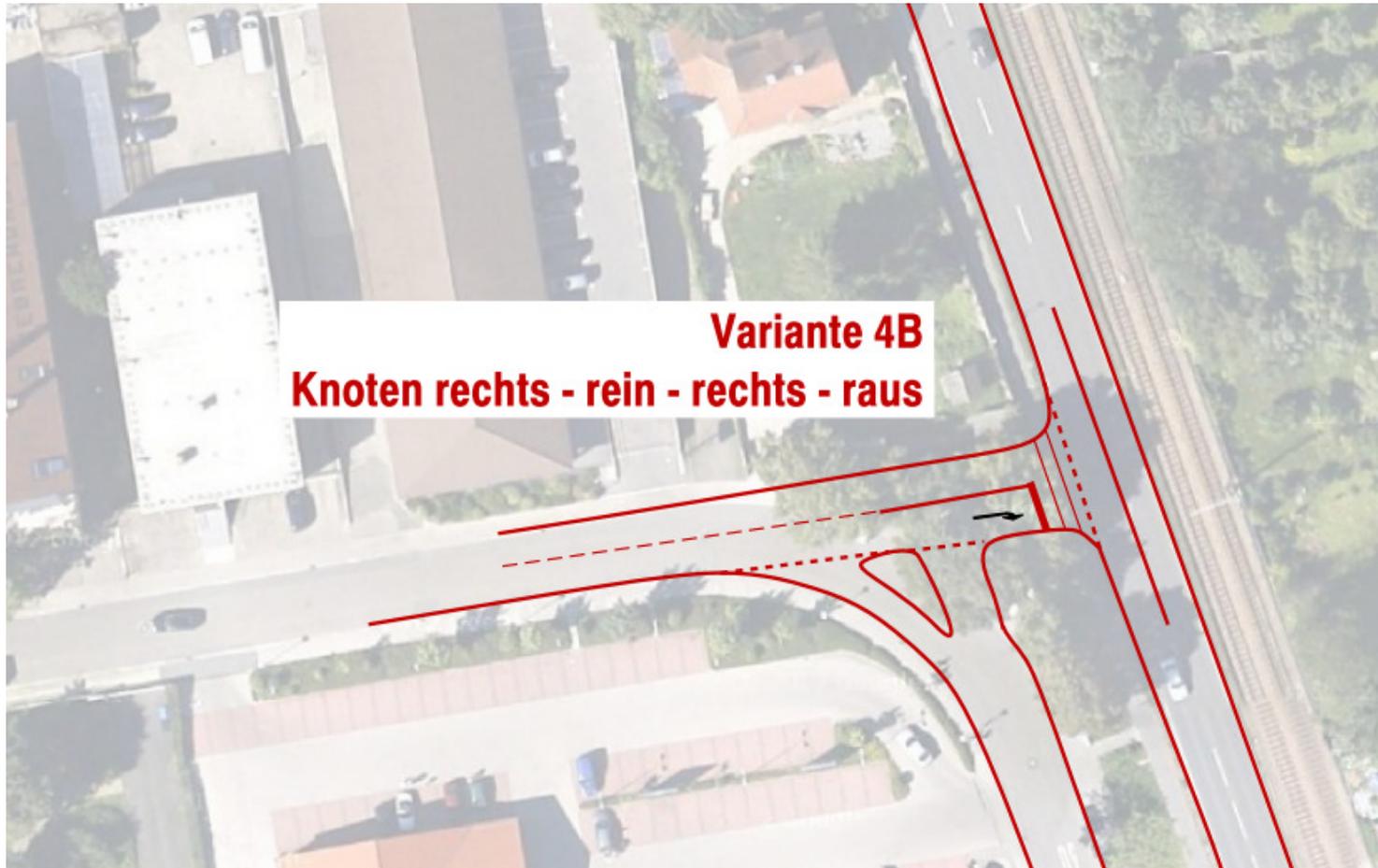
- LSA:
- QSV „C“ am Nachmittag
- Zweistreifiger Kreisverkehr:
- QSV „A“ am Nachmittag
- Einmündung:
- QSV „E“ am Nachmittag

Nachteile für Fußgänger und Radfahrer

sehr hohe Umbaukosten

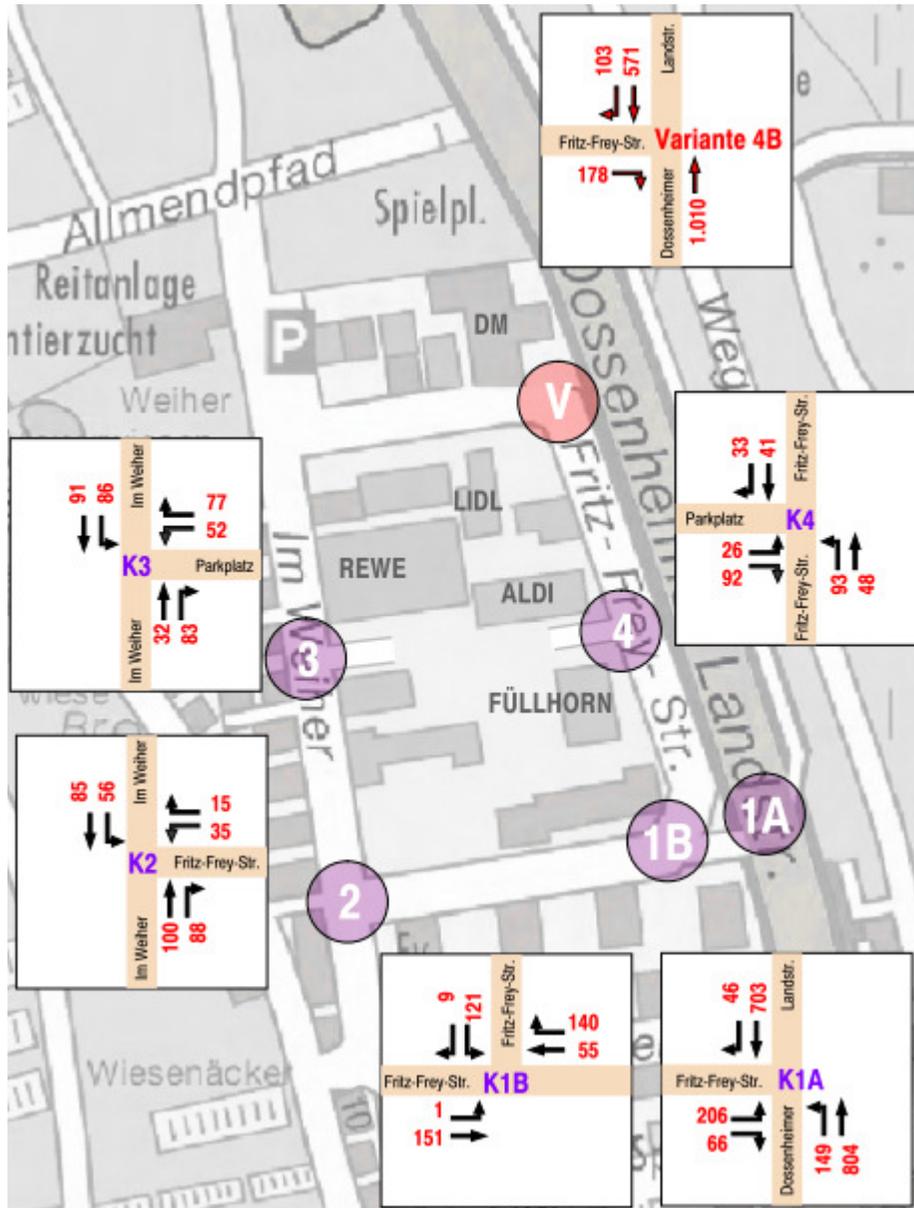
Variante 4: Einmündung Fritz-Frey-Straße

Variante 4B: rechts-rein-rechts-raus



Variante 4: Einmündung Fritz-Frey-Straße

Variante 4B: rechts-rein-rechts-raus

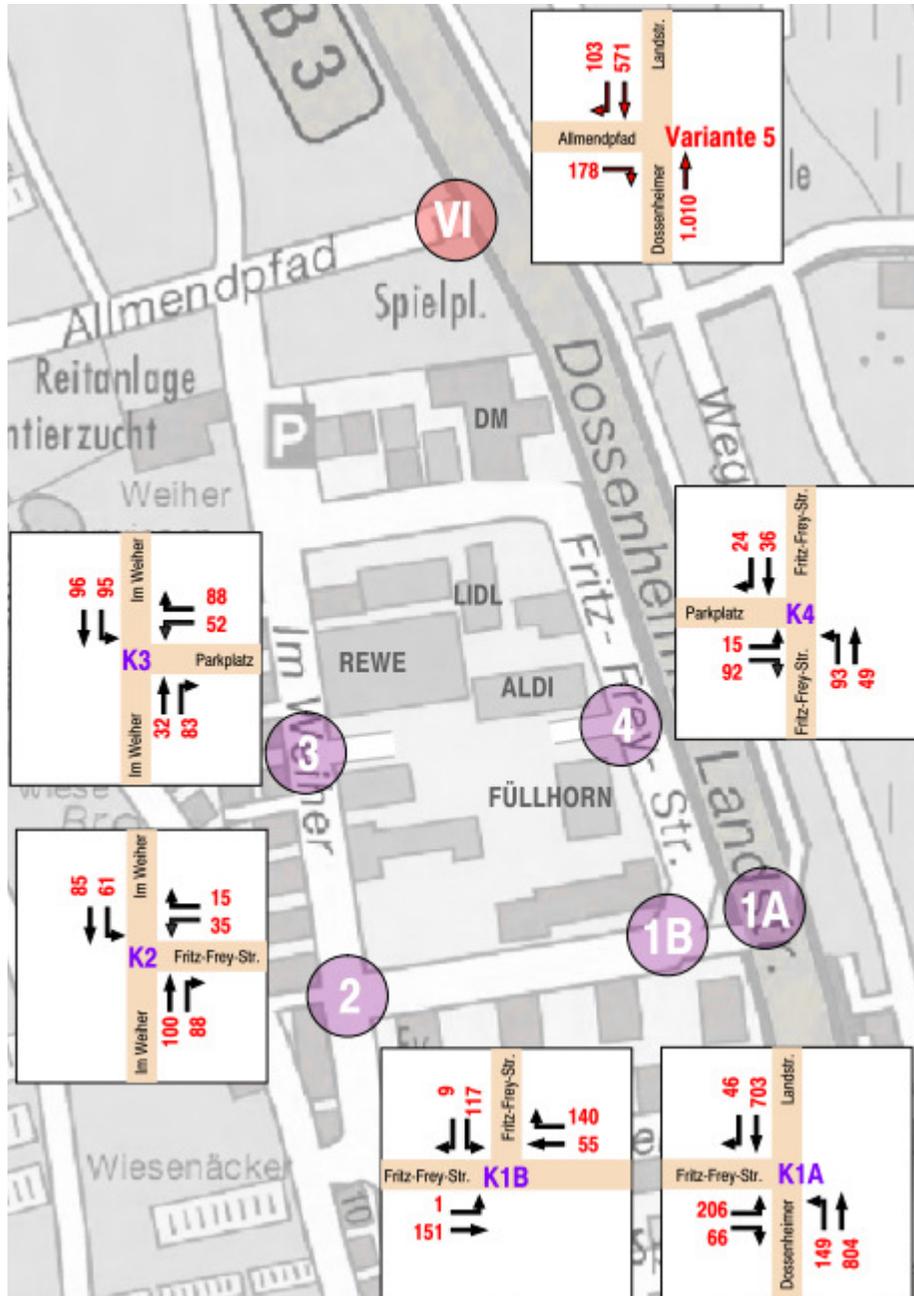


Einmündung:  
QSV „B“ am Nachmittag

Nachteile für Fußgänger  
und Radfahrer

sehr hohe Umbaukosten

Variante 5: Einmündung Allmendpfad



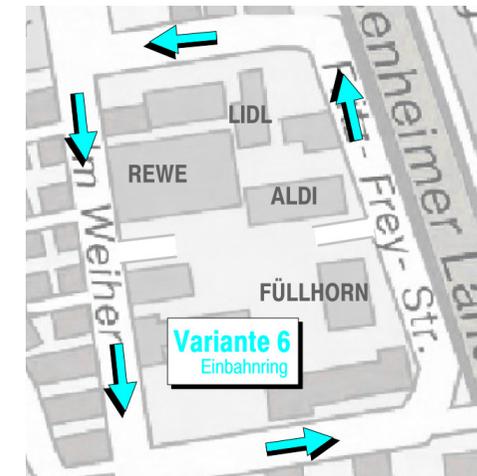
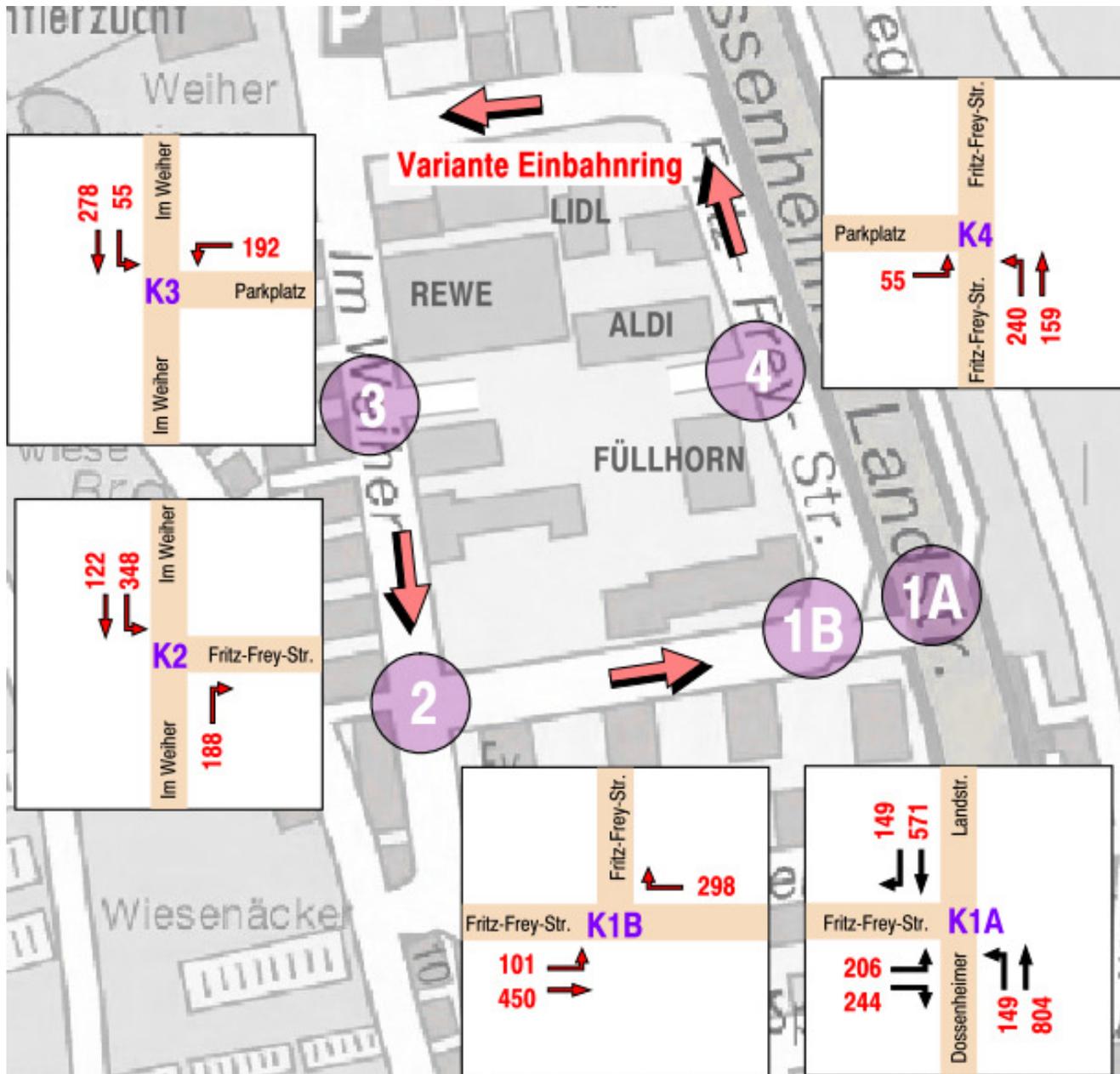
Heidelberg – VU „Im Weiher“ zu erwartende Verkehrsmengen [Kfz/h]

Einmündung:  
QSV „B“ am Nachmittag

Nachteile für Radfahrer  
und Wohnumgebung

sehr hohe Umbaukosten

Variante 6: Einbahnring

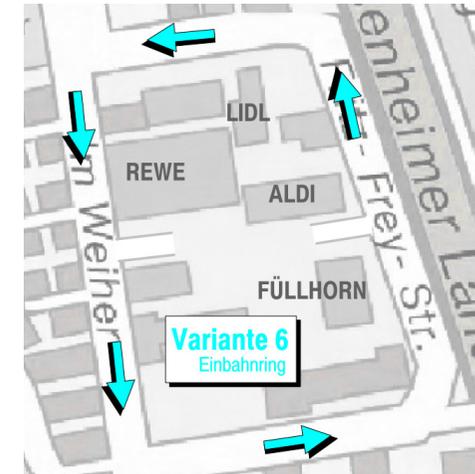


## Variante 6: Einbahnring

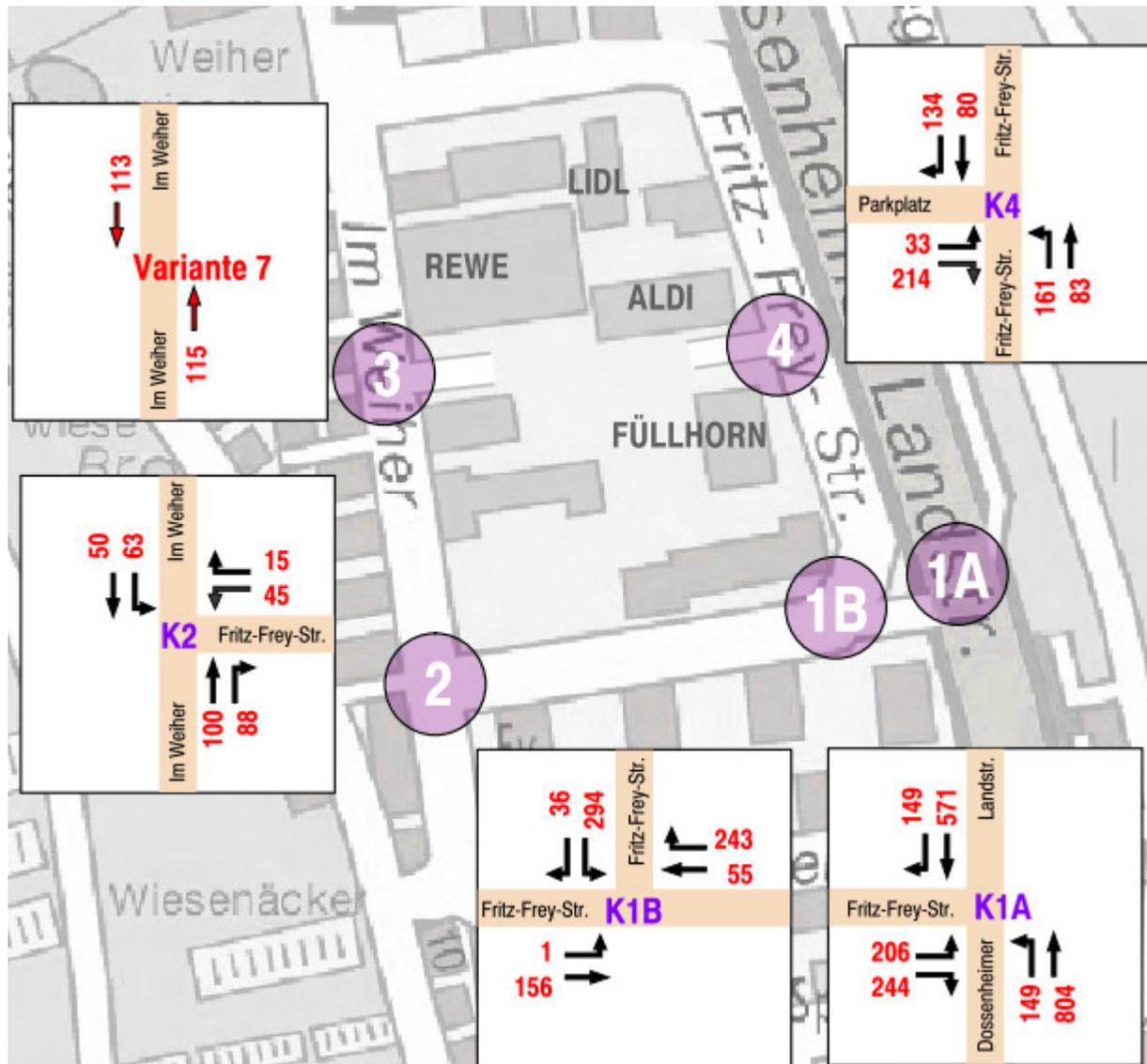
Vorteile für Fußgänger, Radfahrer und Verkehrssicherheit

Nachteile für Wohnumgebung

Umbaukosten:  
abhängig von Gestaltung  
(geringfügige für verkehrstechnische  
Umsetzung; sehr hohe Kosten für  
empfohlene Umgestaltung des  
Straßenraums)



Variante 7: Sperrung REWE-Zufahrt



zu erwartende Verkehrsmengen [Kfz/h]

## Variante 7: Sperrung REWE-Zufahrt



Knoten 1B:  
QSV „B“ am Nachmittag

Vorteile für Radfahrer und Wohnumgebung

Keine Nachteile – **aber: baurechtlich sehr fragwürdig**

geringfügige Umbaukosten

## Auswirkungen der Varianten

### Auswirkungen auf Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, Verkehrssicherheit und Wohnumgebung:

- ++ sehr positive Auswirkung
- + positive Auswirkung
- keine Auswirkung
- negative Auswirkung
- sehr negative Auswirkung

### Beurteilung Kosten und Chancen auf Realisierung:

- ++ keine Kosten / hohe Chance auf Realisierung
- + geringfügige Kosten / gute Chance auf Realisierung
- mittlere Kosten / ausgewogene Chance auf Realisierung
- hohe Kosten / wenig Chance auf Realisierung
- sehr hohe Kosten / keine Chance auf Realisierung

Auswirkungen der Varianten

Variante	Auswirkungen auf...					zu erwartende Kosten	Einschätzung Realisierbarkeit
	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Wohn- umgebung	Verkehrs- sicherheit		
1 LSA mit 4. Arm	-	-	○	○	+	-	+
2 Kreisverkehrsplatz	--	--	○	○	+	--	-
3 Abknickende Vorfahrt	○	○	○	-	+	○	+
4A Einmündung Fritz-Frey-Straße <i>Komplettknoten</i>	-	-	○	○	○	--	-
4B Einmündung Fritz-Frey-Straße <i>rechts-rein-rechts-raus</i>	-	-	○	○	○	--	○
5 Einmündung Allmendpfad	○	-	○	-	○	--	○
6 Einbahnring <i>ohne Straßenraumgestaltung</i>	+	+	○	--	+	+	○
<i>mit Straßenraumgestaltung</i>	+	++	○	-	++	-	-
7 Schließung westliche REWE-Zufahrt	○	+	○	+	○	+	--
<b>Bestand</b>	○	○	○	○	○	++	++

## Fazit Varianten Erschließung

- Die Gebietserschließung durch den ÖPNV bleibt in allen Varianten unverändert.
- Die wiederholt erwähnte Überlastung des Knotens B3 / Fritz-Frey-Straße lässt sich nicht verifizieren (möglicherweise eine Folge der in 2012 vorgenommenen Optimierung der Steuerlogistik der Lichtsignalanlage).
- Keine Erschließungsvariante ist uneingeschränkt zu empfehlen. Alle realisierbaren Varianten bringen auch negative Folgen mit sich.
- Keine Erschließungsvariante ist signifikant besser als die Bestandssituation oder kann zu deutlichen Verbesserungen der Verkehrsabwicklung im und zum Gewerbegebiet beitragen.
- Das Beibehalten der Bestandssituation ist eine sinnvolle Option, da aus fach-/verkehrsplanerischer Sicht kein dringender Handlungsbedarf besteht.

Verkehrsberuhigter Bereich „Im Weiher Süd“



In der jetzigen Ausbauf orm wird der verkehrsberuhigte Bereich nicht als solcher wahrgenommen. Die Fußgänger werden durch die Ausbauf orm auf den Gehweg "gedrängt", die Fahrbahn wird zu keiner Zeit als Aufenthaltsfläche wahrgenommen.

Die Linienführung für den Kfz-Verkehr ist sehr geradlinig, was höhere Geschwindigkeiten als die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit zur Folge hat.

Fazit Verkehrsberuhigter Bereich „Im Weiher Süd“

- Verkehrszusammensetzung:  
Die Kennzeichenerfassung ergab hauptsächlich Quell- bzw. Zielverkehre von/zur südlichen Wohnnutzung und kaum Durchgangs- bzw. „Schleichverkehr“.
- Empfehlung ohne Straßenraumumgestaltung:  
"Langsamfahrbereich" mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h
- Empfehlung mit Straßenraumumgestaltung:  
Mischverkehrsfläche mit Mittelrinne, weniger und alternierende Parkstände

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**