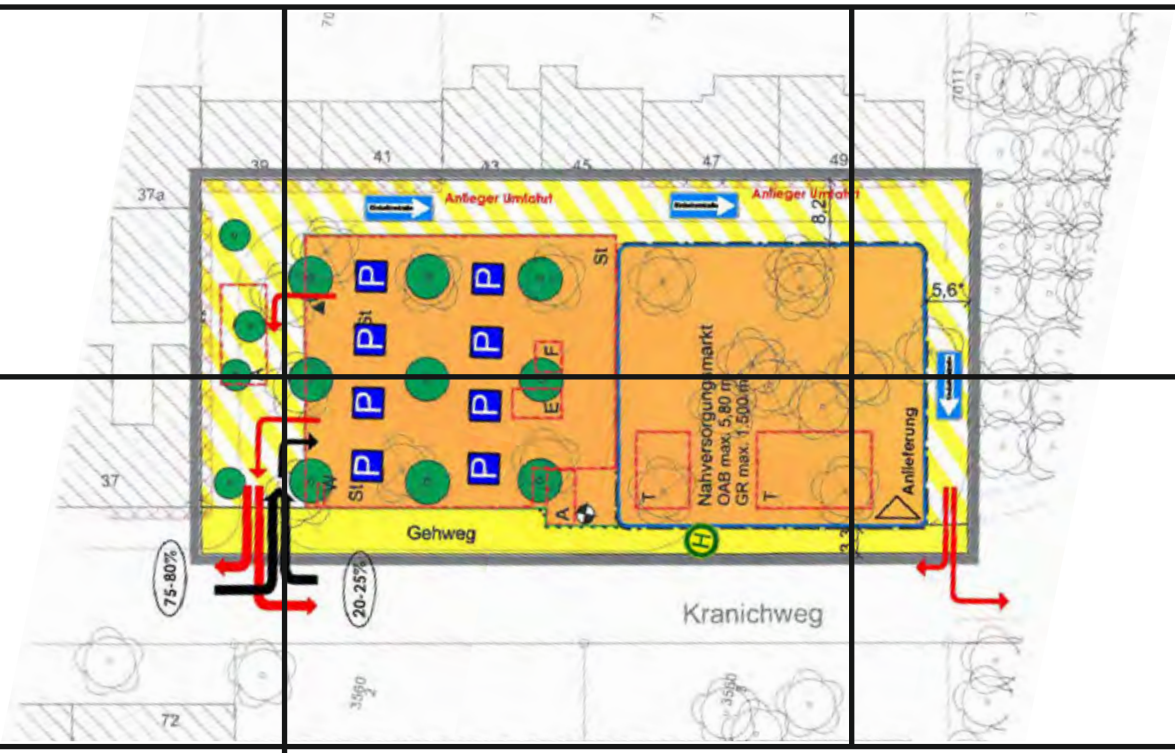
VERKEHRSPLANUNG
VERKEHRSTECHNIK
NAHVERKEHRSPLANUNG
STADTBUSKONZEPTE
STRASSENENTWURF
BAULEITUNG
UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER

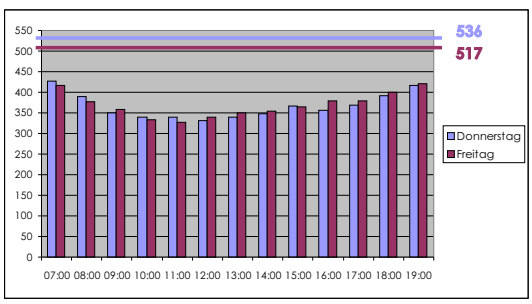
PROF. DR.-ING.
JÖRG VON MÖRNER

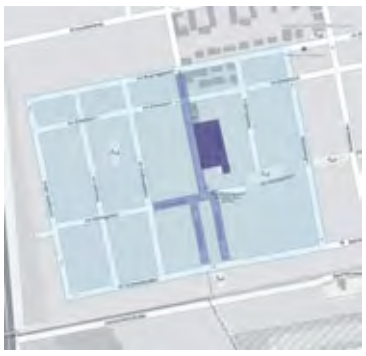
HEINRICHSTRASSE 233
64287 DARMSTADT
06151-423933 · FAX 424308



HD-Pfaffengrund „Nahversorgungsmarkt Kranichweg“ Verkehrsuntersuchung

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Darmstadt im Juli 2015





Seite

1. Vorbemerkungen und Aufgabe 1

2. Erschließung 1

2.1 Äußere Erschließung 1
2.2 Parkraumregelungen/Parkraumauslastung 2
2.2.1 Parkraumbestand 2
2.2.2 Parkraumbelegung 3
2.3 Innere Erschließung (Planung) 4

3. Verkehrserzeugung – Verkehrsprognose 4

3.1 Struktur und Nutzung 4
3.2 Spezifische Verkehrsentwicklung 5
3.2.1 Kunden-/Besucherverkehr 5
3.2.2 Beschäftigtenverkehr 7
3.2.3 Wirtschaftsverkehr 7
3.2.4 Gesamter erzeugter Kfz-Verkehr 7
3.2.5 Bilanz unter Abzug Alt-Bestand 8
3.3 Verkehrsmengen in der Spitzenstunde 8
3.4 Leistungsfähigkeitsbetrachtungen 9

4. Parken 10

4.1 Abschätzung Stellplatzanzahl 10
4.2 Stellplatzbilanz Nahversorgungsmarkt 10

5. Sonstiges 12

5.1 Fußverkehr 12
5.2 Radverkehr 12
5.3 Busverkehr 12

6. Fazit 13

Abbildungen

Abbildung 1: Parkraumbelegung Untersuchungsgebiet, September 2012 3
Abbildung 2: Verkehrsverteilung nachmittägliche Spitzenstunde 9

Tabellen

Tabelle 1: Kennwerte für den Kundenverkehr 6
Tabelle 2: Ermittlung des Kundenverkehrs 6
Tabelle 3: Beschäftigtenverkehr 7
Tabelle 4: prozentuale Anteile der Kfz-Fahrten der nachmittäglichen Spitzenstunde am Tagesverkehr nach (3) 8
Tabelle 5: induzierte Kfz-Fahrten der nachmittäglichen Spitzenstunde 8

Bilder

Bild 1 Lage des Untersuchungsgebiets
Bild 2 Äußere Erschließung Kfz-Verkehr
Bild 3 Parkierungsregelung Untersuchungsgebiet
Bild 4 Innere Erschließung Kfz-Verkehr
Bild 5 Lageplan Gestaltung (Architektenentwurf)
Bild 6 Parkraumbelegung (September 2012)

1. Vorbemerkungen und Aufgabe

In der Stadt Heidelberg, im Stadtteil Pfaffengrund, plant *tiryaki projektentwicklung . projektmanagement* die Errichtung eines Netto-Lebensmittelmarktes (**Bild 1**). Das Projektgrundstück einschließlich des gesamten Platzbereichs umfasst eine Fläche von etwa 7.500 m² und beherbergt im Bestand bereits Einzelhandel, der jedoch als nicht mehr zeitgemäß eingestuft wird. Die Neubebauung (ca. 900m² VK) soll analog der ehemaligen Nutzung über den Kranichweg erschlossen werden.

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wird dargestellt, wie sich die vorgesehene Neunutzung verkehrlich auf das umgebende Straßennetz auswirken wird. Maßgebliche Inhalte sind dabei die Bewertung der Situation im ruhenden Verkehr, die Prognose des durch die neue Nutzung induzierten Verkehrs und dessen Verteilung im Straßennetz sowie die Erarbeitung von Aussagen zur Erschließungssituation.

2. Erschließung

2.1 Äußere Erschließung

Der Heidelberger Stadtteil Pfaffengrund liegt im Westen der Kernstadt; das Untersuchungsgebiet befindet sich im Süden des Stadtteils, östlich der Autobahn A 5 und südlich der L 453 gelegen.

Der geplante Lebensmittelmarkt liegt auf einer Fläche, in deren unmittelbarer Nähe bereits im Bestand ein kleinerer Lebensmittelmarkt betrieben wird, der nun verlagert und vergrößert werden soll. Die Fläche ist an den Kranichweg angebunden, der nach Norden zur Eppelheimer Straße die Verknüpfung mit dem klassifizierten Straßennetz darstellt (**Bild 1**).

Der Kranichweg wird als Zwei-Richtungsstraße innerhalb einer Tempo 30-Zone betrieben; eine Buslinie (34) verkehrt als Ringlinie in nördlicher Richtung. Einige der Quartiersstraßen sind als Einbahnstraßen geregelt (**Bild 2**).

Die Anbindung des Plangebiets an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist unmittelbar durch die Haltestellen "Im Heimgarten" der Buslinie 34 im 20-Minuten-Takt sowie durch die Straßenbahnlinie 22 (Haltestelle "Pfaffengrund-Stotz") des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) im Norden in angemessener Weise gegeben.

Für den Radverkehr ist das Areal ist im Rahmen der Tempo 30-Regelung gut und angemessen erschlossen.

2.2 Parkraumregelungen/Parkraumauslastung

Bestandserhebung im September 2012

Zur Bewertung der Auswirkungen der geplanten Errichtung eines größeren Lebensmittelmarktes ist die Betrachtung des ruhenden Verkehrs erforderlich. Dazu wird zunächst eine Bilanzierung des gesamten ruhenden Verkehrs des Umfeldes vorgenommen. In **Bild 3** ist das mit dem Auftraggeber und mit der Stadtverwaltung Heidelberg abgestimmte Untersuchungsgebiet dargestellt. Es erstreckt sich über den Bereich von *Im Buschgewann* im Norden bis *Baumschulenweg* im Süden sowie von der BAB 5 im Westen bis zum *Blütenweg* im Osten.

Für die Bilanzierung wird die Parkraumregelung und die Anzahl der potentiellen Kfz-Stellplätze abschnittsweise aufgenommen und wie folgt differenziert:

- Parken im Straßenraum,
- auf Parkplätzen,
- auf "halböffentlichen" Parkplätzen
  (auf privater Fläche, aber frei zugänglich),
- mit zeitlicher Reglementierung,
- Einhaltung der Parkregelungen (Falschparker,...) und
- Parken vor Einfahrten/Grundstückszufahrten.

Im beschriebenen Bereich sind im öffentlichen Straßenraum rund 540 Abstellmöglichkeiten für Pkw vorhanden. Die Parkraumbegehung erfolgte am Donnerstag, den 20. September 2012, einem repräsentativen Werktag, sowie am Freitag, den 21. September, dem Markttag im Pfaffengrund. Die Erhebungszeiten sind an die "üblichen" Arbeitszeiten angepasst. Die Kennzeichen der abgestellten Fahrzeuge wurden zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr bei stündlichen Rundgängen anonymisiert[1] notiert.

Bei der Erhebung wurden sämtliche öffentlichen Stellplätze erfasst. Private Flächen wurden nicht mit erhoben.

2.2.1 Parkraumbestand

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind an "normalen" Tagen 536 Parkstände vorhanden, von denen 17 zeitlich beschränkt sind; 84 entfallen auf den Parkplatz am Kranichweg. Am Markttag (freitags) ist das Angebot um 19 auf 65 reduziert.

Die maximale Auslastung des Gesamtgebietes ist morgens um 7.00 Uhr mit 80% des öffentlichen Angebots. Die mittlere Auslastung sinkt im Verlauf des Tages auf ca. 65%.

[1] Erfasst wurde der hintere Buchstaben- und Ziffernteil des Kennzeichens ohne die Städtekennung, was eine hinreichende Anonymisierung gewährleistet.

2.2.2 Parkraumbelegung

Die Auswertung der Parkraumbegehung (September 2012) liefert ein detailliertes Bild der Bestandssituation über den Tagesverlauf hinweg. Aus den Daten sind Aussagen ableitbar bezüglich der Belegung und Auslastung der bestehenden Stellplätze und auch zur Einhaltung der Parkregelung. Hieraus können Überangebote oder Defizite ermittelt werden.

Mit der Belegungsganglinie für den vorhandenen Parkraum werden, mit Kenntnis über die maximale Stellplatzkapazität, Aussagen über die Auslastung zu bestimmten Zeiten getroffen.

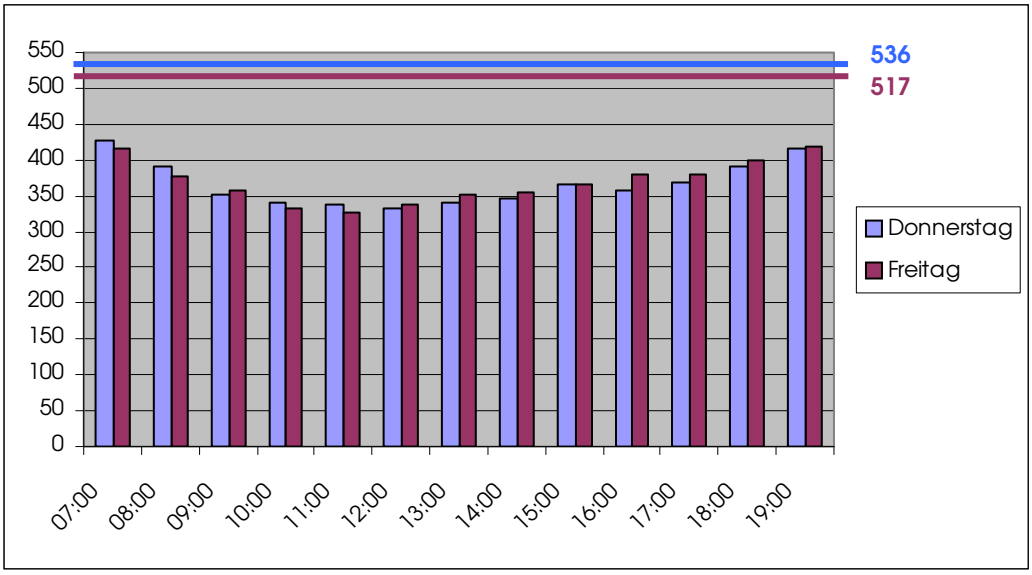


Abbildung 1: Parkraumbelegung Untersuchungsgebiet, September 2012

Die maximale Auslastung im Gesamtgebiet tritt mit 428 geparkten Fahrzeugen am Donnerstag um 7:00 Uhr auf (420 am Freitag); dies entspricht einer Stellplatzauslastung von rund 80 Prozent. Die mittlere Auslastung im Tagesverlauf (367 Stellplätze) entspricht rund zwei Dritteln.

Die Betrachtung des Bereichs um den geplanten Einkaufsmarkt (Kranichweg,...) zeigt maximale Auslastungen von 120 Stellplätzen bei einem Angebot von rund 180 – somit ist also auch kleinräumig eine Reserve von mindestens 30 Prozent gegeben; selbst die Auswertung für den Parkplatz am Kranichweg allein (Kapazität: 107 einschließlich der Randbereiche, 88 zur Markt-Zeit; maximale Nachfrage: 60 am Donnerstag um 7:00 Uhr, 50 am Freitag um 7:00 Uhr) weist keinerlei Defizite auf (Reserven von 47 bzw. 38 Stellplätzen, entsprechend 44 bzw. 43 Prozent). Die Belegungen der unterschiedlich aggregierten Bereiche sind in **Bild 6** dargestellt.

2.3 Innere Erschließung (Planung)

Die innere Erschließung des Platzes mit dem Neubau des Lebensmittelmarktes kann den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bbauungsplans (Stand Mai 2015) entnommen werden. Die verkehrlichen Zusammenhänge sind in Anlehnung an die Lageplandarstellung des Antragstellers hier noch einmal verdeutlicht (**Bild 4**).

Die Zu-/Ausfahrt zum Parkplatz mit ca. 40 Stellplätzen sowie die Zufahrt der Anlieger erfolgt direkt vom Kranichweg im Norden des Platzes. Die Anlieger werden im Einbahnverkehr um den Parkplatz und um den Markt herum geführt und fahren aus auf den Kranichweg im Süden des Areals.

Hier befindet sich parallel versetzt auch die Anlieferung (Zu- und Ausfahrt direkt zum Kranichweg).

Die Bushaltestelle der Linie 34 wird direkt vor den Markt verlegt und barrierefrei als Buskap gestaltet (Hochbord); der Wetterschutz wird baulich in die Fassade des Marktes integriert.

Die gesamte Platzfläche (Gehbereiche, Fahrbereiche, Parken) wird niveaugleich gestaltet und kann von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt genutzt werden (ggf. als Verkehrsberuhigten Bereich ausschildern).

Der Parkplatz selbst wird durch Baumpflanzungen strukturiert; die Randbereiche sind unterschiedlichen Nutzungen und Gestaltungen vorbehalten.

Wie und ob die vorgesehene Erschließung funktioniert kann nachfolgend über entsprechende Leistungsfähigkeitsbewertungen nachgewiesen werden

3. Verkehrserzeugung – Verkehrsprognose

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens auf das relevante Straßennetz wird der zukünftige Kfz-Neuverkehr (Zu- und Abfluss) abgeschätzt.

3.1 Struktur und Nutzung

Die Verkaufsfläche des Lebensmittelmarktes beträgt rund 800 m² [2] zuzüglich rund 320 m² Lagerfläche; zusätzlich Backshop mit insgesamt ca. 90 m² (Verkaufsfläche: 60 m²); zusammen rund 900m² Verkaufsfläche. Für Kunden/Besucher sollen rund 40 Stellplätze auf dem Platz geschaffen werden.

Für die im Bestand vorhandene Einzelhandelsnutzung soll gemäß einer Besprechung mit der Verwaltung der Stadt Heidelberg[3] eine Folgenutzung unterstellt werden – z.B. ein Drogeriemarkt mit einer im Bestand bereits genehmigten Ver-

[2] Vorhabenbezogener Bebauungsplan Pfaffengrund „Nahversorgungsmarkt Kranichweg" – Stand Mai 2015.

[3] Besprechung vom 17. Oktober 2012 bei der Stadtverwaltung Heidelberg.

kaufsfläche von 273 m²; zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass zurzeit leerstehende Ladengeschäfte mit weiteren 72 m² wieder besetzt sind (Büro, Blumenladen, Reinigung, Optiker,...). Die abschließende Entscheidung darüber ist noch offen – hier wird in einer Art worst-case-Betrachtung von einer Marktlösung ausgegangen.

3.2 Spezifische Verkehrsentwicklung

Für die Prognose sind die verkehrlichen Wirkungen des Planvorhabens zu betrachten, indem der erwartete Kfz-Neuverkehr abgeschätzt wird.

Die Abschätzung der erwartenden induzierten Verkehrsmengen erfolgt gestützt auf die einschlägige Fachliteratur[4], die als Basis herangezogen und durch eigene Abschätzungen ergänzt wird. Dabei werden die gemäß Vorentwurf des Vorhabens[2] nachfolgend angegebenen Nutzungen zugrunde gelegt:

Discounter	800 m² VKF,
Backshop	60 m² VKF,
Drogerie	273 m² VKF,
Büro, Blumen,…	72 m² VKF/NF.

Zu berücksichtigen ist, dass nicht der gesamte Verkehr als Neuverkehr zu betrachten ist, weil der heutige kleinere Markt auch heute schon ein gewisses Verkehrsaufkommen aktiviert.

3.2.1 Kunden-/Besucherverkehr

Nach der Fachliteratur ist das Verkehrsaufkommen von Einzelhandelsbetrieben über die Verkaufsfläche zu ermitteln. Die relevanten Kennwerte werden für den Kundenverkehr nachfolgend zusammengestellt.

Für die Wegehäufigkeit der Kunden wird dabei einheitlich 2,0 (Hin- und Rückweg) eingesetzt. Für die Prognose der induzierten Fahrten werden die angegebenen Schätzwerte der Literatur zugrunde gelegt. Die zu erwartenden Verkehrsmengen werden über die Anzahl der Kunden pro Quadratmeter Verkaufsfläche bzw. der Besucher pro Quadratmeter Nutzfläche analog **Tabelle 1** ermittelt. Aufgrund der integrierten Lage des Standortes ist davon auszugehen, dass die Kennwerte bezüglich des Modal-Splits deutlich an der unteren Grenze anzusiedeln sind – wahrscheinlich sogar darunter. Dieser wichtige Wert wird analog des Modal-Split des Stadtteils Pfaffengrund mit 55 Prozent Kfz-Anteil angenommen.

---

[4] FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaukommens von Gebietstypen; Köln, 2006.
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Hinweise zur Standortentwicklung an Verkehrsknoten; Köln, 2005.
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Grundsätze und Umsetzung, Abschätzung und Verkehrserzeugung (Heft 42); Wiesbaden, 2000.

Nutzung	**VKF/NF** [1] m²	**Anzahl Kunden** [2] Kunden/ 100 m² VKF/NF	**Modal-Split** [2] MIV [3]-Anteil	**Besetzungs-grad** [2] Personen/Pkw
Discounter	*800*	*130 – 210*	*60 – 90 %*	*1,1 – 1,9*
		160	***55 %***	***1,3***
Backshop	*60*	*130 – 210*	*60 – 90 %*	*1,1 – 1,9*
		160	***55 %***	***1,3***
Drogerie	*273*	*30 – 45*	*60 – 90 %*	*1,1 – 1,9*
		40	***55 %***	***1,3***
Büro, Blumen,…	*72*	*20 – 40*	*60 – 90 %*	*1,1 – 1,9*
		30	***55 %***	***1,3***

1) Verkaufsfläche bzw. Nutzfläche; 2) Bandbreite mit jeweils abgeleitetem Mittelwert;
3) MIV – motorisierter Individualverkehr

Tabelle 1: Kennwerte für den Kundenverkehr

Nutzung	**Kundenzahl** Kunden/24h	**Kfz-Fahrten** Kfz-Fahrten/24h
Discounter Verkehrsaufkommen	1.280	1.083
Backshop	96	(82)
Verkehrsaufkommen*		41
Drogerie	110	(93)
Verkehrsaufkommen*		75
Büro, Blumen,…	22	(19)
Verkehrsaufkommen*		16
Gesamt	**1.508**	**(1.277)**
Gesamtverkehr*		**1.215**

* gemäß nachfolgender Abminderung aus Verbundeffekt

Tabelle 2: Ermittlung des Kundenverkehrs

Es ist davon auszugehen, dass die Mehrzahl der prognostizierten Kfz-Fahrten im Straßennetz als Neuverkehr auftreten wird – die bekannten Minderungseffekte (Mitnahme-, Verbund- und Konkurrenzeffekt) greifen hier aufgrund der Lage der Nutzung nicht. Für den Backshop und die übrigen Nutzungen werden jedoch Abschläge vorgenommen, die aus dem Verbundeffekt, der tendenziell eher noch höher liegen dürfte, abgeleitet werden, da dieser Anteil den Kunden des Discounters zugerechnet wird und dementsprechend keine neue Fahrt im Straßennetz hervorruft; für den Backshop werden 50 Prozent (Verbundeffekt) abgezogen, für die übrigen Nutzungen 20 Prozent. Für das Planvorhaben ist demnach insgesamt täglich mit ca. 1.510 Kunden zu rechnen, welche dann rund **1.220 Kfz-Fahrten** pro Tag im Querschnitt durchführen – je 610 hin und 610 zurück.

Bei der Ermittlung des Kundenverkehrs ist darauf hinzuweisen, dass die Annahmen des Modal Split (mit 55% Pkw-Anteil) als Worst Case-Abschätzung angenommen werden; der Markt liegt mitten in einem dicht besiedelten Wohngebiet, so dass von erhöhten Fuß- und Radwegebeziehungen ausgegangen werden kann.

3.2.2 Beschäftigtenverkehr

In Abhängigkeit von der Branche der Nutzung gibt die Fachliteratur[4] Kennwerte vor, mit denen sich über die Verkaufsfläche die Anzahl der Beschäftigten abschätzen und aus diesem Wert der Beschäftigtenverkehr ermitteln lässt – diese Werte sind in **Tabelle 3** zusammengestellt. Mit den darin abgeleiteten Werten werden die induzierten Kfz-Fahrten aus dem Beschäftigtenverkehr ermittelt. Für die Wegehäufigkeit wird dabei einheitlich 2,7 Wege pro Beschäftigtem eingesetzt (aus einer Spanne von 2,5 bis 3,0), für den Modal-Split werden ebenfalls 55 Prozent für den motorisierten Individualverkehr unterstellt (dies liegt auch in der aus der Literatur bekannten Spanne von 30 % bis 90 %) und für den Pkw-Besetzungsgrad ist 1,05 anzusetzen (aus einer Spanne von 1,05 bis 1,15).

Nutzung	**relevante Fläche (VKF/NF)** m²	**spezifische Beschäftigtenzahl** X Besch./100 m² VKF	**Beschäftigtenzahl**	**Anzahl Kfz-Fahrten[1)]** Kfz-Fahrten/24h
Discounter	*800*	*0,6 – 0,95;* ***0,8***	7	9
Backshop	*60*	*2,2 – 5,0;* ***3,6***	3	5
Drogerie	*273*	*1,5 – 2,5;* ***2,0***	6	9
Büro, Blumen,…	*72*	*2,2 – 5,0;* ***3,6***	3	5
Gesamt			**19**	**28**

1) **Berechnung:** Fläche * spez. Beschäftigtenzahl * Wegehäufigkeit * MIV-Anteil / Besetzungsgrad = Anzahl Kfz-Fahrten

Tabelle 3: Beschäftigtenverkehr

Durch die neuen Nutzungen werden demnach im Beschäftigtenverkehr täglich **28 Kfz-Fahrten im Querschnitt** durchgeführt – je 14 hin und zurück (**Tabelle 3**).

3.2.3 Wirtschaftsverkehr

Zur Ermittlung des induzierten Wirtschaftsverkehrs (Lieferanten, Entsorgung,...) empfehlen die maßgeblichen Literaturquellen[3] vereinfachend einen Zuschlag von ca. 10 bis 15 Prozent zu den für das Gebiet ermittelten Beschäftigtenfahrten hinzuzurechnen. Dies umfasst sowohl Lkw- als auch Pkw-Fahrten (Lieferfahrzeuge,...). Somit ist für die betrachtete Nutzung an Wirtschaftsverkehr täglich mit etwa **3-4 Kfz-Fahrten im Querschnitt** zu rechnen – je 2 hin und 2 zurück (28 * 0,10...0,15 = 4).

3.2.4 Gesamter erzeugter Kfz-Verkehr

Insgesamt werden durch die Flächen am Kranichweg im Kunden-, Beschäftigten- und Wirtschaftsverkehr am Tag rund **1.250 Kfz-Fahrten im Querschnitt** erzeugt – davon je 625 zu- und 625 abfahrend:

1.215 Kunden-Fahrten + 28 Beschäftigten-Fahrten + 4 Wirtschafts-Fahrten

3.2.5 Bilanz unter Abzug Alt-Bestand

Grundsätzlich sind von diesen 1.250 Fahrten Gesamtverkehrsaufkommen die heute schon bestehenden Fahrten des vorhandenen Marktes (212m² Verkaufsfläche[5], an anderer Stelle wird von 273 m² VK ausgegangen; hier wird der Wert des Protokolls zugrunde gelegt) abzuziehen, um den Neuverkehr, der maßgeblich die Verkehrsbelastung des Kranichweges betrifft, zu ermitteln – demnach reduziert sich das **Neu**-Verkehrsaufkommen um rund 290 Kfz-Bewegungen pro Tag[6].

Der durch das Vorhaben erzeugte **Neuverkehr** liegt damit bei rund **960 Kfz-Fahrten pro Tag.**

3.3 Verkehrsmengen in der Spitzenstunde

Die zeitliche Verteilung aller Fahrten auf die Nachmittagsspitze wird gemäß maßgeblicher Fachliteratur[3] aus normierten Tagesganglinien erzeugt, die auf empirischen Untersuchungen basieren. Demnach verteilen sich die für die Planung ermittelten Fahrten pro Tag analog **Tabelle 4** auf die Nachmittagsspitze wie folgt:

	Quell-verkehr	**Ziel-verkehr**	**Gesamt(neu)verkehr pro Richtung**
Kunden induziert Einzelhandel gesamt	*11,3 %*	*11,85 %*	*von 1.220/2 Kfz/Tag*
Kunden Neuverkehr Einzelhandel	11,3 %	11,85 %	von 960/2 Kfz/Tag
Beschäftigte Einzelhandel	12,75 %	1,13 %	Von 28/2 Kfz/Tag
Wirtschaftsverkehr	7,5 %	6,0 %	4/2 Kfz/Tag

Tabelle 4: prozentuale Anteile der Kfz-Fahrten der nachmittäglichen Spitzenstunde am Tagesverkehr nach (4)

	Quellverkehr	**Zielverkehr**	**Summe**
Kundenverkehr gesamt	*68*	*72*	***140***
Kunden Neuverkehr Einzelhandel	54	57	**111**
Beschäftigte Einzelhandel	2	1	**3**
Wirtschaftsverkehr	1	0	**1**
Summe gesamt	*71*	*73*	***144***
Summe Neuverkehr	**57**	**58**	**115**

Tabelle 5: induzierte Kfz-Fahrten in der nachmittäglichen Spitzenstunde

[5] Protokoll vorgezogene Bürgerbeteiligung, 06.11.2013

[6] 212 /100*160/1,3*0,55*2=287

Gesamt- und Neuverkehr werden in **Tabelle 5** für die nachmittägliche Spitzenstunde im Quell- und Zielverkehr zusammengestellt.

3.4 Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Die Zu-/Ausfahrt des Parkplatzes ist mit rund 140 Kfz in der Spitzenstunde belegt, dabei sind die am Nachmittag rückfließenden Anwohner (Berufsverkehr) im direkten Umfeld (Umfahrt) eingeschlossen. Die angebotenen 42 Stellplätze auf dem Platz decken die Nachfrage bei durchschnittlichen Belegungszeiten eines Einkaufs beim Discounter von 20-40 Minuten voll ab. Der zufließende Verkehr wird für die Spitzenstunde auf 73 Kfz gesamt abgeschätzt; bei einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 30 Minuten würden demnach 35 Stellplätze benötigt (Weiteres dazu in Abschnitt 4).

Für die nachmittägliche Spitzenstunde heißt das, dass an der Parkplatzzu-/ausfahrt 71 Kfz aus und 73 Kfz einfahren; in Abhängigkeit des Einzugsbereichs des Marktes wird davon ausgegangen, dass ca. 20-25% des Verkehrs nach Süden und 75-80 nach Norden orientiert sein werden.

Für die Einmündung selbst ergibt sich damit nachfolgende Spitzenstundenverteilung:

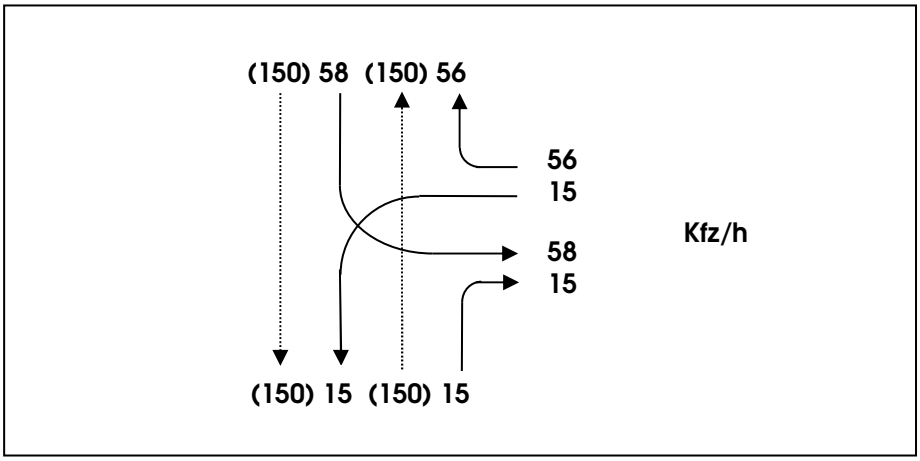


Abbildung 2: Verkehrsverteilung nachmittägliche Spitzenstunde Einmündung Parkplatz Verbrauchermarkt

Die Querschnittbelastung der Kranichstraße wird auf Grund ihrer Lage im städtischen Netz abgeschätzt auf 3.000-4.000Kfz/Tag im Querschnitt. Für die nachmittägliche Spitzenstunde würde sich damit eine Querschnittbelastung von rund 300-400 Kfz am Nachmittag ergeben. Diese Verkehrsbelastungen können als gering eingestuft werden. Der Zufluss von rund 70 Fahrzeugen aus dem Parkplatz kann ohne weitere Regelungen innerhalb der Tempo 30-Zone leistungsfähig abgewickelt werden – ein gesonderter Nachweis ist nicht erforderlich.

Ebenso kann der Abfluss der Anwohner (Umfahrt) über die Ausfahrt in den Kranichweg ohne Probleme abgewickelt werden (hier ist mit ca. 10-15 Kfz in der nachmittäglichen Spitzenstunde zu rechnen.

Auch der ÖPNV (Buslinie 34) kann unbehindert verkehren.

4. Parken

4.1 Abschätzung Stellplatzanzahl

Aus der prognostizierten Anzahl an Kfz-Fahrten lässt sich überschlägig auch die notwendige Stellplatzzahl ermitteln. Mit den Ergebnissen der **Tabelle 5** und der Annahme, dass die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Kunden im Markt zwischen 20 und 40 Minuten liegt (im Mittel: 30), ergibt sich ein Stellplatzbedarf von im Mittel 36 (maximal 48):

*Minimum: 144 Kfz-Fahrten/h : 2 * 1/3 h = 24 Kfz-Stellplätze*
*Durchschnitt: 144 Kfz-Fahrten/h : 2 * 1/2 h = 36 Kfz-Stellplätze*
*Maximum: 144 Kfz-Fahrten/h : 2 * 2/3 h = 48 Kfz-Stellplätze*

Die „VwV Stellplätze" sieht im Mittel pro 20 m² Verkaufsfläche die Vorhaltung eines Stellplatzes vor; wie die vorangegangene Abschätzung zeigt, steht dies gut im Einklang zum Bedarf. Gemäß Verwaltungsvorschrift müsste der Betreiber des Verbrauchermarktes (860/20=) 43 Stellplätze herstellen (hergestellt werden 42 Stellplätze und zusätzlich Fahrradabstellanlagen) – dieser Wert beinhaltet gegenüber dem ermittelten durchschnittlichen Bedarf in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine Reserve von15%.

Für die gesamten Platznutzungen (Verbrauchermarkt, Backshop, Drogerie, Blumen...) wären 60 Stellplätze notwendig (hergestellt werden 42 Stellplätze), damit ergäbe sich ein Gesamtdefizit der gesammelten Nutzungen von 18 Stellplätzen, die aber im näheren Umfeld abgedeckt werden können.

4.2 Stellplatzbilanz Nahversorgungsmarkt

Über nachfolgende Plausibilitätsüberlegung kann das benötigte Stellplatzangebot auf einem zweiten Berechnungsweg abgeschätzt werden. Auf dem Parkplatz am Kranichweg sind im Bestand rund 84 öffentliche Stellplätze vorhanden (+17 Kurzzeitplätze auf der Fläche +6 Plätze am Straßenrand Kranichweg), von denen im Maximum 59 belegt sind (7:00 Uhr), am Nachmittag um 17:00 Uhr – zur Haupteinkaufszeit – sind dagegen "nur" 53 belegt. Für den neuen Markt wurde im Durchschnitt ein Stellplatzbedarf von 36 ermittelt sowie ein Maximalwert von 48 (**Abschnitt 4.1**).

Aus der Parkraumbegehung geht hervor, dass die zu erwartende durchschnittliche Stellplatznachfrage auf dem Parkplatz und im direkt umgebenden Straßennetz in Gänze dargestellt werden kann und auf eine Gesamtnachfrage von 53 Stellplätzen kommt. In der näheren Umgebung sind weitere Reserven vorhan-

den, da die Spitzenzeiten der unterschiedlichen Nachfragegruppen nicht zusammenfallen.

Der geplante Verbrauchermarkt erhöht im Vergleich zu dem bestehenden kleinen Markt die Nachfrage um 27 Stellplätze (Nachfrage gesamt 36 abzüglich der vorhandenen Marktnachfrage -9: Nachfrageerhöhung plus 27 Stellplätze). Die Nachfrage des Marktes in Höhe von im Mittel 36 Stellplätzen kann auf der Platzfläche mit einem Angebot von 42 Stellplätzen ausreichend bedient werden.

Die Gesamtnachfrage im Marktbereich (Marktnachfrage plus sonstige Nutzungen) lag bei der Verkehrserhebung bei 53 (siehe Parkraumbegehung); dieser Wert zuzüglich der oben ermittelten Nachfrageerhöhung (plus 27) ergibt eine Gesamtnachfrage von 80 Stellplätzen, der ein direktes Angebot von 42 Stellplätzen auf dem Platz gegenüber steht. Damit ergibt sich ein theoretisches Defizit für die Gesamtnachfrage im direkten Platzbereich von rund 40 Stellplätzen (exakt 80-42=38). Diese können durch die nachgewiesenen Reserven in der näheren Umgebung (Zone 2 bzw. 3 der Parkraumbegehung - Bild 6) mit Reserven von über 50 Stellplätzen ausreichend abgedeckt werden.

Zusammenfassend kann über die Parkraumbegehung nachgewiesen werden, dass die angebotenen Stellplätze ausreichend sind, um die zu erwartende Nachfrage des vergrößerten Marktes abzudecken.

- Die Nachfrage des Verbrauchermarktes (im Mittel 36 Stellplätze) kann durch das Angebot (42 Stellplätze auf dem Platz) mit 15%iger Reserve abgedeckt werden.
- Die Marktvergrößerung bedingt im Vergleich zu dem bestehenden kleinen Markt eine Nachfrageerhöhung um 27 Stellplätze vor Ort.
- Die Gesamtnachfrage des Marktes und der direkten Umgebung bedingt ein rechnerisches Defizit von rund 40 Stellplätzen, das aber mit Reserven von über 50 Stellplätzen in der näheren/weiteren Umgebung (Zone 3 bzw. Zone 2 – Parkraumbegehung) aufgefangen werden kann.
- Für längere Nutzungsdauern besteht ein ausreichendes Parkraumangebot im öffentlichen Raum in zumutbarer fußläufiger Entfernung – die Parkdauer des Parkplatzes mit der primären Nutzung „Einkaufen" sollte deshalb für den Platz auf maximal eine Stunde festgelegt werden.

Parkdauer

Die Parkdauer soll auf dem Kranichplatz zeitlich beschränkt werden auf 1h mit Parkscheibe, aus Sicht des Betreibers eine ausreichende Zeit um einzukaufen und ggf. weitere Nutzungen am und um den Platz zu tätigen. In den bisherigen Diskussionen wird gefordert, dass die Stellplätze auch genutzt werden sollen zum Besuch umgebender Ärzte oder sonstiger Dienstleister, woraus die Forderung nach einer Parkdauerbeschränkung auf 2h abgeleitet wurde. Hier muss aus Sicht der Nutzung eines innerstädtischen Nahversorgers zunächst davon ausgegangen werden, dass die Einkaufstransporte auf kurzem Wege erfolgen sollten und

dementsprechend eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen zum Einkaufen zur Verfügung stehen muss. Die Parkraumbegehung zeigt, dass im näheren Umfeld immer eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Raum zur Verfügung steht, so dass für längere Nutzungsdauern auch geringfügig weiter entfernte Stellplätze genutzt werden können.

Deshalb wird hier vom Gutachter vorgeschlagen zunächst eine Parkscheibenregelung mit einer Stunde maximaler Parkdauer zu beschildern, Erfahrungen zu sammeln und bei Bedarf die Nutzungsrahmenbedingungen anzupassen.

5. Sonstiges

5.1 Fußverkehr

Der Fußverkehr wird im Kranichweg im Bereich des Marktes auf einem mehr als 3m breiten Gehweg geführt. Im Platzbereich und im Anwohnerbereich werden die Verkehrsanlagen niveaugleich ausgebaut und als gemeinsam genutzte Fläche deklariert, so dass alle Einrichtungen barrierefrei erreicht werden können (ggf. als Verkehrsberuhigten Bereich ausschildern).

5.2 Radverkehr

Das Gebiet befindet sich in einer Tempo 30-Zone - gesonderte Vorsorge für den fließenden Radverkehr ist nicht zu treffen. Dem Markt vorgelagert sind an der Nordseite Fahrradständer vorgesehen; hier sollte im Kranichweg an geeigneter Stelle eine Bordabsenkung vorgenommen werden, um die Fahrradständer von der Straße aus zu erreichen.

5.3 Busverkehr

Der Bus der Linie 34 verkehrt in nördlicher Richtung und hat direkt vor dem Markt eine Bushaltestelle, die als barrierefreies Buskap ausgestaltet wird. Ein Wetterschutz wird in die Fassade des Marktes integriert. Die Haltestelle ist ausreichend dimensioniert.

Bei dem vorhandenen Verkehrsaufkommen sind Behinderungen des Busverkehrs nicht zu erwarten. Der Bus hält am Kap und kann ungehindert seine Fahrt wieder aufnehmen. Behinderungen durch den einmündenden Parkplatzverkehr oder auch den Lieferverkehr sind nicht zu erwarten.

6. Fazit

In Heidelberg soll auf einer Fläche am Kranichweg ein Nahversorgungsmarkt errichtet werden. Die Anbindung an das städtische Straßennetz erfolgt über den Kranichweg.

In einer im September 2012 durchgeführten Parkraumbegehung wurde das im Bestand 2012 vorhandene Parkraumangebot im umgebenden Straßennetz (öffentliche und halböffentliche Flächen) aufgenommen. Die Analyse der Parkraumnutzung zeigt, dass im Quartier jederzeit freie Stellplätze in angemessener Zahl zu finden sind – selbst am Markttag in unmittelbarer Nähe zum Markt, an dem das Stellplatzangebot reduziert ist.

Für die geplante Neunutzung einschließlich der im Bestand vorhandenen, planerisch jedoch wieder belegten Leerstände beträgt der prognostizierte Neuverkehr (Kunden-, Beschäftigten- sowie Wirtschaftsverkehr) etwa 960 Kfz-Fahrten pro Tag im Querschnitt – im Zu- und Abfluss je 480 Kfz-Fahrten. Das Gesamtverkehrsaufkommen (Neu- und Altnutzungen) wird auf rund 1.220 Kfz-Fahrten am Tag abgeschätzt. Für die nachmittägliche Spitzenstunde ist die Zu-/Ausfahrt jeweils mit rund 75 Kfz belastet.

Bezogen auf die Grundbelastung des Kranichwegs ist die Leistungsfähigkeit gewährleistet. Auch Bus- und Radverkehr haben keine Qualitätseinschränkungen.

Der Bedarf im ruhenden Verkehr wird aus dem Verbrauchermarkt für die nachmittägliche Spitzenstunde auf durchschnittlich 36 Stellplätze (im Maximum bis zu 48) ermittelt – dem steht ein Angebot von 42 Stellplätzen auf dem Platz mit Reserven in der näheren Umgebung gegenüber.

Zusammenfassend kann aus verkehrlicher Sicht festgestellt werden, dass die Nutzungen des Vorhaben- und Erschließungsvorhabens im Bereich Kranichplatz störungsfrei abgewickelt werden können. Die angebotenen Stellplätze sind bei entsprechender Beschilderung ausreichend. Die Zu- und Abflüsse können leistungsfähig abgewickelt werden. Der Linienbus ist in seinen Abläufen nicht beeinflusst. Der Ausbau der dann barrierefreien Haltestelle der Linie 34 in direkter Nähe zum Nahversorgungsmarkt ist zu begrüßen. Für den Radverkehr sind Abstellmöglichkeiten vorgesehen, weitere Maßnahmen sind innerhalb der Tempo 30-Zone nicht erforderlich.

Der Platz selbst wird neu strukturiert (Parken und Randnutzungen; Grün) und kann niveaufrei von Fußgängern begangen werden.

Insgesamt trägt die Maßnahme zu einer Aufwertung im Stadtteil bei und kann, wie geplant, aus verkehrlicher Sicht uneingeschränkt umgesetzt werden.

Darmstadt,

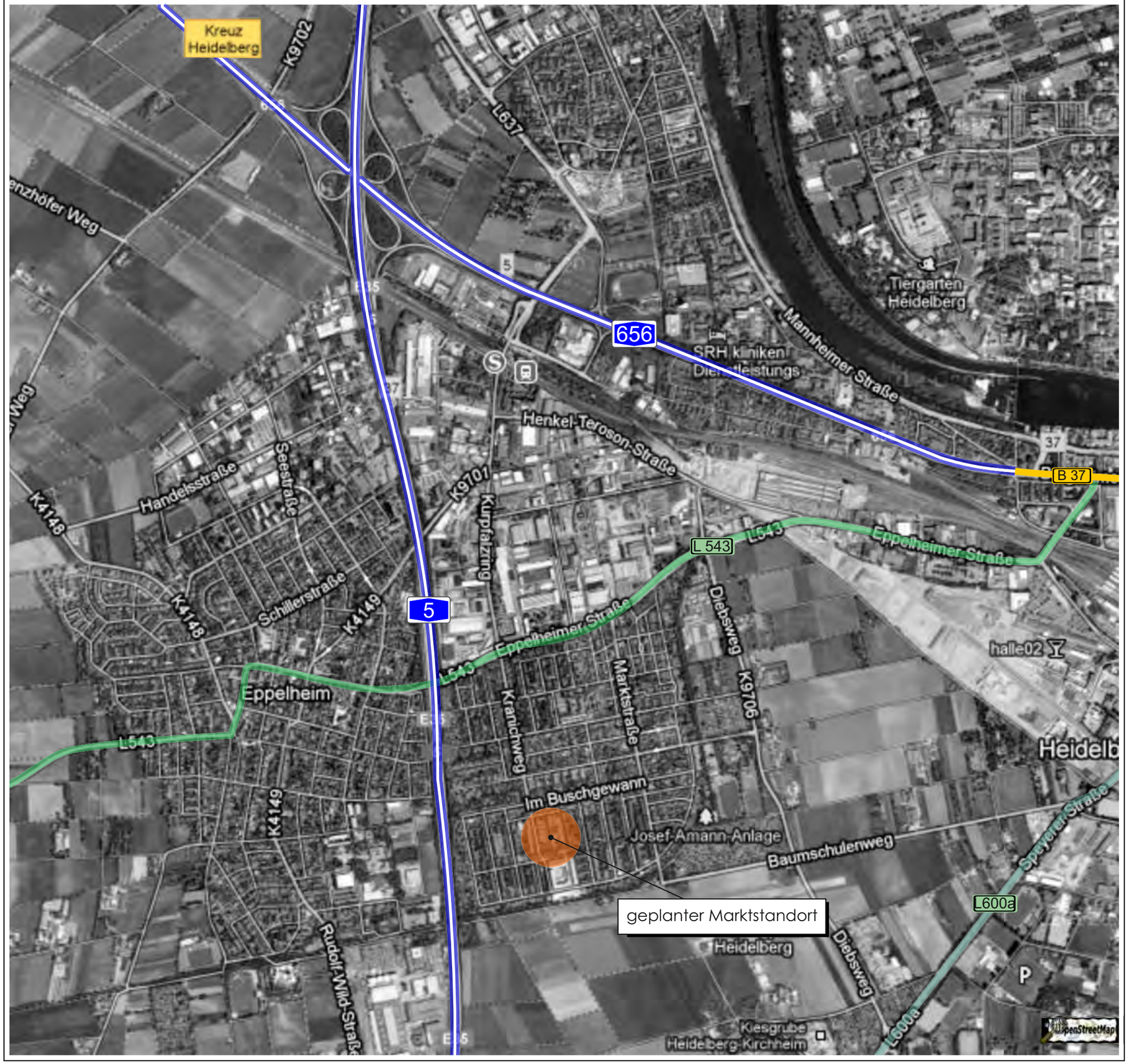
im Juli 2015 Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner

Bilder

HD-Pfaffengrund „Nahversorgungsmarkt Kranichweg“ Verkehrsuntersuchung

1

Lage des Untersuchungsgebietes

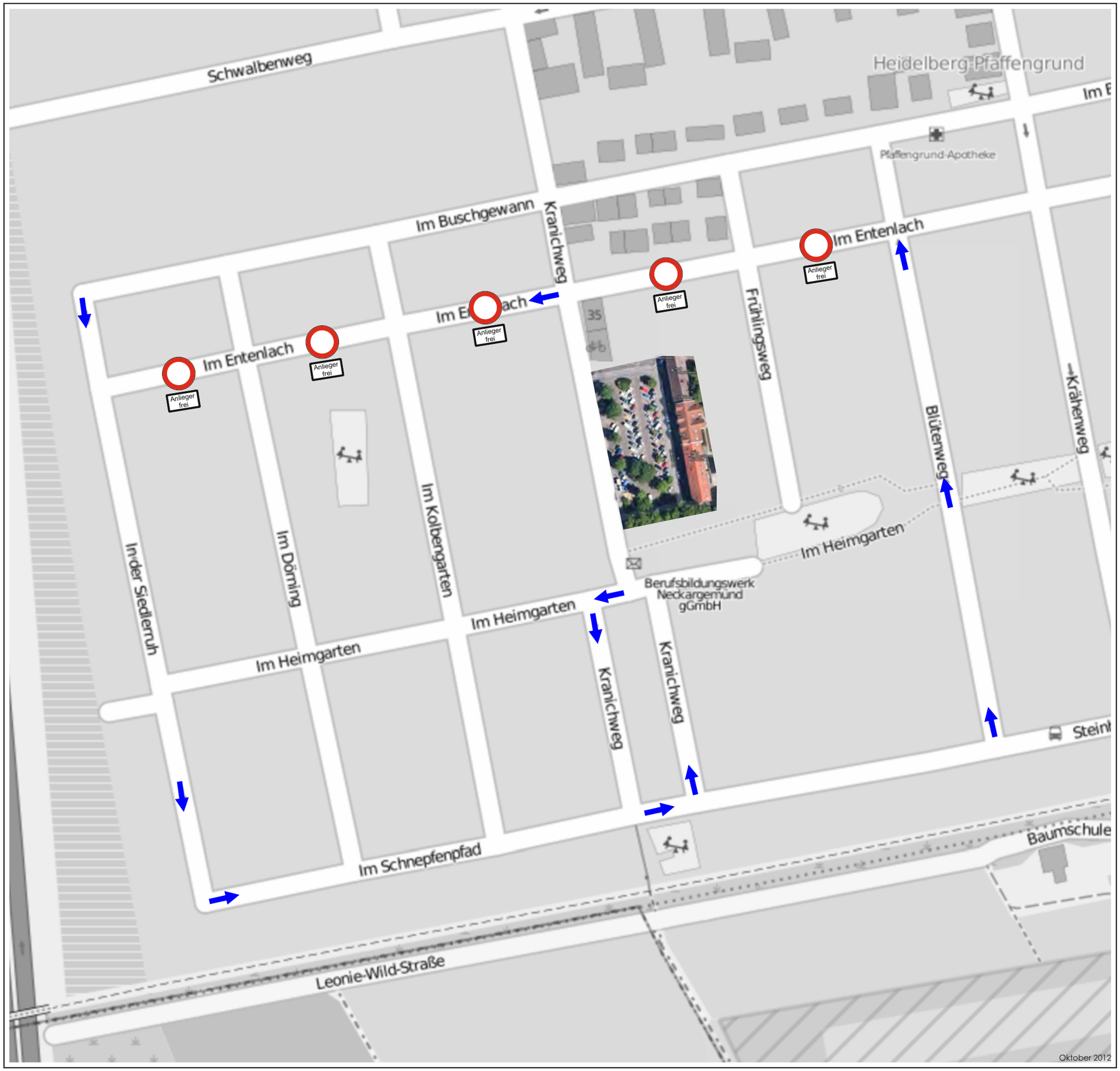


HD-Pfaffengrund „Nahversorgungsmarkt Kranichweg“ Verkehrsuntersuchung

2

Äußere Erschließung Kfz-Verkehr

(Stand Juni 2015)

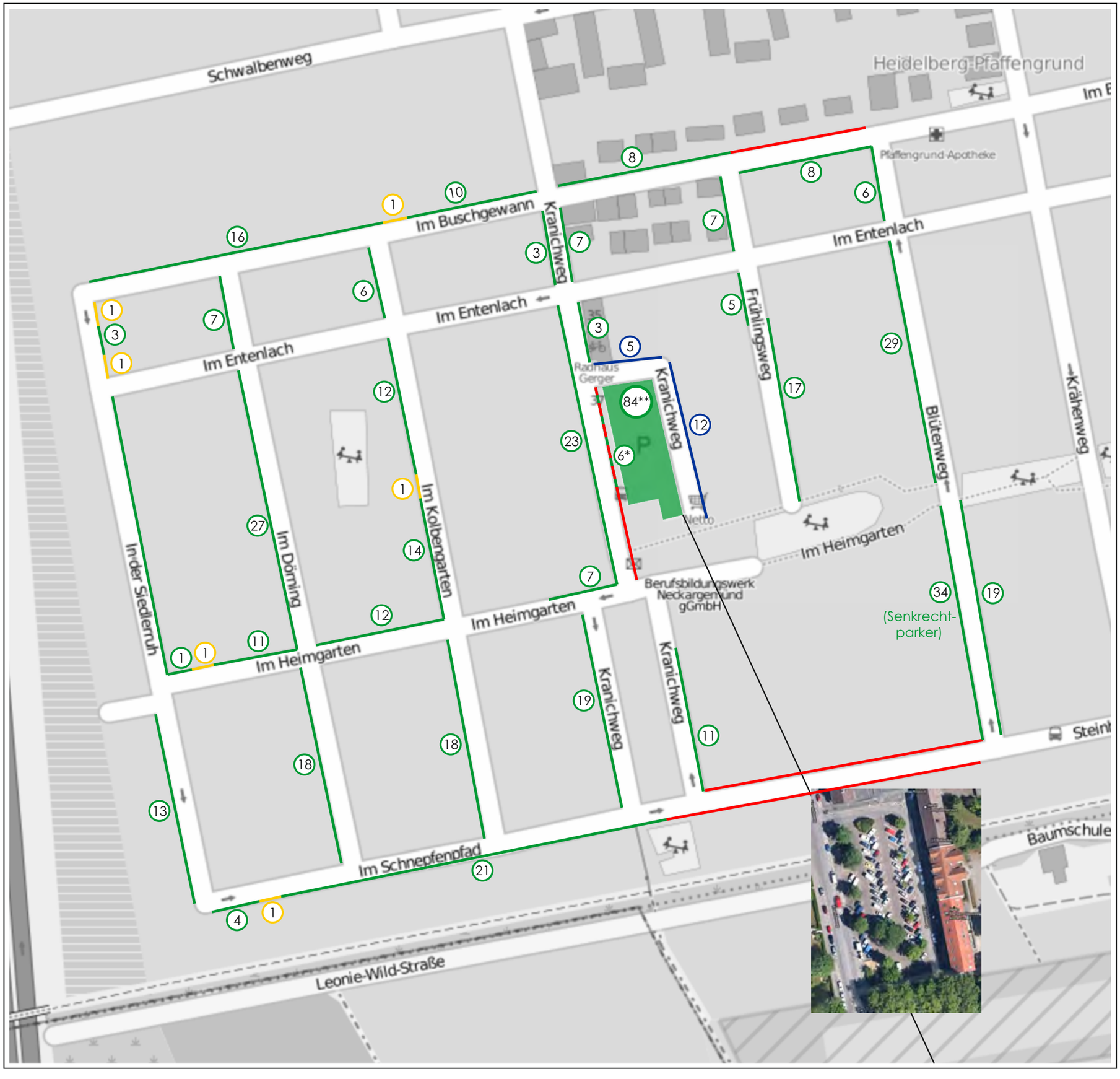


PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER

HD-Pfaffengrund „Nahversorgungsmarkt Kranichweg“ Verkehrsuntersuchung

3

Parkierungsregelung Untersuchungsgebiet
(Stand September 2012)



freies Parken	513 (freitags zwischen 5.00 und 14.00 Uhr: 494)	
Haltverbot		
zeitlich begrenztes Parken	17	
Behindertenstellplätze	6	
Summe:	536 (494 STP)	

* freitags von 5.00 - 14.00 Uhr
absolutes Haltverbot ausgenommen Marktfahrzeuge
(6 Stellplätze entfallen am Straßenrand)

** freitags von 5.00 - 14.00 Uhr
absolutes Haltverbot ausgenommen Marktfahrzeuge
(13 Stellplätze entfallen auf dem Parkplatz, Restkapazität: 71 Stellplätze)

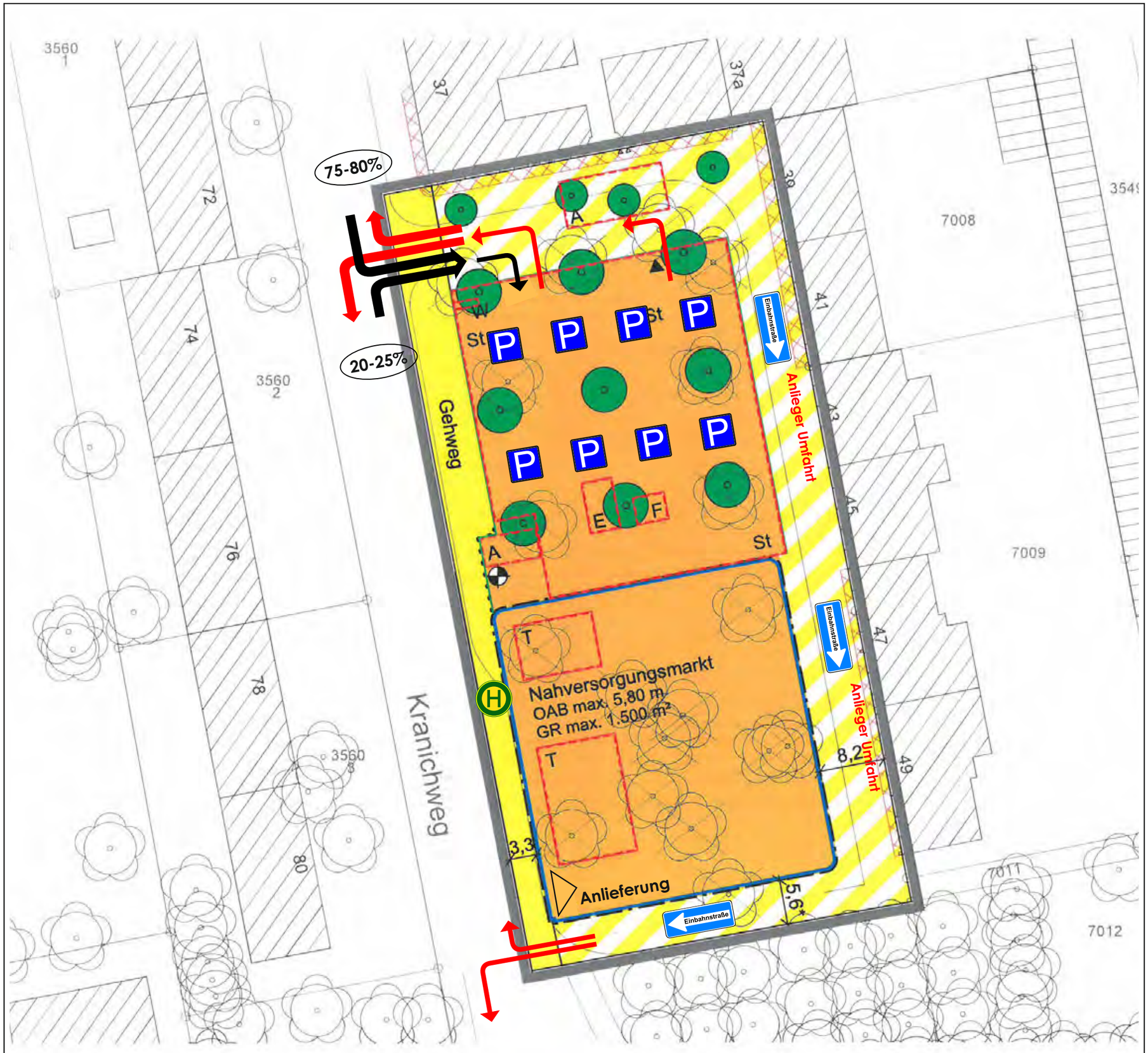
0 — 120 m

PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER

HD-Pfaffengrund
„Nahversorgungsmarkt Kranichweg“
Verkehrsuntersuchung

4

Innere Erschließung
Kfz-Verkehr
(Planung 2015)



PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER

HD-Pfaffengrund „Nahversorgungsmarkt Kranichweg“ Verkehrsuntersuchung

5

Lageplan Gestaltung
(Architektenentwurf)

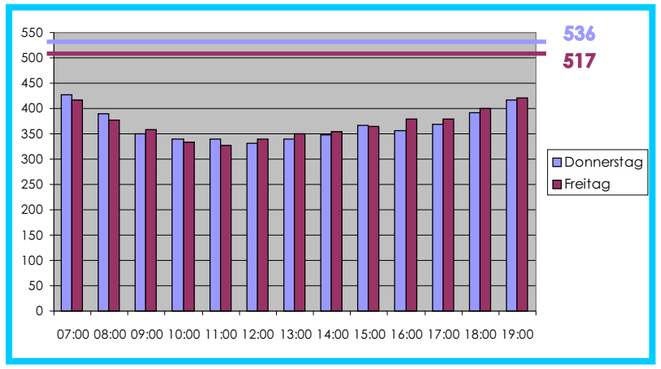
PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER

HD-Pfaffengrund „Nahversorgungsmarkt Kranichweg“ Verkehrsuntersuchung

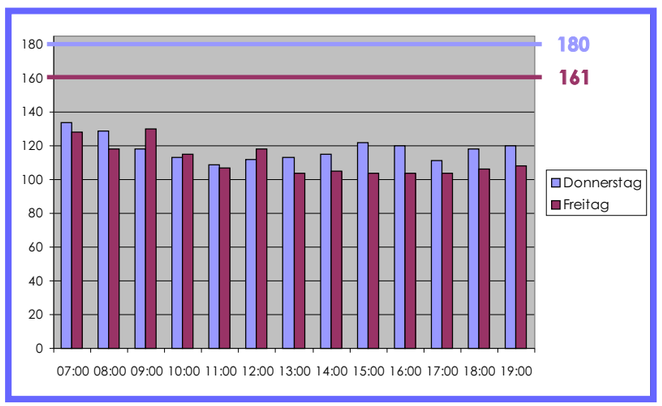
6

Parkraumbelegung
September 2012

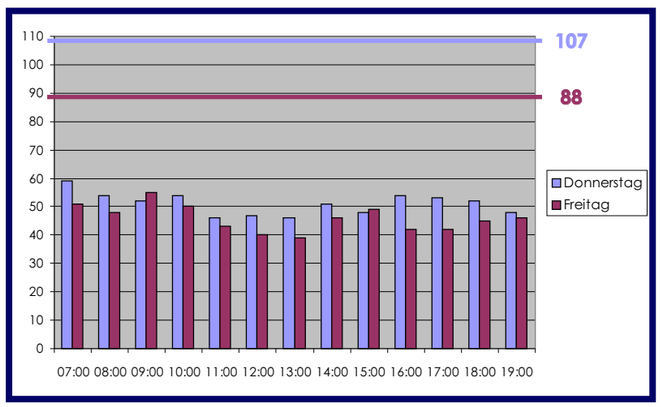
Zone 1



Zone 2



Zone 3



Zone 1: Gesamtgebiet

Zone 2: weitere Umgebung Parkplatz

Zone 3: engere Umgebung Parkplatz

536 maximale Kapazität an einem "normalen" Werktag

517 maximale Kapazität freitags

1

Oktober 2012

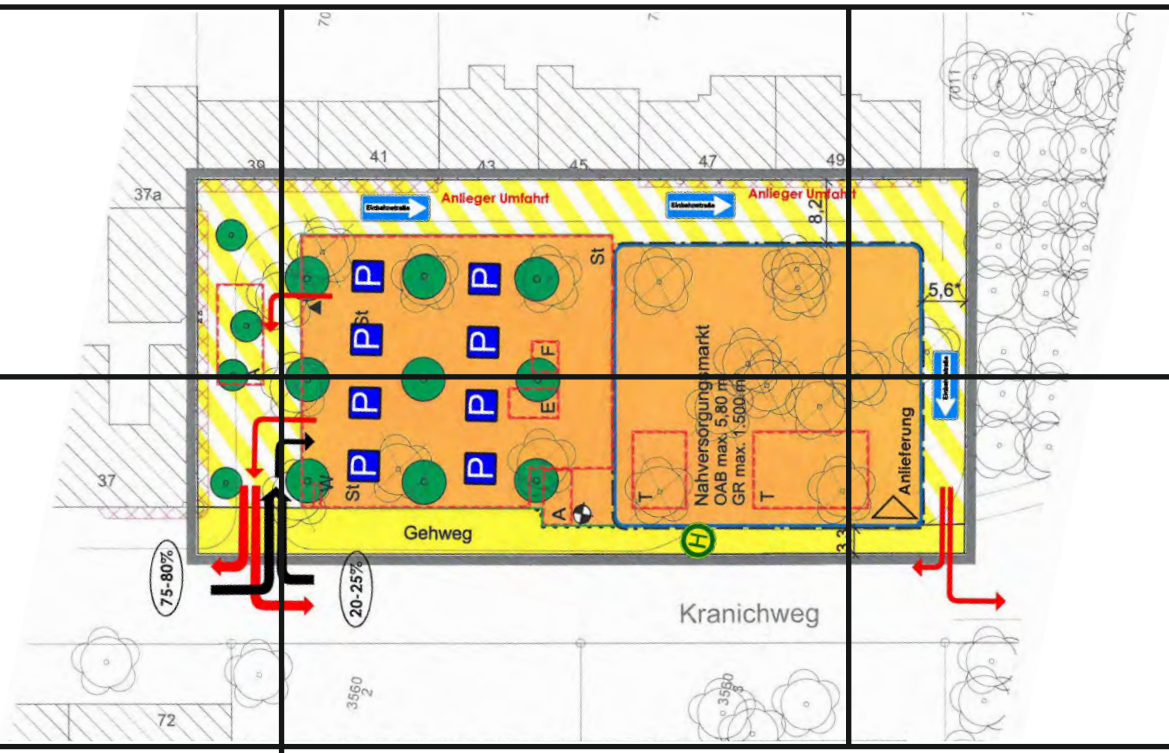
PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER

VERKEHRSPLANUNG
VERKEHRSTECHNIK
NAHVERKEHRSPLANUNG
STADTBUSKONZEPTE
STRASSENENTWURF
BAULEITUNG
UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER

PROF. DR.-ING.
JÖRG VON MÖRNER

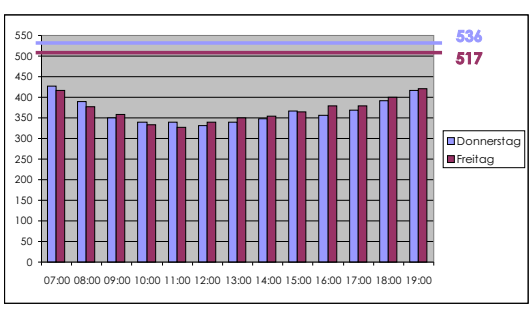
HEINRICHSTRASSE 233
64287 DARMSTADT
06151-423933 · FAX 424308



HD-Pfaffengrund „Nahversorgungsmarkt Kranichweg“ Parkraumerhebung 2015

Paul Fremer (M.Eng.)
Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner

Darmstadt im November 2015



Seite

1. Vorbemerkungen und Aufgabe **2**

2. Bestand 2012 / 2015 **2**

2.1 Verkehrliche Erschließung 2

2.2 Ruhender Verkehr 2

2.2.1 Parkraumbestand 3

2.2.2 Parkraumbelegung 3

3. Fazit **7**

Abbildungen

Abbildung 1: Auslastung Oktober 2015 4

Abbildung 3: Auslastung Zone 2 5

Abbildung 4: Auslastung Zone 3 5

Bilder

Bild 1 Bestandsaufnahme ruhender Verkehr

Bild 2 Parkraumbelegung

1. Vorbemerkungen und Aufgabe

In der Stadt Heidelberg, im Stadtteil Pfaffengrund, plant *tiryaki projektentwicklung.projektmanagement* die Errichtung eines Netto-Lebensmittelmarktes. Der bestehende Markt soll erweitert und verlagert werden. Insbesondere im ruhenden Verkehr werden durch den Wegfall von Stellplätzen im unmittelbaren Marktbereich Probleme erwartet.

In den bereits vorliegenden Verkehrsuntersuchungen (Basis 2012; Vertiefung Sommer 2015) wird dargestellt, wie sich die vorgesehene Neunutzung verkehrlich auf das umgebende Straßennetz auswirken wird. Maßgebliche Inhalte sind dabei die Bewertung der Situation im ruhenden Verkehr, die Prognose des durch die neue Nutzung induzierten Verkehrs und dessen Verteilung im Straßennetz sowie die Erarbeitung von Aussagen zur Erschließungssituation.

Im Oktober 2015 wurde erneut eine Parkraumuntersuchung durchgeführt, um die zur Zeit bestehende Situation vor Ort aktuell wiedergeben zu können. Die Ergebnisse 2015 werden im Vergleich zum Jahr 2012 im Folgenden dargelegt.

2. Bestand 2012 / 2015

2.1 Verkehrliche Erschließung

Der geplante Lebensmittelmarkt liegt auf einer Fläche, in deren unmittelbarer Nähe bereits im Bestand ein Lebensmittelmarkt betrieben wird, der nun verlagert und vergrößert werden soll. Die Fläche ist an den Kranichweg angebunden, der nach Norden zur Eppelheimer Straße die Verknüpfung mit dem klassifizierten Straßennetz darstellt.

2.2 Ruhender Verkehr

Zur Bewertung der Auswirkungen der geplanten Errichtung des Lebensmittelmarktes ist zunächst eine Bilanzierung des ruhenden Verkehrs vorzunehmen. In **Bild 1** ist das mit dem Auftraggeber und mit der Stadtverwaltung Heidelberg abgestimmte Untersuchungsgebiet mit der Parkierungsregelung (Oktober 2015) dargestellt. Es erstreckt sich über den Bereich von *Im Buschgewann* im Norden bis *Baumschulenweg* im Süden sowie von der BAB 5 im Westen bis zum *Blütenweg* im Osten.

Für die Bilanzierung wurde die Parkraumregelung und die Anzahl der geparkten Kfz abschnittsweise aufgenommen und wie folgt differenziert:

- Parken im Straßenraum,
- auf Parkplätzen,
- auf "halböffentlichen" Parkplätzen
  (auf privater Fläche, aber frei zugänglich),
- mit zeitlicher Reglementierung,
- Einhaltung der Parkregelungen (Falschparker,...) und
- Parken vor Einfahrten/Grundstückszufahrten.

2012 wurden im beschriebenen Bereich im öffentlichen Straßenraum rund **536** Abstellmöglichkeiten für Pkw erhoben. Die Begehung erfolgte am Donnerstag, den 20. September 2012, einem repräsentativen Werktag, sowie am Freitag, den 21. September, dem Markttag im Pfaffengrund.

Die aktuelle Erhebung wurde am Donnerstag, dem 29. Oktober 2015 durchgeführt. Im Vergleich zur Bestandserfassung 2012 wurden folgende Änderungen ermittelt:

- vier zusätzliche, möglicherweise neu markierte Stellplätze in der Straße „Im Heimgarten“;
- drei zusätzliche Stellplätze im Kranichweg unmittelbar vor dem Fahrradgeschäft;
- ein zusätzlicher, für die Öffentlichkeit geöffneter, Parkplatz mit 20 Stellplätzen am Seniorenheim;
- neun zusätzliche Stellplätze in der Straße „Im Schnepfenpfad“.

Der Bestand beläuft sich nach den aktuellen Zahlen auf **580** öffentliche Stellplätze. Die weiteren Abweichungen im Vergleich zu 2012 ergeben sich durch eine abweichende Zählung der straßenseitigen Pkw-Stellplätze.

Die Erhebungszeiten sind an die "üblichen" Arbeitszeiten angepasst. Die Kennzeichen der abgestellten Fahrzeuge wurden sowohl 2012 als auch 2015 zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr bei stündlichen Rundgängen anonymisiert[1] notiert.

Bei der Erhebung wurden sämtliche öffentlichen Stellplätze erfasst sowie halböffentliche Stellplätze (soweit vorhanden, Kunden-/Besucherparkplätze auf privaten Grundstücken), die öffentlich zugänglich sind. Private Flächen wurden nicht mit erfasst.

2.2.1 Parkraumbestand

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind an "normalen" Tagen 580 Parkstände vorhanden, von denen 17 zeitlich beschränkt sind. Bei sechs Stellplätzen handelt es sich um Behindertenstellplätze. 84 Stellplätze entfallen auf den Parkplatz am Kranichweg. Am Markttag (freitags) ist das Angebot um 19 auf 561 reduziert.

2.2.2 Parkraumbelegung

Die Auswertung der Parkraumbegehung liefert ein detailliertes Bild der Bestandssituation über den Tagesverlauf hinweg. Aus den Daten sind Aussagen ableitbar bezüglich der Belegung und Auslastung der bestehenden Stellplätze und auch zur Einhaltung der Parkregelung. Hieraus können Überangebote oder Defizite ermittelt werden.

Mit der Belegungsganglinie für den vorhandenen Parkraum werden, mit Kenntnis über die maximale Stellplatzkapazität, Aussagen über die Auslastung zu bestimmten Zeiten getroffen.

[1] Erfasst wurde der hintere Buchstaben- und Ziffernteil des Kennzeichens ohne die Städtekennung, was eine hinreichende Anonymisierung gewährleistet.

Durch die Gegenüberstellung der Zahlen aus den Jahren 2012 und 2015 kann zudem eine Veränderung ermittelt werden (siehe Abbildungen 1-4).

Die Anzahl der im öffentlichen Raum abgestellten Pkws ist 2015 insgesamt etwa 10 bis 15 Prozent höher als 2012. Dies kann durch Tagesschwankungen (+/- 10 Prozent) begründet werden. Es fällt auf, dass größere Abweichungen insbesondere in den Abendstunden zwischen 17 und 19 Uhr (rückfließender Berufsverkehr) vorliegen. Die nähere Umgebung des Marktes weist dennoch ausreichende Reserven auf.

Bei der aktuellen Erhebung tritt die maximale Auslastung im Gesamtgebiet mit 470 geparkten Fahrzeugen um 18:00 Uhr auf. Dies entspricht einer Stellplatzauslastung von etwa 80 Prozent. Die mittlere Auslastung im Tagesverlauf (417 Fahrzeuge) entspricht rund drei Vierteln und liegt deutlich unter der maximalen Zielauslastung von 85 % (Ab einer Auslastung von 85 % entsteht Parksuchverkehr).

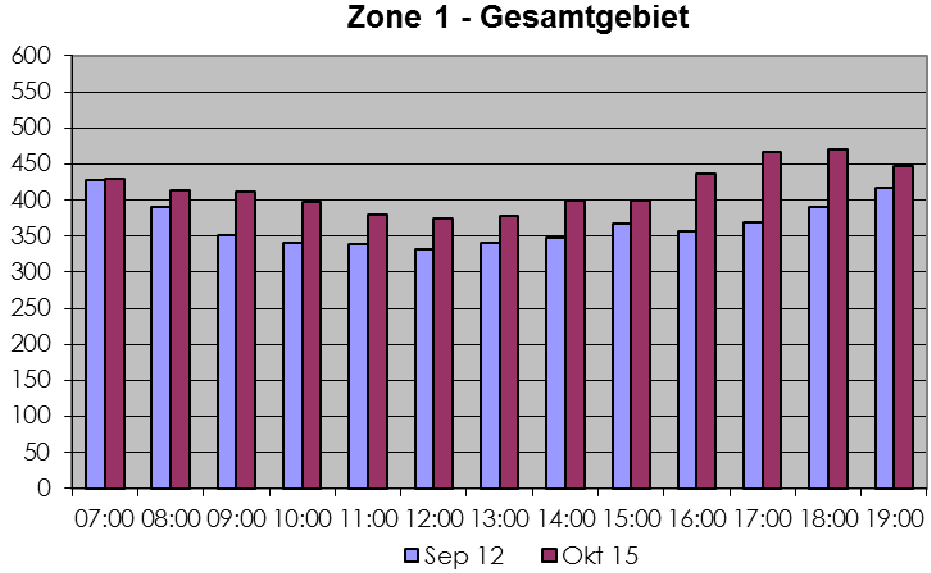


Abbildung 1: Parkraumauslastung Gesamtgebiet

Die Betrachtung des Bereichs um den geplanten Einkaufsmarkt (Kranichweg – Zone 2) zeigt bei 207 Stellplätzen (2012: 180 Stellplätze) eine maximale Auslastungen von 136 Stellplätzen – somit ist in dem von der Ansiedlung des Einkaufsmarkt betroffenen Bereich kleinräumig eine Reserve von mindestens 35 Prozent (entsprechend 71 Stellplätze) vorhanden. Gleiches gilt für die engere Umgebung des Parkplatzes am Kranichweg (Zone 3, Kapazität: 107, Markt-Zeit: 88). Hier liegt die maximale Nachfrage zwischen 17 und 18 Uhr bei 59 Stellplätzen (mit einer Reserve von 48 Stellplätzen).

Der neu in die Betrachtung aufgenommene öffentlich nutzbare Parkplatz am Seniorenheim (Zone 4) bietet zu den Zeiten der maximalen Auslastung in den Abendstunden Reserven von etwa zehn Stellplätzen. Die maximale Auslastung von Zone 4 liegt anders als bei den übrigen Parkplätzen vormittags zwischen 10 und 11 Uhr.

Die Belegungen der unterschiedlich aggregierten Bereiche sind in **Bild 2** dargestellt.

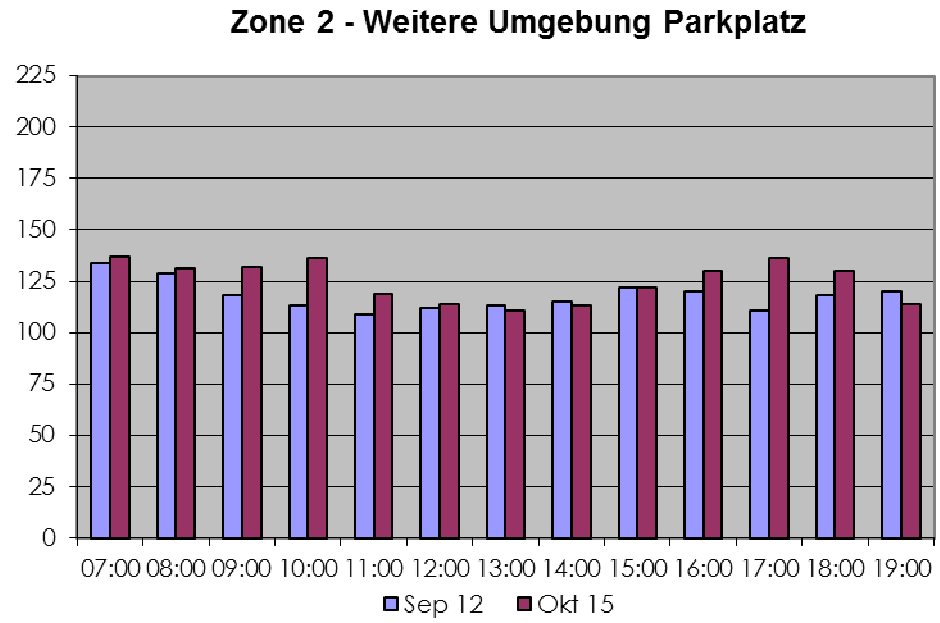


Abbildung 2: Parkraumauslastung weitere Umgebung Parkplatz

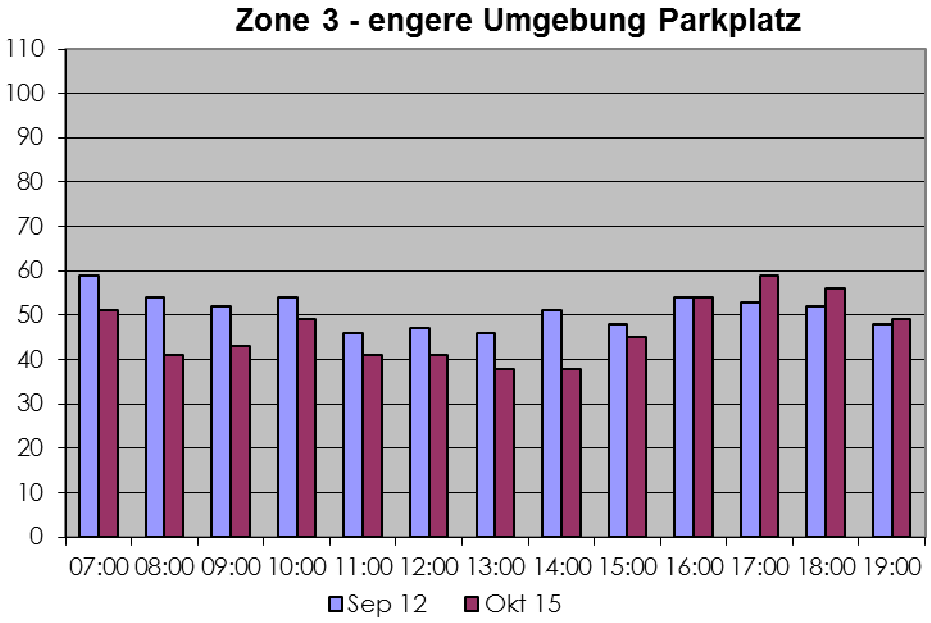


Abbildung 3: Parkraumauslastung engere Umgebung Parkplatz

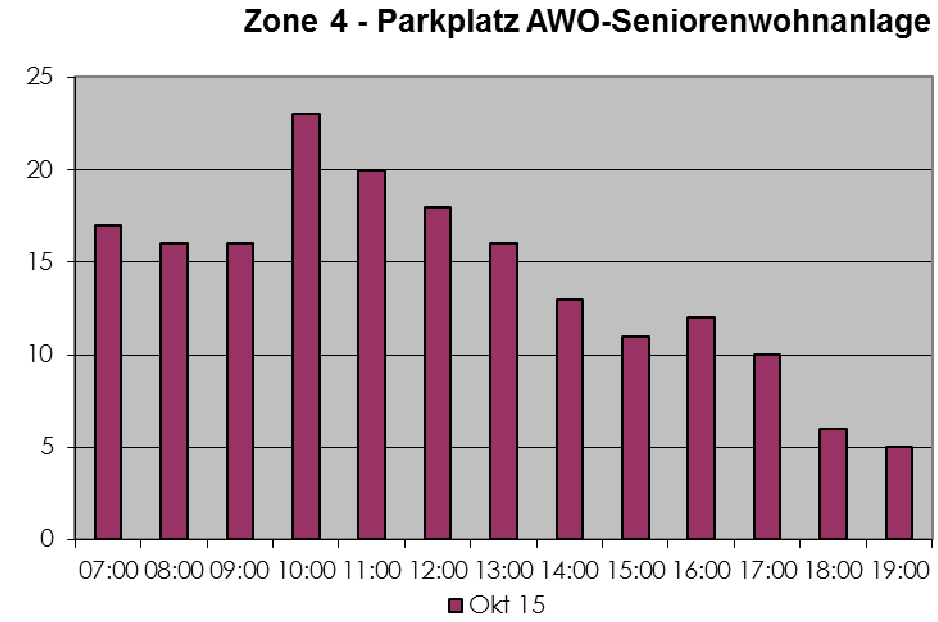


Abbildung 4: Parkraumbelegung Parkplatz Seniorenheim

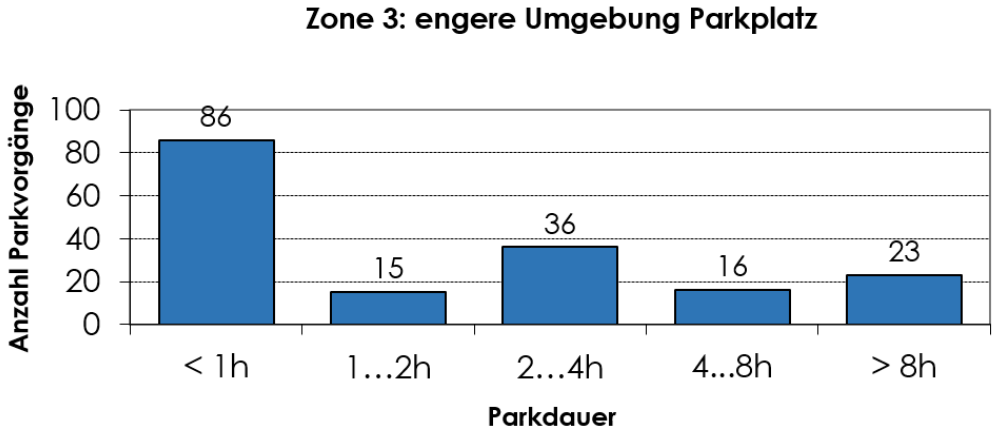


Abbildung 5: Parkdauerverteilung engere Umgebung Parkplatz – bezogen auf den gesamten Untersuchungszeitraum 07.00-20.00 Uhr

Die Betrachtung der Parkdauer zeigt, dass schon heute überwiegend Kurzparken praktiziert wird. Gleichzeitig fällt allerdings auch auf, dass 23 Fahrzeuge während der Erhebungsdauer nicht bewegt wurden.

3. Fazit

Die aktuelle Parkraumerhebung zeigt analog zur Erhebung aus dem Jahr 2012 auf, dass in dem betrachteten Plangebiet eine hohe Nachfrage nach öffentlichen Pkw-Stellplätzen besteht. Diese konzentriert sich weniger auf den zentralen Bereich sondern viel mehr auf die umliegenden Wohnstraßen, die insbesondere morgens und abends eine hohe Auslastung aufweisen. Zu diesen Zeiten liegt die Auslastung im Gesamtgebiet knapp über 80 Prozent.

Bei der geplanten Ansiedlung eines Verbrauchermarktes auf dem Parkplatz fallen insgesamt 61 Stellplätze weg. Der Parkplatz bietet zukünftig noch 42 Stellplätze, die Anzahl der angrenzenden straßenseitigen Längsparkstände wird von sechs auf vier reduziert. Durch die Vergrößerung des Marktes entsteht zur Spitzenstunde (17-18 Uhr) ein Bedarf von maximal 27 zusätzlichen Stellplätzen.

Dies bedeutet, dass für Kunden des Verbrauchermarktes, der Gastronomie und des Backshops ausreichend Stellplätze auf dem verkleinerten Parkplatz vorhanden sind.

Anwohner und Beschäftigte, die ihre Fahrzeuge aktuell auf dem Parkplatz abstellen, müssen zukünftig in die angrenzenden Straßen ausweichen. Die Auslastung insgesamt wird dadurch steigen. Im gesamten betrachteten Plangebiet (Zone 1) stehen allerdings noch ausreichend Kapazitäten für die Aufnahme weiterer Kfz zur Verfügung.

Zusammenfassend kann aus verkehrlicher Sicht festgestellt werden, dass die geplanten Nutzungen im Bereich Kranichplatz weitestgehend störungsfrei abgewickelt werden können.

Im Vergleich zur jetzigen Situation müssen Anwohner und Beschäftigte aber mit Einschränkungen rechnen. Zu den Spitzenzeiten wird unter Umständen mehr Zeit zur Parkplatzsuche aufzuwenden sein und weitere Fußwege zwischen dem parkenden Fahrzeug und dem jeweiligen Ziel (Wohnen, Arbeiten, Grundschule, Kita…) in Kauf genommen werden müssen.

Heidelberg Pfaffengrund
"Nahversorgungsmarkt Kranichweg"
Verkehrsuntersuchung

1

Parkierungsregelung Untersuchungsgebiet
(Stand Oktober 2015)

freies Parken		557
	(freitags zwischen 5:00 und 14:00 Uhr: 529)	
Haltverbot		
zeitlich begrenztes Parken		17
Behindertenstellplätze		6
Summe:		580

* freitags von 5.00 - 14.00 Uhr
absolutes Haltverbot ausgenommen
Marktfahrzeuge
(6 Stellplätze entfallen am Straßenrand)

** freitags von 5.00 - 14.00 Uhr
absolutes Haltverbot ausgenommen
Marktfahrzeuge
(13 Stellplätze entfallen auf dem Parkplatz,
Restkapazität: 71 Stellplätze)

0 m — 120 m

Oktober 2015

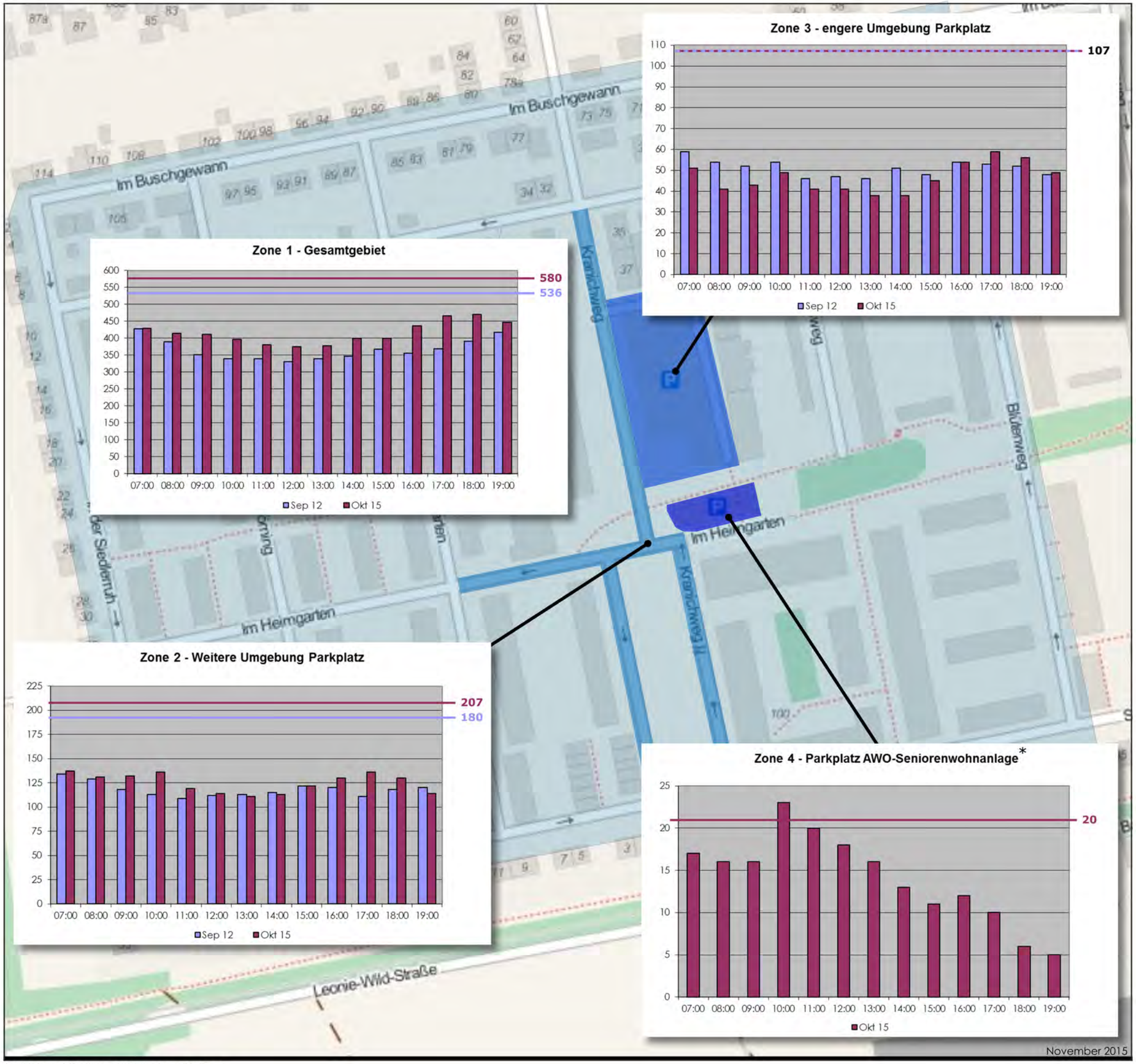
PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER

X:\173 - Heidelberg\06 Pfaffengrund\02 Konzeptplanung (Corel-Bilder)

HD - Pfaffengrund "Nahversorgungsmarkt Kranichweg" Verkehrsuntersuchung

2

Parkraumbelegung
Oktober 2015



Zone 1: Gesamtgebiet

Zone 2: weitere Umgebung Parkplatz

Zone 3: engere Umgebung Parkplatz

Zone 4: Parkplatz Berufs-bildungswerk

Erhebung September 2012

Erhebung Oktober 2015

XY Kapazität

* Der Parkplatz an der Seniorenwohnanlage (ehemals Berufsbildungswerk) wurde 2012 nicht mit erfasst.

0 m — 120 m

November 2015

PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER

X:\173 - Heidelberg\06 Pfaffengrund\02 Konzeptplanung (Corel-Bilder)