



Auftraggeberin Stadt Heidelberg

Verkehrsuntersuchung Harbigweg und Umgebung in Heidelberg

Schlussbericht



Impressum

Auftraggeberin

Stadt Heidelberg
Amt für Verkehrsmanagement
Gaisbergstraße 11
69115 Heidelberg

Auftragnehmer



Karlsruhe

INOVAPLAN GmbH
Degenfeldstr. 3
D-76131 Karlsruhe

+49 (721) 98 77 94 - 00
karlsruhe@inovaplan.de

info@inovaplan.de
www.inovaplan.de

München

INOVAPLAN GmbH
Am Wiesenhang 19
D-81377 München

+ 49 (89) 50 03 54 - 0
muenchen@inovaplan.de



Bearbeiter/in

Dr.-Ing. Martin Kagerbauer
Dipl.-Ing. Steffi Manz
Dipl.-Ing. Sabine Michels
M.A. Merle Schroer

Karlsruhe, 16. Februar 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzfassung	1
1.1	Das Untersuchungsgebiet	3
1.2	Projektstruktur	3
1.3	Termine	4
1.4	Projektzeitplan	6
2	Bestandsanalyse	7
2.1	Kfz-Verkehr	8
2.2	Parkflächen und Parksituation	9
2.3	Beschilderung	13
2.4	Fußverkehr	14
2.5	ÖPNV	15
2.6	Fahrradverkehr	17
2.7	Probleme und Konflikte	19
2.8	Definition Ereigniszustände	21
2.9	Maßgebliche Entwicklungen und Rahmenbedingungen	24
3	Zielentwicklung	26
4	Strategie	27
5	Gesamtkonzept	28
5.1	Schlüsselmaßnahmen	28
5.1.1	Ruhender Verkehr	28
5.1.1.1	Parkplatz Messegelände	30
5.1.1.2	Parkplatz Sportzentrum Süd	34
5.1.2	Parkplatzentlastung	35
5.2	Flankierende Maßnahmen	36
5.2.1	ÖV: Hohe Aufenthaltsqualität an neuer ÖV-Haltestelle Harbigweg	36
5.2.2	Fußverkehr: Adäquate Wegeverbindungen	37
5.2.3	Fußverkehr: Ausweitung der Orientierungshilfen	37

5.2.4	Radverkehr: Sicherheitserhöhung durch Kfz-Reduzierung und Verkehrsberuhigung.....	38
5.2.5	Radverkehr: Attraktive Fahrradabstellanlagen.....	38
5.2.6	Verkehrsmittelübergreifend: Sichtbarmachen des Verkehrsgeschehens.....	38
5.2.7	Verkehrsmittelübergreifend: Durchsetzung von max. Tempo 30 sowie von Parkverboten.....	39
5.2.8	Information und Kommunikation: Runder Tisch Mobilität Sportzentrum Süd.....	39
5.3	Erschließungsvarianten und ÖV-Linienweg.....	40
5.3.1	Variante 1: Einbahnstraßenführung – keine Empfehlung durch den Arbeitskreis.....	41
5.3.2	Variante 2: Wendeschleife – keine Empfehlung durch den Arbeitskreis.....	43
5.3.3	Variante 3: Mini-Kreisverkehr – Empfehlung durch Arbeitskreis als Grundlage zur weiteren Bearbeitung ...	45
5.4	Ausbau Stettiner Straße.....	52
6	Anhang: Maßnahmenkatalog.....	54
6.1	Ertüchtigung Parkplatz Messegelände.....	55
6.2	Ausbau nördlicher Abschnitt Harbigweg.....	56
6.3	Interaktiver Spielraum: Fußweg zwischen Parkplatz Messegelände und alla hopp!.....	57
6.4	Trennung Fuß- und Kfz-Verkehr zwischen alla hopp! und Kirchheimer Weg.....	58
6.5	Ertüchtigung Parkplatz Sportzentrum Süd.....	59
6.6	Mini-Kreisverkehr – Nordwestecke alla hopp!.....	60
6.7	Erleichterung des Transports zwischen Parkplatz Messegelände und alla hopp!.....	61
6.8	Bedarfsabhängige Hol- und Bringzonen.....	62
6.9	Verbesserung der Aufenthaltsqualität an neuen ÖV-Haltestellen.....	63
6.10	Adäquates ÖV-Angebot – VRN Kombi-Ticket.....	64
6.11	Adäquate Wegeverbindungen für den Fußverkehr.....	65
6.12	Ausweitung der Orientierungshilfen.....	66
6.13	Attraktive Fahrradabstellanlagen.....	67
6.14	Sichtbarmachen des Verkehrsgeschehens.....	68
6.15	Kennzeichnung und Durchsetzung von Tempo 30 und Parkverboten.....	69
6.16	Runder Tisch Mobilität.....	70
6.17	Installieren von Pollern.....	71
6.18	Anliegerfragebogen.....	72

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Verortung Untersuchungsgebiet Harbigweg und Umgebung	1
Abbildung 2	Abgestimmte Ziele für das Sportzentrum Süd.....	2
Abbildung 3	Übersicht gewachsene Strukturen Harbigweg	3
Abbildung 4	Projektzeitplan.....	6
Abbildung 5	Besucher des Untersuchungsgebietes am 01.07.2017.....	7
Abbildung 6	Pkw-Führung.....	8
Abbildung 7	Sportler nutzen den Parkplatz Messegelände.....	9
Abbildung 8	Lkw verdecken die Sicht auf freie Pkw-Stellplätze	9
Abbildung 9	Ungeordnetes Parken bei den Vereinen	10
Abbildung 10	Ungeordnetes Parken bei der alla hopp!-Anlage	10
Abbildung 11	Parksituation Pleikartsförster Straße und Parkplatz Sportzentrum Süd	11
Abbildung 12	ÖV-Verzögerung durch Kfz-Ballung im Harbigweg.....	11
Abbildung 13	Private Stellflächen auf Vereinsgeländen.....	12
Abbildung 14	Widerrechtliches Parken und Wendemanöver im Harbigweg.....	13
Abbildung 15	Beschilderung Fußweg.....	14
Abbildung 16	Fußweg zwischen Kirch- heimer Weg und Parkplatz Messegelände	14
Abbildung 17	Fehlender Fußgängerschutz auf dem Harbigweg.....	14
Abbildung 18	Übersicht ÖV-Linienwege	15
Abbildung 19	Besetzung Buslinie 33 am 01. Juli 2017	16
Abbildung 20	Tramhaltestelle 'Messplatz'	17
Abbildung 21	Bushaltestelle 'Harbigweg'	17
Abbildung 22	Fahrradtaugliche Infrastruktur	17
Abbildung 23	Lokalisierung Fahrradabstellanlagen	18
Abbildung 24	Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet.....	18
Abbildung 25	Lokalisierung Probleme und Konflikte.....	19
Abbildung 26	Lokalisierung Ergebnisse Verkehrszählung aus dem Jahr 2016.....	21

Abbildung 27	Modal Split der Verkehrszählung	22
Abbildung 28	Modal Split für regelmäßige Spitzenstunde	23
Abbildung 29	Modal Split Großveranstaltungen	24
Abbildung 30	Rahmenbedingungen.....	25
Abbildung 31	Ziele für das Sportzentrum Süd	26
Abbildung 32	Strategiebausteine.....	27
Abbildung 33	Lenkung der Parkverkehre.....	28
Abbildung 34	Konzept Parkplatz Messegelände.....	30
Abbildung 35	Beispiel Spielelement.....	31
Abbildung 36	Verortung auszubauender Fußweg	31
Abbildung 37	Verortung auszubauender Weg.....	32
Abbildung 38	Vorschlag Querschnitt auszubauender Weg	32
Abbildung 39	Bollerwagen-Leihsystem.....	33
Abbildung 40	Konzept Parkplatz Sportzentrum Süd.....	34
Abbildung 41	Konzept Parkplatzentlastung.....	35
Abbildung 42	Beispiel VRN Kombiticket	36
Abbildung 43	Hindernisse auf Gehweg im Harbigweg.....	37
Abbildung 44	Beispiel überdachte Fahrradabstellanlagen mit Möglichkeit zum Rahmenanschluss	38
Abbildung 45	Beispiel Dialog-Display.....	39
Abbildung 46	Runder Tisch Mobilität	40
Abbildung 47	Variante 1: Einbahnstraßenführung	41
Abbildung 48	Variante 1: ÖV-Linienweg	42
Abbildung 49	Variante 1: Vor- und Nachteile	42
Abbildung 50	Variante 2: Wendeschleife	43
Abbildung 51	Variante 2: ÖV-Linienführung.....	44
Abbildung 52	Variante 2: Vor- und Nachteile	44
Abbildung 53	Variante 3: Mini-Kreisverkehr.....	45
Abbildung 54	Lokalisierung Poller Rugbyverein /alla hopp!	46

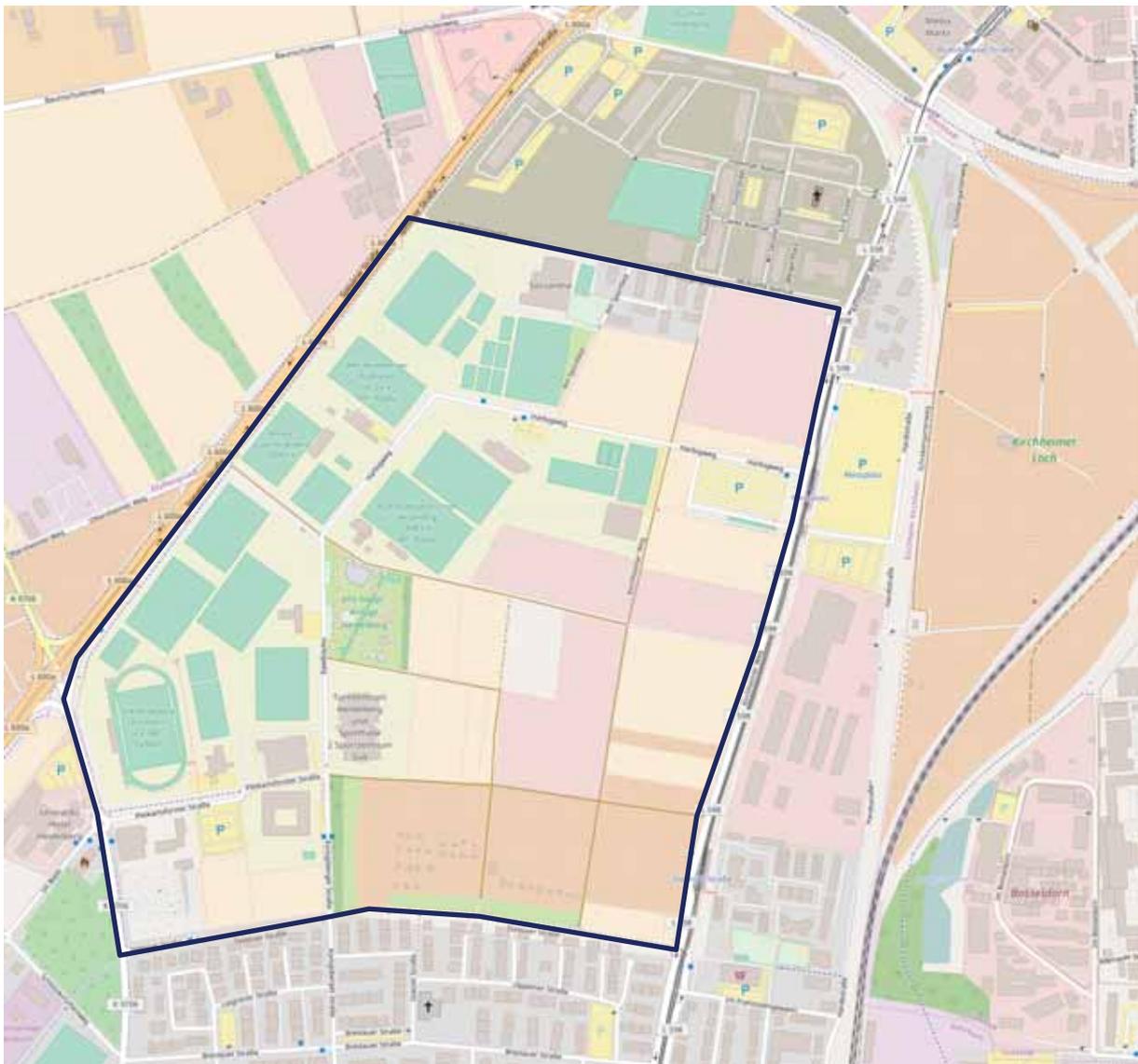
Abbildung 55	Einpassung Mini-Kreisverkehr in Harbigweg	46
Abbildung 56	Beispiel Mini-Kreisverkehr	47
Abbildung 57	Variante 3: ÖV-Linienweg	47
Abbildung 58	Variante 3: Straßenquerschnitt Harbigweg	48
Abbildung 59	Variante 3: Vor- und Nachteile	49
Abbildung 60	Variante 3: Weiterentwicklung - ÖV-Trasse	50
Abbildung 61	Variante 3: Weiterentwicklung - Hol- und Bringzonen.....	51
Abbildung 62	Lokalisierung Stettiner Straße	52
Abbildung 63	Lokalisierung Poller, Stettiner Straße	52
Abbildung 64	Übersicht Stettiner Straße, B-Plan.....	52
Abbildung 65	Detailplanung Stettiner Straße	53
Abbildung 66	Anliegerfragebogen, Seite 1	72
Abbildung 67	Anliegerfragebogen, Seite 2	73

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Mitglieder des Arbeitskreises	5
Tabelle 2	ÖV-Taktung	16
Tabelle 3	Übersicht Anmerkungen aus der ersten Arbeitskreissitzung	20

1 Kurzfassung

Der Harbigweg führt durch das Sportzentrum Süd im Stadtteil Kirchheim im Süden Heidelbergs (vgl. Abbildung 1). Das Sportzentrum ist Heimstätte von Sportvereinen, Kleingartenvereinen und weiteren Anliegern. Das Gebiet und die Verkehrsinfrastruktur sind historisch gewachsen und unterlagen bislang keiner abgestimmten und zielgerichteten Planung. Die ‚alla hopp!‘-Anlage, die im Oktober 2016 eröffnet wurde, ist an schönen Wochenendtagen Anziehungspunkt für bis zu 2.000 Besucher. Darüber hinaus wurden an diesen Tagen zeitgleich Sportveranstaltungen mit weiteren zahlreichen Besuchern durchgeführt. Während dieser Tage stellte sich die Verkehrs- und Parksituation im Sportzentrum Süd sehr ungeordnet dar, weshalb auch der Bus der Buslinie 33 auf dem Harbigweg wiederholt an der Weiterfahrt gehindert wurde.



Quelle: eigene Darstellung, Kartenhintergrund © OpenStreetMap-Mitwirkende
Abbildung 1 Verortung Untersuchungsgebiet Harbigweg und Umgebung

Um Lösungsansätze aufzuzeigen, wie das Areal auch zukünftig als beliebter Freizeit- und Erholungsraum konfliktarm und sicher genutzt werden kann, wurde das vorliegende ‚Verkehrs- und Parkkonzept Harbigweg‘ durch die INOVAPLAN gemeinsam mit der Stadt Heidelberg und einem Arbeitskreis, der aus den Anliegern und Vertretern aus der Bürgerschaft gebildet wurde, entwickelt. Die Ziele, auf welche das Konzept ausgerichtet wurde, sind in Abbildung 2 dargestellt.

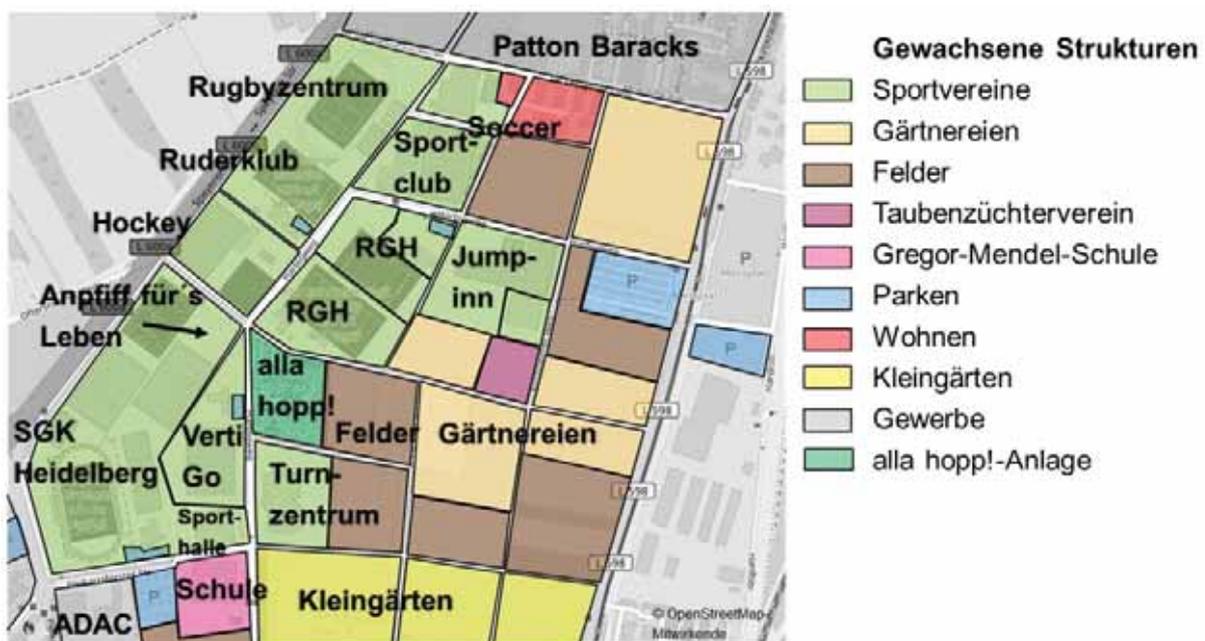


Abbildung 2 Abgestimmte Ziele für das Sportzentrum Süd

Um diese Ziele umzusetzen, sollen die zwei öffentlichen Parkplätze des Gebietes ertüchtigt werden, sodass Besucher ihren Pkw dort abstellen können und somit Parksuch- und Schleichverkehr innerhalb des Gebietes reduziert wird. Vereinsmitglieder und Anlieger sollen direkt zu ihren Zielen gelenkt werden und dort auf privaten Flächen parken. Darüber hinaus soll deutlich gemacht werden, dass innerhalb des Sportzentrums Süd keine Besucherparkplätze vorhanden sind. Dies soll u.a. durch eine eindeutige Straßenraumgestaltung sowie durch Beschilderung erzielt werden. Um die Nutzung der öffentlichen Parkplätze zu unterstützen, soll eine attraktive Fußwegeverbindung zwischen der alla hopp! - Anlage und dem Parkplatz Messegelände eingerichtet werden. An besucherreichen Tagen soll der ÖV-Verkehr mittels eines Kombitickets und einer Angebotserweiterung gestärkt werden, die mit den Anliegern, der Stadt und dem VRN ausgehandelt werden. Weitere Maßnahmen betreffen den Radverkehr. Indem der Kfz-Verkehr auf dem Harbigweg reduziert wird und zudem attraktive Fahrradabstellanlagen installiert werden, soll dieser gestärkt und somit vorhandene Verkehrsverlagerungspotenziale ausgeschöpft werden. In dem Konzept ist vorgesehen, die Verkehrsberuhigung unter anderem durch den Bau eines Mini-Kreisverkehrs zu erreichen. Durch den Mini-Kreisverkehr sollen Wendemanöver und Kfz-Ballungen, die den Busverkehr aufhalten, reduziert werden.

1.1 Das Untersuchungsgebiet

Die räumliche Struktur des Untersuchungsgebietes ist historisch gewachsen, mit der Zeit kamen nach und nach mehr Vereine und Anlieger hinzu. Es finden sich neben Sportvereinen auch landwirtschaftlich genutzte Felder, Kleingärten oder auch Wohnhäuser in dem Gebiet (vgl. Abbildung 3). Im Oktober 2016 eröffnete in diesem Areal zudem die alla hopp!-Anlage, die an Samstagen und Sonntagen mit gutem Wetter bis zu 2.000 Besucher aus Heidelberg und der Region anzieht. Außerdem finden im Sportzentrum Süd regelmäßig verschiedene – auch überregionale – Sportveranstaltungen statt, die ebenso ein mitunter sehr hohes Besucheraufkommen induzieren. Zusätzlich gibt es Entwicklungsvorhaben von Vereinen, wie etwa die Erweiterung der Wild-Rugby-Akademie. Das Nachbarareal ‚Patton Baracks‘, welches bislang militärisch genutzt wurde, soll laut Bebauungsplan überwiegend in Gewerbefläche umgenutzt werden. Im Zuge dessen soll im Südwesten der heutigen Patton Baracks eine neue Großsporthalle entstehen, die auf bis zu 5.000 Zuschauer ausgelegt ist. Informationen zur Erschließungssituation sind Kapitel 2 zu entnehmen.



Quelle: eigene Darstellung, Kartenhintergrund © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 3 Übersicht gewachsene Strukturen Harbigweg

1.2 Projektstruktur

Im Rahmen einer ersten Bestandsanalyse wurde zunächst die derzeitige generelle Erschließungs- und Parksituation analysiert und bewertet. Für die verkehrliche Bestandsaufnahme erfolgte eine Ortsbegehung durch den Auftragnehmer und die Aufbereitung verschiedener Planunterlagen und Informationen. Ergänzend wurde eine Befragung der Anlieger durchgeführt, um Erkenntnisse über die Besucherzahlen, die Anreisemodi, die Parkmöglichkeiten und auch bezüglich geplanter Entwicklungen zu

erhalten. Darüber hinaus wurden Unterlagen und Informationen zu geplanten baulichen Veränderungen (in erster Linie die Umwidmung der Patton Baracks und die geplante Großsporthalle) analysiert und in die Erstellung des Konzeptes integriert (vgl. Kapitel 5.3 u.a.). Aufbauend auf den Analysen, den gesetzten Rahmenbedingungen, den abzusehenden Entwicklungen sowie den abgestimmten Zielen wurde eine Strategie entwickelt. Vorschläge zur Umsetzung dieser Strategie wurden anhand von Maßnahmen und Erschließungsvarianten entwickelt und abgestimmt. Der Maßnahmenkatalog ist dem Anhang zu entnehmen (vgl. Kapitel 6).

1.3 Termine

Im Rahmen des Projektes fanden folgende Termine statt:

3 Verwaltungsinterne Sitzungen – Zur Abstimmung eines zielgerichteten Vorgehens im Rahmen der Untersuchung fand ein regelmäßiger Austausch mit der Verwaltung der Stadt Heidelberg statt (26.06.2017, 23.08.2017 und 29.09.2017)

2 Arbeitskreissitzungen – Am 06.07.2017 und am 04.10.2017 fanden im Förderzentrum der SG Kirchheim Sitzungen des Arbeitskreises statt. Mitglieder des Arbeitskreises waren Anlieger und Vertreter aus der Bürgerschaft (vgl. Tabelle 1). In diesem Rahmen wurden der aktuelle Stand, Ziele für das Konzept sowie die Ergebnisse und das weitere Vorgehen besprochen.

Name	Funktion/Vertreter von...
Fr. Bayer	Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Fr. Pesek	Stadtjugendring
Fr. Schreiner	Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Fr. Schroer	Verkehrsgutachter (INOVAPLAN)
Fr. Wurth	Kleingärten
Fr. Heldner	Stadtteilverein Kirchheim + Bezirksbeirat
Hr. Bellm	Alpenverein (DAV)
Fr. Burkhardt	Stadt Heidelberg
Hr. D. Hofer	Turnzentrum Heidelberg
Hr. Engbarth-Schuff	Bezirksbeirat Kirchheim
Hr. Eppler	memo-consulting
Hr. Fahrwald	Moderation
Hr. Ferroud	Amt für Sport- und Gesundheitsförderung
Hr. Geissler	Landschafts- und Forstamt, Regiebetrieb Gartenbau
Hr. Gieler	Amt für Verkehrsmanagement (1. Sitzung)

Herr Beyene	Amt für Verkehrsmanagement (2. Sitzung)
Hr. Heinrich	Gregor-Mendel-Realschule
Hr. Hofner	SoccArena Heidelberg
Hr. Hufnagel	Taubenzüchterverein
Hr. Jost	Landwirte
Hr. Kagerbauer	Verkehrsgutachter (INOVAPLAN)
Hr. Kratzer	Kinderbeauftragter
Hr. Lüll	Vertreter ansässige Betriebe
Hr. Maier	Hockeyclub Heidelberg
Hr. Mayer	Jump Inn
Hr. Michelhans	Sportkreis Heidelberg + SG Kirchheim
Hr. Müller	Rudergesellschaft Heidelberg
Hr. S. Hofer	alla hopp! + SoccArena
Hr. Söte	Heidelberger Sportclub
Hr. Ueckert	Dokumentation
Hr. Wellenreuther	alla hopp! (Stadt Heidelberg, Amt für Sport und Gesundheitsförderung)
Hr. Wörner	Stadtjugendring Heidelberg e. V.

Tabelle 1 Mitglieder des Arbeitskreises

1 Öffentliche Beteiligungsveranstaltung – Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit fand am 09.11.2017 in der Aula der Gregor-Mendel-Realschule ein Bürgerforum statt. Während dieser Veranstaltung wurden die Ausgangssituation, die durch den Arbeitskreis beschlossenen Ziele, die Strategie und die Maßnahmen vorgestellt. Anschließend hatte die Bürgerschaft an drei verschiedenen Gesprächsinseln (Erschließung, Parken, ÖV) Gelegenheit, ihre Anmerkungen einzubringen, welche im weiteren Verlauf in das Konzept integriert wurden und auch im Maßnahmenkatalog (vgl. Kapitel 6) wiederzufinden sind.

1 Präsentationstermin in einem politischen Gremium – Nach Abschluss der Untersuchung werden die erarbeiteten Ergebnisse dem Auftraggeber in einem politischen Gremium präsentiert.

1.4 Projektzeitplan

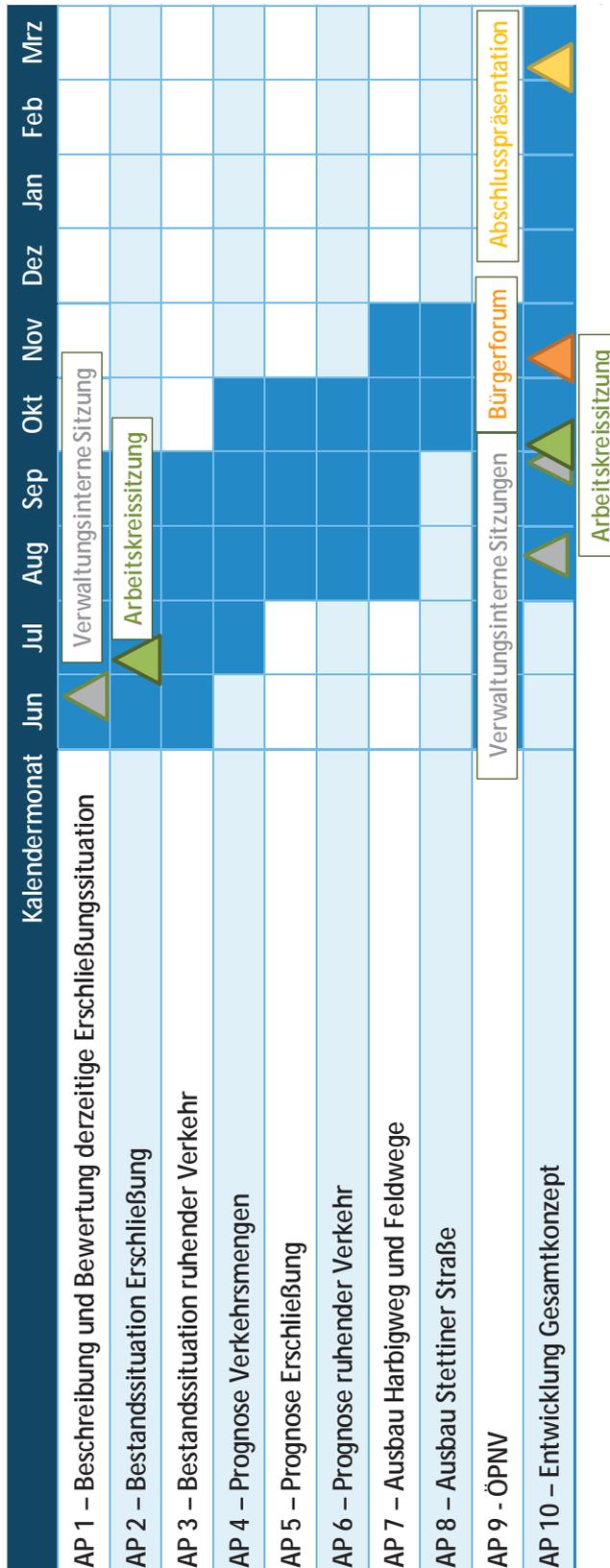


Abbildung 4 Projektzeitplan

2 Bestandsanalyse

Das Verkehrs- und Parkkonzept Harbigweg basiert auf einer Bestandsanalyse, die den Umfang und die Prioritäten von geplanten Baumaßnahmen berücksichtigt. Dadurch werden, neben der Ausgangssituation, auch die abzusehenden und realistisch einzuschätzenden Rahmenbedingungen in die Konzeptentwicklung einbezogen.

In einer ersten Bestandsanalyse wurde die derzeitige Verkehrs- und Erschließungssituation analysiert und bewertet. Die Analyse bestand u.a. aus dem Auswerten von Informationen, Dokumenten und Planungsgrundlagen in Bezug auf das Untersuchungsgebiet und auf die angrenzenden Bereiche (v.a. Patton Baracks). Dazu zählen auch vorliegende Ergebnisse von Verkehrszählungen, die durch das Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Heidelberg durchgeführt wurden. Darüber hinaus erfolgte eine Vor-Ort-Begehung am Samstag, den 01.07.2017. Gründe für die Wahl dieses Datums waren ein internationales Rugby-Turnier, diverse andere Sportveranstaltungen (u.a. Fußballspiele) (vgl. Abbildung 5) und Sommertemperaturen. Durch diese Rahmenbedingungen war ein sehr hohes Besucheraufkommen zu erwarten.



Abbildung 5 Besucher des Untersuchungsgebietes am 01.07.2017

Während der Vor-Ort-Begehung wurden unter anderem folgende Aspekte verstärkt in den Blick genommen:

- Parkflächen (Anzahl und Qualität der vorhandenen Abstellflächen (Pkw, Rad))
- Parksituation
- Parksuch- und Schleichverkehre
- Versenkbare Poller auf Höhe des städtischen Turnzentrums
- Straßenraumgestaltung
- Fuß- und Radwegekonzept

- Qualität ÖV-Haltestellen
- Anbindung an das übergeordnete Straßennetz
- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten
- Barrierefreiheit
- Umliegende Nutzungen

2.1 Kfz-Verkehr

Die Hauptzufahrt zum Sportpark Süd für den Kfz-Verkehr verläuft über den Harbigweg und führt direkt am öffentlichen Parkplatz Messegelände im Nordosten des Untersuchungsgebietes vorbei (vgl. Abbildung 6). Über Anliegerstraßen sind beispielsweise der Taubenzuchtverein oder die Gärtnerei erreichbar. Auf Höhe des Turnzentrums befinden sich Poller, welche durch den ÖV heruntergefahren werden können (ebd.). Entsprechend ist dem Pkw-Verkehr die Durchfahrt an dieser Stelle nicht möglich. Daher kommt es an den Pollern mitunter zu Pkw-Wendemanövern. Auf der Pleikartsförster Straße gilt ab dem öffentlichen Parkplatz Sportzentrum Süd im Südwesten des Untersuchungsgebietes eine Einbahnstraßenregelung in Richtung Osten. Im gesamten Untersuchungsgebiet gilt die Tempo 30-Regelung.



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 6 Pkw-Führung

2.2 Parkflächen und Parksituation

Im Rahmen der Vor-Ort-Begehung war zu beobachten, dass der Parkplatz Messegelände von Sportmannschaften für Busanreisen genutzt wurde (vgl. Abbildung 7). Wie zu sehen ist, herrschte reger Fußverkehr zwischen den Sportanlagen und dem Parkplatz Messegelände u.a. aufgrund der Mannschaftsbusanreisen.



Abbildung 7 Sportler nutzen den Parkplatz Messegelände

Auf dem Parkplatz Messegelände selbst standen auf den vorderen Sektionen viele Lkw, welche die Sicht auf freie Stellplätze auf den hinteren Sektionen des Parkplatzes verdeckten (vgl. Abbildung 8). Entsprechend war es für Besucher, die - vom Kirchheimer Weg kommend - in das Gebiet hineinfahren auf den ersten Blick schwierig zu erkennen, dass noch viele freie Stellplätze zur Verfügung standen. Die Fahrzeuge parkten mit reichlich Abstand zueinander, weshalb der vorhandene Raum nicht effizient genutzt wurde, jedoch auch kein weiteres Fahrzeug dazwischen gepasst hätte (ebd.).



Abbildung 8 Lkw verdecken die Sicht auf freie Pkw-Stellplätze

Zeitgleich parkten viele Pkw in räumlicher Nähe zu den Sportanlagen (vgl. Abbildung 9). Die Parksituation dort stellte sich sehr ungeordnet dar, die Fahrzeuge wurden mitunter sehr dicht geparkt.



Abbildung 9 Ungeordnetes Parken bei den Vereinen

Gleiches gilt auch für die alla hopp!-Anlage, in deren räumlicher Nähe ebenfalls dicht geparkt wurde, unter anderem auch auf dem Bürgersteig (vgl. Abbildung 10).



Abbildung 10 Ungeordnetes Parken bei der alla hopp!-Anlage

In der Pleikartsförster Straße wurden in räumlicher Nähe zu dem Parkplatz Sportzentrum Süd Pkw an der Straße abgestellt. Zeitgleich waren auch auf dem Parkplatz noch Kapazitäten vorhanden (vgl. Abbildung 11) und auch auf dem Parkplatz Sportzentrum Süd wurden die Fahrzeuge mit viel Abstand zueinander geparkt, sodass der vorhandene Raum nicht effizient genutzt wurde (ebd.).



Abbildung 11 Parksituation Pleikartsförster Straße und Parkplatz Sportzentrum Süd

Die enge Parksituation führte – zusammen mit dem zu beobachtenden Parksuch- und Schleichverkehr – insbesondere im nördlichen Abschnitt des Harbigwegs wiederholt zu Behinderungen für den Busverkehr. Auf Abbildung 12 ist zu sehen, wie ein Pkw dicht an den Zaun des Hockey-Clubs fahren muss, um das Vorbeifahren des Busses zu ermöglichen. Derartige Situationen führten dazu, dass der Bus wiederholt an der Weiterfahrt gehindert wurde. Entsprechend kann sich die ungeordnete Parksituation in Verspätungen für den Busverkehr niederschlagen.



Abbildung 12 ÖV-Verzögerung durch Kfz-Ballung im Harbigweg

Auf einigen Vereinsanlagen waren freie Parkplatzkapazitäten vorhanden (vgl. Abbildung 13). Es ist jedoch davon auszugehen, dass diese Parkplätze zu bestimmten Zeiten, beispielsweise während eines Spiels oder einer Veranstaltung, stark ausgelastet sind und somit keine Kapazitäten als etwaige Ausweichparkplätze darstellen. Entsprechend haben sich auch Vertreter/innen der Anliegervereine dagegen ausgesprochen.



Abbildung 13 Private Stellflächen auf Vereinsgeländen

2.3 Beschilderung

Wegweisende Beschilderungen im Untersuchungsgebiet waren weitestgehend ausreichend vorhanden. Teilweise gab es Lücken in der Beschilderung, beispielsweise an den Bushalttestellen. Die Beschilderung des Fußweges vom Parkplatz Messegelände zur alla hopp!-Anlage war für Fußgänger gut zu sehen und nachzuvollziehen. Besuchern zufolge, die an diesem Tag zum ersten Mal in dem Gebiet waren, funktioniert die Beschilderung des Parkplatzes Messegelände auch für Pkw-Fahrer. So haben sie zunächst auf dem Parkplatz Messegelände geparkt und seien zu Fuß zu ihrem Ziel (eine Sportanlage) gelaufen. Nachdem sie gesehen haben, dass viele andere Besucher ihren Pkw direkt bei den Sportanlagen parkten, haben sie ihren Pkw umgeparkt; vom Parkplatz Messegelände näher an die Sportanlage. Entsprechend ist davon auszugehen, dass die örtliche Beschilderung die benötigten Informationen für neue Besucher adäquat bereitstellt und es sich bezüglich des Parkverhaltens vielmehr um ein gelerntes Verhalten handelt, welches von anderen Besuchern kopiert wird.

Trotz Beschilderung wurde wiederholt widerrechtlich geparkt, beispielsweise auf Gehwegen (vgl. Abbildung 14). Auch diesbezüglich kann davon ausgegangen werden, dass ein Verhalten kopiert wurde. Die Regelungen, dass bestimmte Straßen nur für Anlieger zugänglich sind, wurden regelmäßig nicht befolgt. So kam es wiederholt zu Wendemanövern auf dem mittleren Abschnitt des Harbigwegs (ebd.) oder direkt vor den herunterfahrbaren Pollern.



Abbildung 14 Widerrechtliches Parken und Wendemanöver im Harbigweg

2.4 Fußverkehr

Neben der ausreichenden Beschilderung der Fußwege in Richtung Sportanlagen und alla hopp! (vgl. Abbildung 15) war festzustellen, dass die Beschaffenheit der Fußwege fußgängertauglich war. So waren die Fußwege ausreichend asphaltiert, sodass dort auch Kinderwagen oder Rollstühle problemlos fahren konnten. Der Fußweg zur alla hopp!-Anlage führt über ein Feld in Richtung Minigolf-Anlage.



Abbildung 15 Beschilderung Fußweg



Abbildung 16 Fußweg zwischen Kirchheimer Weg und Parkplatz Messegelände

Die Fußwegeverbindung vom Parkplatz Messegelände zur Tramstation führt über einen Weg, welcher aufgrund fehlenden Baumschnitts nur schwer passierbar war (vgl. Abbildung 16). Allerdings gibt es auf dem Harbigweg keine durchgängigen Wegeverbindungen für den Fußverkehr (vgl. Abbildung 17). Eine sichere Fußgängerführung ist somit nicht gewährleistet.



Abbildung 17 Fehlender Fußgängerschutz auf dem Harbigweg

2.5 ÖPNV

Die Buslinie 33 verbindet das Untersuchungsgebiet mit der Innenstadt (vgl. Abbildung 18). Der ÖV-Linienweg beginnt in Köpfel im Norden Heidelbergs, über den Bismarckplatz (Innenstadt) zum Hauptbahnhof und von dort aus weiter in Richtung Süden über den Harbigweg nach Kirchheim und schließlich nach Emmertsgrund. Mit der Straßenbahn ist das Gebiet über die Tramlinie 26 erschlossen. Die Tramhaltestelle ‚Messplatz‘ befindet sich in räumlicher Nähe zum Parkplatz Messegelände. Außerdem wird das Sportzentrum Süd durch die regionalen Buslinien 717, 720 und 721 bedient. Die Entfernung zwischen zwei Haltepunkten beträgt in der Regel weniger als 500 m. Eine Haltestelle direkt an der alla hopp!-Anlage ist derzeit nicht vorhanden. Tabelle 2 zeigt die Taktung der entsprechenden Linien.



Abbildung 18 Übersicht ÖV-Linienwege

ÖV	Werktags	Samstags	Sonntags
Bus 33	20 min	20 min	30 min
Bus 717, 720, 721	30 min	30-60 min	60 min
Tram 26	10 min	10 min	30 min

Tabelle 2 ÖV-Taktung

Sowohl die Buslinie 33 als auch die Straßenbahnlinie 26 verfügten am 01.07.2017 über genügend Kapazitäten und wurden von Besuchern und Sportlern genutzt (vgl. Abbildung 19). Busse und Trams waren modern ausgestattet.



Abbildung 19 Besetzung Buslinie 33 am 01. Juli 2017

Während die Tramhaltestelle Messplatz eine ausreichende Aufenthaltsqualität bietet (Überdachung, Sitzgelegenheit, baulicher Schutz vor Kfz-Verkehr) (vgl. Abbildung 20), bieten die Bushaltestellen der Haltestelle ‚Harbigweg‘ in beide Richtungen weder Schutz vor dem Wetter noch eine Sitzgelegenheit und auch keine Beleuchtung (vgl. Abbildung 21). Auch die Aufstellflächen waren sehr kleinräumig und boten wenig Sicherheitsraum vor einem Übertreten auf die Straße, insbesondere für Gruppen. Die Aufstellfläche ist unzureichend befestigt, sodass für Regenwetter von Pfützen und feuchter Erde im Wartebereich auszugehen ist. Insbesondere während der kalten Monate, wenn es nach dem Training bereits dunkel sein kann, können diese Rahmenbedingungen zu unangenehmen Wartesituationen führen. Dass die Aufstellfläche nur schwerlich als solche erkenntlich ist, wird auch durch einen dort abgestellten Pkw deutlich (ebd.).



Abbildung 20 Tramhaltestelle 'Messplatz'



Abbildung 21 Bushaltestelle 'Harbigweg'

2.6 Fahrradverkehr

Die Straßen und Wege im Untersuchungsgebiet, die für den Radverkehr in Frage kommen, sind fahrradtauglich und gut befahrbar, was über die Generationen hinweg auch gut angenommen wird (vgl. Abbildung 22). In dem Untersuchungsgebiet gilt Tempo 30 für den Kfz-Verkehr, zu schnell fahrende Kfz bildeten am Samstag, den 01.07.2017 eher die Ausnahme. Die installierten, herunterfahrbaren Poller verhindern viel Pkw-Durchgangsverkehr in dem Untersuchungsgebiet. Die Poller fungieren daher als wichtiger Schutz der Rad- und auch Schülerverkehre, insbesondere in räumlicher Nähe zur Gregor-Mendel-Realschule.



Abbildung 22 Fahrradtaugliche Infrastruktur



Abbildung 23 Lokalisierung Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellplätze sind sowohl in ausreichender Quantität als auch Qualität im gesamten Untersuchungsgebiet vorhanden (vgl. Abbildung 23). An den neueren (und damit nicht an allen) Fahrradabstellplätzen ist ein Bügel für den Rahmenanschluss vorhanden (vgl. Abbildung 24). An der alla hopp!-Anlage ist darüber hinaus auch eine Lademöglichkeit für Pedelecs vorhanden (ebd., unten rechts).



Abbildung 24 Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet

2.7 Probleme und Konflikte

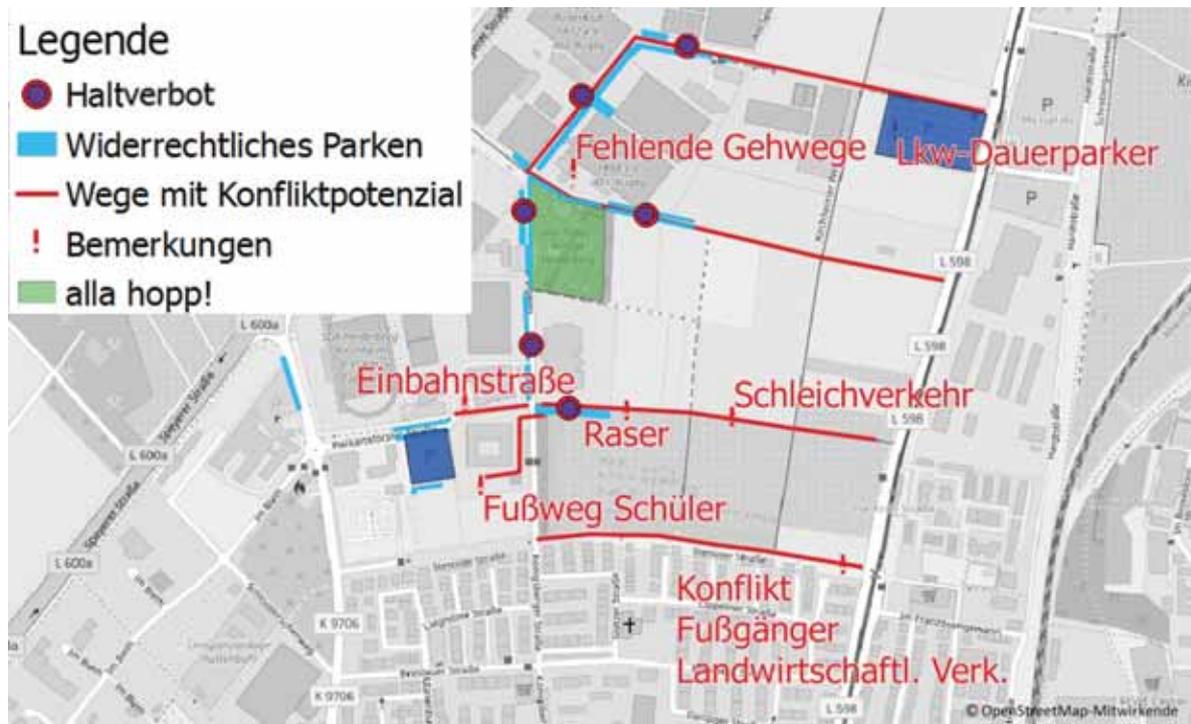


Abbildung 25 Lokalisierung Probleme und Konflikte

Während des ersten Arbeitskreises wurden durch die Mitglieder vorhandene Probleme und Konflikte bezüglich der Verkehrssituation zusammengetragen und verortet (vgl. Abbildung 25). Als Hauptproblematik wurde das widerrechtliche Pkw-Parken von Besuchern, welche keine Vereinsmitglieder sind, auf den Parkflächen der Vereine sowie in räumlicher Nähe zu den Vereinsanlagen herausgearbeitet. Weitere Anmerkungen aus dem Arbeitskreis sind in Tabelle 3 auf der folgenden Seite aufgeführt. Als weiteres, dringendes Problem wurden Lkw-Dauerparker auf dem Parkplatz Messegelände genannt.

Anmerkung aus dem Arbeitskreis	Begründung
Lkw-Dauerparker	Auf dem Parkplatz ‚Messegelände‘ ist zu beobachten, dass des Öfteren Lkw für eine längere Dauer (mehr als 24 Stunden) abgestellt werden und somit eine Fläche in Anspruch nehmen, die am Wochenende für die Besucher von Veranstaltungen zur Verfügung stehen sollten.
Fehlende Gehwege	Entlang des Harbigwegs und des Kirchheimer Wegs ist keine sichere und ausreichende Fußgängerführung vorhanden. Teils fehlen Gehwege komplett oder sind von Autos zugeparkt.
Konflikte Fußgänger und landwirtschaftlicher Verkehr	In dem Gebiet südöstlich des Harbigwegs treten Konflikte zwischen dem landwirtschaftlichen Verkehr und den dort laufenden Fußgängern auf. Da die Fußgänger keine Gehwegführung haben, müssen diese auf Feldwege ausweichen.
Raser	Trotz 30 km/h-Regelung fahren einige Autofahrer bis zu 50 km/h, da die Strecken geradeaus und ohne Hindernisse verlaufen.
Schleichverkehr	Die Anliegerstraßen werden zu häufig von diversen Besuchern als Schleichwege genutzt.
Fehlende Wendemöglichkeit vor Einbahnstraße in Pleikartsförster Straße	Aufgrund der fehlenden Wendemöglichkeit vor der Einbahnstraße wird viel Verkehr durch den südöstlichen Bereich des Sportzentrums Süd geleitet.
Fehlende Verkehrssicherheit für Schülerverkehr Nähe Gregor-Mendel-Realschule	Der Fußweg der Schüler zwischen dem Turnzentrum und dem Schulgelände ist verkehrssicherheitstechnisch bedenklich.

Tabelle 3 Übersicht Anmerkungen aus der ersten Arbeitskreissitzung

2.8 Definition Ereigniszustände

Auf Grundlage der vorangegangenen Analyse wurden Ereigniszustände definiert, die in Hinblick auf das zu erwartende quantitative wie qualitative Verkehrsaufkommen typisch sind.

Um die Spitzenauslastungszeiten zu ermitteln, wurden die Ergebnisse der Verkehrszählung (vgl. Abbildung 26 und Abbildung 27) der Stadt Heidelberg analysiert, welche 2016 (orange dargestellt) sowie 2017 (blau dargestellt) durchgeführt wurden sowie weiterhin Informationen von Anliegern aus Anliegerfragebögen¹ (vgl. Anhang 6.18), die an die umliegenden Sportvereine und weitere Anlieger geschickt wurden, ausgewertet.



(Quelle: eigene Darstellung, Kartenhintergrund © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abbildung 26 Lokalisierung Ergebnisse Verkehrszählung aus dem Jahr 2016

¹ Die Anlieger wurden gebeten, Schätzungen auf der Grundlage von Alltagserfahrungen vorzunehmen und diese in die Fragebögen einzutragen



(Quelle: eigene Darstellung, Kartenhintergrund © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abbildung 27 Modal Split der Verkehrszählung

Die Analyse ergibt, dass sich die regelmäßigen Spitzenstunden (beispielsweise Trainingszeiten, Wochenenden bei gutem Wetter, keine Großveranstaltungen) überwiegend auf die Stunden zwischen 16:00 – 20:00 Uhr belaufen. Während dieser Zeit ist mit einer Besucherzahl zwischen 650 und 1.300 Personen zu rechnen. Die Spitzenstunden an den Wochenenden belaufen sich auf die Stunden zwischen 14:00 – 20:00 Uhr mit einer Besucherzahl von bis zu 1.100 Personen (ebd.).

Die Modal-Split-Analyse der Anlieger bezüglich der regelmäßigen Spitzenstunden verdeutlicht, dass der Pkw-Verkehr mit 73 Prozent im Untersuchungsgebiet den größten Anteil stellt. Der Radverkehr stellt mit 16 Prozent das am zweithäufigsten genutzte Verkehrsmittel dar. Weitere 8 Prozent entfallen auf den ÖV und der Fußverkehr ist mit 3 Prozent vertreten (vgl. Abbildung 28, linke Seite). Im Vergleich mit dem Modal Split der Stadt Heidelberg ist der Pkw-Anteil im Untersuchungsgebiet deutlich höher, was insbesondere zulasten des Fußverkehrs geht (ebd.). Diese Gegenüberstellung weist auf Umlagerungspotenziale des Pkw-Verkehrs hin, beispielsweise zugunsten des Fußverkehrs.

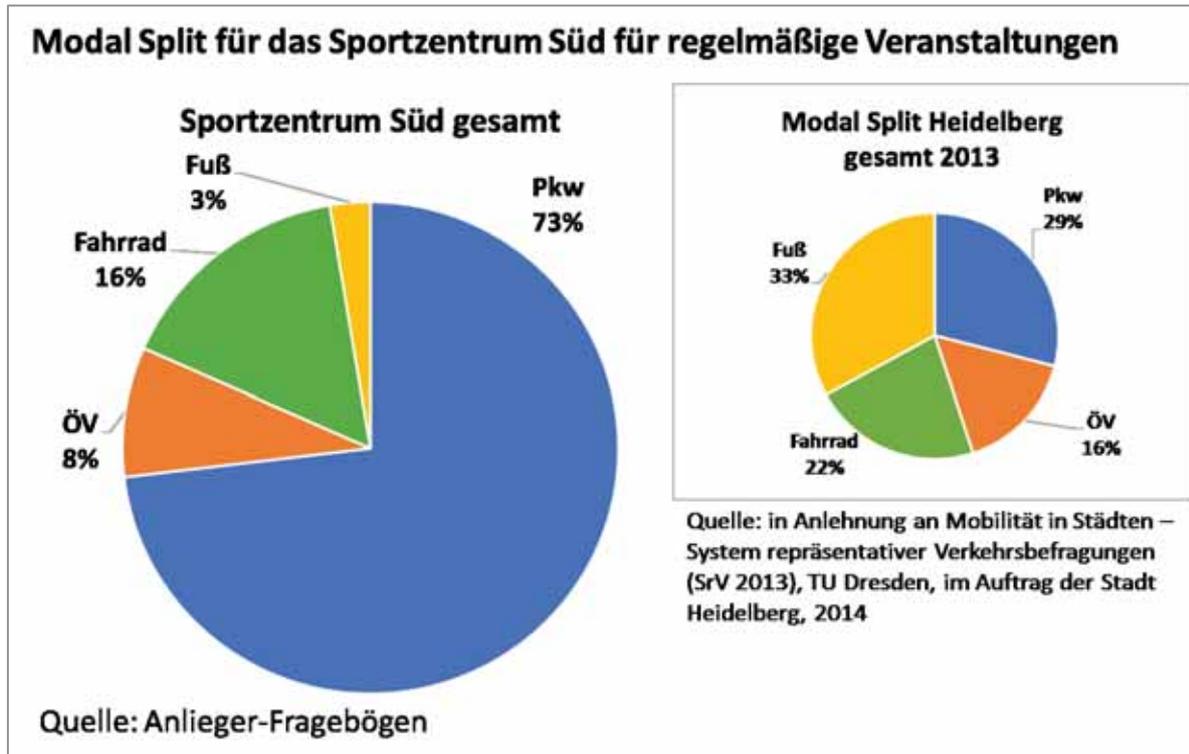


Abbildung 28 Modal Split für regelmäßige Spitzenstunde

Die Analyse der Anliegerfragebögen bezüglich Großveranstaltungen verdeutlicht, dass für diese Zeiten mit deutlich höheren Besucherzahlen zu rechnen ist. Folgende Beispiele geben einen Überblick über die Großveranstaltungen, für die mit mehr als 500 Besuchern zu rechnen ist:

- Schaufenster des Sports: 5.000 Besucher
- Länderspiele Rugby: 3.000 Besucher
- Turnwettkämpfe: 1.000 Besucher
- SAS-Turniere Rugby: 900 Besucher
- Bundesligaspiel Rugby: 700 Besucher
- Jugendturniere Hockeyclub: 600 Besucher

Da derartige Großveranstaltungen wetterbedingt tendenziell während der Sommermonate abgehalten werden, ist das zeitgleiche Stattfinden dieser Veranstaltungen nicht unwahrscheinlich, wie auch das Beispiel des 01.07.2017 zeigt. Die Modal-Split-Analyse der Großveranstaltungen zeigt, dass von einem Pkw-Anteil von ca. 72 Prozent auszugehen ist (vgl. Abbildung 29). Dies erklärt den sehr hohen Pkw-Parkdruck während derartiger Veranstaltungen in dem Untersuchungsgebiet.

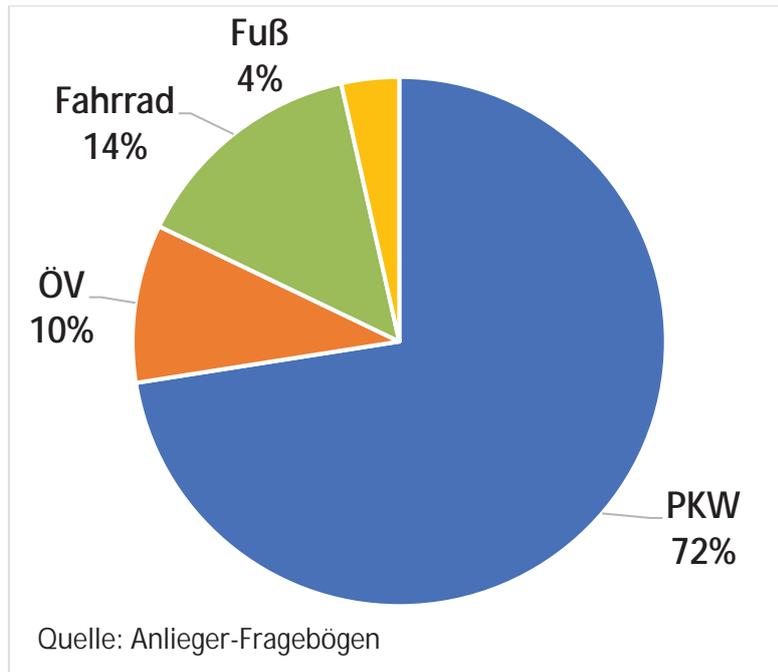


Abbildung 29 Modal Split Großveranstaltungen

Auf Grundlage der Analyse wurden, in Abstimmung mit der Stadtverwaltung Heidelberg, folgende Ereigniszustände definiert:

1. Regelmäßige Spitzenstunden
 - a. Trainingszeiten unter der Woche
 - b. Sommerwochenende mit gutem Wetter und hoher Besucherfrequenz ohne Großveranstaltungen
2. Großveranstaltungen
 - a. Internationale Turniere
 - b. Fußballspiele
 - c. Andere Sportveranstaltungen (Schaufenster des Sports u.a.)
 - d. Darüber hinaus: sehr hohes Besucheraufkommen auf der alla hopp!-Anlage

Das vorliegende Konzept wurde für diese Ereigniszustände entwickelt.

2.9 Maßgebliche Entwicklungen und Rahmenbedingungen

Das Konzept ist auf den Bestand sowie auf absehbare, für das Verkehrsaufkommen maßgebliche Entwicklungen ausgelegt. Dies bedeutet, dass relevante zukünftige Entwicklungen, deren zeitliche Umsetzung zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits grob feststand, in die Bearbeitung eingeflossen sind. Kleinteiligere Entwicklungen, die sich weniger maßgeblich auf das Verkehrsaufkommen auswirken, wurden im Gesamtkontext miteinbezogen. Die zukünftigen Entwicklungen sowie weitere, für das Konzept relevante, Rahmenbedingungen sind in Abbildung 30 dargestellt.



Abbildung 30 Rahmenbedingungen

Auf dem Gebiet der heutigen Patton Baracks (1), die im Norden an das Untersuchungsgebiet angrenzen, soll in erster Linie Gewerbefläche entstehen. Zudem ist dort eine Großsporthalle (2) geplant, die auf 4.000 bis 5.000 Besucher ausgelegt sein wird (Stand: November 2017). Für die Patton Baracks und die Großsporthalle wird parallel ein eigenes Park- und Verkehrskonzept entwickelt (beispielsweise in Form eines Parkhauses mit mindestens 825 geplanten Stellplätzen an der Großsporthalle). Durch die Entwicklungen wird der ÖV-Linienweg (3) der Buslinie 33 zukünftig von/nach Norden verlaufen. Entsprechend ist an der Großsporthalle eine zusätzliche ÖV-Haltestelle (4) geplant. Die geplante Radhauptachse (5) soll das Sportzentrum Süd über die Patton Baracks mit der Innenstadt verbinden. Es gibt zwei große öffentliche Parkplätze in dem Untersuchungsgebiet (6). Es ist davon auszugehen, dass durch das Konzept viel Fußverkehr (7) von diesen Parkplätzen in Richtung alla hopp!-Anlage sowie zu den Vereinen stattfinden wird.

3 Zielentwicklung

Im ersten Arbeitskreis wurden Ziele (vgl. Abbildung 31) für das Verkehrskonzept erarbeitet und abgestimmt. Das Konzept ist an diesen Zielen ausgerichtet und auch die Maßnahmenbewertung fand auf Grundlage der Wirkungen in Bezug auf diese Ziele statt.



Abbildung 31 Ziele für das Sportzentrum Süd

Auf Basis der Ziele wurden weiterhin folgende Ziele für die Verkehrsführung abgeleitet, welche für das gesamte Maßnahmenkonzept gültig sind:

- Widerrechtliches Parken unterbinden, unter anderem durch Straßenraumgestaltung
- Ertüchtigung der zwei öffentlichen Parkplätze
- Einrichtung von adäquaten Fußwegen
- Eindeutige Trennung von Fuß- und Kfz-Verkehr
- ÖV attraktiver gestalten

4 Strategie

Auf Basis der Analyse sowie der Ziele wurde eine Strategie entwickelt, welche aus folgenden vier Punkten besteht:

1. Verkehrsverlagerung
 - a. Verbesserung der Attraktivität von Pkw-Alternativen
2. Verkehrslenkung
 - a. Zielgruppe alla hopp!-Besucher: Lenkung auf Parkplatz Messegelände
 - b. Zielgruppe SG Kirchheim-Besucher: Lenkung auf Parkplatz Sportzentrum Süd
 - c. Zielgruppe Vereinsmitglieder/Anlieger: Lenkung direkt auf Vereins-/Privatgelände
3. Verkehrsberuhigung
 - a. Reduzierung von Parksuch- und Schleichverkehr auf dem Harbigweg durch eindeutige Straßenraumgestaltung
4. Sicherstellen von Verkehrsfluss
 - a. Reduzierung von Kfz-Ballungen
 - b. Vermeidung von Verzögerungen und Verkehrsbehinderungen, insbesondere für den ÖV



Abbildung 32 Strategiebausteine

5 Gesamtkonzept

Auf Grundlage der vorangegangenen Schritte wurde ein Gesamtkonzept entwickelt, welches drei Erschließungsvarianten, die Erarbeitung von Straßenquerschnitten sowie Schlüssel- und flankierende Maßnahmen beinhaltet. Die Entwicklung dieses Konzeptes erfolgte in Abstimmung sowohl mit der Stadtverwaltung der Stadt Heidelberg als auch mit dem Arbeitskreis. Darüber hinaus wurden auch Beiträge aus einem Bürgerforum, welches am 09.11.2017 in der Aula der Gregor-Mendel-Realschule stattfand, in das Konzept aufgenommen. In den folgenden Abschnitten ist das Gesamtkonzept beschrieben, im Anhang sind die daraus abgeleiteten Maßnahmenempfehlungen aufgeführt.

5.1 Schlüsselmaßnahmen

5.1.1 Ruhender Verkehr

Prinzipiell sollen Besucher auf die öffentlichen Parkplätze und Vereinsmitglieder/Anlieger auf die privaten Stellplätze gelenkt werden. Weiterhin wird das Ziel verfolgt, alla hopp!-Besucher in erster Linie auf den Parkplatz Messegelände und SGK-Besucher vorwiegend auf den Parkplatz Sportzentrum Süd zu lenken (vgl. Abbildung 33).



Abbildung 33 Lenkung der Parkverkehre

Um den vorhandenen Raum auf den beiden öffentlichen Parkplätzen effizienter zu nutzen, wird eine Neuordnung sowie effizientere Struktur der Parkplätze empfohlen. Details dazu sind in den Kapiteln

5.1.1.1 und 5.1.1.2 beschrieben. Durch die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen können ca. 375 Pkw-Stellplätze bereitgestellt werden, davon ca. 230 auf dem Parkplatz Messegelände und weitere ca. 145 auf dem Parkplatz Sportzentrum Süd. Ausgehend von den Angaben der Anlieger zu den Besucherzahlen während der regelmäßigen Spitzenstunden (ca. 1.000 alla hopp!-Besucher, Modal-Split-Anteil Pkw: 20%), einem Pkw-Besetzungsgrad von 1,9 für Freizeitverkehre (Quelle: Forschungsinformationssystem, TU Dresden, 2017) sowie weiteren 50 benötigten öffentlichen Stellplätzen für das Haus am Harbigweg (Quelle: Anlieger-Fragebögen), ergibt sich ein berechneter Bedarf an öffentlichen Stellplätzen von ca. 160 Stück. Entsprechend ist die Anzahl der öffentlichen Parkplätze allein durch den Parkplatz Messegelände (ca. 230 Stellplätze) ausreichend für den definierten Ereigniszustand ‚1. Regelmäßige Spitzenstunden‘ (vgl. 2.8). Flankierende Maßnahmen, die auch den Ereigniszustand ‚2. Großveranstaltungen‘ betreffen, sind in 5.2 und 5.3 beschrieben.

5.1.1.1 Parkplatz Messegelände

In Bezug auf den Parkplatz Messegelände wird empfohlen, die vorderen Sektionen, welche vom Harbigweg aus eingesehen werden können, eindeutig als Pkw-Stellplätze auszuweisen (vgl. Abbildung 34), damit die Sicht auf freie Pkw-Stellplätze nicht durch Lkw oder Busse verdeckt wird. Zusätzlich wird ein Hinweisschild an der Parkplatzzufahrt empfohlen, welches den Besuchern verdeutlicht, dass innerhalb des Sportzentrums Süd keine weiteren Besucherparkplätze für nicht zu den Vereinen gehörige Besucher vorhanden sind, um unnötigen Suchverkehr zu unterbinden. Um die Neuregelung sowie das Parkverbot im Untersuchungsgebiet durchzusetzen, werden regelmäßige Kontrollen empfohlen, insbesondere während der Zeit direkt nach Umsetzen der Maßnahme. Zudem sollen die Kontrollen als Signalwirkung an die Unternehmen fungieren, welche zurzeit Lkw auf dem Parkplatz Messegelände abstellen.

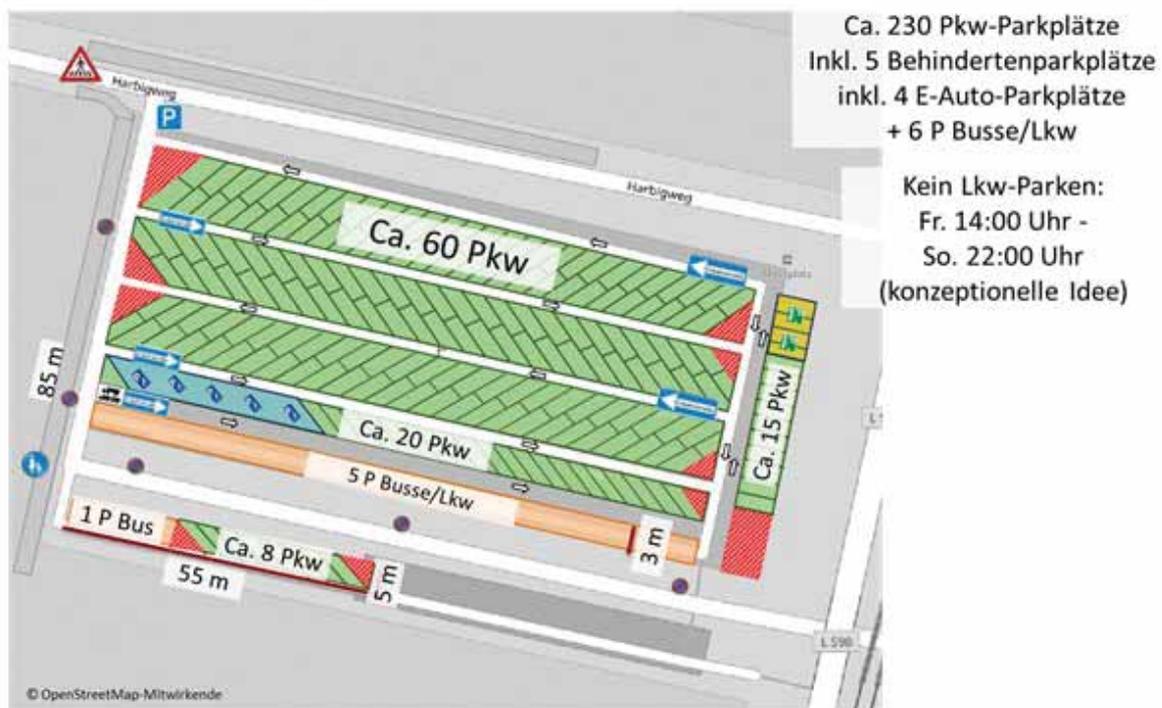


Abbildung 34 Konzept Parkplatz Messegelände

Nach der Neuordnung können auf dem Parkplatz Messegelände ca. 230 Pkw-Parkplätze (inklusive 5 Behindertenparkplätze in räumlicher Nähe zu den Fußverbindungen sowie 4 E-Auto-Parkplätze) und 6 Parkplätze für Busse oder Lkw bereitgestellt werden. Durch die Ausweisung von Pkw-Stellplätzen bekommt die Stadt eine Handhabe, um Verwarngelder anzuordnen, falls dort weiterhin Lkw stehen sollten. Auf der anderen Seite werden weiterhin Parkmöglichkeiten für Mannschaftsbusse vorgehalten, die von Sportlergruppen genutzt werden können.

Die Stadt Heidelberg möchte das Lkw-Parken ggf. weiterhin zulassen. Sowohl die diesbezügliche Größenordnung wird derzeit durch die Stadt geprüft als auch die Möglichkeit, das Lkw-Parken temporär

unterwöchig zu gestatten und nur während der Wochenenden sowie während Großveranstaltungen einzuschränken. Auch die Option, den Parkplatz Messegelände zu bewirtschaften, wird verwaltungsintern geprüft. Um den anliegenden Vereinen bei einem etwaigen Parkdruck zu helfen, wird geprüft, inwieweit die Stadt die Vereine beispielsweise in Form einer Überprüfung des Baus von Mitglieder-Stellplätzen für Pkw auf den Vereinsgeländen unterstützen kann.

Um den Fußweg zwischen dem Parkplatz Messegelände und der alla hopp!-Anlage sowie anderen Vereinen für Kinder weniger lang erscheinen zu lassen (ca. 700 Meter), wird für diese Strecke ein interaktiver Spielraum vorgeschlagen (vgl. Abbildung 35). Dies bedeutet, dass auf dem Fußweg beispielsweise Spielelemente, Sitzgelegenheiten, Rätsel oder Aufgaben integriert werden. Auch das Einüben von Verkehrsverhalten ist in einem interaktiven Spielraum denkbar, beispielsweise auch in Kooperation mit dem ADFC/ADAC. Der Spielraum soll auch im Sinne einer Erweiterung der Bewegungsanlagen fungieren und den sportlichen Aspekt des Sportzentrums Süd aufgreifen. Darüber hinaus soll der Spielraum die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit in dem Gebiet deutlich erhöhen. Um dies zu erreichen wird empfohlen, die Spielelemente dort zu installieren, wo kein Kfz-Verkehr stattfindet (vgl. Abbildung 36: rot eingekreister Bereich). Entsprechend müsste dieser Bereich ausgebaut werden, was einer Prüfung seitens der Stadt bedarf.



Abbildung 35 Beispiel Spielelement



Abbildung 36 Verortung auszubauender Fußweg

Östlich der alla hopp!-Anlage (vgl. rot markierten Bereich in Abbildung 37) wird der Fußverkehr derzeit zusammen mit dem Kfz-Verkehr geführt. Falls in diesem Bereich auch nach Umsetzung der Maßnahmen viel Kfz-Verkehr stattfinden sollte, wird aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Trennung von Kfz- und Fußverkehr empfohlen.



Abbildung 37 Verortung auszubauender Weg

Als Straßenquerschnitt werden 7 Meter vorgeschlagen, von denen 5 Meter auf den Kfz- und Radverkehr sowie weitere 2 Meter auf den Gehweg entfallen könnten (vgl. Abbildung 38).

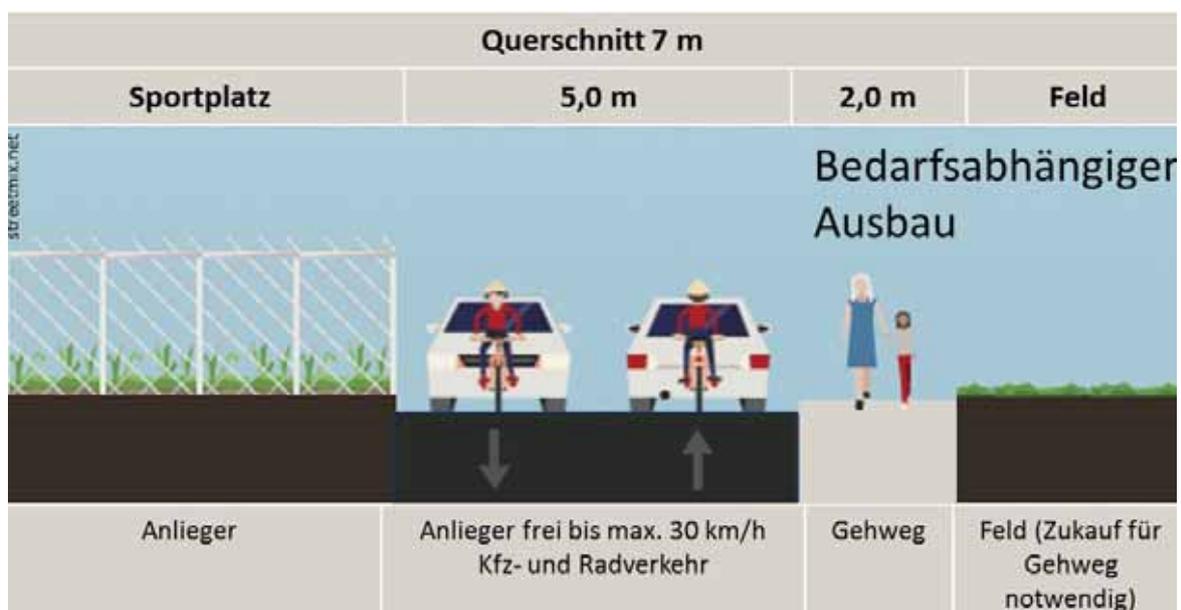


Abbildung 38 Vorschlag Querschnitt auszubauender Weg

Um den Transport von Gepäck (oder auch von Kindern) zwischen dem Parkplatz Messegelände und der alla hopp!-Anlage zu erleichtern, wird eine Bollerwagen-Ausleihstation (vgl. Abbildung 38) vorgeschlagen. Die Ausleih- und Rückgabestationen sollten idealerweise am Parkplatz Messegelände sowie an der alla hopp!-Anlage installiert werden. Ein Pfandsystem mit Beträgen zwischen 30 bis 50 Euro sowie ein Trackingsystem könnten vor Diebstahl schützen. Nach Empfehlung aus dem Arbeitskreis sollte dieses System privatwirtschaftlich betrieben werden.



Abbildung 39 Bollerwagen-Leihsystem

5.1.1.2 Parkplatz Sportzentrum Süd

Auch der öffentliche Parkplatz Sportzentrum Süd sollte aus fachlicher Sicht ertüchtigt werden. Auf diesem Parkplatz sollen vorwiegend Besucher von Institutionen in räumlicher Nähe, wie etwa der SGK Heidelberg oder der Gregor-Mendel-Realschule, parken. Die Ertüchtigung soll ebenfalls mit Hilfe einer deutlichen Parkplatzmarkierung von Pkw-Stellplätzen für eine effizientere Auslastung des vorhandenen Raums erfolgen (vgl. Abbildung 40) sowie einem Hinweisschild, dass es innerhalb des Sportzentrums Süd keine weiteren Besucherparkplätze für nicht zu den Vereinen gehörige Besucher gibt. Auch hier werden regelmäßige Kontrollen empfohlen. Vorgeschlagen wird eine Aufteilung, die ca. 145 Pkw-Stellplätze vorsieht, davon ca. 5 Behindertenparkplätze sowie 4 E-Auto-Parkplätze in räumlicher Nähe zur Straße und 6 weitere Stellplätze für Mannschaftsbusse/Lkw.

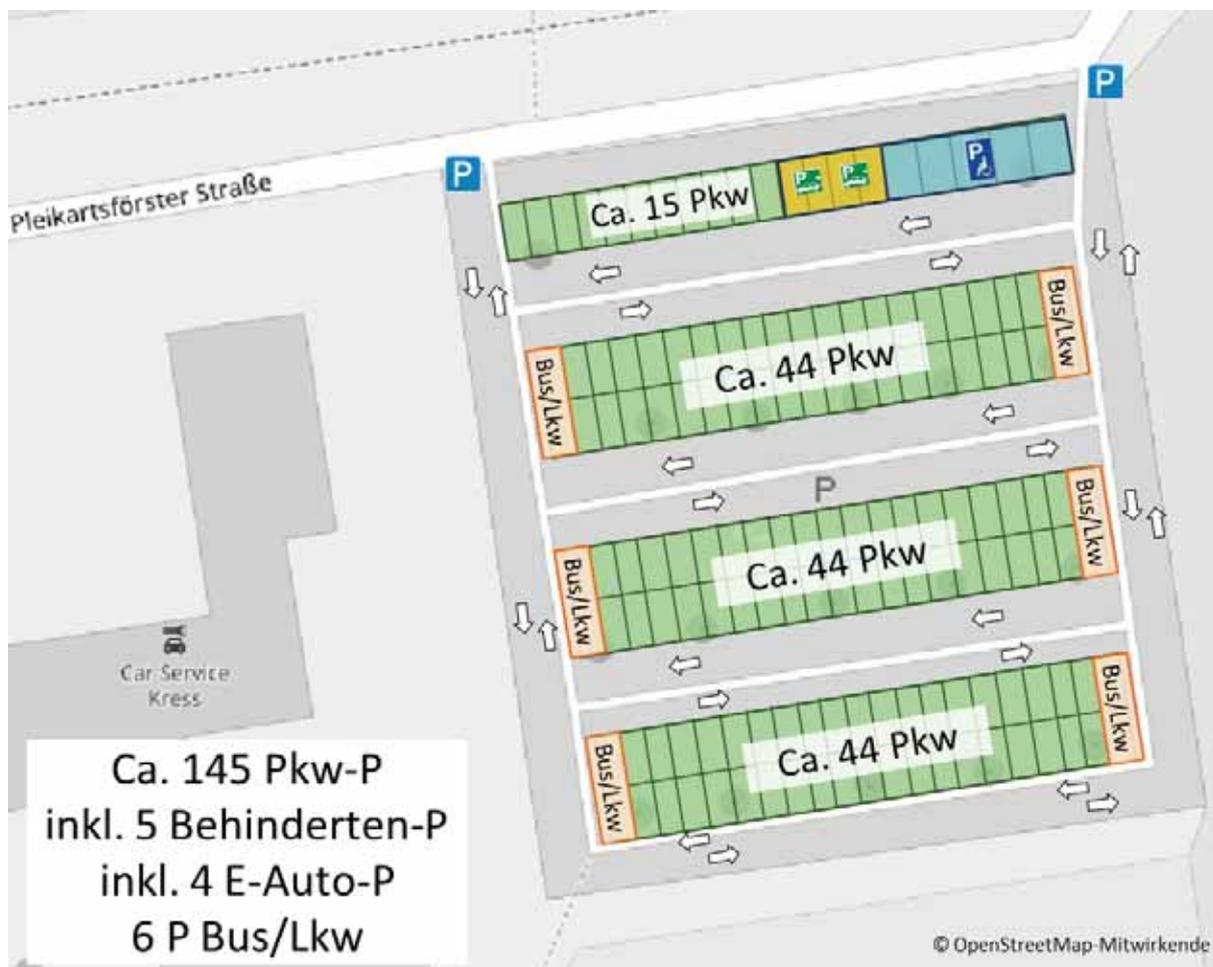


Abbildung 40 Konzept Parkplatz Sportzentrum Süd

5.1.2 Parkplatzentlastung

Der Mehrbedarf an Pkw-Stellplätzen während Großveranstaltungen (vgl. 2.8) kann nicht vollständig durch die öffentlichen Parkplätze abgedeckt werden. Je nach Veranstaltungsgröße und Anzahl parallel stattfindender Veranstaltungen ist von einer unterschiedlich hohen Besucherzahl auszugehen. Die Besucher reisen sowohl aus der Stadt Heidelberg, aus der Region als auch aus Deutschland oder dem Ausland an. Um den Besuchern für diese Ereigniszustände eine angenehme und sichere Anreise zu ermöglichen, wird eine Verbesserung der Pkw-Alternativen ‚ÖV‘, ‚Fußverkehr‘ und ‚Radverkehr‘ empfohlen (vgl. Abbildung 41) und es wird dadurch eine Verkehrsverlagerung erreicht.

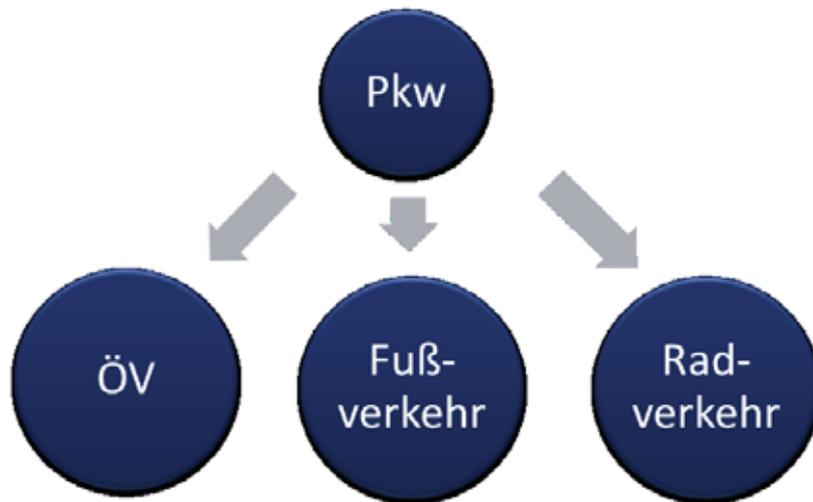


Abbildung 41 Konzept Parkplatzentlastung

Als Schlüsselmaßnahme wird in diesem Bereich die Einrichtung eines adäquaten ÖV-Angebots bei Groß- bzw. Sonderveranstaltungen empfohlen. Verstärkerverkehre, beispielsweise in Form von Shuttlebussen zum Hauptbahnhof, verbessern das ÖV-Angebot in Bezug auf Komfort (geringere Wartezeiten, mehr Flexibilität in Bezug auf das Erreichen der Anschlussverkehre) und Anbindung. Die Verstärkerverkehre können so dazu beitragen, dass Besucher den ÖV dem Pkw an stark frequentierten Tagen vorziehen.

Der Schlüssel für eine entsprechende ÖV-Angebotsenerweiterung bei Großveranstaltungen ist das sogenannte ‚VRN-Kombiticket‘. Mit diesem können Besucher den ÖV bei Großveranstaltungen mit ihrer Eintrittskarte nutzen. Es gibt bereits Beispiele bezüglich der Umsetzung (vgl. Abbildung 42) und der VRN informiert – nach Aussage der Stadtverwaltung Heidelberg – gerne über die Möglichkeiten. ÖV-Angebote für das Sportzentrum Süd waren zum Zeitpunkt der Konzepterstellung seitens des rnv bereits vage angedacht. Daher wird empfohlen, dass die Vereine und die Veranstalter der Großveranstaltungen zeitnah auf den VRN zugehen, um in Zusammenarbeit ein adäquates ÖV-Angebot zu entwickeln. Schließlich sollten die entwickelten ÖV-Angebote auch über die Vereine, die Stadt aber auch über die ÖV-Betriebe beworben werden.

Weitere flankierende Maßnahmen sind in der Maßnahmenübersicht im Anhang beschrieben.



Abbildung 42 Beispiel VRN Kombiticket

5.2 Flankierende Maßnahmen

Weitere Maßnahmen, welche die oben beschriebenen Schlüsselmaßnahmen flankieren und deren Wirkung unterstützen, sind im Folgenden beschrieben. Die Wirkungen der flankierenden Maßnahmen besitzen für alle Ereigniszustände Gültigkeit.

5.2.1 ÖV: Hohe Aufenthaltsqualität an neuer ÖV-Haltestelle Harbigweg

Um Hemmungen bezüglich der ÖV-Nutzung gering zu halten, wird die Gewährleistung einer hohen Aufenthaltsqualität an der neuen ÖV-Haltestelle Harbigweg empfohlen. Dies bedeutet in erster Linie, dass folgende Punkte umgesetzt werden:

- Überdachung des Wartebereichs
- Barrierefreier Zugang zu den Haltestellen und zu den Fahrzeugen
- Adäquate Beleuchtung, insbesondere im Winter
- Aushänge behinderten- und kindgerecht
- Umgebungsplan zur Orientierung
- Frühzeitige Abstimmung mit Behindertenbeauftragten

5.2.2 Fußverkehr: Adäquate Wegeverbindungen

Aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität werden zusammenhängende, ausreichende und direkte Fußwegeverbindungen zu den Zielen empfohlen. Darüber hinaus sollte eine eindeutige Kenntlichmachung von Gehwegen durch eine entsprechende Straßenraumgestaltung gegeben sein. Dies bedeutet, dass eine bauliche Trennung von Fuß- und Kfz-Verkehr in Form eines Bordsteins die Fußgänger schützt. Empfohlen wird eine Bordsteinhöhe von 3 cm (Berücksichtigung Rollstuhlfahrende, Blinde, Kinderwagen). Darüber hinaus sollte sichergestellt werden, dass keine Hindernisse auf den Gehwegen den Fußverkehr einschränken, wie es während der Vor-Ort-Analyse der Fall war (vgl. Abbildung 43). Um dies zu gewährleisten, werden regelmäßige Kontrollen im Untersuchungsgebiet empfohlen, insbesondere während der Zeit direkt nach Umsetzung der Maßnahmen. Darüber hinaus sollten Behindertenbeauftragte bereits während des Planungsprozesses eingebunden werden, um die Wege behindertengerecht zu gestalten.



Abbildung 43 Hindernisse auf Gehweg im Harbigweg

5.2.3 Fußverkehr: Ausweitung der Orientierungshilfen

Damit Besucher zu Fuß sicher und direkt an ihr Wunschziel gelangen, wird eine Ausweitung der bereits bestehenden Orientierungshilfen empfohlen. Beispielsweise sollten an den ÖV-Haltestellen Wegweisungen mit Richtungs- und Distanzangaben zu den Zielorten (beispielsweise alla hopp!, Sportvereine, Gregor-Mendel-Realschule) bereitgestellt werden. Dies gilt auch für ÖV-Haltestellen in räumlicher

Nähe zum Gebiet. Informationen zu Durchgangsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr sollten an den einschlägigen Stellen (in Zukunft: Einfahrt Patton Baracks) installiert werden.

5.2.4 Radverkehr: Sicherheitserhöhung durch Kfz-Reduzierung und Verkehrsberuhigung

Durch die Reduzierung und Beruhigung des Kfz-Verkehrs auf dem Harbigweg wird die Sicherheit für den Radverkehr auf dem Harbigweg erhöht. Dies gilt auch für die gefühlte Sicherheit, welche einen relevanten Faktor zur Attraktivierung von Fahrradverkehr darstellt. Da Radverkehr ein integraler Bestandteil des Verkehrs in Heidelberg ist und weiterhin gefördert werden soll, sollte Fahrradinfrastruktur sinnvoll in die Verkehrsinfrastruktur eingebettet werden. Entsprechend stärken Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr beruhigen, den Radverkehr allgemein und damit auch auf dem Harbigweg. Da der ÖV auf dem Harbigweg verkehren muss, ist die Breite von 6 Metern für den Rad- und Kfz-Verkehr festgelegt.

5.2.5 Radverkehr: Attraktive Fahrradabstellanlagen

Um den Aufenthalt für Radfahrer attraktiver zu gestalten, werden an Zielen mit hohem Besucheraufkommen und Radpotenzial attraktive Fahrradabstellanlagen empfohlen. Die Fahrradabstellanlagen sollten überdacht sein und die Möglichkeit des Rahmenanschlusses bereithalten, auch für Kinderfahräder (vgl. Abbildung 44, rechte Seite). Die Anlagen selbst sollten abseits von Geh- und Radwegen installiert werden, um Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden. Dabei ist darauf zu achten, dass die räumliche Distanz zu den Abstellanlagen gut zu bewältigen ist.



Abbildung 44 Beispiel überdachte Fahrradabstellanlagen mit Möglichkeit zum Rahmenanschluss

5.2.6 Verkehrsmittelübergreifend: Sichtbarmachen des Verkehrsgeschehens

Aus Gründen der Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrssicherheit wird empfohlen, das Verkehrsgeschehen sichtbar zu machen. Dies bedeutet, dass eine adäquate Beleuchtung auf Fußwegen, Radwegen, Parkplätzen und an den ÖV-Haltestellen gegeben ist. Die Sicht auf den Verkehr und die Verkehrszeichen sollten darüber hinaus durch regelmäßigen Baumschnitt ermöglicht werden.

5.2.7 Verkehrsmittelübergreifend: Durchsetzung von max. Tempo 30 sowie von Parkverboten

Neben einer eindeutigen und ausreichenden Beschilderung von Tempo 30-Zonen und Parkverboten im gesamten Gebiet wird empfohlen, diese Regelungen durch regelmäßige Kontrollen durchzusetzen, beispielsweise durch das Aufstellen von temporären Geschwindigkeitskontrollen sowie der Kontrolle durch Begehung in dem Gebiet. Diese Kontrollen sollten insbesondere während der Zeit direkt nach Umsetzen der Maßnahmen verstärkt erfolgen, um ein erneutes widerrechtliches Parken sowie ein Nicht-Einhalten der Geschwindigkeitsbeschränkung zu vermeiden. Um diese Maßnahmen zu unterstützen, kann ein Dialogschild (vgl. Abbildung 45) durch die Stadt Heidelberg aufgestellt werden.



Quelle: morgenweb.de

Abbildung 45 Beispiel Dialog-Display

5.2.8 Information und Kommunikation: Runder Tisch Mobilität Sportzentrum Süd

Um die Kommunikation zwischen den Vereinen und Anliegern zu verbessern und zu verstetigen, wird ein ‚Runder Tisch Mobilität Sportzentrum Süd‘ vorgeschlagen. Beispielsweise kann durch Absprache eine effizientere Auslastung der vereinseigenen Stellplätze erzielt werden. Ein regelmäßiger Austausch bezüglich aktueller Veranstaltungen, Herausforderungen und möglicher Lösungsansätze dient dazu, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität auch langfristig zu gewährleisten. Zu den Mitgliedern könnten u.a. die gleichen Mitglieder zählen, die bereits im Arbeitskreis ‚Verkehrs- und Parkkonzeptes Harbigweg‘ vertreten waren (Anlieger, Sportvereine, Zuständige der alla hopp!-Anlage etc.). Die

Umsetzung könnte so gestaltet werden, dass Beauftragte des runden Tisches die Aufgabe wahrnehmen, regelmäßig Informationen an die Mitglieder über einen aktuellen Mailverteiler weiterzuleiten und ggf. Zusammenkünfte und weiteren Austausch zu initiieren.



Abbildung 46 Runder Tisch Mobilität

5.3 Erschließungsvarianten und ÖV-Linienweg

Im Zuge der Konzepterarbeitung wurden drei Varianten für die Erschließung des Gebietes Sportpark Süd entwickelt und dem Arbeitskreis zur Abstimmung vorgestellt. Die drei Varianten sind in den folgenden Abschnitten beschrieben. Während des zweiten Arbeitskreistreffens wurde die Variante 3 als Grundlage zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Grundlegend für die neue Erschließungssituation ist eine Änderung im ÖV durch die Entwicklung der Patton Baracks. Der ÖV-Linienweg der Buslinie 33 wird zukünftig an der geplanten Großsporthalle entlangführen (vgl. 2.9). Eine Taktverdichtung der Linie 33 ist derzeit nicht vorgesehen.

5.3.1 Variante 1: Einbahnstraßenführung – keine Empfehlung durch den Arbeitskreis

Variante 1 sieht eine Einbahnstraßenführung für den Kfz-Verkehr in Teilen des Untersuchungsgebietes vor. Diese Variante verfolgt das Ziel, dass Besucher der alla hopp!-Anlage direkt nach Gebietseinfahrt am Parkplatz Messegelände vorbeigelenkt werden. Verbunden mit einem Hinweisschild, dass es innerhalb des Sportzentrums Süd keine Besucherparkplätze gibt, wird ein Großteil des Kfz-Verkehrs direkt auf diesen Parkplatz geleitet. Die Einbahnstraßenregelung gilt ab Höhe der Straße ‚Am Sportfeld‘ (vgl. Abbildung 47). Im weiteren Verlauf wird die Einbahnstraße in Richtung Süden und auf Höhe der Gregor-Mendel-Realschule wieder in Richtung Osten auf den Kirchheimer Weg geleitet. Für dieses letzte Teilstück ist ein Ausbau sowie die Aufhebung der ‚Anlieger-frei-Regelung‘ notwendig. Die weiteren Nebenstraßen sind weiterhin den Anliegern vorbehalten. Die Lenkung des Kfz-Verkehrs erfolgt mit Hilfe von Pollern, einige dieser Poller sind für den Busverkehr herunterfahrbar. Für diese Variante ist ein weiterer, herunterfahrbarer Poller im Süden des Untersuchungsgebietes notwendig, um diverse Wendemanöver in diesem Bereich zu verhindern, welche ggf. den ÖV aufgehalten würden. Damit Anlieger dennoch ohne größere Umwege in das Gebiet hineinfahren können, entfällt der Poller im Südosten der Stettiner Straße.



Abbildung 47 Variante 1: Einbahnstraßenführung

Der ÖV-Linienweg für die Variante 1 muss für die verschiedenen Richtungen auf unterschiedlichen Routen erfolgen (vgl. Abbildung 48, rot eingekreister Bereich). Entsprechend müssen die Haltestellen an unterschiedlichen Straßen installiert werden. Dies ist für ÖV-Nutzer, insbesondere für jene, die zum ersten Mal mit dem ÖV in das Sportzentrum Süd fahren, schwierig nachzuvollziehen.



Abbildung 48 Variante 1: ÖV-Linienweg

Eine Übersicht der Vor- und Nachteile der Variante 1 sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

Variante 1: Zusammenfassung

- **Vorteile:** 👍
 - Vermeidung von Kfz-Ballung
 - Eigene ÖV-Trasse in Königsberger Straße, kein Aufhalten durch Pkw
- **Nachteile:** 🚫
 - Unterschiedlicher ÖV-Linienwege je Richtung
 - ÖV-Haltestellen an unterschiedlichen Straßen
 - Zu wenig Haltemöglichkeit an Speyerer Straße, Stauanfälligkeit
 - Aufhebung der Anlieger frei-Regelung an Einbahnstraße
 - Ausbau des Feldweges zum Kirchheimer Weg mit baulicher Trennung von Kfz- und Fußverkehr zwingend erforderlich

Abbildung 49 Variante 1: Vor- und Nachteile

5.3.2 Variante 2: Wendeschleife – keine Empfehlung durch den Arbeitskreis

Variante 2 sieht eine Zweirichtungsführung des Kfz-Verkehrs vor, der über eine Wendeschleife auf Höhe der Gregor-Mendel-Schule wieder über den Harbigweg zurückgeführt wird (vgl. Abbildung 50). Um den verkehrsberuhigten Bereich für die Anliegerstraßen zu erhalten, müssen auch für diese Variante neue Poller installiert werden. Die Anliegerregelung bestehen weiterhin.

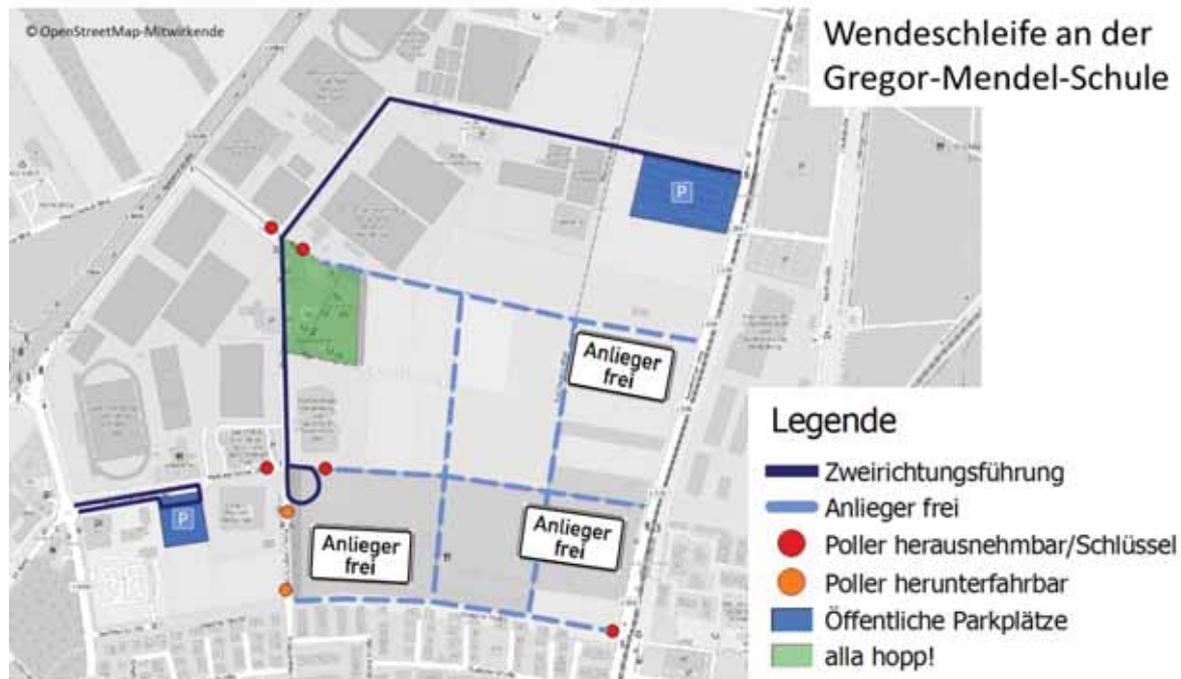


Abbildung 50 Variante 2: Wendeschleife

Der ÖV-Linienweg der Buslinie 33 kann für Hin- und Rückweg identisch bleiben. Auch für diese Variante sind eine Verlegung der Haltestelle ‚Harbigweg‘ und damit neue Aufstellflächen (vgl. Abbildung 51, in Rot eingekreister Bereich) für den ÖV sinnvoll.

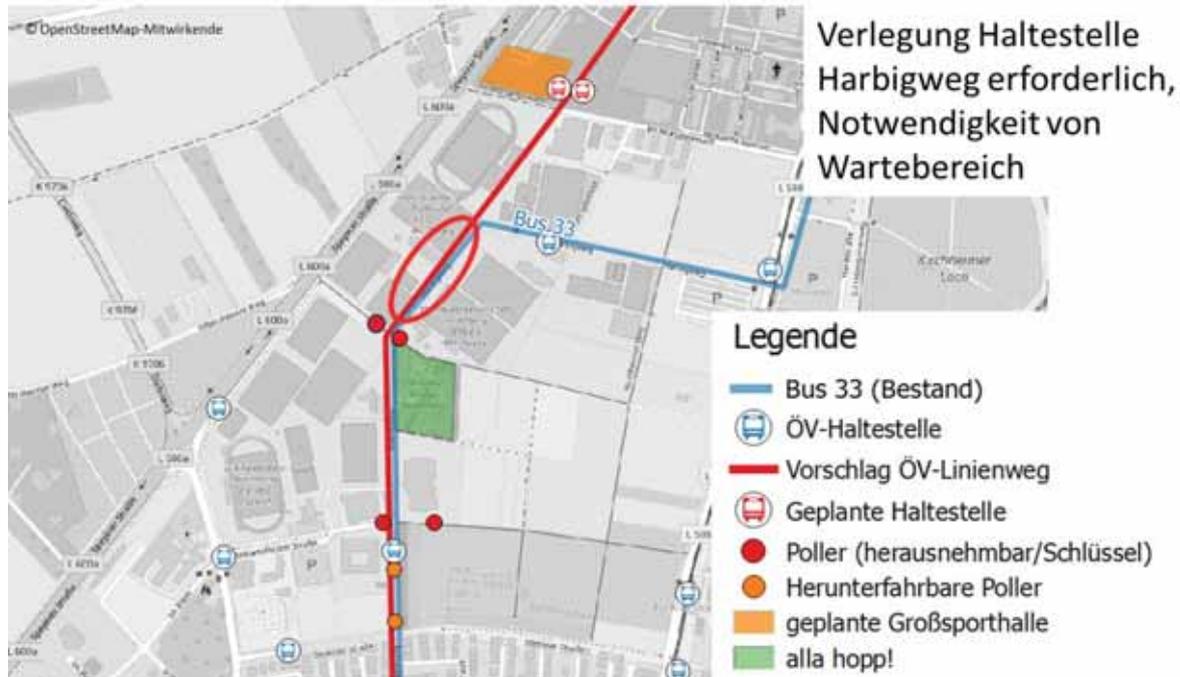


Abbildung 51 Variante 2: ÖV-Linienführung

Eine Übersicht der Vor- und Nachteile der Variante 2 sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

Variante 2: Zusammenfassung

- Vorteile: 
 - Gleiche ÖV-Linienführung auf Hin- und Rückweg
 - Eigene ÖV-Trasse in Königsberger Straße, kein Aufhalten durch Pkw
- Nachteile: 
 - Mehr Pkw-Verkehr auf Harbigweg
 - Bedarf einer Wendeschleife für Kfz-Verkehr
 - Wendeschleife: im Bereich der ÖV-Haltestelle bei Schule
 - Mehr Flächenbedarf (Zukauf von Grundstücksfläche)

Abbildung 52 Variante 2: Vor- und Nachteile

5.3.3 Variante 3: Mini-Kreisverkehr – Empfehlung durch Arbeitskreis als Grundlage zur weiteren Bearbeitung

Variante 3 sieht einen Mini-Kreisverkehr auf der Kreuzung bei der alla hopp!-Anlage vor (vgl. Abbildung 53).

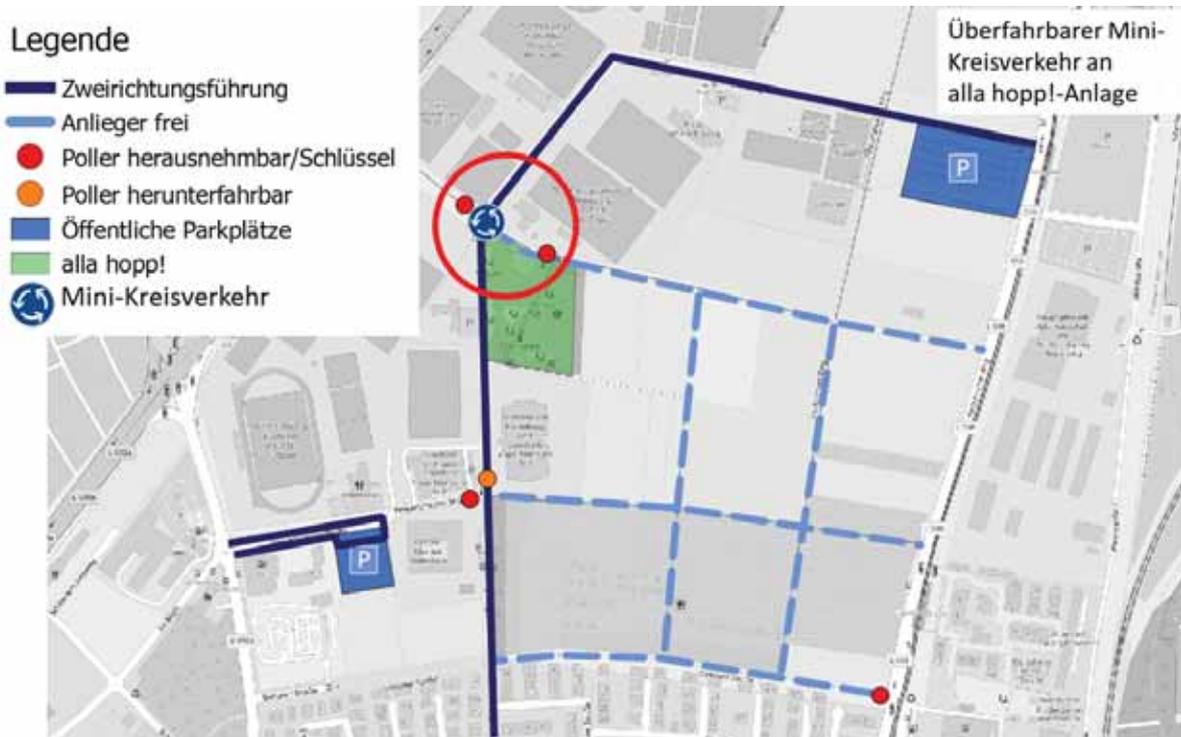


Abbildung 53 Variante 3: Mini-Kreisverkehr

Für den Kfz-Verkehr gilt eine Zweirichtungsführung. Statt einer baulichen Trennung der Mitte des Kreisverkehrs ist dieser dort aufgepflastert. Dadurch können auch größere Kfz (beispielsweise Busse, Lieferverkehre, Müllabfuhr etc.) diesen Bereich überfahren und der Mini-Kreisverkehr stellt kein Hindernis für die Weiterfahrt dar. Dennoch wird der Kfz-Verkehr an dieser Stelle verlangsamt, was zur Verkehrssicherheit beiträgt. Viele Besucher können über den Mini-Kreisverkehr wieder aus dem Gebiet herausgeführt werden, ohne dass diese auf dem Harbigweg Wendemanöver durchführen müssen. Beispielsweise gilt dies für Hol- und Bringverkehre für regelmäßig ca. 170 Kinder unter neun Jahren, die von ihren Eltern zum Verein „Anpiff ins Leben“ gebracht werden und auch wieder abgeholt werden müssen. Der Mini-Kreisverkehr hat den Effekt, dass Kfz-Ballungen vermieden werden, der Verkehrsfluss aufrechterhalten wird und der ÖV somit nicht an der Weiterfahrt gehindert wird, was Verspätungen reduziert. Für diese Variante entstehen nur geringe Umbaumaßnahmen. Es sind keine zusätzlichen herunterfahrbaren Poller vorgesehen. Ein weiterer, herausnehmbarer, Poller ist nördlich der Gregor-Mendel-Realschule vorgesehen, um den Parksuch- und Schleichverkehr auf dem Harbigweg gering zu halten und somit Störungen für den ÖV-Verkehr zu vermeiden. Über den Parkplatz Sportzentrum Süd

kann die Gregor-Mendel-Schule dennoch angefahren werden. Die ‚Anlieger frei‘-Regelung bleibt weiterhin bestehen.

Um den Pkw-Verkehr auf dem Feldweg in Richtung alla hopp!-Anlage zu minimieren, ist ein Poller östlich des Mini-Kreisverkehrs vorgesehen. Dieser soll, auf Anregung aus dem Arbeitskreis hin, erst nach Grundstücksende der Rudergesellschaft aufgestellt werden (vgl. Abbildung 54), sodass Mitglieder und Besucher über den Harbigweg zu dem Verein gelangen können.



Abbildung 54 Lokalisierung Poller Rugbyverein / alla hopp!



Abbildung 55 Einpassung Mini-Kreisverkehr in Harbigweg

Nach den Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen aus dem Jahr 2006 (RASt 06) muss ein Mini-Kreisverkehr kreisrund sein und einen Außendurchmesser von mindestens 13 Metern haben. Auf Abbildung 55 ist dargestellt, wie dieser Mini-Kreisverkehr in den Straßenquerschnitt des Harbigwegs eingepasst werden könnte. Es wird deutlich, dass der Mini-Kreisverkehr nicht vollständig in den öffentlichen Straßenraum eingepasst werden kann, ohne dass der Gehweg an dieser Stelle verkleinert werden muss. Aus fachlicher Sicht stellt dies jedoch keine gravierende Einschränkung dar. Inwieweit Grundstücksflächen für den Gehweg erworben werden müssen, wird durch die Stadt Heidelberg geprüft. Abbildung 56 zeigt ein Beispiel eines Mini-Kreisverkehrs, an welchem ein Gehweg entlanggeführt wird.



Quelle: www.augsburger-allgemeinde.de

Abbildung 56 Beispiel Mini-Kreisverkehr

Der ÖV-Linienweg der Buslinie 33 ist analog Variante 2. Entsprechend bedarf es auch für die Variante 3 einer Verlegung der Haltestelle Harbigweg sowie des Baus von Wartebereichen (vgl. Abbildung 57).

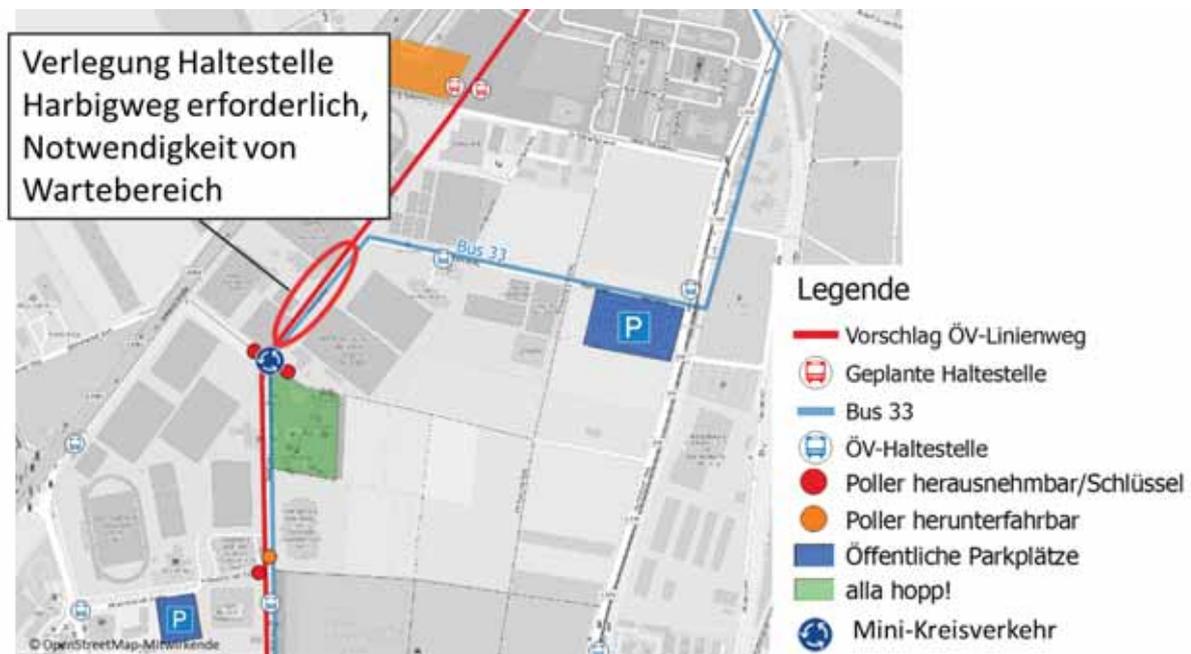


Abbildung 57 Variante 3: ÖV-Linienweg

Der Straßenquerschnitt für den Harbigweg ist in Abbildung 58 dargestellt. Er beträgt 9 Meter, von denen 6 Meter auf den Rad- und Kfz-Verkehr und 3 Meter auf den Gehweg entfallen. Die Breite von 6 Metern für den Kfz-Verkehr ist maßgebend, da es – wie auf der Abbildung zu sehen – zu Begegnungsfällen von Bussen kommen kann. Darüber hinaus fahren auch Anlieferverkehre, die Müllabfuhr, teilweise Baufahrzeuge oder Fahrzeuge zum Baumbeschnitt auf dem Harbigweg. Diese Fahrzeuge müssen auch zum Turnverein bzw. zum Deutschen Alpenverein fahren können, welche sich im südlichen Abschnitt des Harbigwegs befinden. Weiterhin gibt es keine Möglichkeit den Harbigweg in diesem Abschnitt zu verbreitern, weshalb der Gehweg auf einer Seite und der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt werden muss, wie es heute der Fall ist.

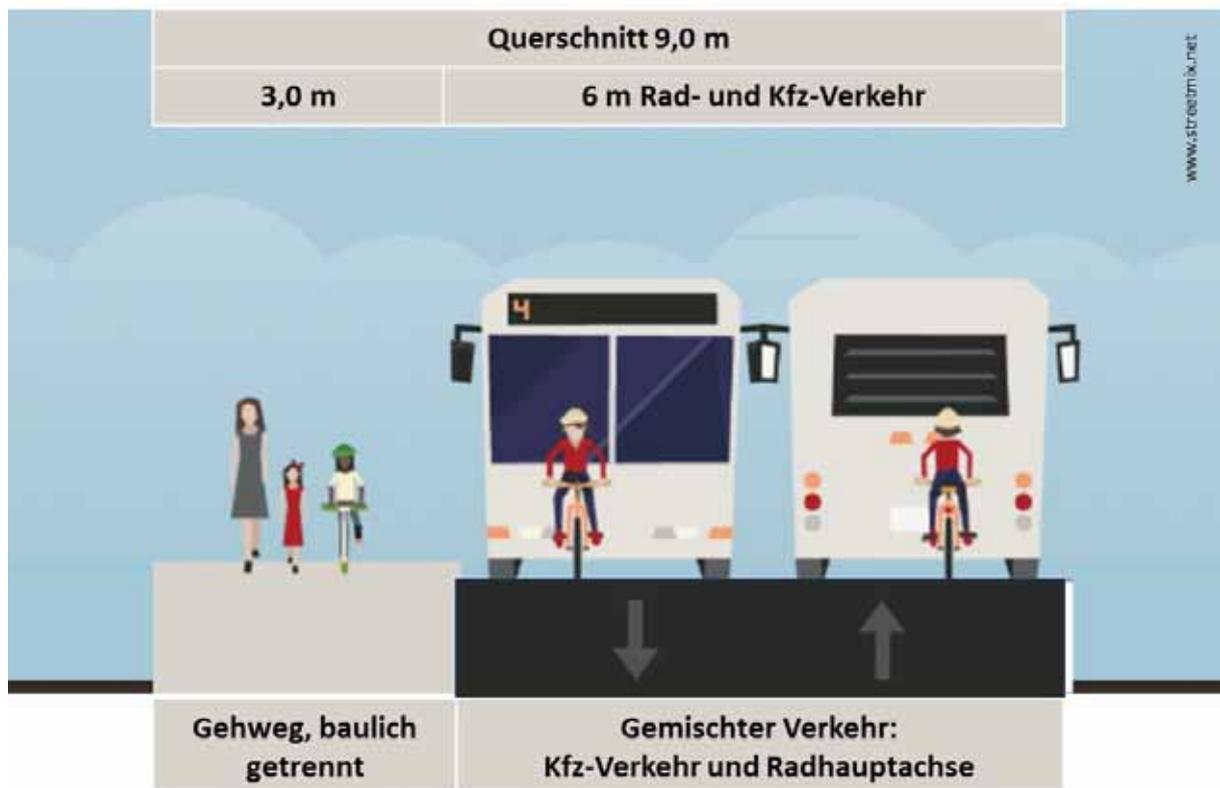


Abbildung 58 Variante 3: Straßenquerschnitt Harbigweg

Die Variante 3 weist sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht die meisten Vorteile auf. Auf Grund dessen wurde Variante 3 vom Arbeitskreis und in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg zur Umsetzung empfohlen. Eine Übersicht der Vor- und Nachteile ist in Abbildung 59 dargestellt.

Variante 3: Zusammenfassung

- Vorteile: 
 - Gleiche ÖV-Linienführung auf Hin- und Rückweg
 - Reduzierte Geschwindigkeit durch Vorfahrtsregelung an Kreisel
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Weiterentwicklung auf Basis des Bestands/der Bestandsregelungen
- Nachteile: 
 - Mehr Pkw-Verkehr an Mini-Kreisel und entlang des Harbigwegs Nord durch Wendeverkehre
 - Weiterhin Kfz-Wendesituationen auf der Straße vor Poller im Harbigweg Süd
 - Ggf. Verengung des Gehweges aufgrund benötigter 13 Meter für Mini-Kreisverkehr

Abbildung 59 Variante 3: Vor- und Nachteile

Im Zuge der Weiterentwicklung der Variante 3 wurde die Idee entwickelt, in einem zweiten Schritt eine ÖV-Trasse auf Höhe der Gregor-Mendel-Schule zu ermöglichen. Dazu müssten zwei weitere Poller installiert werden (vgl. Abbildung 60). Entsprechend würde der ÖV-Verkehr an dieser Stelle nicht durch Pkw behindert werden. Darüber hinaus wäre der Bereich an der Schule, wo auch viel Schülerverkehr (Fußverkehr, Radverkehr) stattfindet, vor Pkw geschützt. Auf der anderen Seite spricht gegen eine ÖV-Trasse, dass die Poller die Pkw-Erreichbarkeit einer Gaststätte in den Kleingärten einschränken würden.

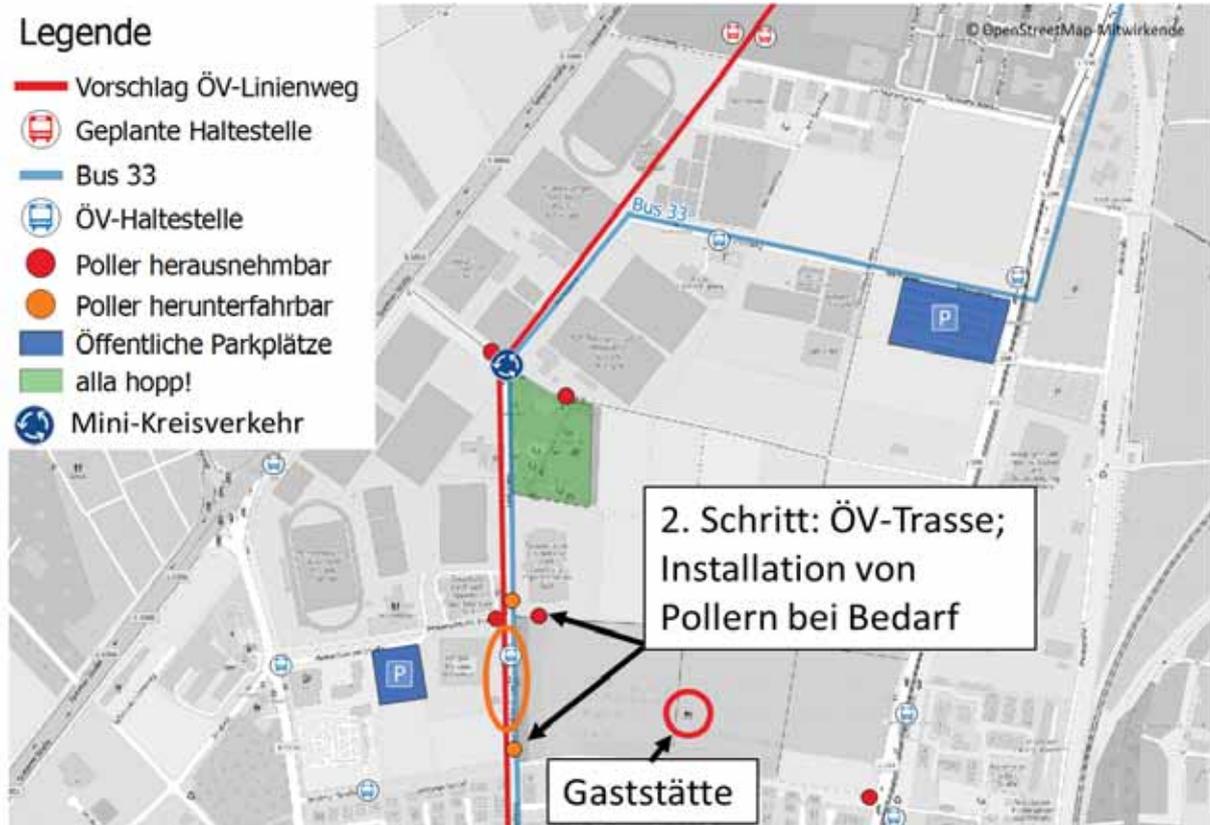


Abbildung 60 Variante 3: Weiterentwicklung - ÖV-Trasse

Bedarfsabhängig wird die Einrichtung von Hol- und Bringzonen für die Gregor-Mendel-Realschule vorgeschlagen. Falls sich der Bedarf bestätigt, kann eine Hol- und Bringzone auf dem Parkplatz Sportzentrum Süd eingerichtet werden. Falls weitere Poller installiert werden, ist auch eine Hol- und Bringzone in der Stettiner Straße, Ecke Königsberger Straße (vgl. Abbildung 61) denkbar. Sowohl der Bedarf als auch die Umsetzungsmöglichkeiten (u.a. Verkehrsschilder) werden dann durch die Stadt Heidelberg geprüft.

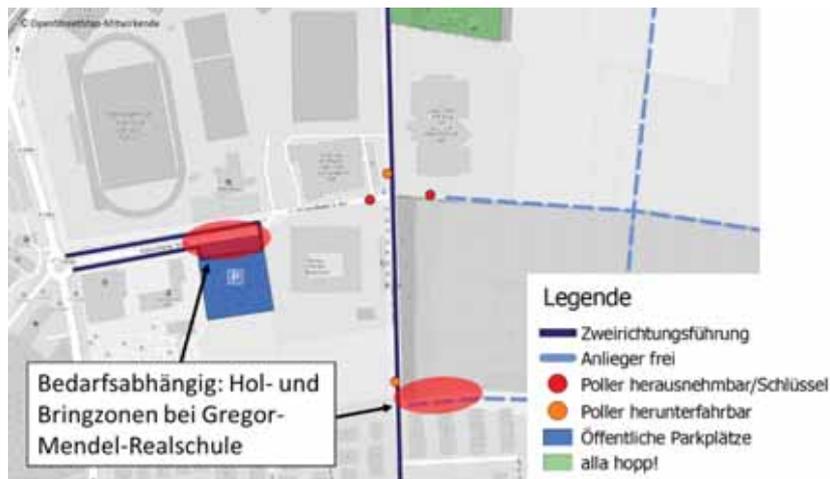


Abbildung 61 Variante 3: Weiterentwicklung - Hol- und Bringzonen

Durch die Stadt Heidelberg wird die Option überprüft, etwaigen aufkommenden Parkdruck, der durch den Wegfall von Parkmöglichkeiten im Harbigweg entsteht, zu verringern. Dies könnte beispielsweise durch Unterstützung der Stadt für die Vereine bei Planungsvorhaben von Parkmöglichkeiten auf den Vereinsgeländen erfolgen. Weiterhin wird durch die Stadt Heidelberg die Option überprüft, ob der Parkplatz Messegelände bewirtschaftet wird, ggf. auch temporär beschränkt.

5.4 Ausbau Stettiner Straße

Die Stettiner Straße (vgl. Abbildung 62, blau gestrichelte Linie) ist derzeit nur für Anlieger freigegeben und fungiert zusätzlich als Zufahrt zu den Kleingärten.



Abbildung 62 Lokalisierung Stettiner Straße

Durch Poller u.a. am östlichen Ende der Stettiner Straße besteht momentan keine Zufahrtmöglichkeit für Pkw zum Kirchheimer Weg (vgl. Abbildung 63). Entsprechend stellt sie keine Pkw-Verbindung zwischen der Speyerer Straße und dem Kirchheimer Weg dar. Für den Fuß- und Radverkehr ist die Stettiner Straße problemlos als Durchgangsstraße nutzbar



Abbildung 63 Lokalisierung Poller, Stettiner Straße

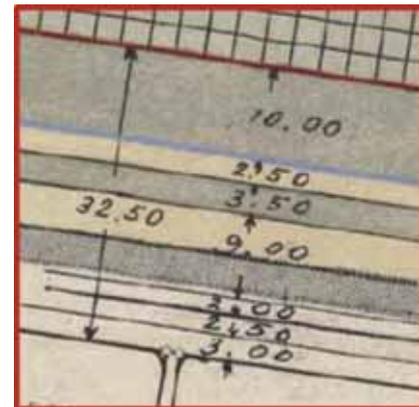


Quelle: B-Plan der Stadt Heidelberg, Nr. 64, „Bebauungsplan beiderseits des Kirchheimer Wegs“ vom 22. Juni 1964

Abbildung 64 Übersicht Stettiner Straße, B-Plan

Der Bebauungsplan sieht für die Stettiner Straße beiderseits des Kirchheimer Weges einen Ausbau für den Pkw-Verkehr vor. Die Fahrbahnbreite ist mit 9 Metern vorgesehen (vgl. Abbildung 64 und Abbildung 65). Dazu ist ein baulich getrennter Rad- und Fußweg von 2,5 Metern auf beiden Seiten vorgesehen.

Ein Ausbau der Stettiner Straße für den Pkw-Verkehr wird nicht empfohlen, da die Stettiner Straße keine Erschließungsfunktion hat. Darüber hinaus würde ein Ausbau zusätzlichen Durchgangsverkehr initiieren, was vermieden werden soll. Eine Verbindung zwischen dem Kirchheimer Weg und der Pleikartsförster Straße ist südlich der Stettiner Straße durch die Breslauer Straße gegeben, auf die ausgewichen werden kann.



Quelle: B-Plan der Stadt Heidelberg, Nr. 64, „Bebauungsplan beiderseits des Kirchheimer Wegs“ vom 22. Juni 1964

Abbildung 65 Detailplanung
Stettiner Straße

6 Anhang: Maßnahmenkatalog

Im Folgenden werden die entwickelten Maßnahmen jeweils in kurzen Maßnahmenblättern näher erläutert. Die Steckbriefe beinhalten folgende Angaben:

- Ziele der Maßnahme
- Kurze Beschreibung der Maßnahme
- Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren
 - Bürgerbeteiligung
 - Rückkopplung mit Stadtverwaltung Heidelberg
- Bewertung der Maßnahme
 - Realisierungschancen (Skala: ++, +, 0, -, --)
 - Abschätzende verkehrliche Wirkungen (Skala: ++, +, 0, -, --)
 - Zeithorizont der Umsetzung (kurzfristig (im laufenden Jahr), mittelfristig (4-5 Jahre), langfristig (5-10 Jahre))
 - Überschlägige Materialkosten
 - Abstimmungspartner
- Wirkungen auf die einzelnen Ziele:
 -  schadet dem Ziel
 -  nützt dem Ziel
 -  neutral zum Ziel
 -  teils/teils
- Fazit / Schlussfolgerung

Die Maßnahmen sind in folgende Kategorien unterteilt:



Verkehrsmittelübergreifend



Information und Kommunikation



Fußgänger



Fahrräder



Kfz-Fahrzeuge



ÖV

6.1 Ertüchtigung Parkplatz Messegelände



Ziele der Maßnahme

- Vermeidung von Parksuch- und Schleichverkehr innerhalb des Gebietes durch Lenkung der Pkw-Besucherverkehre (insbesondere alla hopp!-Besucher) auf den Parkplatz Messegelände

Beschreibung der Maßnahme

- Hinweisschild, dass keine Besucherparkplätze im Sportzentrum Süd vorhanden sind
- Vorhaltung der vorderen Sektionen für Pkw, für freie Sicht auf verfügbare Pkw-Stellplätze
- Strukturierung und Neuordnung der Parkplätze für mehr Effizienz und Übersichtlichkeit
- Regelmäßige Kontrollen

Zielgruppe

- Besucher, insbesondere alla hopp!-Besucher
- Sportgruppen (Mannschaftsbusse)

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

Arbeitskreissitzung/Bürgerforum

- Dauerparken auf dem Parkplatz verhindern
- Hinweisschild muss größer sein
- Park-App für freie Parkplätze
- Schranke bei Haus am Harbigweg, Kostenregelung via Karte
- Parkplatz nur für Lkw bewirtschaften
- Parkraumbewirtschaftung bei Großveranstaltungen in Großsporthalle

Kommunikation mit der Stadtverwaltung

- Idee wird positiv aufgenommen
- Parkraumbewirtschaftung bei Großveranstaltungen, u.a. in Großsporthalle
- Schranke im öffentlichen Straßenraum ggf. nicht rechtens → Bedarf einer Prüfung durch die Stadt

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	++
Wirkungen	++
Zeithorizont	Mittelfristig
Überschlägige Materialkosten	
▪ Piktogramm (materialabhängig, ca. 30 € – 90 €)	
▪ Beschilderung (ca. 150 €– 1.500 € je Schild)	
▪ Stellplatzmarkierung (Kosten materialabhängig, ca. 2 € – 4 € je laufender Meter)	
▪ E-Ladestationen (Kosten abhängig von Anbieter/Stromversorger)	
Abstimmungsbedarf mit	
▪ Stadtverwaltung	



Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtige Maßnahme zur Verkehrsreduzierung sowie für eine verbesserte Verkehrssicherheit → Schlüsselmaßnahme

6.2 Ausbau nördlicher Abschnitt Harbigweg



@ steetmix.net

Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses durch eindeutige Straßenraumgestaltung

Beschreibung der Maßnahme

- Bau eines baulich getrennten Bürgersteigs zur sicheren Führung des Fußverkehrs, getrennt vom Kfz-Verkehr, wie auf südlichem Abschnitt (vgl. Foto)
- Gemeinsame Führung von Kfz- und Radverkehr auf Radhauptachse

Zielgruppe

- Besucher
- Anlieger
- Vereine
- Schüler

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

Arbeitskreissitzung/Bürgerforum

- Viele alla hopp!-Besucher parken unerlaubt auf den Parkplätzen der RGH
- Die Vereine werden ggf. ergänzend Parkplätze auf den Vereinsgeländen errichten

Kommunikation mit der Stadtverwaltung

- Vorbehaltlich Prüfung (Grundstücksverfügbarkeiten)

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	+
Wirkungen	++
Zeithorizont	Langfristig

Überschlägige Materialkosten

- Neubau Gehweg (ca. 150 € je m²)
- Neubau Fahrbahn (ca. 200 € je m²)
- Beschilderung (ca. 100 € - 350 € je Schild)

Abstimmungsbedarf mit

- Anlieger/Grundstücksbesitzern
- Stadtverwaltung
- Straßenbauasträger



Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtige Maßnahme zur Kenntlichmachung der geltenden Regeln → Schlüsselmaßnahme

6.3 Interaktiver Spielraum: Fußweg zwischen Parkplatz Messegelände und alla hopp!



Eigene Darstellung @ OpenStreetMap Mitwirkende

Quelle Foto: Professor Bernhard Meyer

Ziele der Maßnahme

- Nutzung des Parkplatzes Messegelände durch attraktive Wegeverbindung zu Bewegungsanlagen

Beschreibung der Maßnahme

- Erschließung und Ausbau Fußweg
- Installation von Spielelementen, Sitzgelegenheiten (rot eingekreister Bereich)
- Kleine Rätsel/Aufgaben
- Ggf. Einübung von Verkehrsverhalten (Kooperation mit ADAC/ADFC)

Zielgruppe

- Besucher
- Anlieger
- Vereine
- Schüler

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

Arbeitskreissitzung/Bürgerforum

- Neuer „Kinderfußweg“ ist tolle Idee
- Evtl. 2. Poller oder Versetzung des Pollers in Richtung Osten bei RGH, wegen Kfz-Verkehr auf „geplantem“ Fußweg
- Verlängerung Spielraum bis Tramhaltestelle

Kommunikation mit der Stadtverwaltung

- Vorbehaltlich Prüfung (Grundstücksverfügbarkeiten)
- Aus Gründen der Verkehrssicherheit dürfen Spielelemente nur dort aufgestellt werden, wo kein Kfz-Verkehr stattfindet

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	+
Wirkungen	++
Zeithorizont	Langfristig

Überschlägige Materialkosten

- Neubau Gehweg (ca. 150 € je m²)
- Spielelemente (ca. 1.000 € - 2.500 € je Element)
- Beschilderung (ca. 100 € - 350 € je Schild)

Abstimmungsbedarf mit

- Anlieger/Grundstücksbesitzern
- Stadtverwaltung
- Straßenbaulastträger



Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtige Anreizmaßnahme zur Verkehrsverlagerung sowie Verkehrsberuhigung
- Spielraum soll auch als Erweiterung der Bewegungsanlage fungieren und die Aufenthaltsqualität verbessern

→ Flankierende Maßnahme als Ergänzung zu der Schlüsselmaßnahme „Ertüchtigung Parkplatz Messegelände“

6.4 Trennung Fuß- und Kfz-Verkehr zwischen alla hopp! und Kirchheimer Weg



Quelle: streetmix.net

Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Trennung von Fuß- und Kfz-Verkehr

Beschreibung der Maßnahme

- Bedarfsabhängige Erweiterung der Straße um einen Gehweg

Zielgruppe

- Besucher
- Anlieger
- Vereine
- Schülergruppen

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

Arbeitskreissitzung/Bürgerforum

- Derzeit Kfz-Verkehr zwischen alla hopp!-Anlage und geplantem Fußweg → Gefährdung der Fußgänger
- Auf geplantem Fußweg bei Rudergesellschaft werden neuerdings Pkw abgestellt

Kommunikation mit der Stadtverwaltung

- Bedarf sollte zunächst abgewartet und überprüft werden
- Zukauf von Flächenanteilen vorbehaltlich Prüfung

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	+
Wirkungen	++
Zeithorizont	Langfristig
Überschlägige Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> Neubau Gehweg (150 € je m²) Grunderwerb (Kosten standort- und planungsabhängig) 	
Abstimmungsbedarf mit	
<ul style="list-style-type: none"> Grundstücksbesitzern/Anliegern Stadtverwaltung Straßenbaulastträger 	



Fazit / Schlussfolgerungen

- Falls sich der Bedarf bestätigen sollte, sollte die Umsetzungsmöglichkeit geprüft werden → Flankierende Maßnahme

6.5 Ertüchtigung Parkplatz Sportzentrum Süd



Ziele der Maßnahme

- Vermeidung von Parksuch- und Schleichverkehr innerhalb des Gebietes durch Lenkung der Pkw-Besucherverkehre (insbesondere SGK-Besucher) auf den Parkplatz Sportzentrum Süd

Beschreibung der Maßnahme

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hinweisschild, dass keine weiteren Besucherparkplätze im Sportzentrum Süd vorhanden sind ▪ Strukturierung und Neuordnung der Parkplätze für mehr Effizienz und Übersichtlichkeit ▪ Eindeutige Zuweisung von Pkw-Parkplätzen zur Schaffung von Kontrollmöglichkeiten ▪ Regelmäßige Kontrollen | Zielgruppe <ul style="list-style-type: none"> ▪ Besucher ▪ Anlieger ▪ Vereine ▪ Schülergruppen |
|---|---|

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

Arbeitskreissitzung/Bürgerforum

- Parkmöglichkeiten vor dem ADAC prüfen
- Auf der Pleikartsförster Straße wird am Straßenrand geparkt, was den Verkehrsfluss mitunter stark beeinträchtigt
- Dauerparken auf dem Parkplatz verhindern
- Park-App für freie Parkplätze
- Hinweisschild, dass keine Besucherparkplätze im Sportzentrum Süd vorhanden sind

Kommunikation mit der Stadtverwaltung

- Gute Idee
- Gemeindevollzugsdienst soll stetigere Kontrollen durchführen

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	++
Wirkungen	++
Zeithorizont	Mittelfristig
Überschlägige Materialkosten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Piktogramm (ca. 30 € – 90 € je Piktogramm) ▪ Beschilderung (ca. 100 € – 350 € je Schild) ▪ Stellplatzmarkierung (materialabhängig, ca. 2-4€ je laufendem Meter) 	
Abstimmungsbedarf mit	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtverwaltung 	



Fazit / Schlussfolgerungen

- | | |
|---|---------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wichtige Maßnahme zur Verkehrsreduzierung sowie für eine verbesserte Verkehrssicherheit | → Schlüsselmaßnahme |
|---|---------------------|

6.6 Mini-Kreisverkehr – Nordwestecke alla hopp!



@ OpenStreetMap-Mitwirkende



augsbuoger-allgemeine.de



Ziele der Maßnahme

- Vermeidung von Pkw-Wendemanövern sowie Kfz-Ballungen im südlichen Abschnitt des Harbigwegs

Beschreibung der Maßnahme

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Errichtung von Mini-Kreisverkehr nordwestlich der alla hopp!-Anlage Mittelinsel ist für Lkw und Busse überfahrbar Installation von herausnehmbarem Poller nach Grundstücksende der Rudergesellschaft zur Pkw-Lenkung | <p>Zielgruppe</p> <ul style="list-style-type: none"> Besucher Anlieger Vereine Lieferverkehr |
|--|---|

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

Arbeitskreissitzung/Bürgerforum

- Kreisverkehr = gute Idee
- Evtl. 2. Poller oder Versetzung des Pollers bei RGH
- Parksuch- und Schleichverkehr vermeiden im südlichen Bereich des Gebietes

Kommunikation mit der Stadtverwaltung

- Neubau der Kreuzung vorbehaltlich Prüfung (Grundstücksverfügbarkeiten für Gehweg)

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Zeithorizont	Langfristig

Überschlägige Materialkosten

- Mini-Kreisverkehr (ca. 30.000 – 35.000 €)
- Poller, herausnehmbar (ca. 200 € je Poller)
- Beschilderung (ca. 100 € – 350 € je Schild)

Abstimmungsbedarf mit

- Stadtverwaltung
- Anliegervereine
- Straßenbaulastträger



Fazit / Schlussfolgerungen

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Ein Großteil des Pkw-Aufkommens könnte über den Kreisverkehr wieder aus dem Gebiet herausgeführt werden Vergleichsweise wenige Umbaumaßnahmen nötig | <p>→ Maßnahme der bevorzugten Variante 3 (Schlüsselmaßnahme)</p> |
|--|--|

6.7 Erleichterung des Transports zwischen Parkplatz Messegelände und alla hopp!



Quellen: www.myheimat.de, www.haz.de

@ OpenStreetMap-Mitwirkende

Ziele der Maßnahme

- Reduzierung des Widerstandes der Nutzung des Fußwegs zwischen Parkplatz Messegelände und alla hopp!-Anlage

Beschreibung der Maßnahme

- Bollerwagen-Ausleihstationen sowohl am Parkplatz als auch an der alla hopp!-Anlage
- Pfandsystem
- Tracking der ausgeliehenen Wagen

Zielgruppe

- Besucher
- Vereine

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

Arbeitskreissitzung/Bürgerforum

- Gute Idee
- System sollte privatwirtschaftlich betrieben werden, nicht öffentlich
- Dauerhaft umsetzbar?

Kommunikation mit der Stadtverwaltung

- Pfandsystem/Bewirtschaftung macht in dem Kontext Sinn

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen -

Wirkungen +

Zeithorizont Mittelfristig

Überschlägige Kosten

- Beauftragung Privatunternehmen (anbieterabhängig)
- Installation von Ausleihstationen (modellabhängig)

Abstimmungsbedarf mit

- Stadtverwaltung
- Anbieterunternehmen



Fazit / Schlussfolgerungen

- Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung des Fußweges, jedoch nicht zwingend notwendig

→ Flankierende Maßnahme

6.8 Bedarfsabhängige Hol- und Bringzonen



@ OpenStreetMap-Mitwirkende

Ziele der Maßnahme

- Vermeidung von Kfz-Ballungen, verbesserte Verkehrssicherheit für Schüler

Beschreibung der Maßnahme

- Bedarfsabhängige Einrichtung von Hol- und Bringzonen bei Gregor-Mendel-Realschule
- Zwei mögliche Standorte (siehe Abbildung)
- Gesonderte Kennzeichnung, um die Sicherheit der Schüler zu erhöhen
- Beschilderung: beispielsweise eingeschränktes Haltverbot, zeitlich beschränkt

Zielgruppe

- Eltern und Schüler
- Besucher
- Anlieger

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

Arbeitskreissitzung/Bürgerforum

- Keine Kommentare

Kommunikation mit der Stadtverwaltung

- Es gibt für Hol- und Bringzonen kein offizielles Verkehrszeichen
- Vorbehaltlich Bedarf

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	-
Wirkungen	+
Zeithorizont	Mittelfristig
Überschlägige Kosten	<ul style="list-style-type: none"> Neubau Fläche (150 € je m²), Materialkosten Grunderwerb (Kosten planungsabhängig) Beschilderung (ca. 100 € – 350 € je Schild)
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> Grundstücksinhaber Stadtverwaltung Straßenbaulastträger



Fazit / Schlussfolgerungen

- Bedarf ist zu prüfen → Flankierende Maßnahme

6.9 Verbesserung der Aufenthaltsqualität an neuen ÖV-Haltestellen



Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der ÖV-Attraktivität durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität an den neuen ÖV-Haltestellen

Beschreibung der Maßnahme

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Überdachung des Wartebereichs Barrierefreier Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen Adäquate Beleuchtung Informationen (Umgebungsplan, Aushänge) | Zielgruppe <ul style="list-style-type: none"> Besucher Anlieger Vereine Schülergruppen |
|--|---|

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

Arbeitskreissitzung/Bürgerforum

- Haltestellen mit Seitenwänden
- Gute Beschilderung von / zu Haltestellen
- Angsträume vermeiden!
- Straßenbahnhaltestelle umbenennen (Messplatz/alla hopp!)
- Neue Haltestelle „Harbigweg“ sehr gut positioniert

Kommunikation mit der Stadtverwaltung

- Es gibt in Heidelberg Vorgaben für Haltestellengestaltung
- Es müssen Haltestellenbereiche auf dem Harbigweg gefunden werden

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Zeithorizont	Langfristig
Überschlägige Materialkosten	
<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle je Richtung (ca. 50.000 €) 	
Abstimmungsbedarf mit	
<ul style="list-style-type: none"> ÖPNV-Betriebe Stadtverwaltung 	



Fazit / Schlussfolgerungen

- | | |
|--|-------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> Insbesondere im Winter ist eine hohe Aufenthaltsqualität an den Haltestellen wichtig | → Flankierende Maßnahme |
|--|-------------------------|

6.10 Adäquates ÖV-Angebot – VRN Kombi-Ticket



Quelle: www.vrn.de

Ziele der Maßnahme

- Verkehrsverlagerung durch Angebotserweiterung des ÖV während Großveranstaltungen

Beschreibung der Maßnahme

- Anbieten eines VRN Kombi-Tickets bei Großveranstaltungen/Sonderveranstaltungen
- ÖV-Nutzung mit Eintrittskarte
- VRN-Kombiticket ist Schlüssel zur Angebotserweiterung
- Z.B. Shuttlebusse zum Hauptbahnhof
- Bewerbung der ÖV-Angebote durch Vereine, Stadt, ÖV-Betriebe

- Zielgruppe**
- Besucher
 - Sportgruppen
 - Vereine
 - Schülergruppen

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

- Arbeitskreissitzung/Bürgerforum**
- Taktung zu Stoßzeiten erhöhen → mehr Nutzer zu ÖPNV
 - Beschilderung von und zur Haltestelle
 - Zweifel an Funktionalität
 - Nicht für alle Vereine sinnvoll – teilweise kostenlose Spiele

- Kommunikation mit der Stadtverwaltung**
- ÖV-Angebot für Sportzentrum Süd bereits vage angedacht
 - VRN ist sehr offen für Gespräche (VRN-Kombiticket)
 - Der VRN ist bereit, zu informieren

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	0
Wirkungen	+
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig
Überschlägige Kosten	<ul style="list-style-type: none"> Personalkosten für Verhandlungen (variabel) Für die Vereine: je Karte einen auszuhandelnden Betrag
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverbund Vereine Stadtverwaltung



Fazit / Schlussfolgerungen

- Um ein Chaos während Großveranstaltungen zu vermeiden, ist ein Pkw-Alternativangebot in Form eines adäquaten ÖV-Angebotes eine wichtige Maßnahme → Schlüsselmaßnahme

6.11 Adäquate Wegeverbindungen für den Fußverkehr



Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit, eindeutige Straßenraumgestaltung, klare Regeln

Beschreibung der Maßnahme

- Etablierung von zusammenhängenden, ausreichenden und direkten Verbindungen
- Kenntlichmachung von Gehwegen durch eindeutige Straßenraumgestaltung
- Berücksichtigung Rollstühle und Kinderwagen
- Keine Einschränkung durch Hindernisse
- Durchsetzung von Parkverboten

Zielgruppe

- Besucher
- Anlieger
- Vereine
- Schülergruppen

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

Arbeitskreissitzung/Bürgerforum

- Konsequenter überwachen
- Lücken im Gehwegverlauf schließen
- Parken auf dem Gehweg baulich verhindern

Kommunikation mit der Stadtverwaltung

- Die Breite des Harbigwegs ist mit neun Metern festgelegt (6 Meter für Kfz-Verkehr, 3 Meter Gehweg, einseitig)
- Es müssen Haltestellenbereiche auf dem Harbigweg gefunden werden

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen ++

Wirkungen ++

Zeithorizont Langfristig

Überschlägige Materialkosten

- Neubau Gehwege (ca. 150 € je m²)
- Beschilderung (ca. 100 € – 350 € je Schild)
- Beleuchtung (ca. 2.500 € je Laterne)

Abstimmungsbedarf mit

- Stadtverwaltung
- Straßenbaulastträger



Fazit / Schlussfolgerungen

- Gehwege und Bürgersteige dienen auch als Instrument zur eindeutigen Straßenraumgestaltung und damit zur Vermeidung von widerrechtlichem Parken

→ Flankierende Maßnahme

6.12 Ausweitung der Orientierungshilfen



Ziele der Maßnahme

- Verbesserung der Qualität der Wegeverbindungen im gesamten Gebiet, um die Fortbewegung zu Fuß zu erleichtern und zu fördern

Beschreibung der Maßnahme

- Bereitstellen von Orientierungshilfen an den Gebietseinfahrten, ÖV-Haltestellen, Parkplätzen etc.
- Richtungs- und Distanzangaben zu Zielorten (alla hopp!, Vereine, Gregor-Mendel-Realschule)
- Ausweitung der Angaben zu Durchgangsmöglichkeiten von Fuß- und Radverkehr

Zielgruppe

- Besucher
- Vereine

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

Arbeitskreissitzung/Bürgerforum

- Beschilderung sollte deutlicher und größer sein
- Beschilderung zu / von Haltestelle (720/721/717) umbenennen -> alla hopp!
- Beschilderungen für das Sportzentrum Süd sollten früher beginnen

Kommunikation mit der Stadtverwaltung

- Die Beschilderung wurde erst kürzlich erneuert, darauf sollte aufgebaut werden
- Hinweisschilder zum Sportpark Süd: dort soll Hinweis auf die SGK Kirchheim aufgenommen werden

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	+
Wirkungen	+
Zeithorizont	Langfristig
Überschlägige Materialkosten	
▪ Beschilderung (ca. 150 € – 1.500 € je Schild)	
Abstimmungsbedarf mit	
▪ Stadtverwaltung	



Fazit / Schlussfolgerungen

- Orientierungshilfen helfen, Suchverkehre zu reduzieren und schaffen klare Regeln

→ Flankierende Maßnahme

6.13 Attraktive Fahrradabstellanlagen



Ziele der Maßnahme

- Förderung des Radverkehrs durch attraktive Fahrradabstellanlagen

Beschreibung der Maßnahme

- Positionierung an Zielen mit hohem Besucheraufkommen und Radpotenzial (ÖV-Haltestellen)
- Anlagen außerhalb von Geh- und Radwegen zur Konfliktvermeidung
- Rahmenanschluss muss möglich sein, um die Nutzung aller Fahrradtypen zu ermöglichen, auch für Kinderfahrräder
- Hinweise und Sichtbarkeit

Zielgruppe

- Besucher
- Vereine
- Schülergruppen

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

Arbeitskreissitzung/Bürgerforum

- Haltestellen multimodal → Fahrradabstellplätze an ÖV-Haltestellen
- Mehr Lademöglichkeiten für Elektrofahräder (zukünftige Entwicklung beachten)
- Harbigweg als Fahrradstraße

Kommunikation mit der Stadtverwaltung

- Die Vision der Abstellanlagen ist vielversprechend
- Die Möglichkeit zur Fahrradstraße wurde geprüft und ist für den Harbigweg nicht möglich

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	+
Wirkungen	+
Zeithorizont	Mittelfristig
Überschlägige Materialkosten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrradabstellanlage, überdacht (ca. 2.000 € – 5.000 €)
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundstücksinhaber ▪ Stadtverwaltung



Fazit / Schlussfolgerungen

- Der Harbigweg ist Teil der Radhauptachse. In Kombination mit attraktiven Fahrradabstellanlagen kann Verlagerungspotenzial vom Pkw auf den Radverkehr besser ausgeschöpft werden
- Flankierende Maßnahme

6.14 Sichtbarmachen des Verkehrsgeschehens



Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmer

Beschreibung der Maßnahme

- Adäquate Beleuchtung für Fuß-, Radwege, Parkplätze und ÖV-Haltestellen
- Regelmäßiger Baumschnitt für freie Sicht auf Verkehrszeichen und Verkehr

Zielgruppe

- Besucher
- Anlieger
- Vereine
- Schülergruppen

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

Arbeitskreissitzung/Bürgerforum

- Angsträume vermeiden!
- Beleuchtung an Weg zum Mörgelgewann wichtig

Kommunikation mit der Stadtverwaltung

- Insbesondere auf den Parkplätzen ist die Beleuchtung wichtig

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Zeithorizont	Mittel- bis langfristig
Überschlägige Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beleuchtung (ca. 2.500 € je Laterne) ▪ Kosten für Baumschnitt
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundstücksinhaber ▪ Stadtverwaltung



Fazit / Schlussfolgerungen

- Neben einer verbesserten Verkehrssicherheit hilft die Maßnahme, Angsträume zu vermeiden

→ Flankierende Maßnahme

6.15 Kennzeichnung und Durchsetzung von Tempo 30 und Parkverboten



Quelle: <https://www.schilder-versand.com/>



www.rp-online.de



Ziele der Maßnahme											
<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigung, Schaffung und Durchsetzung klarer Regeln 											
Beschreibung der Maßnahme											
<ul style="list-style-type: none"> Eindeutige und ausreichende Beschilderung von Radhauptachse, Harbigweg und Straße zum Parkplatz Messegelände Regelmäßige Kontrollen im gesamten Gebiet, insbesondere direkt nach der Umsetzung neuer Maßnahmen Im Zuge dessen: temporäre mobile Geschwindigkeitskontrolle 	<p>Zielgruppe</p> <ul style="list-style-type: none"> Besucher Anlieger Vereine Schülergruppen 										
Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess											
<p>Arbeitskreissitzung/Bürgerforum</p> <ul style="list-style-type: none"> Beginn der beruhigten Zone baulich gestalten in Form von Straßenverengung Auffälliger beschildern Konsequenter überwachen Parken auf dem Gehweg baulich verhindern 20 km/h Harbigweg prüfen 	<p>Kommunikation mit der Stadtverwaltung</p> <ul style="list-style-type: none"> Beschilderung wurde kürzlich erneuert, darauf sollte aufgebaut werden 										
Bewertung der Maßnahme											
<table border="1"> <tr> <td>Realisierungschancen</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>Wirkungen</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>Zeithorizont</td> <td>Mittel- bis langfristig</td> </tr> <tr> <td>Überschlägige Materialkosten</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Beschilderung (ca. 100 € - 350 € je Schild) </td> </tr> <tr> <td>Abstimmungsbedarf mit</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Stadtverwaltung </td> </tr> </table>	Realisierungschancen	++	Wirkungen	++	Zeithorizont	Mittel- bis langfristig	Überschlägige Materialkosten	<ul style="list-style-type: none"> Beschilderung (ca. 100 € - 350 € je Schild) 	Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> Stadtverwaltung 	
Realisierungschancen	++										
Wirkungen	++										
Zeithorizont	Mittel- bis langfristig										
Überschlägige Materialkosten	<ul style="list-style-type: none"> Beschilderung (ca. 100 € - 350 € je Schild) 										
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> Stadtverwaltung 										
Fazit / Schlussfolgerungen											
<ul style="list-style-type: none"> Sowohl das Schaffen klarer Regeln als auch deren Durchsetzung haben eine wichtige Signalwirkung, welche die Verkehrssicherheit in dem Gebiet deutlich erhöhen 	<p>→ Flankierende Maßnahme</p>										

6.16 Runder Tisch Mobilität



Ziele der Maßnahme

- Bessere Kommunikation zwischen den Vereinen und Anliegern, beispielsweise zur effizienteren Auslastung der vereinseigenen Stellplätze, Gewährleistung der Verkehrssicherheit sowie Aufenthaltsqualität, frühzeitiges Einbeziehen der Akteure vor Ort

Beschreibung der Maßnahme

- Regelmäßiger Austausch über aktuelle Veranstaltungen, Herausforderungen und neue Lösungsansätze
- Zusammenarbeit zwischen Vereinen bezüglich der temporären gegenseitigen Freigabe der vereinseigenen Parkplätze
- Beauftragte geben regelmäßig Informationen an Mitglieder weiter

Zielgruppe

- Anlieger
- Vereine

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

Arbeitskreissitzung/Bürgerforum

- Keine Kommentare

Kommunikation mit der Stadtverwaltung

- Leitung und Initiative sollte von Anliegerseite aus erfolgen (regelmäßiges Nachfragen bei Stadt nach aktuellen Veränderungen)

Bewertung der Maßnahme

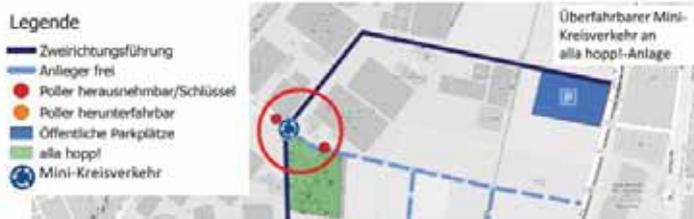
Realisierungschancen	+
Wirkungen	+
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig
Überschlägige Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zeitkosten, Bewirtung (variabel)
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anliegern ▪ Stadtverwaltung



Fazit / Schlussfolgerungen

- Die Maßnahme kann dazu beitragen, die Anlieger informiert zu halten und ist leicht umzusetzen
- Flankierende Maßnahme

6.17 Installieren von Pollern



Ziele der Maßnahme

- Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit durch das Lenken von Pkw-Verkehr, Sicherstellung des Verkehrsflusses für den ÖV

Beschreibung der Maßnahme

- | | |
|--|---|
| <p>1. Stufe</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 Poller nördlich der Gregor-Mendel-Realschule zur Vermeidung von Pkw-Schleichverkehr auf dem Harbigweg (vgl. Abbildung 53) 1 herausnehmbaren Poller zwischen alla hopp!-Anlage und nach Grundstücksende der RGH (vgl. Abbildung 54) Hinweis: der Poller westlich des Mini-Kreisverkehrs existiert bereits heute (Rettungsgasse, soll erhalten bleiben). Hinweis: die Poller müssen herausnehmbar sein, da wöchentliche Lieferverkehre (beispielsweise für den Taubenzuchtverein) dort fahren müssen | <p>2. Stufe (ÖV-Trasse, bedarfsabhängig)</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 herunterfahrbaren Poller auf dem südlichen Harbigweg bei der Gregor-Mendel-Realschule (vgl. Abbildung 60) 1 herausnehmbaren Poller südlich des Turnvereins zur Vermeidung von Pkw-Verkehr auf der ÖV-Trasse (ebd.) |
|--|---|

Zentrale Ergebnisse aus dem Entwicklungsprozess

- | | |
|---|---|
| <p>Arbeitskreissitzung/Bürgerforum</p> <ul style="list-style-type: none"> Nicht direkt alles „zupollern“, lieber sukzessive und dann erst einmal abwarten Die Poller haben maßgeblich zur Verkehrsberuhigung auf dem Harbigweg beigetragen | <p>Kommunikation mit der Stadtverwaltung</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Installieren der Poller hat eine gute Wirkung gezeigt |
|---|---|

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	+
Wirkungen	++
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig
Überschlägige Materialkosten	<ul style="list-style-type: none"> Poller, herausnehmbar (ca. 200 €) Poller, herunterfahrbar (ca. 5.000 – 7.000 €)
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> Anliegern Stadtverwaltung



Fazit / Schlussfolgerungen

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Insbesondere die herausnehmbaren Poller sind eine kostengünstige und effektive Maßnahme zur Lenkung des Besucherverkehrs und tragen so zur Sicherheit auf dem Harbigweg bei | <ul style="list-style-type: none"> Flankierende Maßnahme |
|---|---|

6.18 Anliegerfragebogen

Fragebogen Verkehrsuntersuchung Sportpark Harbigweg							
VEREIN / ANLIEGER							
Verein/Anlieger:							
Adresse des Geländes:							
Kontakt für Fragebogen:							
Name:							
E-Mail:							
Telefon:							
PARKEN							
Wie viele Parkplätze stehen auf Ihrem Vereinsgelände zur Verfügung?							
Auf wie viele Parkplätze schätzen Sie den Mehrbedarf während Spitzenzeiten (d.h. der Bedarf, der nicht durch vereinseigene Stellplätze abgedeckt werden kann)?							
ANZAHL BESUCHER REGELMÄSSIGE VERANSTALTUNGEN/MASSNAHMEN							
Wie viele Personen (Mitglieder/Sportler/Besucher) insgesamt (grobe Abschätzung reicht) befinden sich <i>regelmäßig in welchem Zeitraum</i> auf Ihrem Vereinsgelände? Bitte berücksichtigen Sie wöchentlich stattfindende Maßnahmen/Veranstaltungen (Training, Vereinstreffen, Stammtisch etc.). Bitte füllen Sie die unten stehende Tabelle aus:							
Anzahl regelmäßige Besucher je Zeitraum März-Oktober							
Zeitraum	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
08:00 – 10:00							
10:00 – 12:00							
12:00 – 14:00							
14:00 – 16:00							
16:00 – 18:00							
18:00 – 20:00							
20:00 – 22:00							
22:00 – 24:00							

Abbildung 66 Anliegerfragebogen, Seite 1

ANZAHL BESUCHER ZUSÄTZLICHE VERANSTALTUNGEN						
Welche zusätzlichen Veranstaltungen finden auf Ihrem Vereinsgelände statt (Spiele, Wettkämpfe, Turniere etc.)?						
Wann finden diese in der Regel statt (Wochentag, Turnus, etc.)						
Wie viele Besucher befinden sich bei dieser Veranstaltung schätzungsweise auf Ihrem Vereinsgelände?						
Bitte füllen Sie nachfolgende Tabelle aus.						
Anzahl Besucher je Veranstaltung						
Veranstaltung	Art	Wochentag	Zeitraum	Turnus	Anzahl Besucher	Bemerkung
<i>Beispiel</i>	<i>Fußballspiel</i>	<i>Samstag o. Sonntag</i>	<i>15-17 Uhr</i>	<i>alle 2 Wochen</i>	<i>500</i>	
Nr. 1						
Nr. 2						
Nr. 3						
Nr. 4						
Nr. 5						
NR: &						
Nr. 7						
VERKEHRSMITTELWAHL						
Wie verteilt sich die Anreise der Besucher bei regelmäßigen Maßnahme/ bei zusätzlichen Veranstaltungen schätzungsweise tendenziell auf die Verkehrsmittel?						
Bitte geben Sie Prozentwerte an.						
Veranstaltung	Pkw	Bus, Straßenbahn	Fahrrad	Zu Fuß	SUMME	
regelmäßig					100%	
zusätzlich					100%	
VERÄNDERUNGEN						
Welche Veränderungen sind in Ihrem Verein bereits abzusehen oder geplant (Erweiterung, Änderungen im Trainingsplan, Auf- bzw. Abstieg etc.) und wie wirken sich diese Veränderungen auf die Besucheranzahl aus.						
Falls vorhanden senden Sie uns ergänzend bitte Platz- und Hallenbelegungspläne Ihres Vereins zu.						
Vielen Dank, dass Sie sich Zeit genommen haben, für die Beantwortung unserer Fragen!						
Ihre INOVAPLAN						

Abbildung 67 Anliegerfragebogen, Seite 2