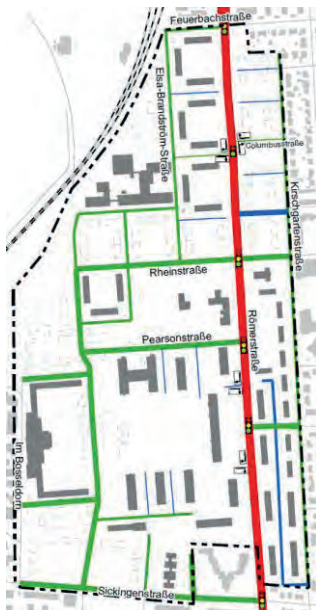


Stadt Heidelberg

Konversionsfläche Südstadt:

Aktualisierung von Erschließung, Straßenquerschnitten und Parkraumkonzept



Abschlussbericht - August 2017

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Heidelberg

Konversionsfläche Südstadt

Aktualisierung von Erschließung, Straßenquerschnitten und Parkraumkonzeption

August 2017

Auftraggeber

Stadt Heidelberg

Amt für Verkehrsmanagement

Abteilung Konzeptionelle Verkehrsplanung / ÖPNV

Gaisbergstraße 11

69115 Heidelberg

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Dipl.-Geogr. Holger Heering

B. Sc. Kilian Blum

Kassel, 14. August 2017

Inhalt

1	Einleitung	1
2	Erschließung der Konversionsfläche	3
2.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	4
2.2	Öffentlicher Personennahverkehr	4
2.3	Radverkehr	5
2.3.1	Radachsen	5
2.3.2	Radverkehrsführung	6
2.4	Fußverkehr	6
2.5	Querschnitte	7
3	Parkraumkonzeption	8
3.1	Park- und Stellplatzangebot	9
3.2	Private Stellplätze	11
3.2.1	Anzahl notwendiger privater Stellplätze	11
3.2.2	Gesamträumliche Bilanz privater Stellplätze	13
3.2.3	Teilräumliche Bilanz privater Stellplätze nach Landesbauordnung	13
3.2.4	Teilräumliche Bilanz privater Stellplätze nach Verkehrsaufkommensberechnung	17
3.2.5	Zusammenfassung	19
3.2.6	Angedachte Bewirtschaftung privater Stellflächen	20
3.2.7	Zwischenfazit private Stellplätze	21
3.3	Öffentliche Parkplätze	21
3.3.1	Parkplatznachfrage und Bilanzierung	21
3.3.2	Zusammenfassung	26
3.3.3	Zwischenfazit öffentliche Parkplätze	27
3.4	Zielsetzung der Parkraumkonzeption	27

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Stadt Heidelberg	3.5	Maßnahmenempfehlungen	28
Konversionsfläche	4	Mobilitätsmanagement Julius-Springer-Schule	35
Südstadt: Aktualisie-	4.1	Ausgangssituation	35
rung von Erschlie-	4.2	Veränderte Rahmenbedingungen am neuen Standort	36
ßung, Straßenquer-	4.3	ÖPNV-Erschließung am neuen Standort	36
schnitten und	4.4	Weitere Anreisemöglichkeiten	37
Parkraumkonzept	4.5	Ergebnis	38
August 2017	4.6	Maßnahmenempfehlungen Julius-Springer-Schule	39
		Tabellenverzeichnis	41
		Abbildungsverzeichnis	41
		Kartenverzeichnis	41
		Anhang (Anlagenverzeichnis)	42

1 Einleitung

In Heidelberg wird im Stadtteil Südstadt eine ehemals militärisch genutzte Konversionsfläche von ca. 43 Hektar für die zivile Nachnutzung entwickelt.

● **Abbildung 1:** Konversionsfläche Südstadt



Das Gebiet (s. Abb. 1) wurde in 4 Teilareale aufgeteilt, für die B-Pläne erstellt werden, von denen bereits für 2 B-Pläne die Planreife gemäß § 33 Baugesetzbuch ausgesprochen wurde. Die Entwicklungen in den Teilgebieten sollen in einem Rahmenplan für den gesamten Bereich zusammengeführt werden.

In diesem Zusammenhang erfolgt im Rahmen dieses Konzeptes die Aufarbeitung und Bewertung der Erschließung der Konversionsfläche für die Verkehrsarten des motorisierten Individualverkehrs (MIV), öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr sowie die Aktualisierung von Straßenquerschnitten und des Parkraumkonzepts. Weiterhin wird die Verlagerung des Schulstandortes der Julius-Springer-Schule vom Schulzentrum in der Nähe des S-Bahn-Haltepunkt Weststadt / Südstadt in die Konversionsfläche hinsichtlich der Erreichbarkeit und kompensatorischer Maßnahmen bewertet.

Grundlagen für dieses Gutachten waren die vorhandenen Planungen (Masterplan Südstadt, Rahmenplanung Südstadt, Bebauungsplan MTV-Nord, Ergebnisse des Investorenwettbewerbs Campbell Barracks, Verkehrskonzept Rohrbach-West, Fahrradnetz Südstadt etc.) sowie vorangegangene Verkehrsuntersuchungen (Ergebnisse des Planungsbüros PTV: Querschnitte Erschließungs-

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
Südstadt: Aktualisie-
rung von Erschlie-
ßung, Straßenquer-
schnitten und
Parkraumkonzept**

August 2017

straßen, Verkehrserzeugungsberechnung, Projektstand Parken; Planungsbüro
Habermehl & Follmann: Lageplan Römerstraße).

2 Erschließung der Konversionsfläche

Die Erschließung der Konversionsfläche soll die Belange aller Verkehrsteilnehmer gleichermaßen und funktional berücksichtigen.

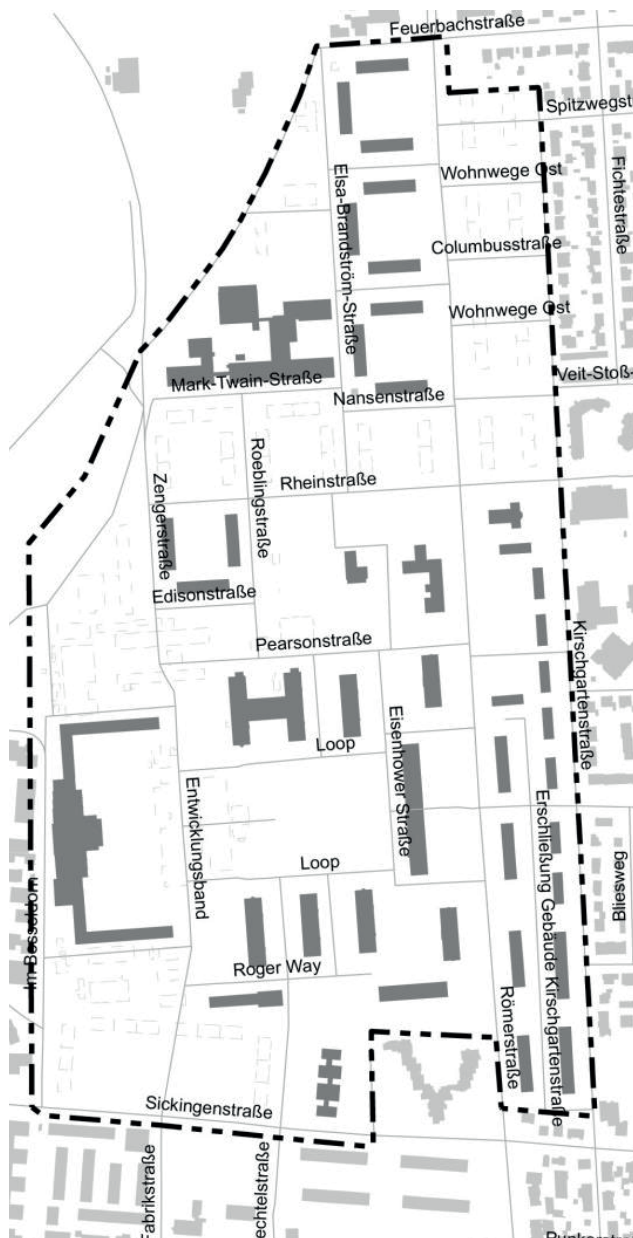
Abbildung 2 zeigt die Konversionsfläche und die aktuell geplanten Straßen mit Namen, die teilweise schon durch die US-Armee benutzt wurden, teilweise Arbeitsnamen sind. Die Abbildung dient der Orientierung, da im Konzept zum Teil die Straßennamen genutzt werden, um die jeweilige Situation zu beschreiben.

Derzeit wird in den politischen Gremien über die Neu- und Umbenennung von Straßen im Konversionsgebiet Südstadt beraten.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

- **Abbildung 2:** Konversionsfläche Südstadt mit Straßennamen und Bezeichnungen



Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Erschließung für den MIV erfolgt über die Römerstraße als Hauptverkehrsstraße mit Verbindungsfunktion (HS III nach RAST 06)¹ in die Innenstadt und die südlichen Stadtteile. Die 4-streifige Straße teilt die Konversionsfläche außermittig im Nord-Süd-Verlauf und dient der Aufnahme und Verteilung der Verkehre aus der Konversionsfläche und der Südstadt.

Innerhalb der Konversionsfläche erfolgt die Erschließung über ein Netz aus Wohn- und Sammelstraßen / Quartiersstraßen, die mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einzelnen verkehrsberuhigten Bereichen angeordnet werden.

Insbesondere treten die Rheinstraße sowie die noch zukünftig zu entwickelnde Nord-Süd-Verbindung - das sog. Entwicklungsband - für die Erschließung hervor. Auf dieser Achse wird zukünftig auch der ÖPNV durch die Konversionsfläche Südstadt geführt (vgl. Karte 2 / Kapitel 2.2).

Die Erschließung für den MIV ist in Karte 1 dargestellt.

- **Karte 1:** Erschließung der Konversionsfläche Südstadt - motorisierter Individualverkehr / Verkehrsorganisation

Bewertung

Die in Karte 1 für den motorisierten Individualverkehr dargestellte Erschließung ist grundsätzlich geeignet, die verkehrlichen Ansprüche an die Konversionsfläche zu erfüllen.

Der Roger Way ist aufgrund der ausgebildeten Sackgasse in der Breite als Wohnstraße dargestellt. Die Straße ist jedoch von gewerblichen Nutzungen geprägt. Im östlichen Teilabschnitt ist außerdem nur einseitig ein Gehweg vorhanden.

2.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Das zukünftige ÖPNV-Angebot in der Konversionsfläche fokussiert sich auf die Erschließung mit der Buslinie 29 des Stadtbündels Heidelberg. Dabei wird nach Fertigstellung des Entwicklungsbandes, der aktuelle Linienweg der Buslinie 29 über die Römerstraße auf die Rheinstraße und das Entwicklungsband verlagert.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), FGSV Verlag, Köln, 2006

Zunächst ist eine Bedienung im 20-Minuten-Takt durch das Gebiet vorgesehen.

Für die Bebauung westlich der Römerstraße ist damit der Bus das vorherrschende ÖPNV-Angebot, das eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung sicherstellt. Im südwestlichen Bereich wird das Busangebot durch die Buslinie 28 (entlang der Sickingenstraße) ergänzt. Östlich der Römerstraße können in einem Umkreis von 300 m neben dem Bus auch die Straßenbahnhaltestellen der Linien 23 und 24 in der Rohrbacher Straße erreicht werden, die im 5-Minuten-Takt in Richtung Innenstadt bzw. Leimen/Rohrbach Süd verkehren. Hierbei gewinnt die Straßenbahnhaltestelle Rheinstraße mit fußläufiger Entfernung von ca. 500 m zum Paradeplatz an Bedeutung.

Die Erschließung für den ÖPNV ist in Karte 2 dargestellt.

- **Karte 2:** Erschließung der Konversionsfläche Südstadt - ÖPNV (Planung)

Bewertung

Insgesamt ist die Konversionsfläche vollständig durch ÖPNV-Angebote im Radius von 300m erschlossen. Grundsätzlich ist künftig eine Bedienung durch Linienbusverkehr im 20-Minuten-Takt geplant. Ergänzt wird dieser in Randlagen durch die Buslinie 28 im Süden (Sickingenstraße) und die regionalen Buslinien 757 und 724, die weiterhin über die Römerstraße mit Halt an der Nansenstraße verkehren werden. Zusammen mit der relativen Nähe zu den Straßenbahnhaltestellen in der Rohrbacher Straße (durchschnittliche fußläufige Entfernung von der Bebauung westlich der Römerstraße liegt bei ca. 500 m) erfüllt die Erschließungsqualität die Kriterien der ausreichenden Verkehrsbedienung gemäß Nahverkehrsplan der Stadt Heidelberg.

2.3 Radverkehr

2.3.1 Radachsen

Innerhalb der Konversionsfläche und an den Randbereichen ist ein Netz aus bestehenden Radhaupt- und Radnebenachsen definiert, welches größtenteils seine Gültigkeit behalten soll.

Die Radachsen, die in Nord-Südrichtung durch die Konversionsfläche verlaufen, sind in das Radachsennetz der Stadt Heidelberg eingebunden. Eine West-Ost-Verbindung ist innerhalb der Konversionsfläche nicht ausgewiesen.

Änderungen sind auf der Nord-Süd-Radhauptachse entlang der westlichen Grenze der Konversionsfläche vorgesehen (Feuerbachstraße-parallel zur Schiene-Im Bosseldorn-Fabrikstraße). Diese Achse soll zukünftig auf Höhe der

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Schule vom westlich verlaufenden Bahndamm auf die Zengerstraße geführt werden und von dort weiter entlang des sogenannten Entwicklungsbandes.

Die aktuelle Führung der Radhauptachse über die Fabrikstraße soll auf die Brechtelstraße verlegt werden. Zur Führung vom Entwicklungsband in die Brechtelstraße werden aktuell 3 mögliche Varianten diskutiert, die in der Karte 3 dargestellt sind.

- **Karte 3:** Erschließung der Konversionsfläche Südstadt - Radverkehrsachsen

2.3.2 Radverkehrsführung

Abgesehen von der Römerstraße und dem Entwicklungsband ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit den Kfz auf der Fahrbahn vorgesehen. In einigen Abschnitten erfolgt die Führung auf eigenen Anlagen ohne Kfz-Verkehr (getrennt vom Fußverkehr).

Die Führung im Mischverkehr ist bei der vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h grundsätzlich verträglich. Auch entlang des Entwicklungsbandes kann die Führung im Mischverkehr erfolgen². Die Radverkehrsanlagen im Seitenraum stellen ein zusätzliches Angebot dar.

Zur Art der Führung am Entwicklungsband besteht im Rahmen der Konzeption „Grünes Band des Wissens“ noch Abstimmungsbedarf. Es wird über eine einseitige Anlage im 2-Richtungsverkehr auf der Westseite oder eine beidseitige Anlage diskutiert.

- **Karte 4:** Erschließung der Konversionsfläche Südstadt - Radverkehrsführung innerhalb der Konversionsfläche und auf Radachsen

2.4 Fußverkehr

Für den Fußverkehr sind an allen Straßen mit Kfz-Verkehr beidseitig Gehwege vorgesehen. Eine Ausnahme bildet der Abschnitt des Roger Ways von der Verlängerung der Brechtelstraße bis zum Polizeigelände. Dort wird nach aktuellem Planungsstand nur ein einseitiger Gehweg auf der Nordseite entstehen.

Im Bereich um den Paradeplatz wird es 4 Zuwegungen geben, deren Querschnitte noch nicht abschließend geklärt sind. Je nach zur Verfügung stehen-

² In Tempo 30-Zonen sind benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nach StVO ausgeschlossen. Auch bei einer streckenbezogenen Anordnung von 30 km/h besteht sehr wahrscheinlich keine Gefahrensituation, die eine Benutzungspflicht rechtfertigen würde.

den Breiten können sie mit beidseitigen oder einseitigen Gehwegen ausgestattet werden.

Darüber hinaus sind in der Konversionsfläche eigenständige Geh- und Radwege vorhanden. Vereinzelt werden diese für Entsorgungs- und Rettungsfahrzeuge freigegeben.

Empfohlen wird, eine bestehende Wegeverbindung in Richtung der Straßenbahnhaltestelle Messplatz (westlich der Gleise) auszubauen und zu verbessern.

- **Karte 5:** Erschließung der Konversionsfläche Südstadt - Fußverkehr

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Bewertung

Die in Karte 5 dargestellt Erschließung für den Fußverkehr ist grundsätzlich geeignet, die Bedürfnisse fußläufiger Erreichbarkeit zu erfüllen.

Von besonderem Interesse sind im Fußverkehr u.a. die Ausstattung der Wege (z.B. Beleuchtung, Barrierefreiheit) und die Querbarkeit von Straßen.

2.5 Querschnitte

Die Querschnitte der Straßen in der Konversionsfläche berücksichtigen die jeweiligen Anforderungen an die Erschließung.

Karte 6 zeigt eine Übersicht über die Breite der Kfz-Fahrbahn und die Aufteilung der Verkehrsflächen.

Grundsätzlich wird ein Standardquerschnitt angestrebt und eingehalten. Dieser sieht Fahrbahnbreiten von 6,00 m vor bzw. 6,50 m bei Busverkehr vor. Parkstreifen sind in der Regel 2,00 m, Gehwege 2,50 m breit.

In wenigen Fällen gibt es in den Bestandsbereichen Abweichung. Die Fahrbahnbreite ist bis auf wenige Ausnahmen ebenfalls wie oben beschrieben.

Fahrbahnen mit 6,00 m Breite sind bei geringer Begegnungshäufigkeit und verminderten Geschwindigkeiten ausreichend, um auch Lkw-Begegnungsverkehre stattfinden zu lassen (mind. 5,50 m sind ausreichend³).

Eine Detaildarstellung der Querschnitte der Straßen in der Konversionsfläche befindet sich im Anhang / Anlage 1.

- **Karte 6:** Querschnitte in der Konversionsfläche Südstadt

³ Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrswesen (FGSV), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Arbeitsgruppe Straßenentwurf, FGSV Verlag, Köln, 2006, S. 69

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

3 Parkraumkonzeption

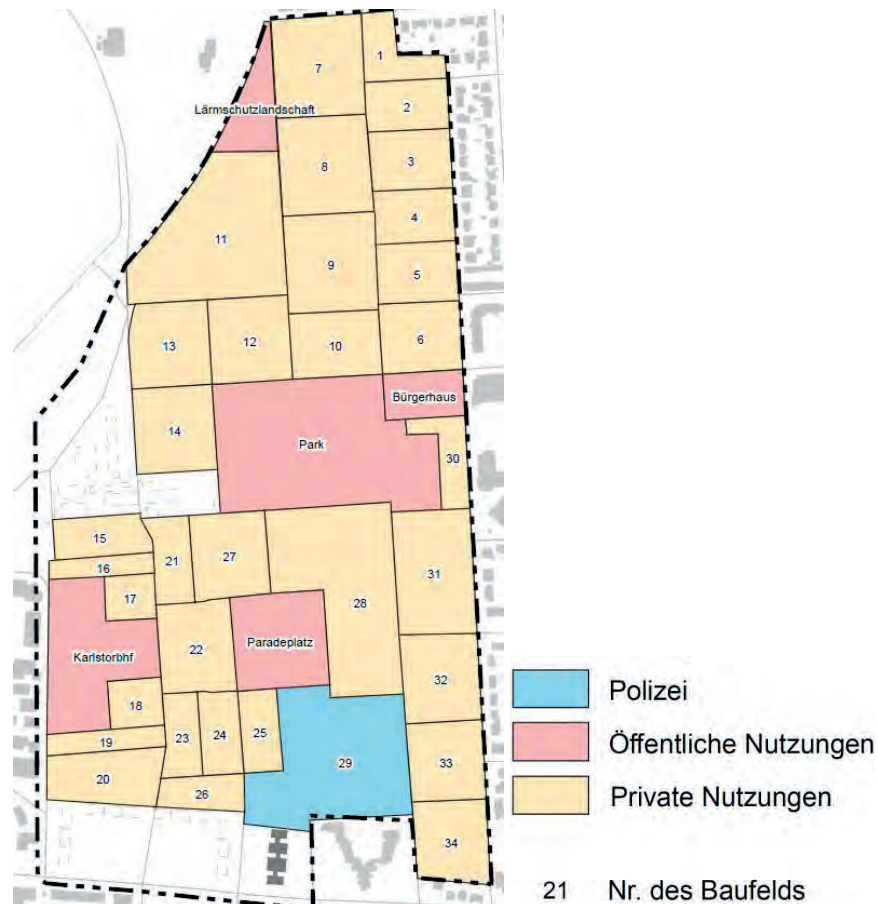
Zur Erarbeitung der Parkraumkonzeption werden zunächst das geplante öffentliche Park- und private Stellplatzangebot in der Konversionsfläche Südstadt ermittelt. Die Grundlage dafür bilden die vorhandenen Planungen der Inverstoren und umfangreiche Abstimmungen mit der Stadt Heidelberg.

Anschließend wird der zukünftig zu erwartende Stellplatzbedarf ermittelt und im Verhältnis zum geplanten Angebot bilanziert.

Die Bilanzierung erfolgt zum einen für das Gesamtgebiet und zum anderen baufeldscharf für jedes definierte Baufeld innerhalb der Konversionsfläche.

Abbildung 3 zeigt die definierten Baufelder mit Nummerierung und getrennt nach privater oder öffentlicher Nutzung.

● **Abbildung 3:** Definierte Baufelder in der Konversionsfläche



3.1 Park- und Stellplatzangebot

Das geplante Parkraumangebot besteht aus:

- privaten,
- öffentlichen und
- privaten, aber öffentlich nutzbaren

Park- und Stellplätzen.

Private Stellplätze sind Eigentum des jeweiligen Investors, der damit auch über deren Verwendung / Bewirtschaftung bestimmt. Die Mindestanzahl an Stellplätzen, die ein Investor herstellen muss, wird über ein Berechnungsverfahren gemäß der Landesbauordnung Baden-Württemberg ermittelt⁴.

Öffentliche Parkplätze befinden sich im öffentlichen Straßenraum (Eigentum der Stadt Heidelberg) und stehen der Allgemeinheit zum Parken zur Verfügung. Die Stadt kann die Nutzung öffentlicher Parkplätze einschränken bzw. die öffentlichen Parkplätze bewirtschaften.

Private, aber öffentlich nutzbare Stellplätze, befinden sich auf privaten Flächen und werden durch den Eigentümer bewirtschaftet. Das Parken auf den Flächen ist jedoch allgemein möglich (Stellplätze sind nicht an bestimmte Nutzer vermietet). Zu den privaten, aber öffentlich nutzbaren Stellplätzen werden das geplante Parkhaus und die Stellplätze des Mark-Twain-Centers sowie des Bürgerhauses gezählt.

Die Lage, Art und Anzahl der Park- und Stellplätze ist in Abbildung 4 dargestellt.

Das Stellplatzangebot auf dem Gelände der Polizei wird in der Bilanzierung gesondert betrachtet, da die vorhandenen bzw. die geplanten Stellplätze durch die Einsatzfahrzeuge der Polizei und Beschäftigten-Pkw belegt werden und nicht allgemein zur Verfügung stehen werden.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

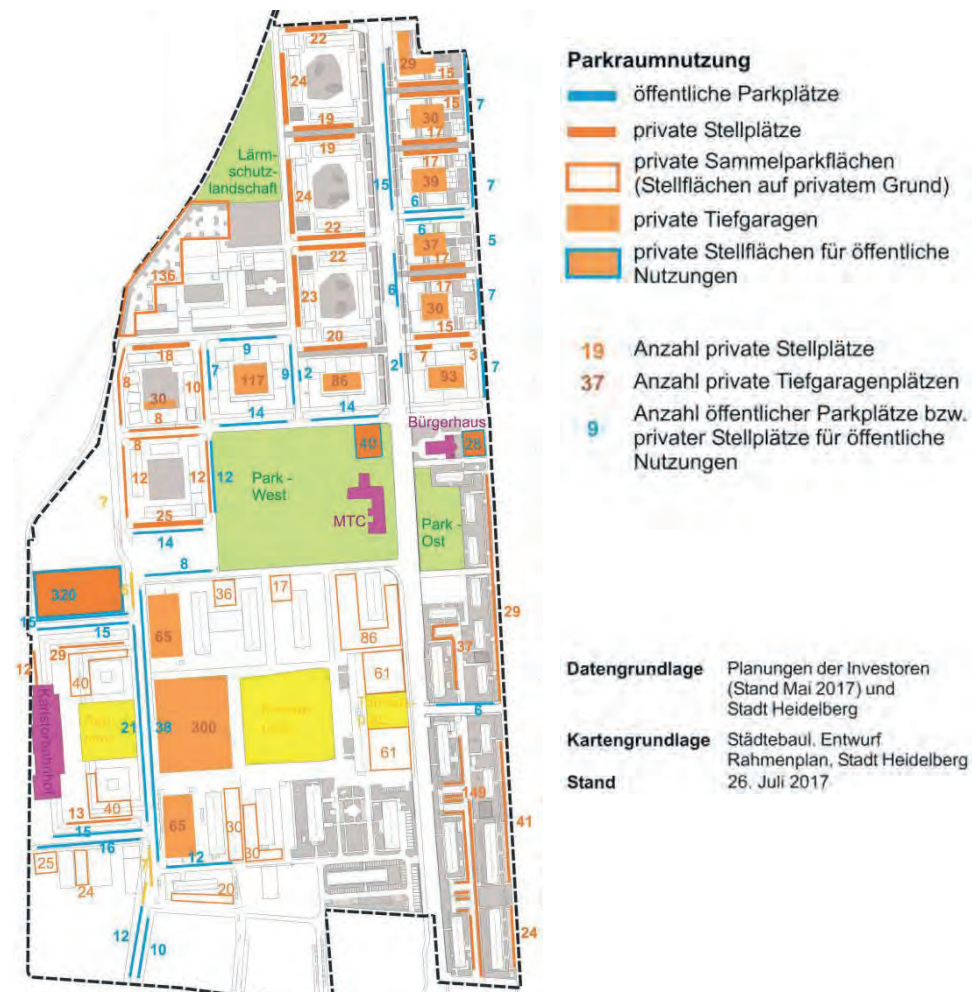
August 2017

⁴ Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 28. Mai 2015, Az.:41-2600.0-13/187, S.3

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

● **Abbildung 4:** Park- und Stellplatzangebot in der Konversionsfläche Südstadt



In Tabelle 1 ist das geplante Park- und Stellplatzangebot zusammengefasst dargestellt.

● **Tabelle 1:** geplantes zukünftiges Parkraumangebot in der Konversionsfläche

	Öffentlich	Privat	Privat, öffentliche Nutzung
Straßenraum	317	753	0
Sammelflächen	0	606	388
Tiefgaragen	0	921	0
Summe	317	2.280	388

Insgesamt sind 2.985 Park- und Stellplätze geplant (ohne Polizei).

3.2 Private Stellplätze

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

3.2.1 Anzahl notwendiger privater Stellplätze

Die Anzahl der notwendigen Stellplätze wurde mit 2 verschiedenen Berechnungsverfahren ermittelt. Zum einen erfolgte eine Berechnung nach der Landesbauordnung des Landes Baden-Württemberg. Diese stellt die baurechtlich verbindliche Berechnung dar.

Zum anderen wurde die notwendige Anzahl privater Stellplätze über das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen ermittelt.

Die Ermittlung nach Verkehrsaufkommen erfolgt zur planerischen Verifizierung der durch die Landesbauordnung ermittelten, baurechtlich geforderten Stellplätze.

Geforderte, private Stellplätze nach Landesbauordnung (Stellplatzforderung)

Die Landesbauordnung Baden-Württemberg sieht dazu ein Berechnungsverfahren vor, nach dem bei bestimmten Nutzungen jeweils eine erforderliche Anzahl an Stellplätzen je Kennwert (z.B. Nutzfläche, Art der Nutzung, Belegung etc.) errichtet werden müssen (Stellplatzforderung).

Daneben können für einige Nutzungen, mit Ausnahme von Wohnnutzung, ÖPNV-Faktoren angesetzt werden, die die Reduzierung der geforderten Stellplätze in Abhängigkeit von der ÖV-Erschließungsqualität ermöglichen.

Der Berechnungsansatz und die Berechnung des ÖPNV-Faktors sind im Anhang / Anlage 2 enthalten.

Für die Wohnnutzungen eröffnet die Landesbauordnung die Möglichkeit, dass für das Gemeindegebiet oder für Teile des Gemeindegebietes durch eine Satzung (z.B. Stellplatzsatzung oder Bebauungsplan) die Anzahl der erforderlichen Stellplätze aus verkehrlichen oder städtebaulichen Gründen oder aus Gründen zur sparsamen Flächennutzung reduziert werden kann.

Von dieser Möglichkeit wird im Bebauungsplan Südstadt, „Mark-Twain-Village-Nord“, Nr. 61.32.05.03.04 in der Fassung vom 07.10.2016 Gebrauch gemacht.

In den Baufeldern 7 bis 10 und 13 bis 14 ist eine Stellplatzschlüsselreduzierung wie folgt vorgesehen:

- Baufelder 7 bis 10: 0,7 Stellplätze je Wohneinheit
- Baufelder 13 und 14: 0,5 Stellplätze je Wohneinheit

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Die Berechnung der Stellplatzforderung mit den genannten Reduktionsmöglich-
 keiten stellt die baurechtlich verbindliche Berechnung dar. Dennoch wurde die
 Stellplatzforderung zusätzlich ohne die Anwendung der Reduktionsmöglichkei-
 ten berechnet, um eine weitere Vergleichsgröße zu haben.

Die Berechnung der Stellplatzforderung nach Landesbauordnung erfolgt für die
 2 Varianten:

<u>ohne</u> Reduktionsmöglichkeiten	<u>mit</u> Reduktionsmöglichkeiten
● <u>Ohne</u> Reduktionsfaktoren wird eine Stellplatzforderung in der gesamten Konversionsfläche von 2.521 Stellplätzen ermittelt (ohne Polizei).	● <u>Mit</u> Reduktionsfaktoren wird eine Stellplatzforderung in der gesamten Konversionsfläche von 1.906 Stellplätzen ermittelt (ohne Polizei).

Reduktionsmöglichkeit = Stellplatzschlüsselreduzierung nach Festsetzungen im B-Plan und mit ÖPNV-Faktor nach Landesbauordnung

Die Berechnungstabelle für die Stellplatzforderung nach Landesbauordnung mit und ohne Reduktionsfaktoren befindet sich im Anhang / Anlage 3.

Insgesamt könnten durch die Reduktionsmöglichkeiten 615 Stellplätze reduziert werden.

Davon entfallen 156 Stellplätze auf die Reduktion durch die Festsetzungen im B-Plan und 459 Stellplätze auf die Reduktion aufgrund der Anwendung des ÖPNV-Faktors.

Notwendige Stellplätze nach Verkehrsaufkommensberechnung (Stellplatznachfrage)

Zur Verifizierung der Ergebnisse der Stellplatzberechnung nach Landesbauord-
 nung wird in einem zweiten Berechnungsansatz zum einen die zu erwartende
 zukünftige Verkehrsnachfrage in der Konversionsfläche Südstadt ermittelt und
 anhand von Tagesganglinien die Stellplatznachfrage abgeleitet. Das betrifft die
 Gewerbenutzungen und sonstige Nutzungen.

Dieser Berechnungsschritt wird mit dem Programm VerBau (Programm zur
 Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung ©
 Dr. Bosserhoff) unter Anwendung von Nutzungskennwerten (Nutzfläche, Art der
 Nutzung etc.) durchgeführt.

Zum anderen wurde die Stellplatznachfrage aus der Wohnnutzung mit dem
 Heidelberg-üblichen Kfz-Besatz je Haushalt entsprechend den SrV-Daten der
 Stadt Heidelberg aus dem Jahr 2013 ermittelt (0,9 Pkw / Haushalt). Dieser Wert
 entspricht auch dem aktuellen Pkw-Besatz im Stadtteil Südstadt.

Nach diesem Berechnungsansatz ergibt sich eine Stellplatznachfrage in der
 Konversionsfläche Südstadt von 1.980 privaten Stellplätzen.

3.2.2 Gesamträumliche Bilanz privater Stellplätze

Die Zahl der aktuell geplanten privaten Stellplätze (2.280, s. Tabelle 1) liegt

- unterhalb der Forderung nach der Landesbauordnung (Stellplatzforderung) ohne Berücksichtigung der Reduktionsmöglichkeiten (2.521) aber
- oberhalb der Forderung bei Berücksichtigung der Reduktionsmöglichkeiten (ÖPNV-Faktor, B-Plan-Festsetzung bei Wohnnutzung (1.906)
- oberhalb der Nachfrage nach Verkehrsaufkommensberechnung (1.980) (HD-üblicher Kfz-Besitz bei Wohnnutzung und ermitteltes Verkehrsaufkommen der weiteren Nutzungen)

In der Gesamtbetrachtung bildet die Stellplatzforderung (mit Reduzierung des Stellplatzschlüssels sowie die Anwendung des ÖPNV-Faktors nach LBO) die zu erwartende Stellplatznachfrage (nach Verkehrsaufkommensberechnung) geringfügig unterschätzt ab.

Das geplante Stellplatzangebot übersteigt in beiden Fällen (bei Berechnung nach LBO bzw. Verkehrsaufkommen) die Anzahl der notwendigen privaten Stellplätze.

Die Stellplatzforderung ohne Reduktionsmöglichkeiten (nach LBO) übersteigt die Stellplatznachfrage (nach Verkehrsaufkommensberechnung) deutlich (550 Stellplätze) und ist als nicht realistisch einzuschätzen.

3.2.3 Teilräumliche Bilanz privater Stellplätze nach Landesbauordnung

In Abbildung 5 ist die Bilanz aus dem geplanten Stellplatzangebot und der Stellplatzforderung nach Landesbauordnung mit Reduktionsmöglichkeit für jedes Baufeld dargestellt.

Die Betrachtung beschränkt sich auf die Darstellung der teilräumlichen Berechnungsergebnisse nach Landesbauordnung mit Reduktionsmöglichkeiten, da die Annahme ohne Reduktionsmöglichkeiten als nicht realistisch eingeschätzt wird.

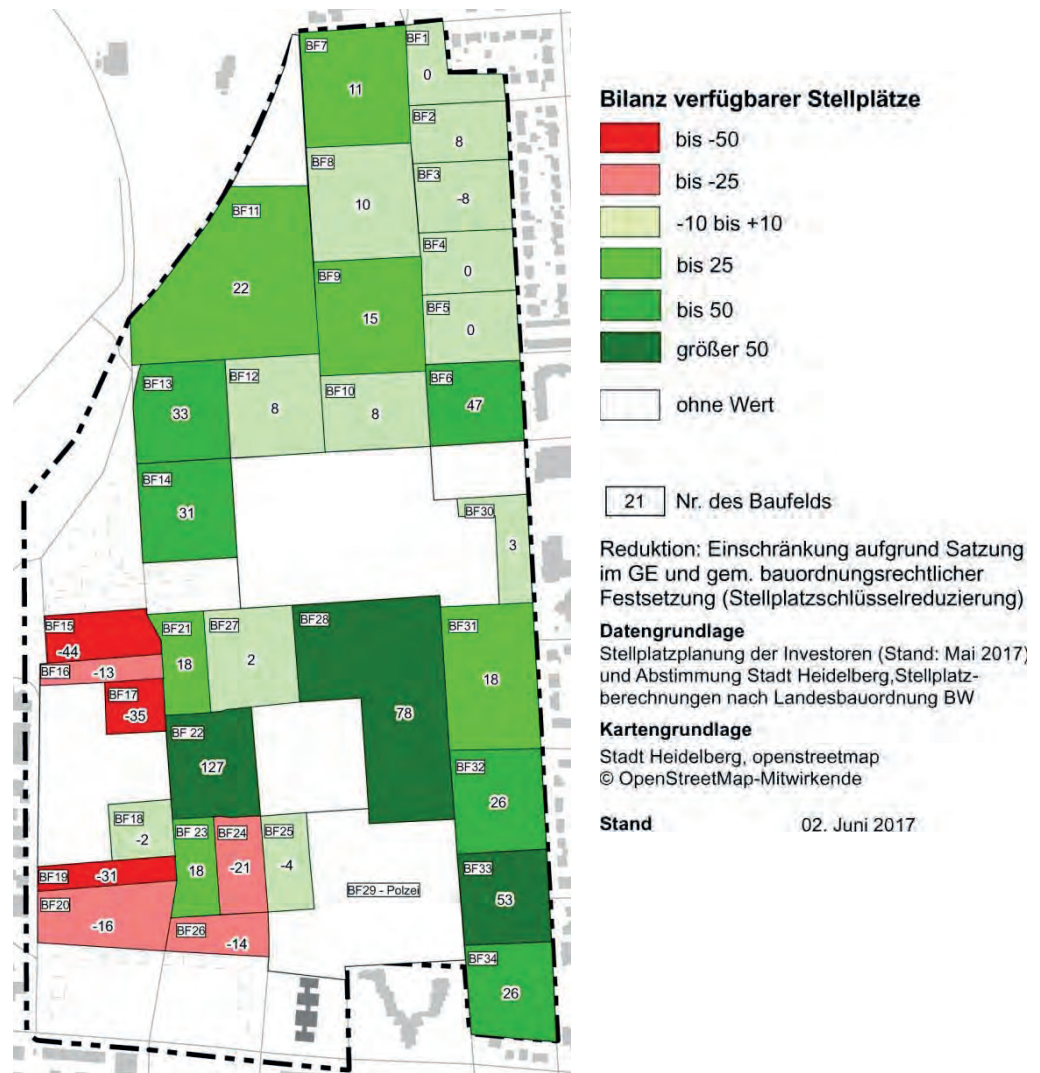
Bezogen auf die einzelnen Baufelder ergeben sich vereinzelt Ungleichheiten. Zum einen entsteht ein Überangebot und zum anderen ein Unterangebot.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**
 August 2017

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
Südstadt: Aktualisie-
rung von Erschlie-
ßung, Straßenquer-
schnitten und
Parkraumkonzept**

August 2017

- **Abbildung 5:** Differenz aus Angebot und Stellplatzforderung nach Landesbauordnung mit Reduktionsfaktoren, nach Baufeldern



Für die Beschreibung der teilräumlichen Bilanz werden einzelne Baufelder sinnvoll zusammengefasst und ausgewertet.

Die zusammengefassten Bereiche sind im Folgenden mit den dazu gehörigen Baufeldern aufgelistet:

- MTV-Nord - Baufelder 1 bis 14 (ohne Baufeld 11)
- Julius-Springer-Schule (Baufeld 11)
- Campbell Barracks (Baufelder 15 bis 27)
- Praxishochschule (Baufeld 28)
- MTV Südost (Baufelder 30 bis 34)
- Polizei (Baufeld 29)

MTV-Nord (Baufelder 1 bis 10 und 12 bis 14)

Das Gebiet des Bebauungsplans Nr. 61.32.05.03.04 „Mark-Twain-Village-Nord“ weist (ohne die J.-Springer-Schule) eine positive Bilanz auf.

Insgesamt entsteht ein Stellplatzüberschuss von 163 Stellplätzen. Im Baufeld 3 liegt ein geringes Defizit von -8 Stellplätzen vor. Alle weiteren Baufelder haben Angebote, die über die Stellplatzforderung hinausgehen.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

J.-Springer -Schule (Baufeld 11)

Die Stellplatzbilanz der J.-Springer-Schule ist ebenfalls positiv. Das Stellplatzangebot liegt über der Stellplatzforderung nach Landesbauordnung unter Berücksichtigung des ÖPNV-Faktors⁵ (+22).

Campbell Barracks (Baufeld 15 bis 27)

Innerhalb des Teilgebiets Campbell Barracks liegt die Stellplatzforderung höher als das Stellplatzangebot. Es ergibt sich eine Differenz von -16 Stellplätzen.

Für die Baufelder 16 und 19 (Kreativwirtschaft in den Flügeln der Stallungen) wurde im Nachgang dieser Untersuchung ein Bauantrag eingereicht. Dort werden die notwendigen Stellplätze nachgewiesen.

Die auf Baufeld 15 (Büros im Baufeld der Parkgarage) notwendigen Stellplätze können im weiteren Verlauf der Planungen in der Parkgarage nachgewiesen werden, die in dieser Untersuchung im Kapitel 3.3 „Öffentliche Parkplätze“ aufgrund der Konzeption als öffentlicher Parkraum behandelt wird.

Die Baufelder 19, 20 und 26 befinden sich in einem sehr frühen Planungsstadium und werden erst im weiteren Verlauf konkretisiert.

Praxishochschule (Baufeld 28)

Das Gelände der Praxishochschule befindet sich östlich der Campbell Barracks und bietet 225 Stellplätze. Gefordert werden 147 Stellplätze, so dass das Angebot höher ist als die Stellplatzforderung (+78 Stellplätzen).

⁵ Der ÖPNV-Faktor wurde aus dem vorliegenden Berechnungsbogen „Kraftfahrzeugstellplätze“ vom 23.03.15 entnommen. Dieser wird darin mit 0,6 angenommen und resultiert aus der Erreichbarkeit mind. einer Haltestelle des ÖPNV in 300 bis 500m, mehr als 2 Bus- oder Bahnlinien, einem 5-Minuten-Takt (Straßenbahn) und dem attraktivsten Verkehrsmittel Straßenbahn, (Berechnung durch Kessler de Jonge, Freie Architekten BdA)

Stadt Heidelberg
Konversionsfläche
Südstadt: Aktualisie-
rung von Erschlie-
ßung, Straßenquer-
schnitten und
Parkraumkonzept

August 2017

MTV-Südost (Baufelder 30 bis 34)

Im Gebiet Mark-Twain-Village - östlich der Römerstraße, 1. Teil (nach B-Plan-Entwurf 61.32.05.03.03 vom Oktober 2014) – welches sich abgrenzt durch die Römerstraße im Westen, die Chapel im Norden, die Kirschgartenstraße im Osten und die Sickingenstraße im Süden - besteht ebenfalls ein deutliches Überangebot (+126).

Polizei (Baufeld 29)

Auf dem zukünftigen Gelände der Polizei werden 161 Stellplätzen errichtet. Diese stehen jedoch nicht ausschließlich den Besuchern und Mitarbeitern zur Verfügung, sondern dienen auch der Deckung des Stellplatzbedarfs durch Dienst-/ Einsatzfahrzeuge. Von den 161 Stellplätzen sind 81 für diesen Zweck vorgesehen. D.h., für Besucher und Mitarbeiter stehen 80 Stellplätze zur Verfügung, 27 davon außerhalb der Umzäunung.

Für die Berechnung der Stellplatzforderung fehlt in der Landesbauordnung die entsprechende Nutzungsart „Polizei“ etc. als Bezugsgröße. In diesem Fall ist vorgesehen, „die Zahl der notwendigen Stellplätze nach den besonderen Umständen des Einzelfalles gegebenenfalls in Anlehnung an die Richtzahlen vergleichbarer Anlagen zu ermitteln.“⁶

Im Fall der Polizei handelt es sich bei einem Großteil der Mitarbeiter um Verwaltungsangestellte. Dementsprechend wird für die Berechnung nach Landesbauordnung die Nutzungsart „Büro- und Verwaltungsräume allgemein“ zugrunde gelegt, wonach je 30 bis 40 m² ein Stellplatz herzustellen ist. Dazu kommt ein ÖPNV-Faktor von 0,6.

Gemäß den Berechnungsansätzen ergibt sich für das Gelände der Polizei eine Stellplatzforderung von 142 Besucher- und Mitarbeiterstellplätzen. Hinzu kommen 81 Stellplätze für Dienst-/ Einsatzfahrzeuge (223 Stellplätze).

Wird bei der Berechnung der Stellplatzforderung die ungleichzeitige Anwesenheit am Standort berücksichtigt (Schichtdienst), ergibt sich ein geringerer Stellplatzbedarf. Dieses wäre im weiteren Verfahren zu klären.

Der Stellplatznachweis muss durch die Polizei erbracht werden. Es sind die Stellplätze nach Stellplatzforderung der Landesbauordnung herzustellen. Ggf. müssen weitere Stellplätze geschaffen werden oder andere Maßnahmen im Rahmen der baurechtlichen Möglichkeiten (LBO) geprüft werden.

⁶ Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 28. Mai 2015, Az.:41-2600.0-13/187, S.3

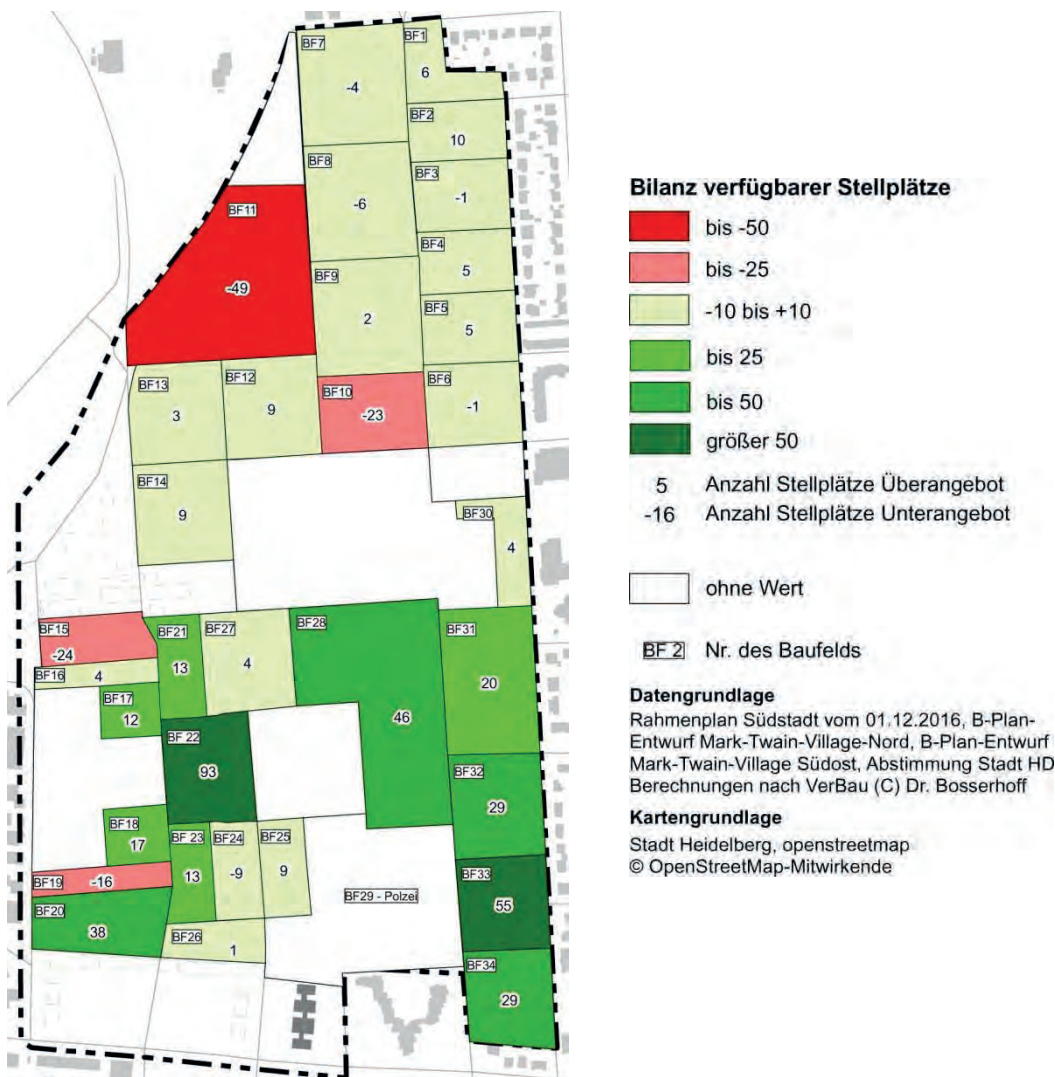
3.2.4 Teilräumliche Bilanz privater Stellplätze nach Verkehrsaufkommensberechnung

In Abbildung 6 ist die Bilanz aus dem geplanten Stellplatzangebot und der Stellplatznachfrage nach Verkehrsaufkommensberechnung für jedes Baufeld dargestellt.

Stadt Heidelberg
 Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisierung von Erschließung, Straßenquerschnitten und Parkraumkonzept

August 2017

- **Abbildung 6:** Differenz aus Angebot und Stellplatznachfrage nach Verkehrsaufkommensberechnung nach Baufeldern



Zur Bewertung erfolgt dieselbe Zusammenfassung in Teilbereiche wie bei der Bilanzierung nach der Berechnung über die Landesbauordnung.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

MTV-Nord (Baufelder 1 bis 10 und 12 bis 14)

Das Gebiet des Bebauungsplans Nr. 61.32.05.03.04 „Mark-Twain-Village-Nord“ weist eine annähernd ausgeglichene Bilanz auf (ohne die J.-Springer-Schule).

Insgesamt entsteht ein minimaler Stellplatzüberschuss von 12 Stellplätzen. Dabei weisen einzelne Baufelder eine positive Bilanz mit überschüssigen Kapazitäten auf. Andere Baufelder sind in der Bilanz negativ. Insbesondere das Baufeld 10, das durch Wohn- und Mischnutzung gekennzeichnet ist, weist nach Verkehrsaufkommensberechnung eine höhere Stellplatznachfrage als das verfügbare Angebot auf (-23 Stellplätzen).

J.-Springer -Schule (Baufeld 11)

Für die Julius-Springer-Schule wird nach der Verkehrsaufkommensberechnung⁷ eine Stellplatznachfrage ermittelt, die höher liegt, als das Angebot. Den angebotenen 136 Stellplätzen steht eine Nachfrage von 185 gegenüber (-49 Stellplätze)⁸.

Campbell Barracks (Baufeld 15 bis 27)

Innerhalb des Teilgebiets Campbell Barracks liegt die Stellplatznachfrage niedriger als das Stellplatzangebot. Es ergibt sich ein Überangebot von +155 Stellplätzen.

Praxishochschule (Baufeld 28)

Das Stellplatzangebot der Praxishochschule reicht aus, um die Stellplatznachfrage zu decken. 225 Stellplätzen steht eine Nachfrage von 179 Stellplätzen gegenüber, so dass +46 Stellplätze verbleiben.

MTV-Südost (Baufelder 30 bis 34)

Im Gebiet Mark-Twain-Village - östlich der Römerstraße, 1. Teil (nach B-Plan-Entwurf 61.32.05.03.03 vom Oktober 2014) besteht ebenfalls ein deutliches Überangebot (+137).

⁷ Grundlage der Berechnung ist das Verkehrsverhalten der Schüler gemäß einer Befragung von 619 Schülern der J.-Springer-Schule im Jahr 2016 und die zu diesem Zeitpunkt aktuelle Schüleranzahl und -zusammensetzung.

⁸ Siehe dazu Kapitel 4

Polizei (Baufeld 29)

Insgesamt stehen 161 Stellplätze zur Verfügung, davon entfallen 81 auf Dienst-/Einsatzfahrzeuge der Polizei und 80 auf Besucher und Mitarbeiter.

Nach Verkehrsaufkommensberechnung entsteht eine Stellplatznachfrage durch Besucher und Mitarbeiter von 158 Stellplätzen.

Es entsteht ein Defizit von -78 Stellplätzen für Besucher und Mitarbeiter.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**
 August 2017

3.2.5 Zusammenfassung

- **Tabelle 2:** Gegenüberstellung der Bilanzierungen nach Landesbauordnung und nach Verkehrsaufkommensberechnung nach Teilbereichen in der Konversionsfläche Südstadt

Bereich	Angebot	Nach LBO mit Reduktionsfaktor		Nach Verkehrsaufkommen	
		Forde- de- rung	Diff.	Nach- frage	Diff.
MTV-Nord	910	747	+163	898	+12
J.-Springer Schule	136	114	+22	185	-49
Campbell Barracks	729	745	-16	574	+155
Praxishochschule	225	147	+78	179	+46
MTV-Südost	280	154	+126	143	+137
Summe	2.280	1.906	+374	1.980	+300
Polizei	161	223	-62	239	-78
Summe mit Polizei	2.440	2.119	+321	2.204	+236

Während die Berechnungsansätze nach Landesbauordnung und Verkehrsaufkommensberechnung in der Gesamtbetrachtung (ohne Polizei) nur geringfügig voneinander abweichen (1.906 zu 1.980), stellen sich teilsräumlich Unterschiede ein.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Insbesondere betrifft das die Bereiche MTV-Nord, Campbell Barracks und Julius-Springer-Schule.

Grundsätzlich kommen die Unterschiede durch die konkretere Ermittlung der spezifischen Verkehrsnachfragen nach Nutzung in der Berechnung nach Verkehrsaufkommen zustande. Die Landesbauordnung unterscheidet dagegen nur grobe Kategorien (Büro / Verwaltung, Einzelhandel etc.) und pauschale Berechnungsansätze.

Dies ist vor allem im Bereich Campbell Barracks der Ursprung der unterschiedlichen Bilanzen (-16 gegenüber +155). Für die einzelnen Baufelder sind konkrete Nutzungsabsichten benannt. Diese werden in der Verkehrsaufkommensberechnung berücksichtigt. Je nachdem wie die tatsächliche Nutzung letztendlich aussieht, kann die Stellplatznachfrage aber variieren, so dass die Differenz höher oder niedriger ausfällt.

In MTV-Nord wirkt sich die Stellplatzschlüsselreduzierung nach B-Plan auf die Berechnungen nach Landesbauordnung aus. Diese Reduzierung wird in der Verkehrsaufkommensberechnung nicht berücksichtigt, wodurch die Stellplatzforderung nach Landesbauordnung geringer ist, als die Stellplatznachfrage nach Verkehrsaufkommensberechnung (+163 gegenüber +12).

Für die J.-Springer-Schule ist die Differenz zwischen Stellplatzforderung und Stellplatznachfrage vor allem mit dem ÖPNV-Faktor zu begründen. Darüber hinaus kamen in der Berechnung nach Verkehrsaufkommen die Mobilitätskennwerte der Schülerschaft zum Tragen (+22 gegenüber -49).

Das hohe Überangebot in MTV-Nord, welches sich nach Landesbauordnung ergibt, wird durch die Berechnung nach Verkehrsaufkommen deutlich relativiert. Es besteht jedoch in beiden Berechnungsfällen ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen.

Ähnlich verhält es sich im Teilbereich Campbell Barracks. Hier entsteht ein geringes Unterangebot nach Landesbauordnung, welches durch die Berechnung nach zukünftigem Verkehrsaufkommen wieder relativiert wird.

Deutlich voneinander unterscheiden sich die Ergebnisse zur Julius-Springer-Schule. Während nach Landesbauordnung ein Überangebot vorhanden ist, ist nach Verkehrsaufkommensberechnung mit einem Unterangebot zu rechnen.

Aus den Analyseergebnissen heraus werden Maßnahmen zum Thema Parken in der Konversionsfläche Südstadt entwickelt. Diese sind in Kapitel 0 dargestellt.

3.2.6 Angedachte Bewirtschaftung privater Stellflächen

Da die privaten Stellplätze den privaten Nutzern zur Verfügung gestellt werden, ist davon auszugehen, dass die errichteten Stellplätze über die Miete oder Kauf

an die Nutzer gebunden werden. Eine entsprechende Beschilderung der privaten Stellplätze (im öffentlichen Straßenraum) sollte erfolgen.

Größere oberirdische Stellflächen entstehen vor allem im Bereich Campbell Barracks als Mitarbeiter- und Kundenparkplätze für die jeweilige Nutzung. Eine Bewirtschaftung dieser Stellflächen ist nicht vorgesehen.

Einzigste Ausnahme bilden die Stellplatzflächen der Praxishochschule. Der Betreiber plant, sie gegen Gebühr zu bewirtschaften. Vorrangig soll an die Nutzer der Praxishochschule vermietet werden, Restflächen stehen dann zur Fremdnutzung zur Verfügung. Nichtsdestotrotz kann eine Bewirtschaftung zu Ausweichverkehren in andere (kostenlose) Bereiche im näheren Umfeld führen (Verdrängung).

Das geplante Parkhaus wird ebenfalls bewirtschaftet werden. Welchen Nutzern es offen stehen soll, ist noch nicht geklärt.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

3.2.7 Zwischenfazit private Stellplätze

In Bezug auf die privaten Stellplätze wird nach aktuellen Planungen ein Stellplatzangebot geschaffen, dass zur Deckung der Nachfrage aus privaten Nutzungen ausreicht (sowohl nach Stellplatzforderung - Landesbauordnung als auch nach Stellplatznachfrage - Verkehrsaufkommensberechnung). In einzelnen Baufeldern ergibt sich ein Überangebot, in anderen ein Defizit.

Diese Defizite könnten in anderen Baufeldern ausgeglichen werden.

3.3 Öffentliche Parkplätze

In der Konversionsfläche Südstadt werden neben den privaten Stellplätzen für Wohn- und Gewerbeflächen auch öffentliche Parkplätze entstehen. Geplant ist nach aktuellem Stand die Errichtung von 317 öffentlichen, straßenbegleitenden Parkplätzen und 388 privaten, aber öffentlich nutzbaren Parkplätzen für öffentliche Nutzungen (siehe Kapitel 3.1).

Die letztgenannten verteilen sich auf 320 Parkplätze im geplanten Parkhaus sowie 28 Parkplätze am Bürgerhaus und 40 Parkplätze am Mark-Twain-Center.

Insgesamt stehen somit 705 öffentliche Parkplätze zur Verfügung.

3.3.1 Parkplatznachfrage und Bilanzierung

Für die öffentlichen Nutzungen in der Konversionsfläche Südstadt stehen keine Berechnungsansätze nach Landesbauordnung zur Verfügung.

Daher erfolgt für die genannten Nutzungen die Berechnung der Parkplatznachfrage nach dem Verkehrsaufkommen. Grundlage bilden die Kennwerte der

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Nutzungen (z.B. Anzahl Plätze, Fläche, konkrete Nutzungsart etc.), die Modal Split Daten der Stadt Heidelberg aus der SrV-Untersuchung⁹ aus dem Jahr 2013 und weiteren Annahmen, die in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg getroffen wurden.

Für die einzelnen Nutzungen werden folgende zukünftige Parkplatznachfragen aufgrund der zukünftig zu erwartenden Verkehre berechnet:

- Lärmschutzlandschaft - 21 Parkplätze
- Park (Ost und West) - 86 Parkplätze
- Bürgerhaus - 9 Parkplätze
- Mark-Twain-Center - 25 Parkplätze
- zukünftige Karlstorbahnhof - 128 Parkplätze
- Paradeplatz - ca. 200 Parkplätze

Für den Paradeplatz gilt, dass dieser nur sporadisch für Veranstaltungen genutzt wird und daher nur zu diesen Gelegenheiten eine Parkplatznachfrage generiert.

Gesamträumliche Bilanz

Aus der Gegenüberstellung des Angebotes und der ermittelten Nachfrage wird die Bilanzierung für die gesamte Konversionsfläche berechnet.

Dabei wird berücksichtigt, dass das Bürgerhaus und das Mark-Twain-Center jeweils eigene Stellflächen für ihre Nutzer anbieten (private Stellplätze, aber öffentlich nutzbar, vgl. Kapitel 3.1), während die übrigen Nutzungen das öffentliche Parkplatzangebot in der Konversionsfläche Südstadt zur Deckung der Nachfrage nutzen (317 Parkplätze).

Dem Paradeplatz fällt aufgrund seiner absehbaren sporadischen Nutzung eine Sonderstellung in der Parkplatzbilanzierung zu.

Nicht in der Bilanzierung berücksichtigt werden zunächst einmal die Parkplätze des Parkhauses.

Insgesamt ist für die öffentlichen Nutzungen in der Konversionsfläche Südstadt ein verfügbares Parkplatzangebot von 385 Parkplätzen geplant (ohne Parkhaus). Die berechnete Nachfrage aller Nutzungen (ohne Para-

⁹ SrV = System repräsentativer Verkehrserhebungen, alle 5 Jahre durchgeführte Haushaltsbefragung unter Leitung der TU Dresden zur Ermittlung von Mobilitätsdaten der Bevölkerung - hier Datenblatt Heidelberg

deplatz) beträgt zusammen 269 Parkplätze. Demnach ergibt sich ein Überangebot von 116 Parkplätzen im öffentlichen Raum.

Dieses kann durch Besucher der Wohnnutzung oder Wirtschaftsverkehr genutzt werden.

Gesamträumliche Bilanz in Abhängigkeit von der Tageszeit

Als weitere Komponente der Bilanzierung der öffentlichen Parkplätze spielt die tageszeitliche Hauptnutzung der öffentlichen Einrichtungen eine Rolle.

Von den genannten Nutzungen werden das Bürgerhaus, das Mark-Twain-Center, die Lärmschutzlandschaft und der Park hauptsächlich tagsüber genutzt. Der Karlstorbahnhof hat seine Hauptnutzung in den Abend und Nachtstunden.

Daraus ergibt sich die in Tabelle 3 dargestellte tageszeitliche Bilanz, aufgeschlüsselt nach den einzelnen Nutzungen und insgesamt.

- **Tabelle 3:** tageszeitliche Betrachtung der Bilanzierung zu öffentlichen Nutzungen in der Konversionsfläche Südstadt

Öffentliche Nutzung	tageszeitliche Hauptnutzung	verfügbares Angebot ^①	Parkplatz-nachfrage	Bilanz
Bürgerhaus	tags	28 (eigene Stellplätze)	9	+19
Mark-Twain-Center		40 (eigene Stellplätze)	25	+15
Lärmschutzlandschaft		317 (Parkplätze in der Konversionsfläche)	21	+296
Park (Ost + West)			86	+231
Summe (Nutzungen tags, ohne Paradeplatz)	tags	385	141	+244
Karlstorbahnhof	nachts	317	128	+189
Paradeplatz	tags oder nachts (sporadisch)	-	ca. 200	

① ohne Parkhaus

Es zeigt sich, dass in Abhängigkeit von der tageszeitlichen Hauptnutzung ebenfalls mehr als ausreichend Parkplätze (+244 tags und +189 nachts) in der Konversionsfläche zur Verfügung stehen.

Durch den Überschuss von 244 Parkplätzen wäre auch die Parkplatznachfrage des Paradeplatzes im Falle einer Nutzung (tagsüber) abgedeckt.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Selbst wenn davon ausgegangen wird, dass die Parkplätze des Bürgerhauses und des Mark-Twain-Centers deren Nutzern vorbehalten werden und ggf. nicht belegte Parkplätze nicht der Allgemeinheit zur Verfügung stehen, verbliebe ein Angebot von 210 Parkplätzen, welches zur Deckung der Nachfrage bei gleichzeitiger Nutzung des Paradeplatzes ausreichen würde.

Im Falle einer abendlichen / nächtlichen Nutzung des Paradeplatzes und gleichzeitiger (maximaler) Nutzung des Karlstorbahnhofs entstünde ein Defizit von 11 Parkplätzen in der Konversionsfläche.

Das Parkplatzangebot des Parkhauses ist hierbei weiterhin noch nicht berücksichtigt.

Teilräumliche Bilanz (Umkreis 300 m)

Um fußläufige Wegedistanzen zwischen den Parkplätzen und den öffentlichen Nutzungen zu berücksichtigen, wurde neben der gesamträumlichen auch eine teilräumliche Bilanzierung vorgenommen. Diese berücksichtigt beim Parkplatzangebot nur Parkplätze, die sich in einem Umkreis von max. 300 m (analog der Haltestelleneinzugsbereiche) um die jeweilige Nutzung herum befinden (ohne Parkhaus).

Da das Bürgerhaus und das Mark-Twain-Center über eigene Parkplätze für deren Nutzer in ausreichender Zahl (im Regelbetrieb) und in unmittelbarer Nähe verfügen, werden diese in der teilräumlichen Betrachtung nicht berücksichtigt.

Abbildung 7 zeigt die 300 m-Radien um die jeweiligen Nutzungen herum sowie die Bilanz für diese Teilräume. Das Parkplatzangebot innerhalb des 300 m-Radius wird in ein alleiniges (A) und ein gemeinsames Angebot (A_g) unterteilt.

Das alleinige Angebot bezeichnet die verfügbaren öffentlichen Parkplätze, die nur in dem Radius einer Nutzung liegen (und somit in fußläufiger Nähe zu nur dieser Nutzung). Das gemeinsame Angebot wird durch 2 oder mehrere Nutzungen im Radius von 300 m beansprucht (Überschneidungsbereiche von Radien).

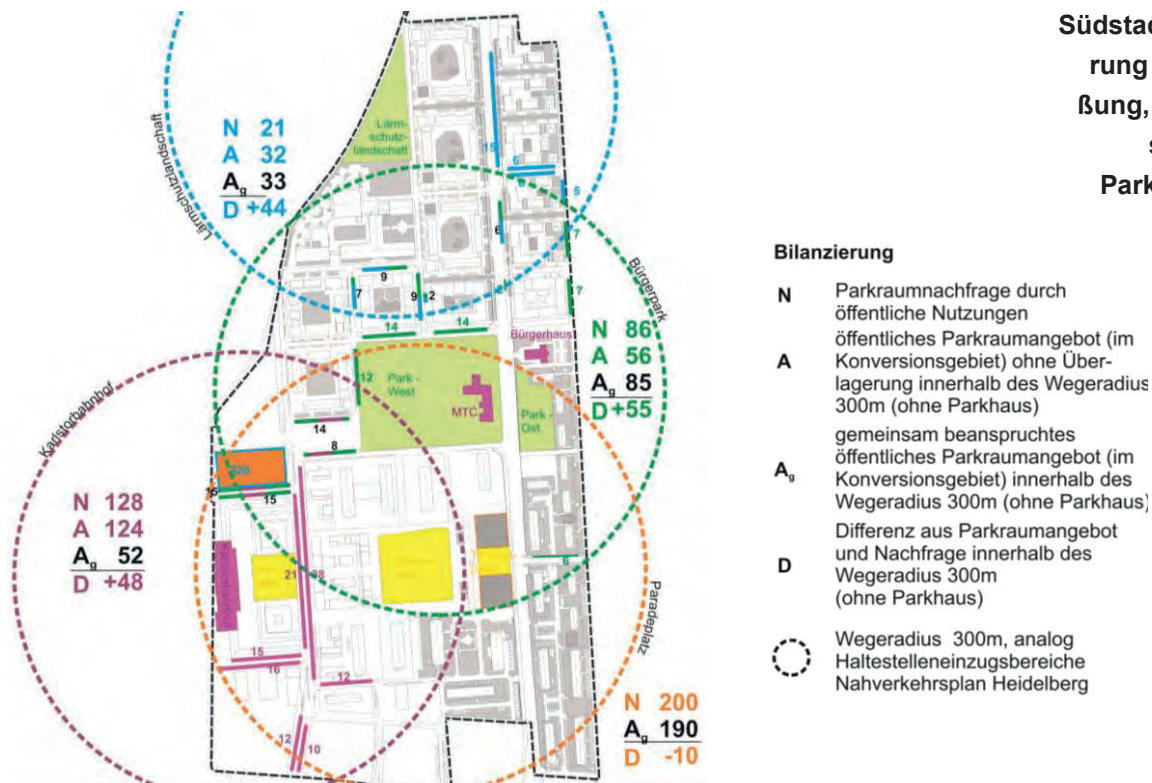
Insofern das alleinige Angebot an öffentlichen Parkplätzen nicht ausreicht, um die Parkplatznachfrage zu decken, muss zumindest ein Teil des gemeinsamen Angebotes durch eine oder mehrere Nutzungen genutzt werden. Der genutzte Anteil durch die eine Nutzung steht der anderen Nutzung nicht mehr zur Verfügung.

Durch tageszeitlich unterschiedliche Hauptnutzung steht das gemeinsame Angebot tlw. einer Nutzung allein zur Verfügung.

- **Abbildung 7:** teilräumliche Parkraumbilanz öffentlicher Nutzungen in der Konversionsfläche Südstadt

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017



Die Lärmschutzlandschaft kann die entstehende Parkplatznachfrage innerhalb von 300 m auf alleinigen öffentlichen Parkplätzen decken.

Der Park kann die Nachfrage nur durch Inanspruchnahme gemeinsamer Parkplätze (mit dem Karlsruhbahnhof oder Lärmschutzlandschaft) decken. Das ist jedoch unproblematisch, da die Lärmschutzlandschaft den Anteil gemeinsamer Parkplätze nicht benötigt und der Karlsruhbahnhof hauptsächlich zu anderen Tageszeiten (abends / nachts) genutzt wird.

Der Karlsruhbahnhof kann die entstehende Nachfrage ebenfalls nahezu vollständig mit dem alleinigen Angebot decken.

Sollte der Paradeplatz genutzt werden, stünden im Umkreis von 300 m nicht genügend öffentliche Stellplätze zur Verfügung, wohl aber im weiteren Umfeld. Da es sich jedoch um sporadische Veranstaltungen handelt, ist es aus städtebaulichen Gründen nicht sinnvoll, dauerhaft Parkplätze für die Nutzung des Paradeplatzes bereitzustellen, da die Parkplätze nur sporadisch belegt wären und wenig zu einem urban geprägten Umfeld beitragen.

Darüber hinaus bestehen Möglichkeiten, private Stellflächen oder das geplante Parkhaus zu benutzen.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Parkhaus

Das Betreiberkonzept des Parkhauses ist bislang noch offen. Es gibt noch keine konkreten Vorstellungen dazu, wer die zukünftigen Nutzer sind und wie das Parkhaus den Nutzern zugänglich gemacht wird.

Mögliche Nutzergruppen sind ggf.:

- Kfz, für die in Baufeldern mit Defizit keine Stellplätze zur Verfügung stehen (Dauerparker aus privaten Nutzungen)
- Kfz von Kunden, die auf Baufeldern mit Defizit keinen Stellplatz erhalten (Kurzzeitparker aus öffentlichen und privaten Nutzungen)
- Schüler der J.-Springer-Schule, für die kein Stellplatz auf dem Schulparkplatz zur Verfügung steht.

Zur Abdeckung der regulären Nachfrage ist das Parkhaus jedoch nicht notwendig.

Bei sporadischen Veranstaltungen (Nutzungen) auf dem Paradeplatz, dem Vorplatz des Karlstorbahnhofs oder im Park können vereinzelt Nachfragen entstehen, die nur mit Hilfe des Parkhauses gedeckt werden können.

3.3.2 Zusammenfassung

Die für das Mark-Twain-Center und das Bürgerhaus vorgesehenen Stellplätze reichen zur Deckung der Nachfrage im Regelbetrieb aus.

Bezogen auf die gesamte Konversionsfläche und unter Berücksichtigung der tageszeitlichen Nutzung reichen die geplanten öffentlichen Parkplätze (straßenbegleitend – ohne Parkhaus) jederzeit zur Deckung des ermittelten Bedarfs der übrigen öffentlichen Nutzungen (Lärmschutzlandschaft, Park, Karlstorbahnhof) aus. Nur bei publikumsintensiver Nutzung des Paradeplatzes und gleichzeitiger Nutzung des Karlstorbahnhofs entsteht ein geringes Defizit (-11).

Im Umkreis von max. 300m (analog Haltestelleneinzugsbereiche Heidelberg) der jeweiligen öffentlichen Nutzungen (Lärmschutzlandschaft, Park oder Karlstorbahnhof) kann die Nachfrage auf den öffentlich hergestellten Parkplätzen abgedeckt werden.

Es verbleibt ein weiteres Angebot an öffentlichen Parkplätzen, z.B. zur Nutzung durch Wirtschaftsverkehr, Besucher der Wohnnutzungen oder Kundenverkehr.

Die Nutzung des Parkhauses ist noch offen. Zur Abdeckung der Nachfrage ist das Parkhaus nicht notwendig.

Die empfohlenen Maßnahmen im Themenfeld öffentlicher Parkraum werden in Kapitel 0 benannt.

3.3.3 Zwischenfazit öffentliche Parkplätze

Die öffentlichen Parkplätze reichen zur Deckung der Nachfrage aus öffentlichen Nutzungen aus - es besteht ein deutliches Überangebot.

Ein weiteres Angebot ergibt sich durch private, öffentlich nutzbare Stellplätze des Parkhauses und der Praxishochschule (untergenutzte Stellplätze).

Bei Nutzungsmöglichkeit der öffentlichen Parkplätze, des Parkhauses und der Stellplätze der Praxishochschule reichen diese auch bei Veranstaltungen auf dem Paradeplatz aus.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

3.4 Zielsetzung der Parkraumkonzeption

Die Entwicklung von Maßnahmen im Rahmen der Parkraumkonzeption erfolgt in Anlehnung an die Ziele, die in der Konversionsfläche Südstadt im Themenfeld Parken erreicht werden sollen.

Es werden folgende Ziele formuliert:

- Parkraumnachfrage und Verkehrsaufkommen sollten gemindert werden (zentrale Lage, Nutzungsmischung, gute ÖPNV-Erschließung, gute Radverkehrserschließung, Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement – dies entspricht auch den Zielsetzungen der Stellplatzreduktion nach LBO)
- Dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen soll ausreichend Parkraum zur Verfügung gestellt werden, Parksuchverkehr soll vermieden werden
- Die Abwicklung der privaten Stellplatznachfrage (nach Stellplatznachfrageberechnung entsprechend Verkehrsaufkommen) soll auf den privaten Flächen erfolgen
- Die Nutzung der öffentlichen Parkflächen soll für die öffentliche Nachfrage gesichert werden
- Verdrängung in andere Bereiche soll verhindert werden

3.5 Maßnahmenempfehlungen

Grundlage der Maßnahmenentwicklung bilden die Stellplatznachfrageberechnungen nach dem zukünftigen Verkehrsaufkommen in der Konversionsfläche Südstadt. Die Berechnung berücksichtigt das Heidelberg-typische Mobilitätsverhalten entsprechend der SrV-Daten 2013. Der Grund dafür, die Stellplatznachfrageberechnung als Basis zur Maßnahmenentwicklung heranzuziehen, liegt darin, dass diese Berechnung nicht von einheitlichen Stellplatzschlüsseln ausgeht, sondern Nutzungsarten und damit verbundene Verkehrsaufkommen konkreter berücksichtigen kann. Auch der ÖPNV-Faktor kommt nicht zum Tragen, sondern der tatsächliche Heidelberg-übliche Modal-Split.

Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

1. Einrichtung der privaten Stellplätze wie nach aktuellem Stand vorgesehen/ geplant¹⁰ (siehe Kapitel 3.1)
2. Umsetzung von gewerblichem und wohnstandortbezogenem Mobilitätsmanagement – im Einvernehmen mit den Bauherren sollen Maßnahmen diskutieren und beschlossen werden, Möglichkeiten zur Nachsteuerung sind vorhanden
3. Ggf. Bereitstellung von Stellplätzen in Baufeldern mit Überangebot (Regelung mit jeweiligem Investor notwendig)
4. Bewirtschaftung der öffentlichen Parkflächen und ggf. Einrichtung einer Bewohnerparkzone

Zu Maßnahme 1

Im Teilbereich MTV-Nord entspricht das geplante Stellplatzangebot der Nachfrage. Darüber hinaus wird ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,9 Stellplätzen je Wohneinheit erreicht, was dem aktuellen Pkw-Besatz je Haushalt in Heidelberg und auch der Südstadt entspricht.

Im Bereich Campbell Barracks übersteigt das geplante Angebot die Stellplatznachfrage nach Verkehrsaufkommensberechnung deutlich (+155 Stellplätze). Das geplante Angebot entspricht jedoch annähernd den nach Landesbauordnung erforderlichen Stellplätzen und stellt somit die Mindestanzahl an zu errichtenden Stellplätzen dar.

Da die Stellplatznachfrage von den konkreten Nutzungen abhängig ist und diese sich verändern können, ist es möglich, dass die Stellplatznachfrage auch höher oder niedriger ausfällt.

¹⁰ Die Zahl der aktuell geplanten Stellplätze übersteigt die geforderten Stellplätze nach Landesbauordnung

Im Teilbereich MTV-Südost entsteht ein Überangebot in der Größenordnung von 137 Stellplätzen.

Die Errichtung der geplanten Stellplätze deckt somit den zu erwartenden Bedarf, in Teilbereichen übersteigt die Stellplatzzahl die Nachfrage.

Zu Maßnahme 2

Exkurs Mobilitätsmanagement - Beispiele aus anderen Städten

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements werden in vielen Städten vor allem im Zuge von neu entwickelten Gebieten umgesetzt. Auch Betriebe und Veranstaltungen können so eine verträgliche Abwicklung ihrer Verkehre fördern.

Im Folgenden werden einige Beispiele für wohnstandortbezogenes, betriebliches und veranstaltungsbezogenes Mobilitätsmanagement vorgestellt.

Wohnstandortbezogen:

- Offenes Car-Sharing (Nutzung vorhandener Car-Sharing-Angebote)
 - Vermieter übernimmt (tlw.) Kautions-, Anmelde- und Monatsgebühr, Mieter zahlen nur Nutzungsentgelt (oder geringe Kautions etc.) – z.B. Kassel Unterneustadt, Köln Stellwerk 60, Münster Lincoln Quartier, Frankfurt (ABG), Leipzig
- Mieterticket/Siedlungsticket
 - Vergünstigte Jahreskarten für Mieter (einmalig oder wiederholt); Vermieter erhält als Großkunde Rabatt und gibt ihn weiter – z.B. Kassel Unterneustadt, Hannover Langenhagen, Bochum (Mieter der VBW), Bielefeld (z.B. Mieter der BGW)
- Starterpaket (bereits in HD vorhanden – stärkere Ausrichtung auf ÖV-Nutzung wünschenswert)
 - Infomaterial für Erstbezug (Stadtplan, ÖPNV-Fahrplan etc., Gutscheine für Fahrkarten) – z.B. Hannover Langenhagen, Bochum (Neukunden der VBW)
- Fahrradabstellanlagen
 - Gut erreichbare Abstellanlagen (ebenerdig, barrierefrei, ggf. über Rampen), Fahrradabstellanlagen vor der Tür für Kurzparker – z.B. Stadt Heidelberg Bahnstadt (Handlungsleitfaden Fahrradparken)

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Stadt Heidelberg

**Konversionsfläche
Südstadt: Aktualisie-
rung von Erschlie-
ßung, Straßenquer-
schnitten und
Parkraumkonzept**

August 2017

- Fahrradstation
 - Verleih von Fahrradanhängern und Handkarren für Mieter der Siedlung – z.B. Köln (Betrieb durch Dienstleister, finanziert durch Bauträger), Fahrradservice, Reparaturcafé
- Mobilitätsstationen (sind in der Konversionsfläche Südstadt vorgesehen)
 - Angebot von Car-Sharing (auch mit neuen Antriebssystemen), Pedelecs, konventionelle Fahrräder und teilweise Lastenräder als öffentliches Verleih-System in engem Zusammenhang mit Haltestellen und Haltepunkten der öffentlichen Verkehrsmittel (Zug, S-Bahn und Bus) – z.B. Offenburg, Konstanz (Tink)

Betrieblich:

- Ruhr-Uni Bochum
 - U.a. Fahrradboxen, Anlehnbügel, Anreisepäne für Radfahrer
 - Fahrplanabstimmung mit Betriebsbeginn und strategische Vorlesungen mit ÖPNV (besonders wichtige, stark frequentierte Vorlesungen mit Fahrplan vertaktet)
 - Werbung für Fahrgemeinschaften
- Lincoln GmbH (Walldorf bei Heidelberg)
 - U.a. Jobticket (volle Kostenübernahme), 40% der Angestellten nutzen das Angebot
 - Bau einer überdachten Haltestelle, Mitglied im AK ÖPNV
 - Förderung von Fahrgemeinschaften
- Stadtverwaltung Heidelberg
 - U.a. Dusch- und Umkleidemöglichkeiten für Radfahrer/innen
 - Jobticket
 - Dienstfahrräder, Pedelecs (Stadtwerke Heidelberg)
- Bethel, Bielefeld
 - Dienstfahrräder, Car-Sharing Standorte

Veranstaltungsbezogen:

- Im Rahmen von Festivals, Konzerten, Theaterbesuchen, Großveranstaltungen etc.
 - Eintrittskarte ist ÖPNV-Karte (z.B. Maimarkt in Mannheim, Theater Heidelberg, Großsportveranstaltungen)
 - Mobile Fahrradabstellanlagen
 - Fahrpläne, Anreisepläne als Beigabe zur Eintrittskarte
 - Hinweis auf Erreichbarkeit im Zuge der Bewerbung eines Events
 - Shuttlebusse oder zusätzliche Busse
 - Parkplatzbewirtschaftung (temporär)

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Zu Maßnahme 3

Stellplätze in Baufelder, in denen ein Überangebot besteht, können für Nutzer aus anderen (benachbarten) Baufeldern geöffnet werden. Dafür sind Regelungen mit den Investoren notwendig sowie die Entwicklung eines zuverlässigen Zugangssystems.

In Abbildung 8 sind mögliche Stellplatzausgleiche auf Basis der Verkehrsnachfrageberechnung dargestellt.

August 2017

Das Diagramm zeigt die Grundwasserstände in der Gemarkung von Barmstedt. Die Pegelstände sind in verschiedenen Farben markiert: Rot für negative Abstände (z.B. -49, -23, -24, -16) und Grün für positive Abstände (z.B. 3, 9, 13, 20, 29, 46, 55). Pfeile zeigen die Richtung des Grundwasserflusses an.

Außerdem stünden Stellplätze auf dem Parkplatz der Praxishochschule zur Verfügung.

Zu Maßnahme 4

Ziel der Bewirtschaftung ist es, dass die privaten Nutzer nicht im öffentlichen Raum parken, sondern das bestehende private Stellplatzangebot nutzen.

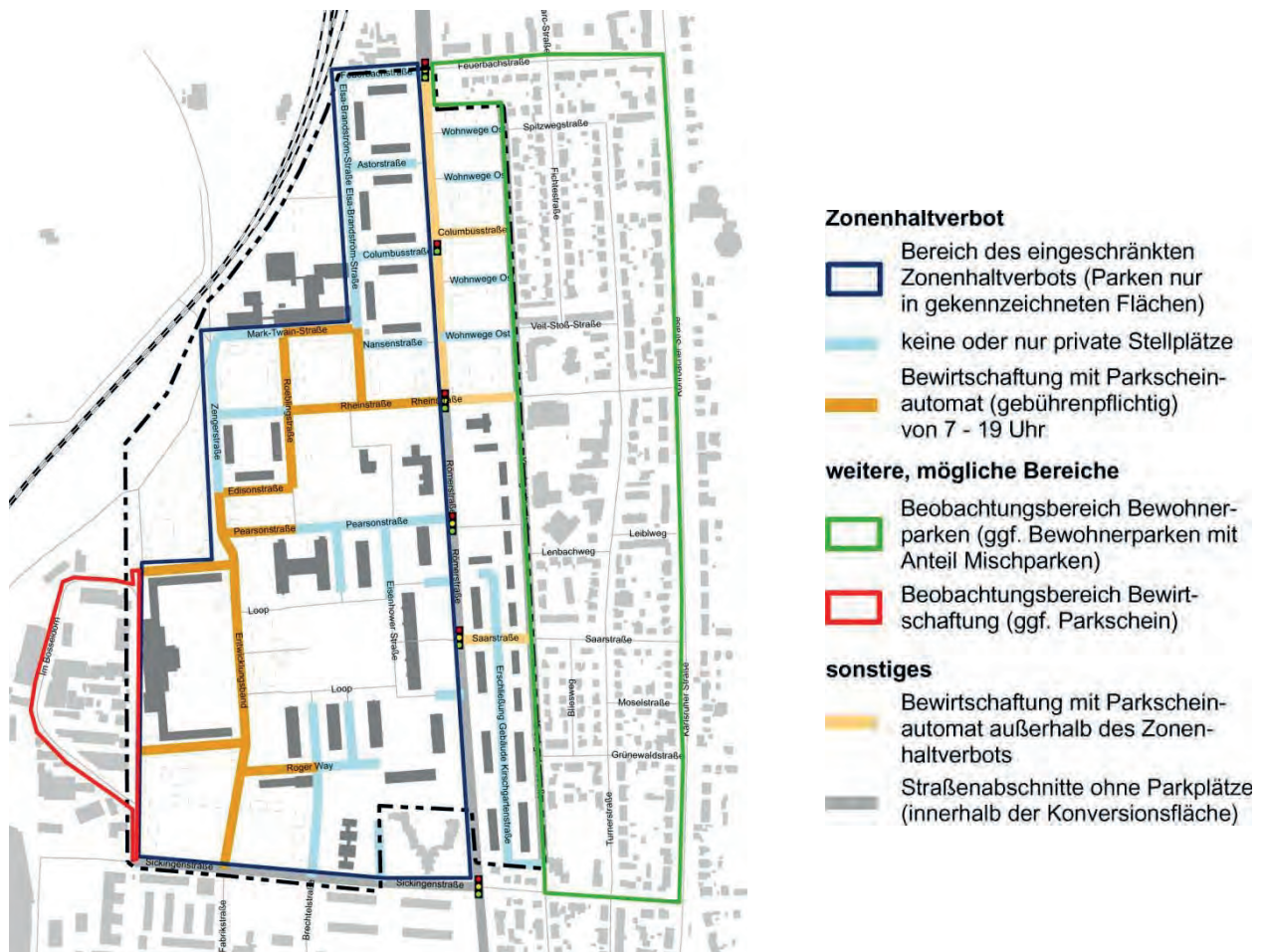
Für die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums wird ein Vorschlag erarbeitet (siehe Abbildung 9). Dieser sieht die Bewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze in der Konversionsfläche Südstadt vor. Zusätzlich soll westlich der Römerstraße ein Zonenhaltverbot eingerichtet werden, so dass das Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist.

Darüber hinaus werden potentielle Bereiche (Beobachtungsbereiche) zur Einrichtung von Bewohnerparken bzw. Erweiterung der Bewirtschaftung definiert.

Stadt Heidelberg
Konversionsfläche
Südstadt: Aktualisie-
rung von Erschlie-
ßung, Straßenquer-
schnitten und
Parkraumkonzept

August 2017

- **Abbildung 9:** Vorschlag zur Parkraumbewirtschaftung Konversionsfläche Südstadt und Umgebung



Bei Einführung einer Bewirtschaftung entsteht automatisch ein Kontrollbedarf zur Überwachung der Einhaltung der Regelung.

Wie hoch dieser Kontrollbedarf liegt, hängt von zahlreichen Faktoren ab. Daher kann nur eine grobe Abschätzung vorgenommen werden.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
Südstadt: Aktualisie-
rung von Erschlie-
ßung, Straßenquer-
schnitten und
Parkraumkonzept**

August 2017

Es wird davon ausgegangen, dass zumindest anfänglich zwischen 2 und 4 Ordnungsbeamte in einem 2- bis 3- Stunden-Turnus die Einhaltung der Parkregelungen kontrollieren müssen.

Die Ausgaben dafür könnten durch die Einnahmen der Bewirtschaftung ggf. refinanziert werden.

Die Parkplätze des Mark-Twain-Centers und des Bürgerhauses sollen für deren Nutzer vorgehalten werden. Dies kann zunächst über Beschilderung erfolgen. Sollte diese Maßnahme nicht ausreichen, ist die Installation von Schranken o.ä. denkbar. Ggf. ist eine temporäre Nutzung (nachts) möglich.

4 Mobilitätsmanagement Julius-Springer-Schule

4.1 Ausgangssituation

Die Julius-Springer-Schule ist eine Berufsschule mit betriebswirtschaftlicher Ausrichtung. Insgesamt besuchen rund 1.690 Schüler die Schule, wovon rund 1.260 Teilzeit- und knapp 425 Vollzeitschüler sind.

Aufgrund des Systems von schulischer und betrieblicher Ausbildung sind nicht alle Schüler täglich anwesend, so dass im Schnitt täglich ca. 1.000 Schüler anwesend sind. Davon sind rund 80% über 18 Jahre alt.

Ein Teil der Schüler verfügt über eine ÖPNV-Jahreskarte (MAXX-Ticket). Wie groß der Anteil der Schüler ist, kann nicht näher bestimmt werden.

Der aktuelle Standort der Julius-Springer-Schule ist verkehrsgünstig direkt am S-Bahn-Haltepunkt Weststadt / Südstadt gelegen. Die Anreise des Personals und der Schüler aus den Umlandgemeinden und der Stadt Heidelberg kann derzeit komfortabel mit der Bahn erfolgen.

Durch die Verlagerung der Julius-Springer-Schule in die ehemalige Schule in der Konversionsfläche Südstadt verändern sich die Reisebedingungen für die Schüler und das Personal.

Schülerbefragung 2016

Zwischen Mai 2016 und Juli 2016 fand eine Schülerbefragung zum Mobilitätsverhalten der Schüler der Julius-Springer-Schule statt. Neben dem bisherigen Verkehrsverhalten wurde auch nach möglichen Veränderungen durch den Umzug der Schule gefragt.

Die Befragung zeigt, dass die Anreise am häufigsten mit Pkw, S- und Straßenbahn erfolgt, wobei die Nutzung von S- und Straßenbahn jeweils die der Pkw-Nutzung leicht überwiegt. Mit dem Bus, dem Fahrrad oder zu Fuß wird nur in geringem Maße angereist.

Rund die Hälfte der Schüler benötigt zwischen 20 und 40 Minuten für ihren Schulweg. Je rund ein Viertel benötigt unter 20 Minuten bzw. zwischen 40 und 60 Minuten.

Rund 40% der ÖPNV-Nutzer können ohne Umstieg die Schule erreichen, rund 47 % müssen einmal umsteigen. 2 oder mehr Umstiege benötigen rund 13 %.

In Bezug auf den neuen Standort wurde angemerkt, dass sich die morgendliche Abfahrtszeit für einzelne Schüler auf 5:22 Uhr verschieben würde, wenn der Unterrichtsbeginn nicht angepasst wird. Bei einer ungünstigeren S-Bahn-Anbindung Richtung Neckartal, würden mehr Schüler das Auto nutzen.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Weiterhin wichtig sind den Schülern eine Haltestelle vor der Schule sowie gute ÖPNV-Anbindungen oder ein späterer Unterrichtsbeginn. Außerdem wird der Wunsch nach mehr und besser markierten Parkplätzen geäußert.

4.2 Veränderte Rahmenbedingungen am neuen Standort

Um den Entfall des direkten Anschlusses der Schule an die Haltestelle Weststadt / Südstadt zu kompensieren werden verschiedene Maßnahmen ergriffen.

Die wesentlichste Maßnahme ist die Verlegung des Schulbeginns von 7:45 Uhr um eine Viertelstunde nach hinten auf 8:00 Uhr. Dadurch öffnet sich ein Zeitfenster, das genutzt werden kann, um die verschlechterte ÖPNV-Anbindung abzufedern. Als negativer Effekt verlagert sich auch das Unterrichtsende um eine Viertelstunde nach hinten.

Gleichzeitig ist die Einrichtung von Einsatzbus-Linien vom Haltepunkt Weststadt / Südstadt in Richtung der Julius-Springer-Schule vorgesehen.

4.3 ÖPNV-Erschließung am neuen Standort

Die zukünftige ÖPNV-Erschließung sieht vor, neben dem bestehenden Angebot der regulären Straßenbahnlinien 23 und 24 und der Stadtbuslinie 29 zusätzlich Einsatzbusse (29 E) am Vor- und Nachmittag verkehren zu lassen.

Dabei ist vorgesehen, dass zu Schulbeginn 4 Busse jeweils einen Anschluss an die am S-Bahnhof Weststadt/Südstadt ankommenden S-Bahnen um 7:21, 7:25, 7:28 und 7:35 Uhr bilden können. Als Einsatzbusse bedienen sie dann die Haltestellen auf dem Linienweg der regulären Buslinie 29 mit der Haltestelle Nansenstraße als Endpunkt. Von dort aus liegt die Schule in ca. 200 m Fußentfernung (rechnerisch ca. 3 Gehminuten¹¹). Weitere Fahrten der Einsatzbusse werden je nach Bedarf um 8:35 und 9:35 Uhr sowie in der Rückrichtung ab 13:21 Uhr eingesetzt.

Unter Berücksichtigung der Taktung, der Fahrtzeit und der Fußwegezeit würde im schlechtesten Fall (Anschlusslinie gerade verpasst) eine zusätzliche Reisezeit von 13 Minuten entstehen.

Daneben kann das reguläre Angebot der Buslinie 29 auf dieselbe Weise genutzt werden.

¹¹ Fußwegezeiten sind für die kürzeste Strecke im Wegenetz (nicht Luftlinie) bei durchschnittlich 5 km/h berechnet. Dabei sind eventuelle Zwangshalte an Ampeln oder bei der Überquerung einer Straße nicht berücksichtigt.

Außerdem ist die Nutzung der Straßenbahnlinien 23 und 24 zwischen den Haltestellen Weststadt / Südstadt und Rheinstraße möglich. Ab / von der Haltestelle Rheinstraße ist ein Fußweg von rechnerisch ca. 7 Minuten (ca. 600 m) bis zur Schule zu bewältigen.

Die Wegezeit beträgt auf dieser Verbindung im schlechtesten Fall 15 Minuten.

Die geplanten zukünftigen ÖPNV-Erschließung zur Julius-Springer-Schule gewährleistet in Verbindung mit einem 15 Minuten späteren Schulbeginn die pünktliche Ankunft der Schüler.

Nach der vollständigen Erschließung der Konversionsfläche (Fertigstellung aller Straßen) wird es ein vergleichbares ÖPNV-Angebot aus Einsatzbussen und der Linie 29 geben. Die Buslinie 29 verkehrt dann über das Entwicklungsband durch das Gebiet und erhält entlang der Rheinstraße eine neue Haltestelle.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

4.4 Weitere Anreisemöglichkeiten

Außer der Nutzung des ÖPNV bestehen die Möglichkeiten zur Weiterreise (ab Haltestelle Weststadt / Südstadt) mit dem Fahrrad oder zu Fuß.

Die Anreise mit dem Fahrrad bedingt entweder die Mitnahme des eigenen Rades in der S-Bahn / Straßenbahn oder die Ausleihe eines Rades an der nahegelegenen Next-Bike-Station. (Die Abgabe am Zielort wäre erst möglich, sobald die Mobilitätsstation in der Rheinstraße realisiert würde).

Für die Rad-Fahrtzeit vom / zum Haltepunkt Weststadt / Südstadt werden rechnerisch ca. 5 - 6 Minuten benötigt.

Der Fußweg hat eine Länge von rund 1,2 km und ist bei einer Geschwindigkeit von 5 km/h rechnerisch in ca. 15 Minuten möglich.

Der Fußweg stellt dann eine Option dar, wenn die Ankunft am Haltepunkt Weststadt / Südstadt vor 7:40 Uhr stattfindet.

Die verschiedenen An-/Abreisewege mit den dazugehörigen Wegezeiten sowie die ÖPNV-Erschließung sind in Abbildung 10 dargestellt.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

- **Abbildung 10:** ÖPNV-Erschließung und Wegezeiten nach Verkehrsmitteln zur Julius-Springer-Schule zum Zeitpunkt der Aufnahme des Schulbetriebs¹²



4.5 Ergebnis

Aufgrund des späteren Unterrichtsbeginns und bei Nutzung der bestehenden bzw. der zusätzlich Verbindungsmöglichkeiten ergeben sich keine negativen Veränderungen für die Schüler in Bezug auf ihre **morgendliche Anreise**. Es kann dieselbe Verbindung zur selben Zeit genutzt werden wie vor dem Umzug der Schule. Eine frühere Abreise vom Wohnort zur Schule ist nicht notwendig.

Gleichwohl ergeben sich Nachteile durch den nochmaligen Umstieg, die verlängerte Reisezeit und das spätere Unterrichtsende am Nachmittag, welches

¹² Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA 2.0

in Verbindung mit dem zusätzlichen Weg zur Haltestelle Weststadt / Südstadt zu einer verzögerten **nachmittäglichen Abreise** führen wird.

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

4.6 Maßnahmenempfehlungen Julius-Springer-Schule

Die Berechnung der Stellplatznachfrage (nach Verkehrsaufkommensberechnung) hat für die Julius-Springer-Schule ein Stellplatzdefizit in Höhe von 49 Stellplätzen aufgezeigt, welches durch eine hohe Autonutzung bei den Schülern (analog den Ergebnissen der Schülerbefragung 2016) bedingt ist.

Obwohl keine negativen Veränderungen bei der morgendlichen Anreise entstehen (in Bezug auf die Abfahrtszeiten vom Wohnort), kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Anteil der Pkw-Nutzer steigt (abhängig von der Pkw-Verfügbarkeit).

Aus diesen Gründen wird vorgeschlagen, Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements durchzuführen.

Ziel dabei ist es, die Nutzung des Pkws zur An- und Abreise zu reduzieren oder zumindest effektiver zu gestalten und eine Nutzungsverschiebung hin zu den Verkehrsarten des Umweltverbundes zu erreichen.

Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements können z.B. sein:

- Schulmobilitätsplan, Netzwerk, Kommunikation, Projektarbeit mit dem Ziel, Schüler für das Thema Radverkehr zu sensibilisieren
- Informationsveranstaltung am ersten Schultag (jährlich): Anreise-Möglichkeiten aufzeigen (z.B. Fahrpläne ausdrucken, Hinweis auf Fahrplan-App, „Schulwegeplan“ für verschiedene Verkehrsmittel erstellen)
- gute, sichere fußläufige Verbindungen zwischen Schule und ÖPNV-Haltestellen, Berücksichtigung des Ziels: Barrierefreiheit Haltestellen
- Förderung von Fahrgemeinschaften (Mitfahrer-App, Aushänge)
- Qualitatives Radfahrerangebot (Radroutenplaner, überdachte Radabstellplätze, Einschließmöglichkeiten für Radfahrerbekleidung, Fahrradwerkstatt, Fahrrad-Sicherheitskampagne....)
- Bewirtschaftung des Schulparkplatzes (Parkausweis), Vergabe nach Kriterien (z.B. keine ÖPNV-Anreisemöglichkeit, Fahrgemeinschaften usw.)

Ergänzend sollten die öffentlichen Parkplätze im Umfeld der Schule ebenfalls bewirtschaftet werden (siehe Kapitel 3.6). Ebenso sollte das wilde Parken im Umfeld der Schule unterbunden werden.

Sollte trotz dieser Maßnahmen ein Angebotsdefizit an Parkplätzen entstehen, kann ggf. kurzfristig über die Bereitstellung von Parkplätzen auf dem Gelände

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
Südstadt: Aktualisie-
rung von Erschlie-
ßung, Straßenquer-
schnitten und
Parkraumkonzept**

August 2017

der Praxishochschule (insofern nicht durch Bautätigkeit beschränkt) erfolgen (ca. 400 m Entfernung).

Langfristig ist die Nutzung des Parkhauses (kostenpflichtig) eine Möglichkeit

Der Bau einer zusätzlichen Parkpalette zur Stellplatzerweiterung steht hingegen in einem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis. Für die Errichtung eines Stellplatzes werden Kosten in Höhe von 5.000 - 10.000 € angesetzt.

Die geplanten Fuß- und Radverbindungen, ÖPNV-Maßnahmen und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind ausreichend.

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: geplantes zukünftiges Parkraumangebot in der Konversionsfläche	10
• Tabelle 2: Gegenüberstellung der Bilanzierungen nach Landesbauordnung und nach Verkehrsaufkommensberechnung nach Teilbereichen in der Konversionsfläche Südstadt	19
• Tabelle 3: tageszeitliche Betrachtung der Bilanzierung zu öffentlichen Nutzungen in der Konversionsfläche Südstadt	23

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
 Südstadt: Aktualisie-
 rung von Erschlie-
 ßung, Straßenquer-
 schnitten und
 Parkraumkonzept**

August 2017

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Konversionsfläche Südstadt	1
• Abbildung 2: Konversionsfläche Südstadt mit Straßennamen und Bezeichnungen	3
• Abbildung 3: Definierte Baufelder in der Konversionsfläche	8
• Abbildung 4: Park- und Stellplatzangebot in der Konversionsfläche Südstadt	10
• Abbildung 5: Differenz aus Angebot und Stellplatzforderung nach Landesbauordnung mit Reduktionsfaktoren, nach Baufeldern	14
• Abbildung 6: Differenz aus Angebot und Stellplatznachfrage nach Verkehrsaufkommensberechnung nach Baufeldern	17
• Abbildung 7: teilräumliche Parkraumbilanz öffentlicher Nutzungen in der Konversionsfläche Südstadt	25
• Abbildung 8: Überlegungen zur Quernutzung von Stellplätzen	32
• Abbildung 9: Vorschlag zur Parkraumbewirtschaftung Konversionsfläche Südstadt und Umgebung	33
• Abbildung 10: ÖPNV-Erschließung und Wegezeiten nach Verkehrsmitteln zur Julius-Springer-Schule zum Zeitpunkt der Aufnahme des Schulbetriebs	38

Kartenverzeichnis

• Karte 1: Erschließung der Konversionsfläche Südstadt - motorisierter Individualverkehr / Verkehrsorganisation	4
• Karte 2: Erschließung der Konversionsfläche Südstadt - ÖPNV (Planung)	5
• Karte 3: Erschließung der Konversionsfläche Südstadt - Radverkehrsachsen	6
• Karte 4: Erschließung der Konversionsfläche Südstadt - Radverkehrsführung innerhalb der Konversionsfläche und auf Radachsen	6

Stadt Heidelberg
**Konversionsfläche
Südstadt: Aktualisie-
rung von Erschlie-
ßung, Straßenquer-
schnitten und
Parkraumkonzept**

August 2017

- Karte 5: Erschließung der Konversionsfläche Südstadt - Fußverkehr 7
- Karte 6: Querschnitte in der Konversionsfläche Südstadt 7

Anhang (Anlagenverzeichnis)

- Anlage 1: Querschnittsdarstellungen der Straßen in der Konversionsfläche Südstadt
- Anlage 2: Anhang 1 der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 28. Mai 2015 - Az. 41-2600,0-13/187
- Anlage 3: Berechnungstabelle der Stellplatzforderung nach Landesbauordnung Baden-Württemberg und Parkplatznachfrage öffentlicher Nutzungen

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

Berlin

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Stadt Heidelberg

Konversionsfläche Südstadt

Karte 1

**Erschließung der
Konversionsfläche Südstadt -
motorisierter Individualverkehr/
Verkehrsorganisation**

zulässige Höchstgeschwindigkeit

- 50 km/h
- 30 km/h
- ggf. Verkehrsberuhigter Bereich
(abhängig von der finalen
Gestaltung), sonst 30 km/h

Straßentyp

- Verbindungsstraße
- Sammelstraße / Quartiersstraße
- Wohnstraße
- Wohnweg / Parkplatzzufahrt/
Andienung/ Entsorgung

Querungen und sonstiges

- Lichtsignalanlage
- Fußgänger-Lichtsignalanlage
- Abbiegebeziehungen an
Knotenpunkten

Datengrundlage

RASt 06, Abstimmung Stadt Heidelberg

Kartengrundlage

Stadt Heidelberg, openstreetmap
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Stand

14. August 2017



LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadt Heidelberg

Konversionsfläche Südstadt

Karte 2

Erschließung der Konversionsfläche Südstadt - ÖPNV (Planung)

ÖPNV / SPNV-Haltestellen

-  Bushaltestelle Fortbestand / Planung
-  Erhalt der Bushaltestelle noch offen
-  Tramhaltestelle Fortbestand

ÖPNV- (Stadtbus) / SPNV-Linienvverlauf

-  Linie 28 (Bestandsverlauf)
-  Linie 29 (zukünftig, geplante Linienführung)
-  Straßenbahn-Linien (23+24 und 26)
-  Regionalbuslinien
-  S-Bahn-Trasse

Taktung

-  5 Minuten
-  10 Minuten
-  20 Minuten

Einzugsbereiche (Planhaltestellen)

-  Bus und Straßenbahn (300m) und S-Bahn (600m)
-  Bus und Straßenbahn (400m)
-  Überlagerung der Einzugsbereiche

Datengrundlage

Rahmenplan Südstadt vom 8.8.2016, Liniennetz Stadtbus Heidelberg, Fahrpläne

Kartengrundlage

Stadt Heidelberg, openstreetmap © OpenStreetMap-Mitwirkende

Stand

14. August 2017



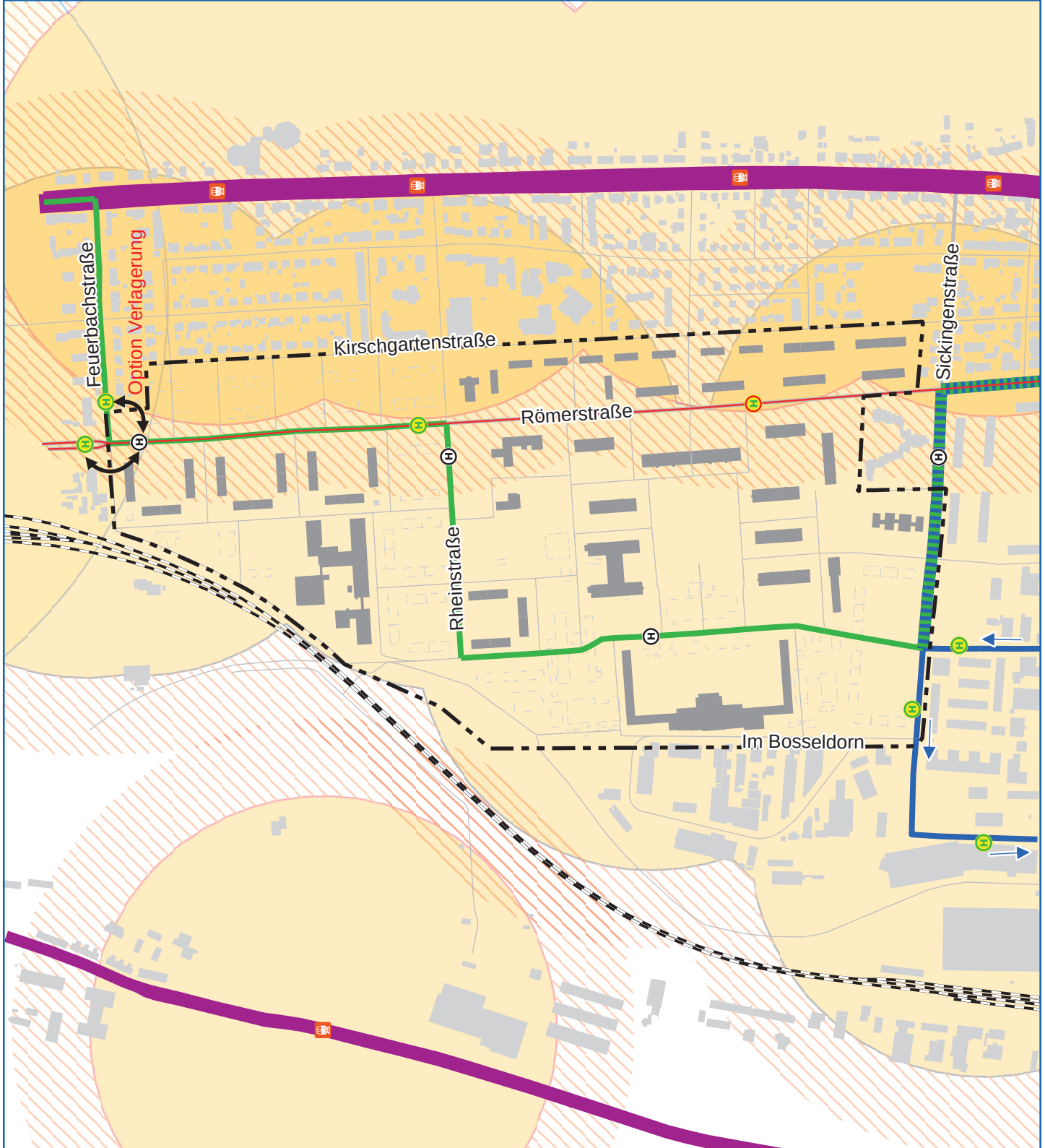
LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de • www.lk-argus.de



Stadt Heidelberg

Konversionsfläche Südost

Karte 3

Erschließung der Konversionsfläche Südost - Radverkehrsachsen

Radachsen

- bestehende Radachse (Hauptroute)
- bestehende Radachse (Nebenroute)
- Radachse geplant (Hauptroute)
- Radachse geplant (Hauptroute),
alternative Wegführungen

- 1 Führung über Brechelstraße - süd.,
parallel Sickingenstraße - Fabrikstr.
- 2 Führung über Brechelstraße -
Sickingenstraße
- 3 Führung über Brechelstraße (Ver-
längerung) - Roger Way

Intermodale Schnittstelle

- ÖPNV-Haltepunkt (Bestand)
- ÖPNV-Haltepunkt (Planung)
- Mobilitätsstation (Planung)

Datengrundlage

Rahmenplanung Südost vom 08.08.2016 /
18.10.2016, Stadtplanungsamt Heidelberg

Kartengrundlage

Stadt Heidelberg, openstreetmap
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Stand

14. August 2017



LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@lk-argus.de • www.lk-argus.de


Stadt Heidelberg

Konversionsfläche Südstadt

Karte 4

Erschließung der Konversionsfläche Südstadt - Radverkehrsführung innerhalb der Konversionsfläche und auf Radachsen

Radverkehrsführung

- Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Schutzstreifen auf der Fahrbahn
- Radverkehrsführung im Seitenraum
- Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
- eigenständiger Geh- / Radweg
- eigenständiger Geh- / Radweg (mögliche Verbindung)
- keine Radverkehrsführung (innerhalb der Konversionsfläche)

Intermodale Schnittstelle

- ÖPNV-Haltepunkt (Bestand)
- ÖPNV-Haltepunkt (Planung)
- Mobilitätsstation (Planung)

Datengrundlage

Rahmenplanung Südstadt vom 08.08.2016 / 18.10.2016, Stadtplanungsamt Heidelberg

Kartengrundlage

Stadt Heidelberg, openstreetmap
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Stand

14. August 2017

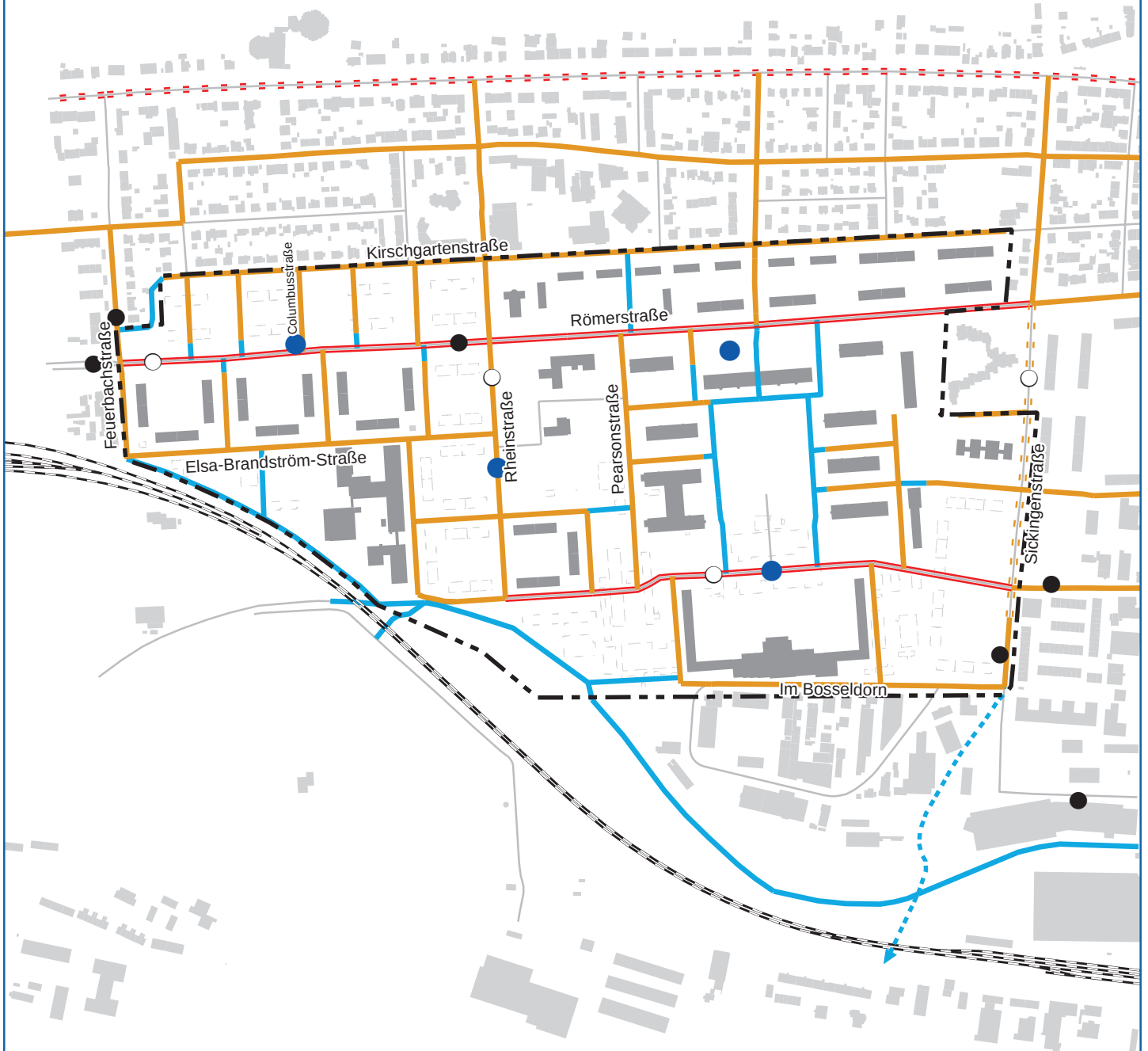
0 50 100 150 200 m



LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@lk-argus.de • www.lk-argus.de



Stadt Heidelberg

Konversionsfläche Südost

Karte 5

Erschließung der Konversionsfläche Südost - Fußverkehr

Fußverkehrsflächen

- eigenständiger Gehweg (auch in Kombination mit dem Radverkehr)
- - - eigenständiger Geh-/ (Rad)weg (mögliche Anbindung)
- straßenbegleitende Gehwege
- Art der Fußverkehrsführung noch nicht klar, da Straßenraum noch nicht definiert

Querungen

- ● ● Lichtsignalanlage
- ■ ■ Fußgänger-Lichtsignalanlage

Intermodale Schnittstelle

- ÖPNV-Haltepunkt (Bestand)
- ÖPNV-Haltepunkt (Planung)
- Mobilitätsstation (Planung)

Datengrundlage

Rahmenplan Südost vom 01.12.2016, B-Plan-Entwurf Mark-Twain-Village-Nord, B-Plan-Entwurf Mark-Twain-Village Südost

Kartengrundlage

Stadt Heidelberg, openstreetmap
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Stand

14. August 2017

0 50 100 150 200 m



LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadt Heidelberg

Konversionsfläche Südstadt

Karte 6

Querschnitte in der

Konversionsfläche Südstadt

Breite der Verkehrsfläche - Kfz-Fahrbahn

- bis 6,00 m
- 6,50 m
- 9,00 m
- ab 13,00 bis 17,00 m

- ★ Straßenraum noch nicht näher definiert

Aufteilung der Verkehrsfläche

- Längsparken
- ||||| senkrecht und schräg Parken
- eigenständiger Radweg
- - - Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
- Gehweg
- - - Geh-/Radweg

Datengrundlage

Umsetzungskonzept, B-Pläne MTV, Rahmenplan vom 14.12.16, Lageplan Römerstraße Mai 2015

Kartengrundlage

Stadt Heidelberg, openstreetmap © OpenStreetMap-Mitwirkende

Stand

14. August 2017



LK Argus

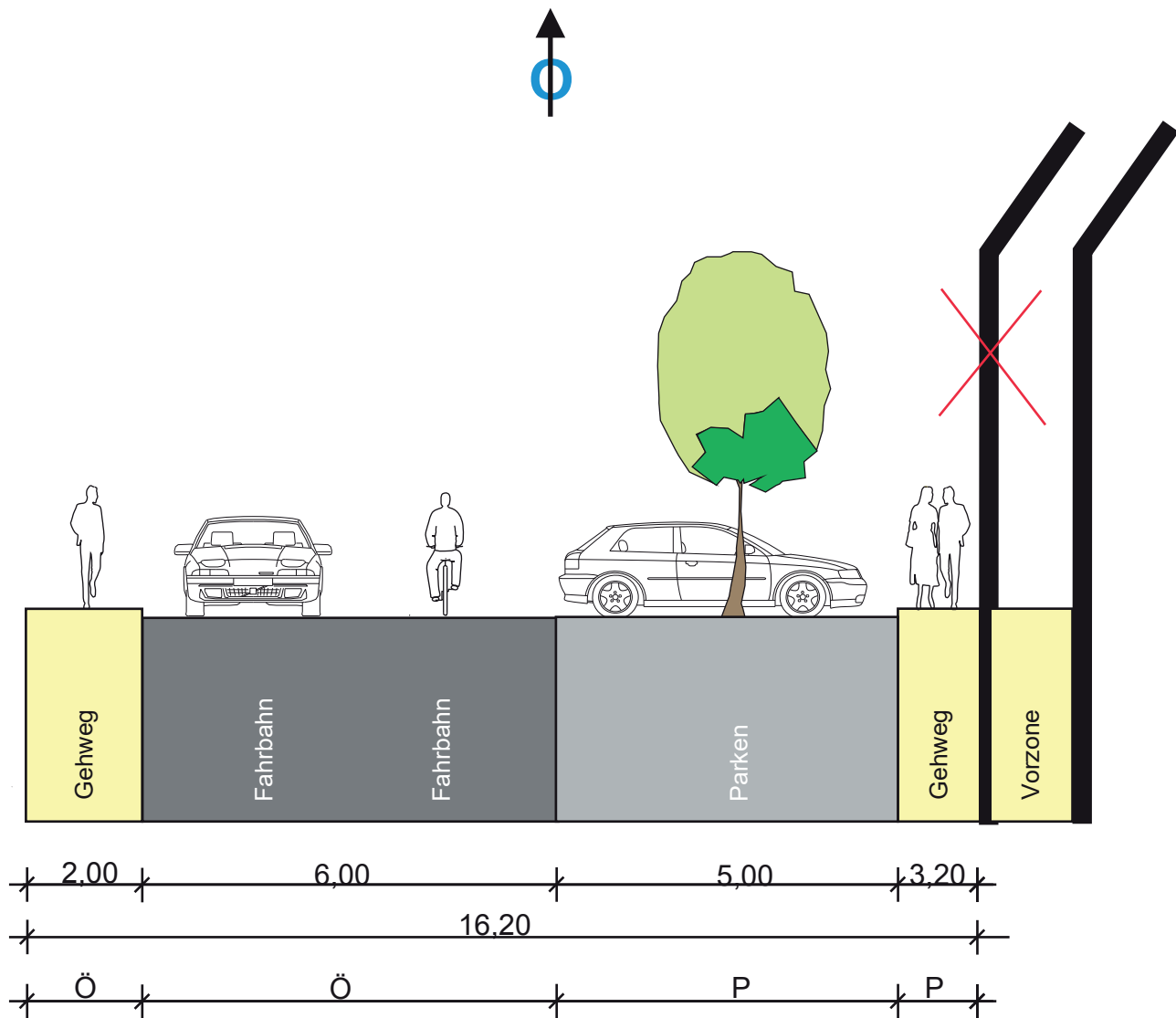
Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@lk-argus.de • www.lk-argus.de



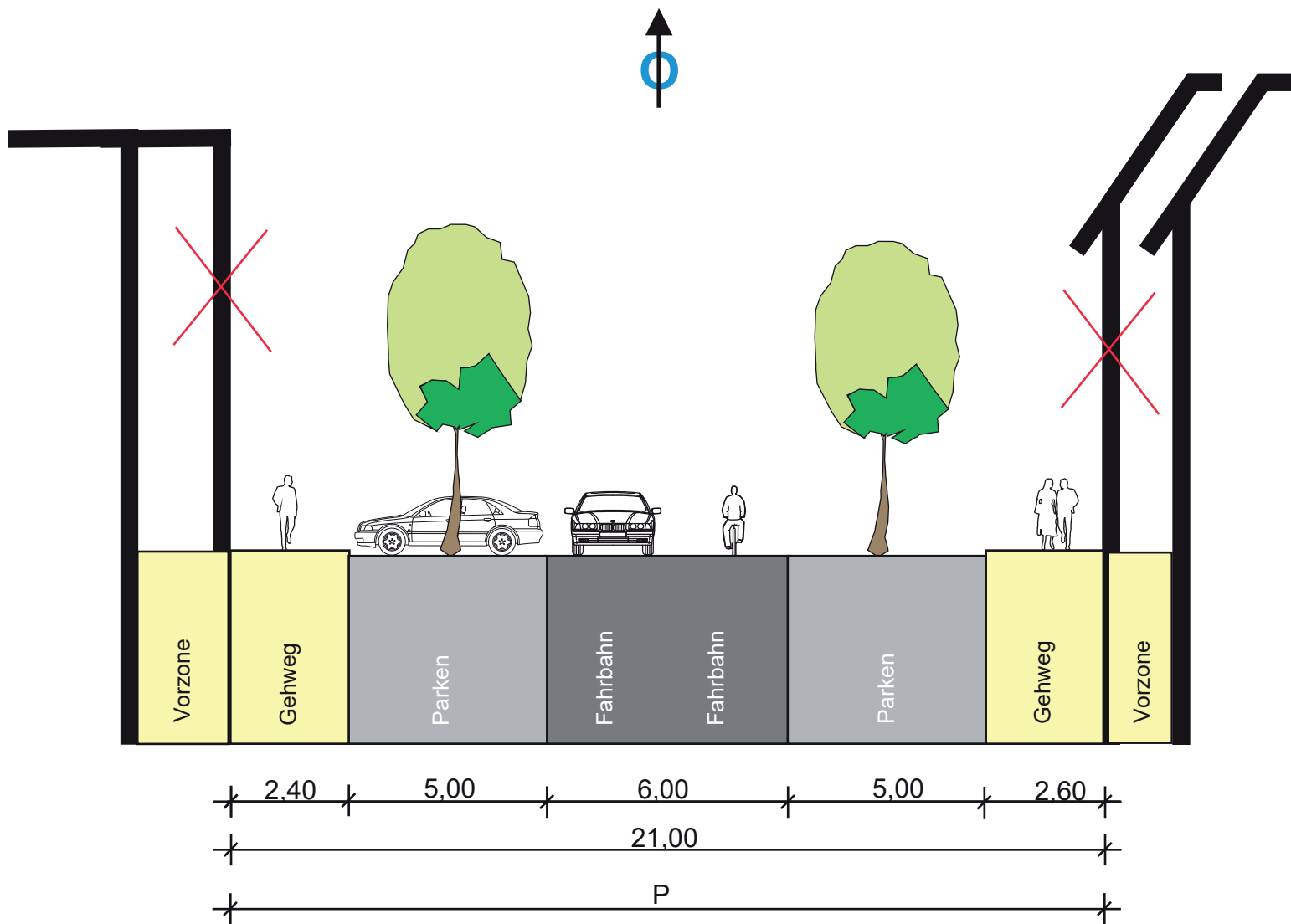
Feuerbachstraße (Q1)

Ist-Querschnitt zwischen Elsa-Brandström-Straße und Römerstraße (kein Umbau geplant)



Privatstraße (ehemals Astorstraße (Q2)

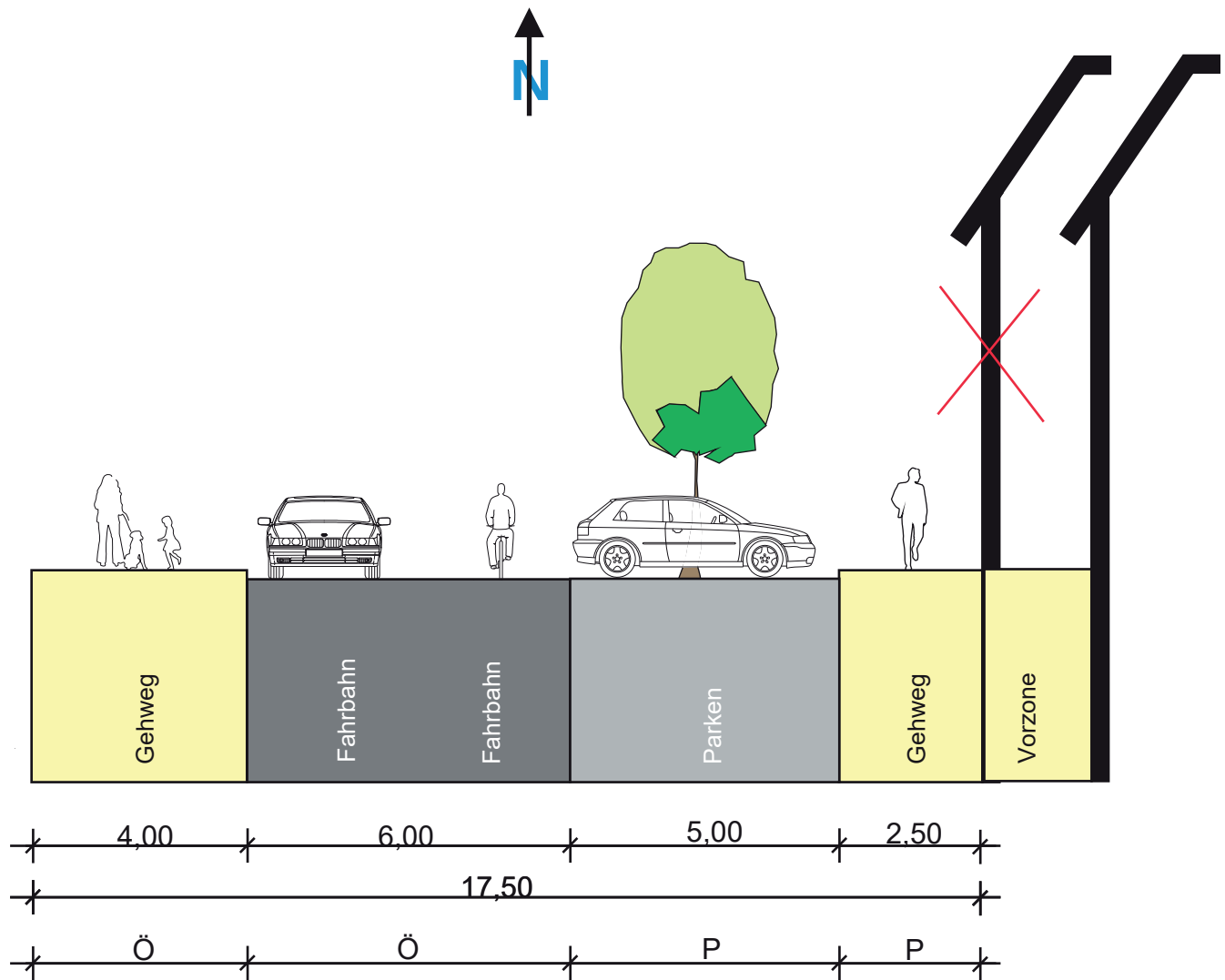
Querschnitt Bestand zwischen Elsa-Brandström-Straße und Römerstraße



Elsa-Brandström-Straße (Q3)

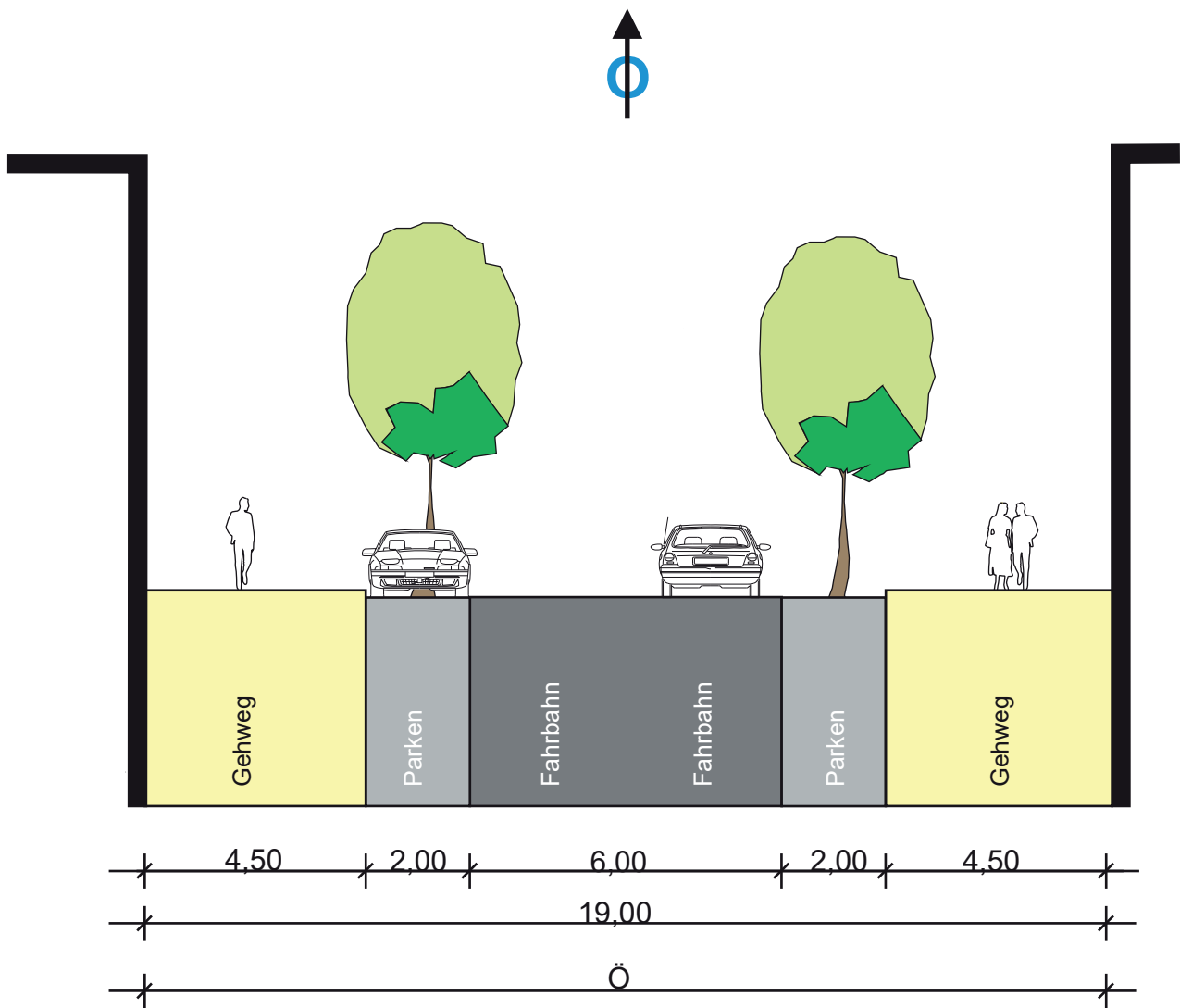
zwischen Feuerbachstraße und Mark-Twain-Straße

Planung gemäß B-Plan-Entwurf MTV-Nord (Stand: 07.10.2016)



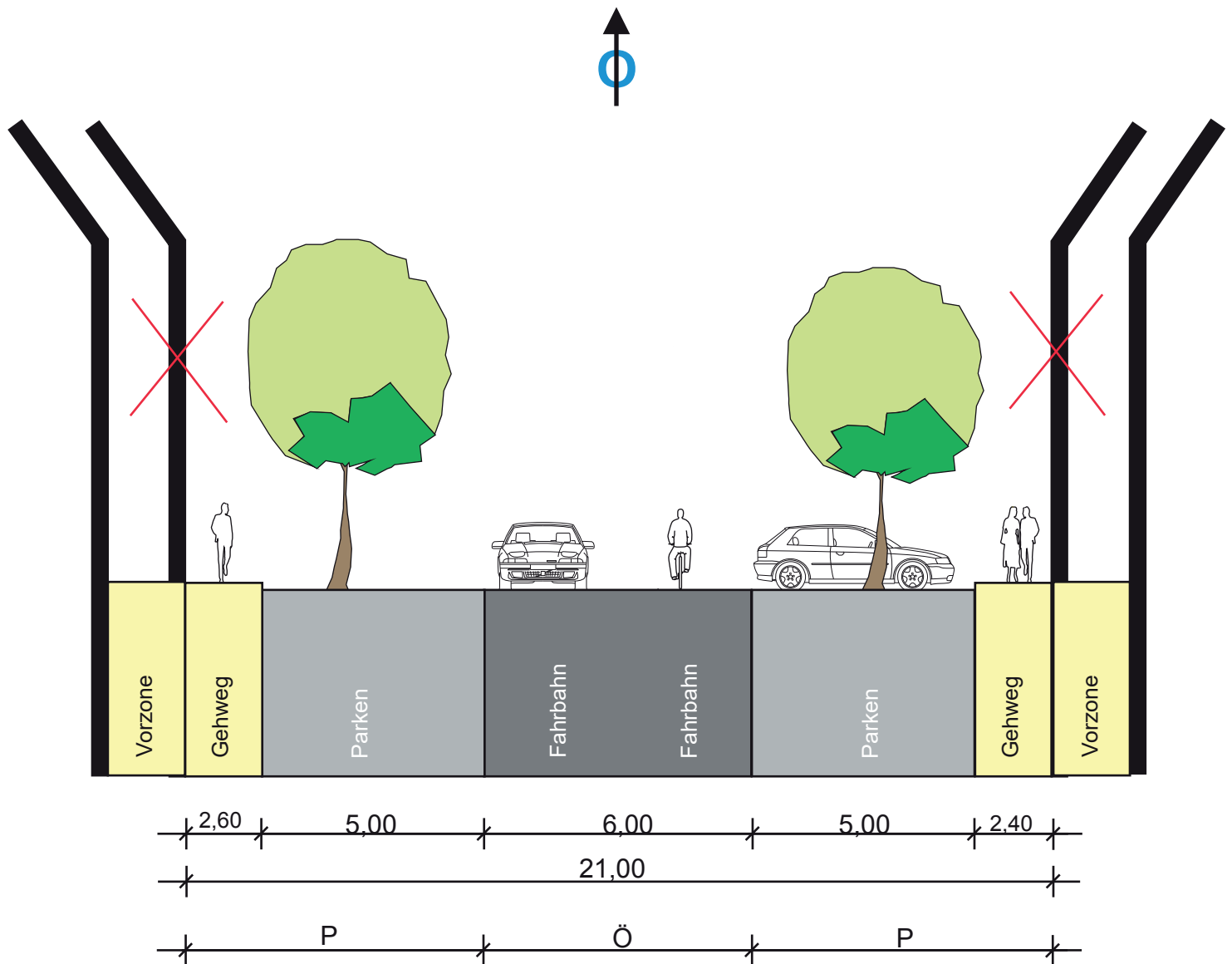
Carl-Schurz-Str. (Q4)

Querschnitt Planung zwischen Römerstraße und Kirschgartenstraße



Columbusstraße West (Q5)

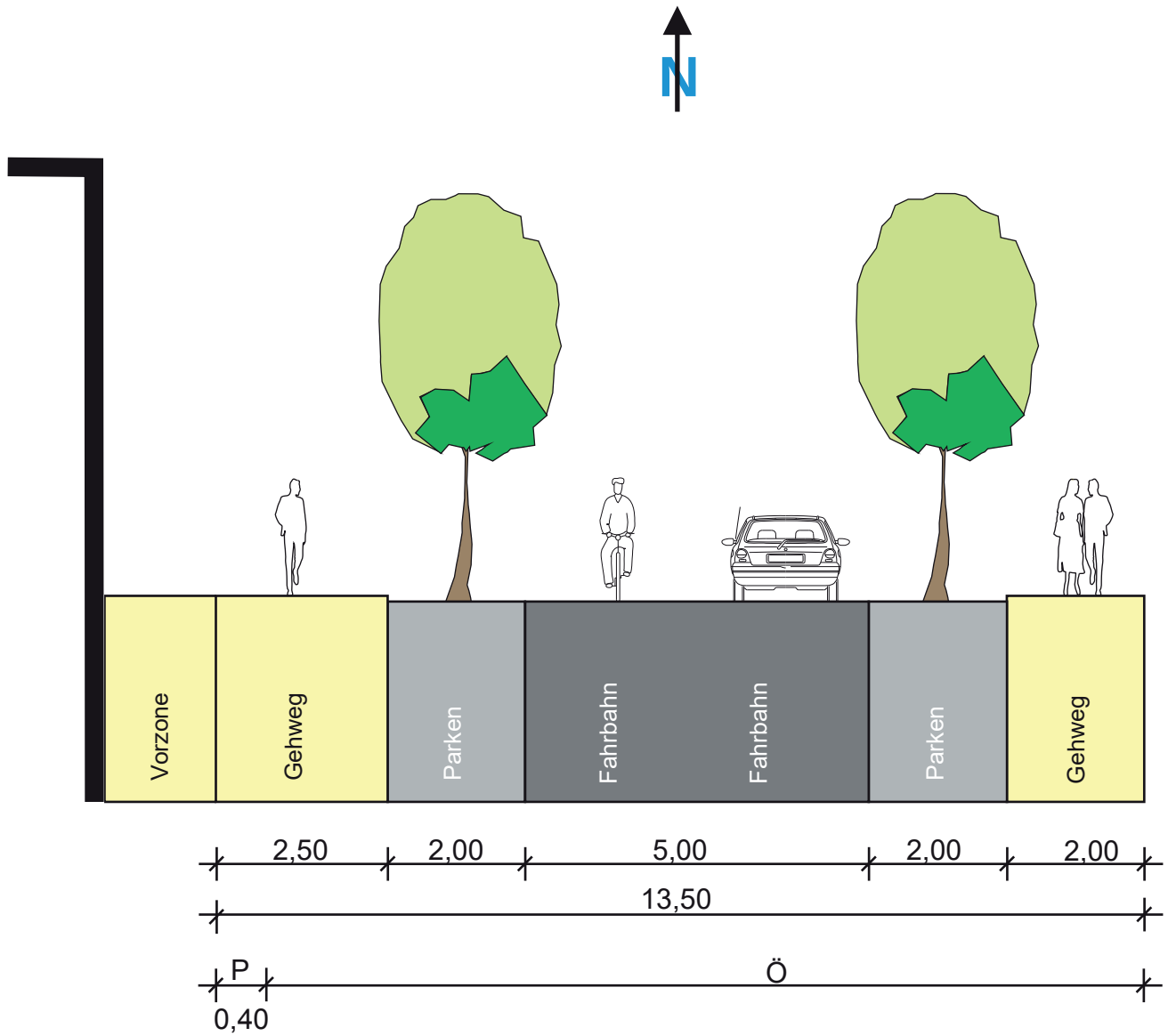
Querschnitt Planung zwischen Elsa-Brandström-Straße und Römerstraße
 (Gehwege entsprechend Ist-Querschnitt, für breitere Gehwege ist insgesamt
 breiterer Straßenraum notwendig (bei Beibehalt Fahrbahn und Parken))



Kirschgartenstraße Nord (Q6)

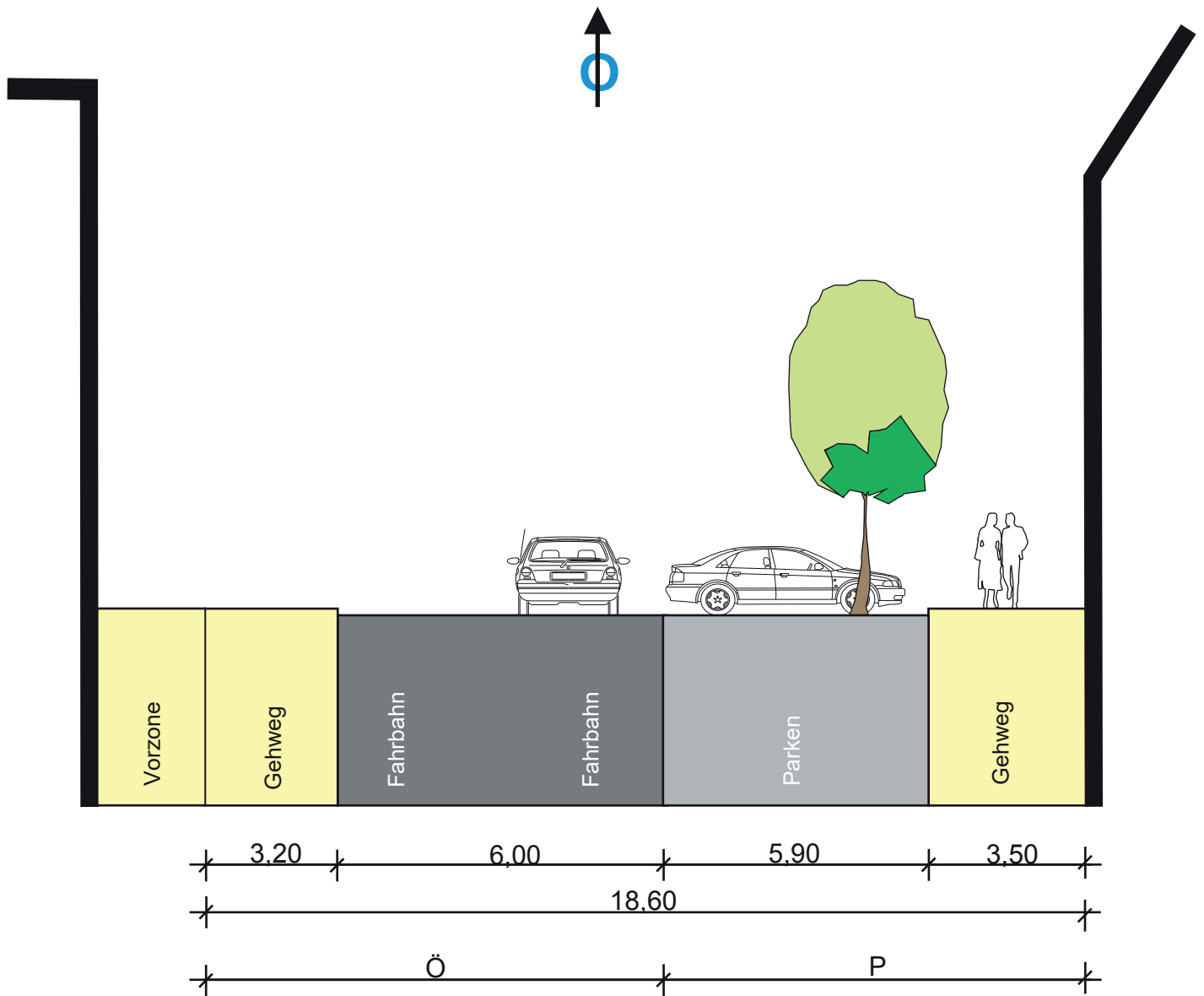
Querschnitt zwischen Feuerbachstraße und Rheinstraße

Planung gemäß B-Plan-Entwurf MTV-Nord (Stand: 07.10.2016)



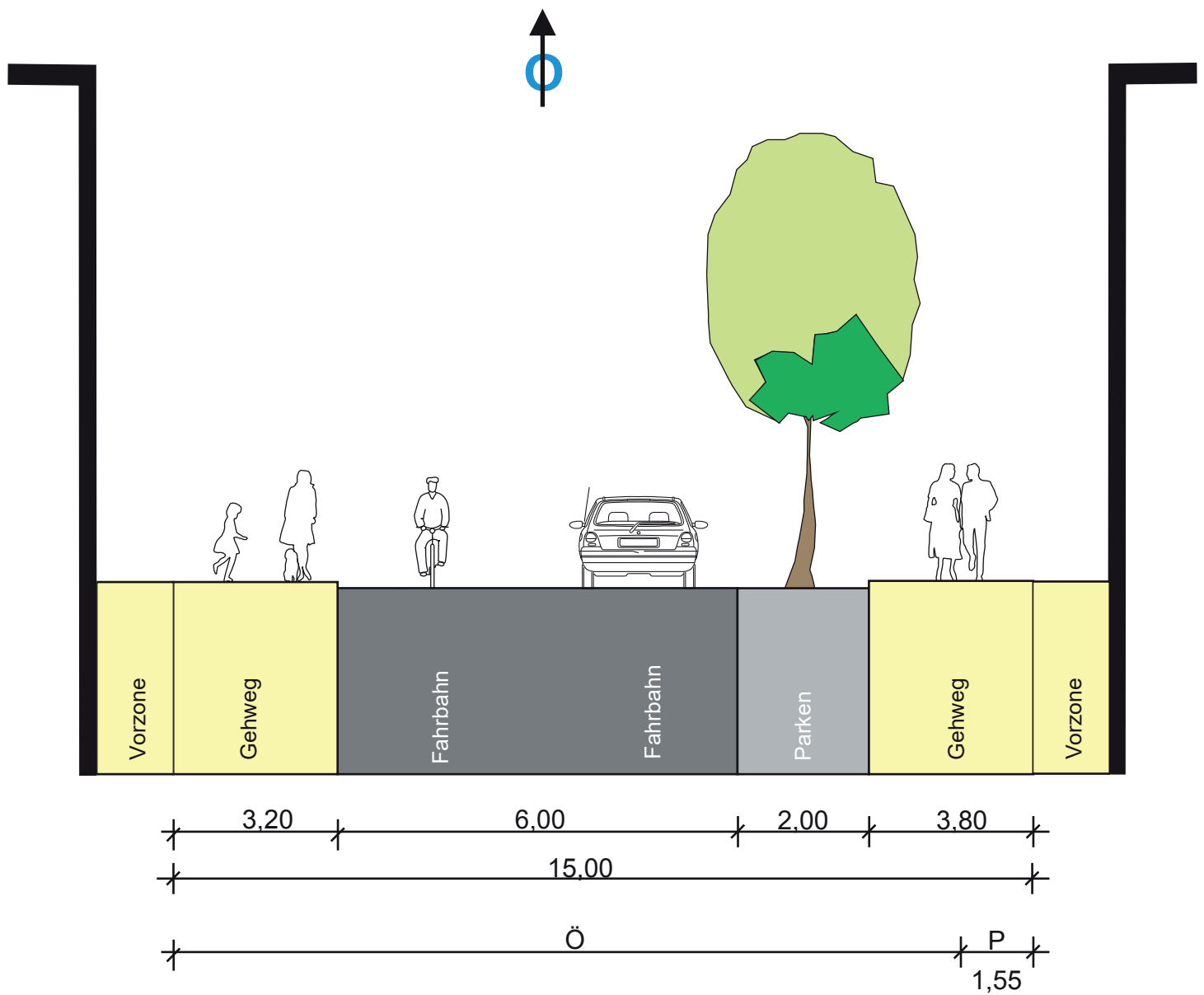
Mark-Twain-Straße 1 (Q7)

Querschnitt Planung zwischen Roebelingstraße und John-Zenger-Str.



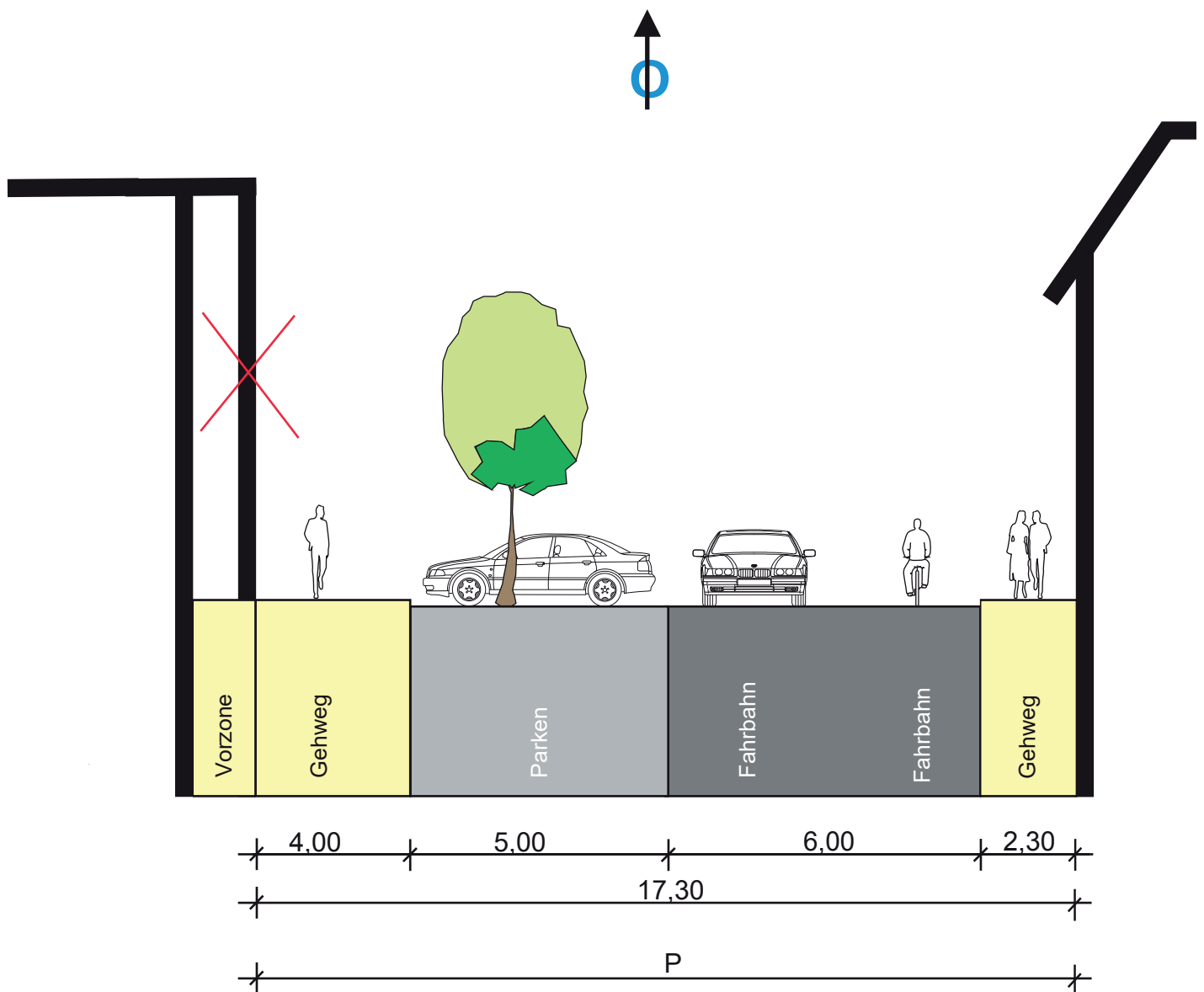
Mark-Twain-Straße 2 (Q8)

Querschnitt Planung zwischen Elsa-Brandström-Straße und Roebelingstraße



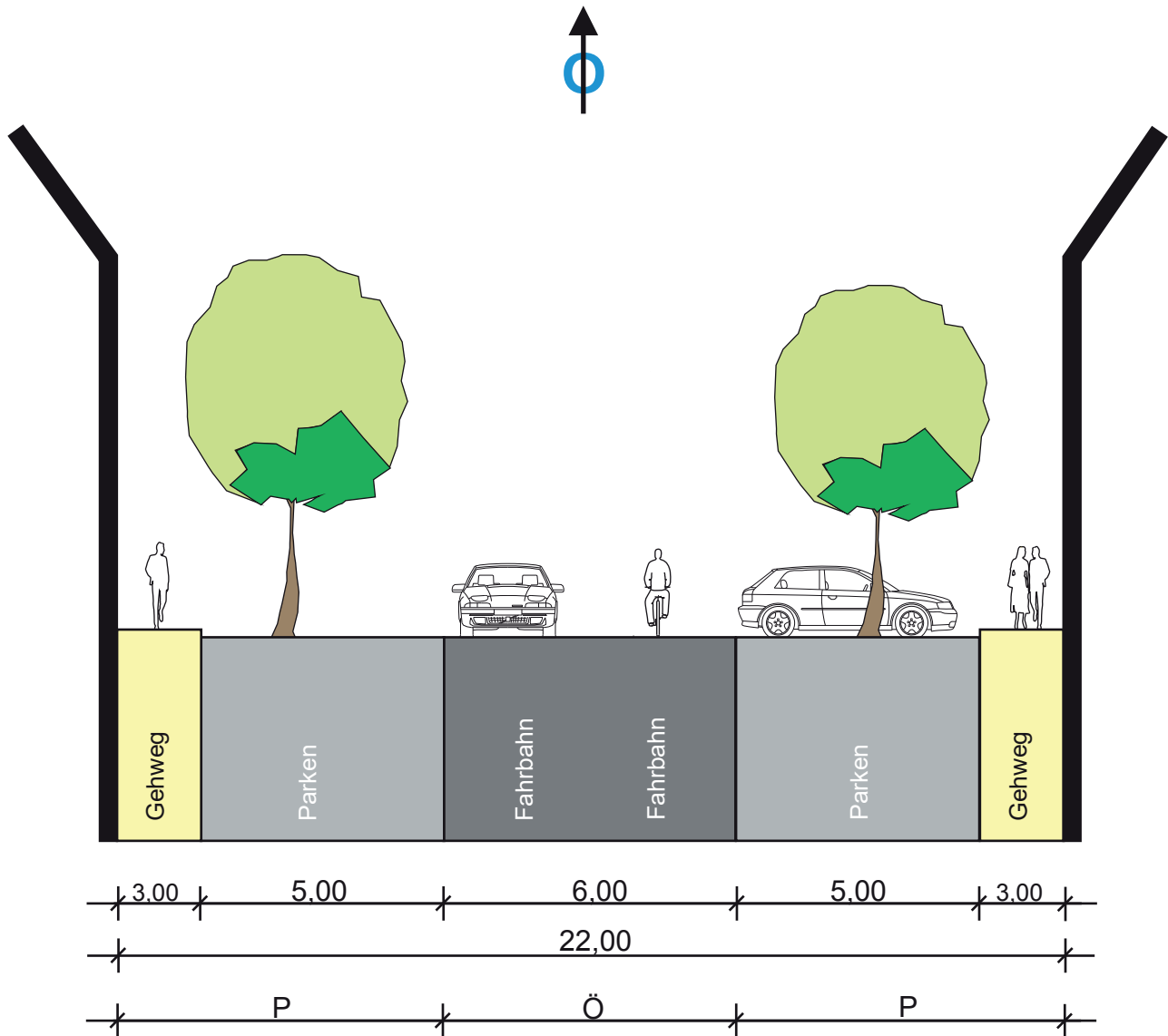
Privatstraße (ehemals Nansenstraße) (Q9)

Querschnitt Planung zwischen Römerstraße und Elsa-Brandström-Straße



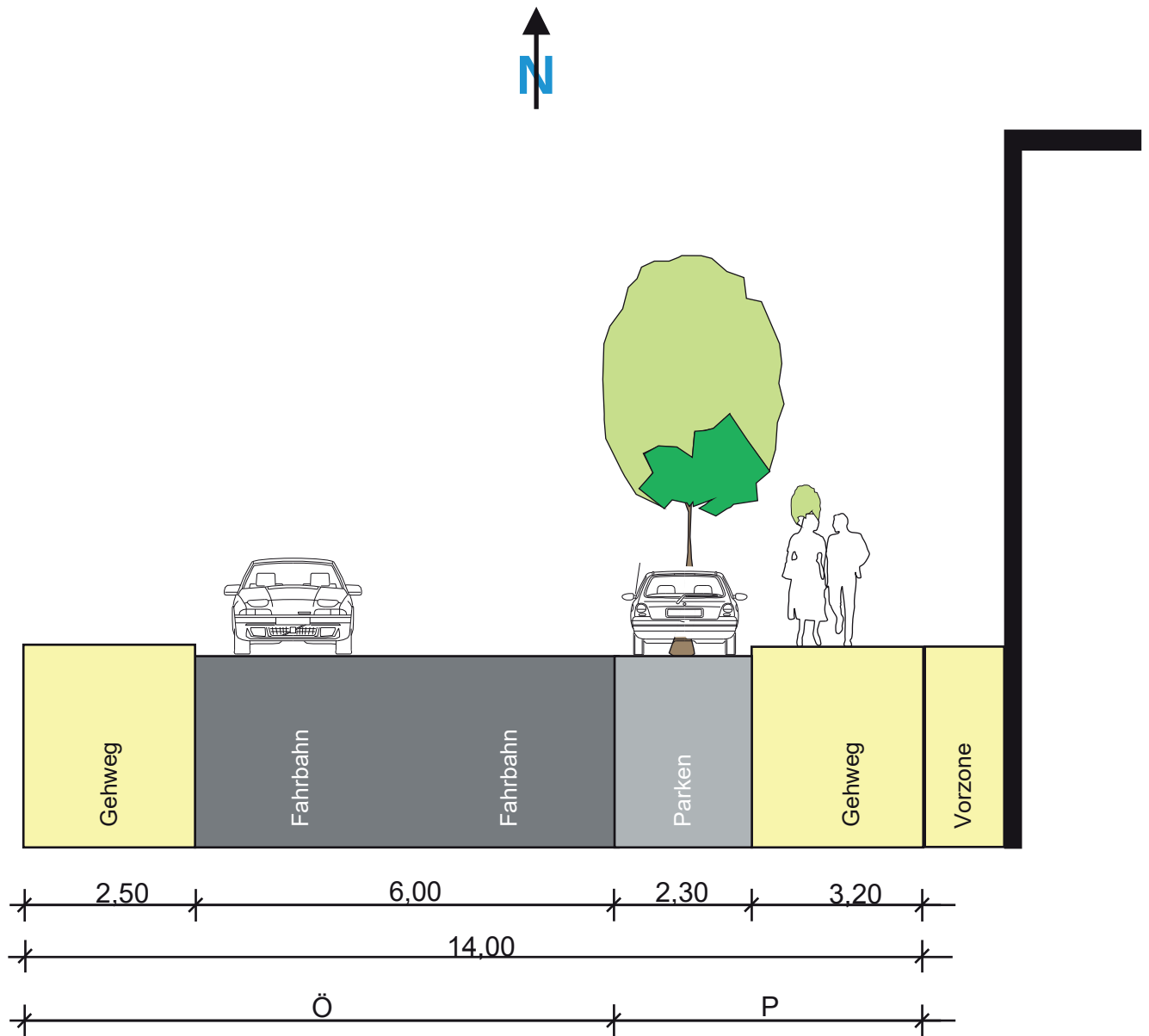
Berthold-Mogel-Straße (Q10)

Querschnitt Planung zwischen Römerstraße und Kirschgartenstraße



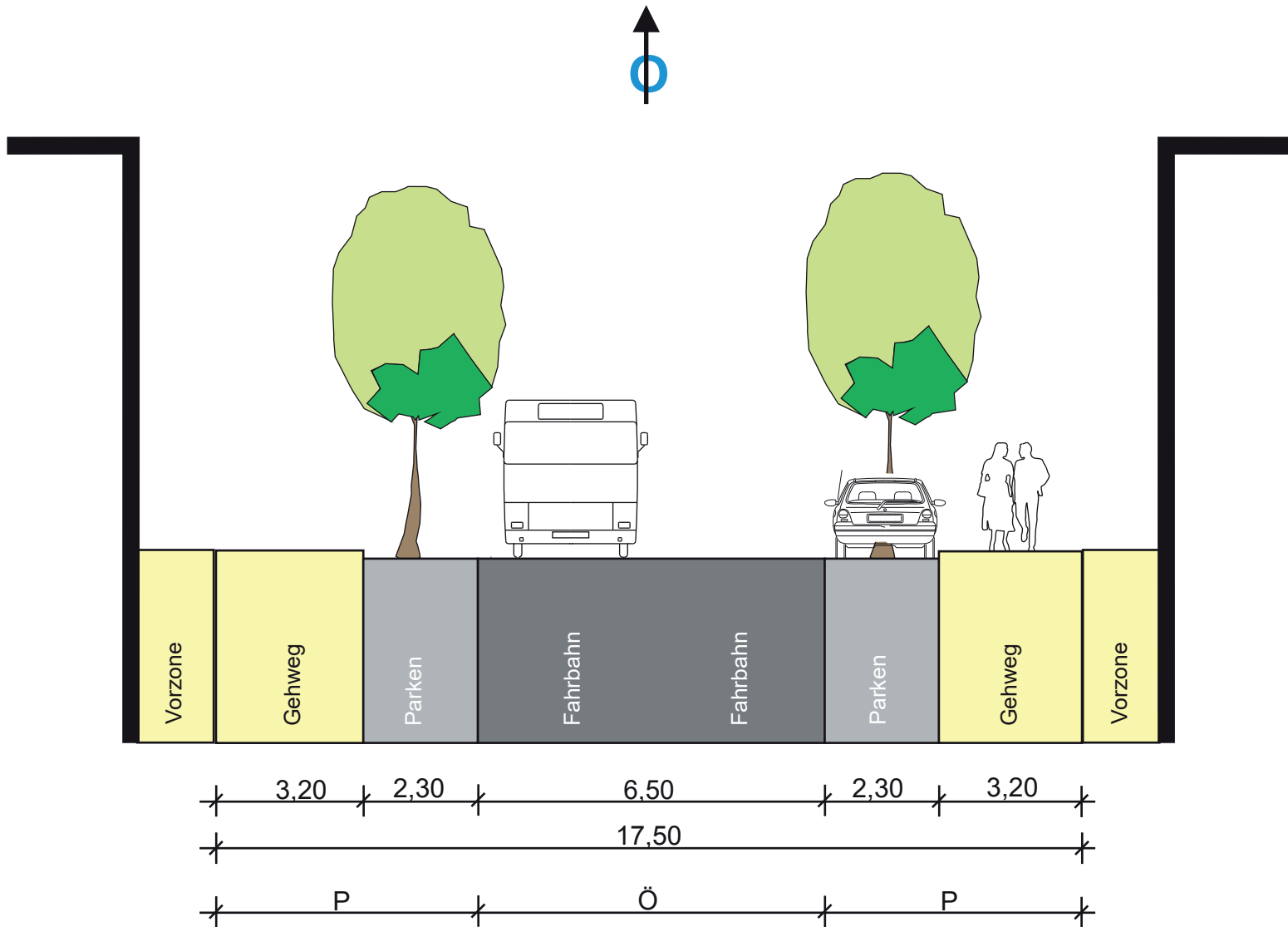
John-Zenger-Str. (Q11)

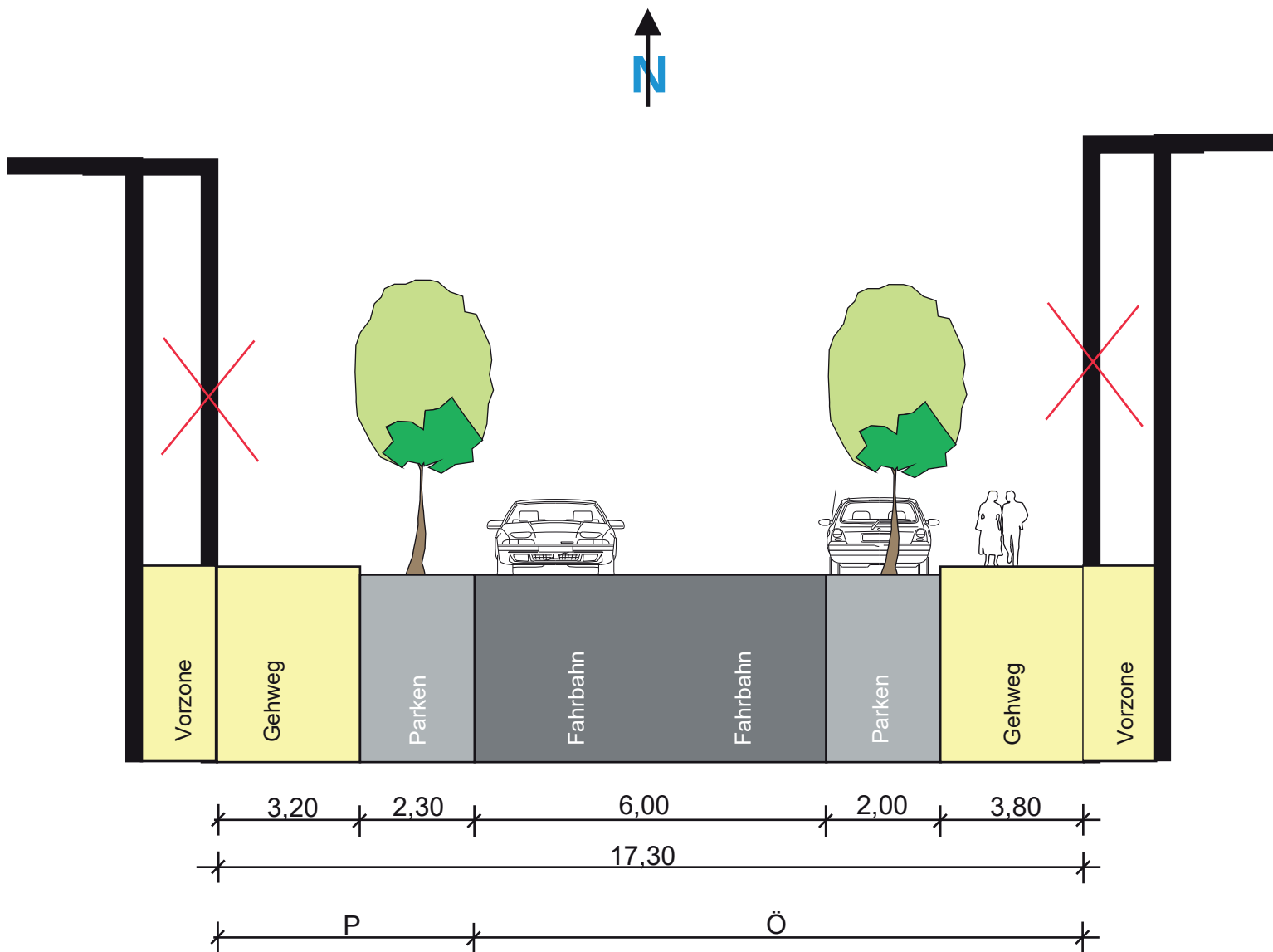
Querschnitt Planung zwischen Mark-Twain-Straße und Rheinstraße

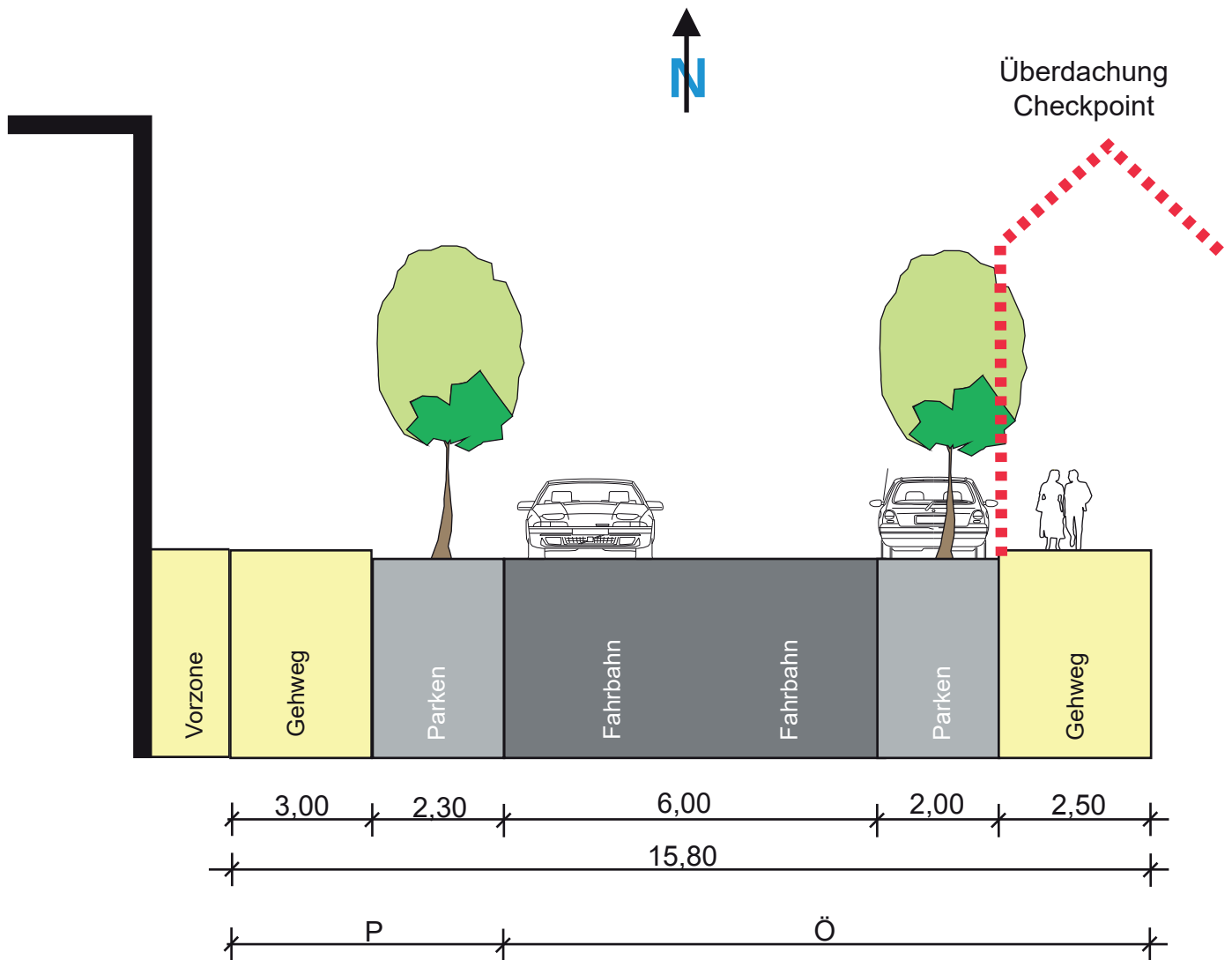


Rheinstraße (Q12)

Querschnitt Planung zwischen John-Zenger-Straße und Roebblingstraße

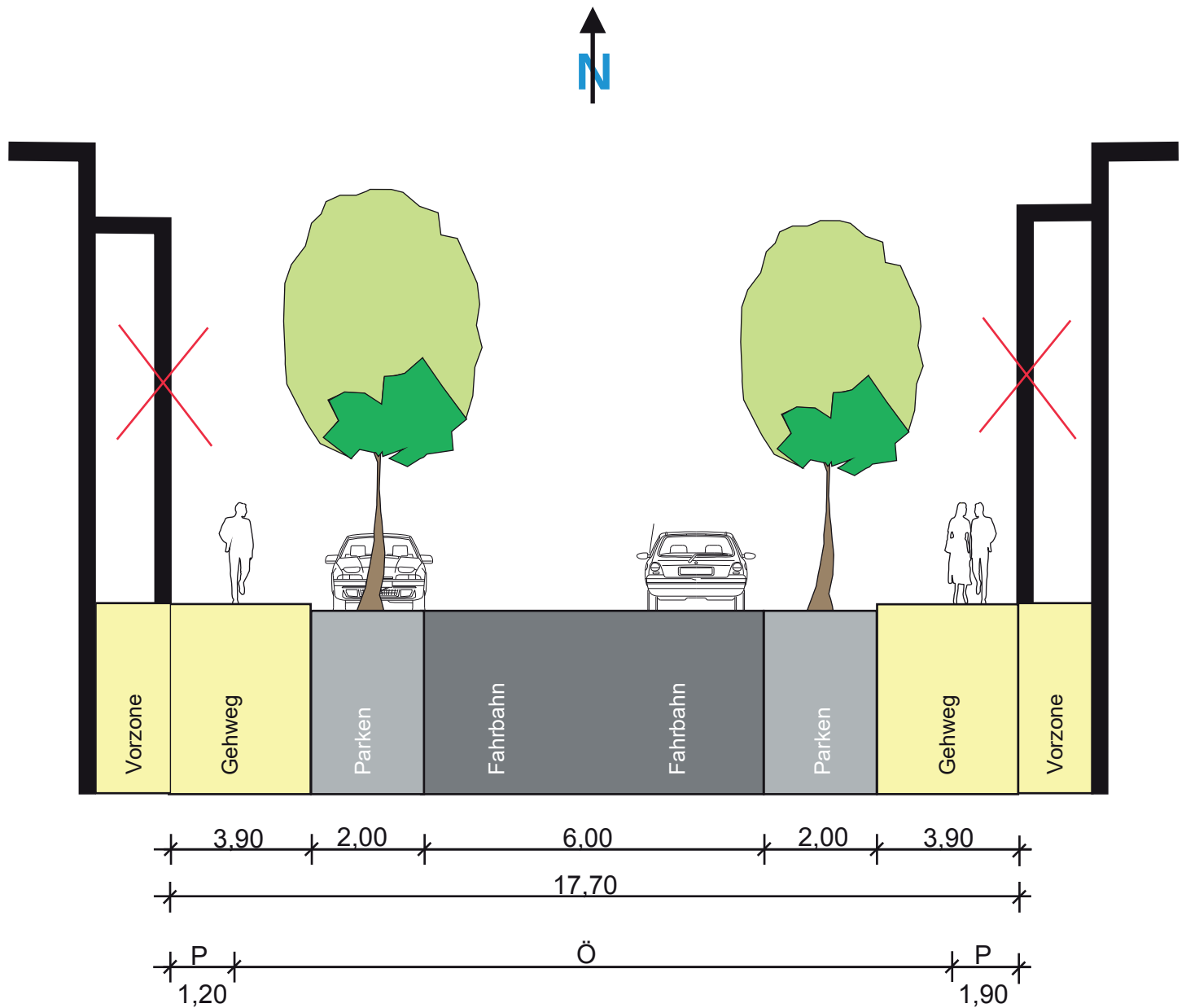


Roebelingstraße (Q13)Querschnitt Planung zwischen Mark-Twain-Straße und Rheinstraße.

Roebelingstraße (Q13a)Querschnitt Planung zwischen Rheinstraße und Eleonore-Sterling-Str.

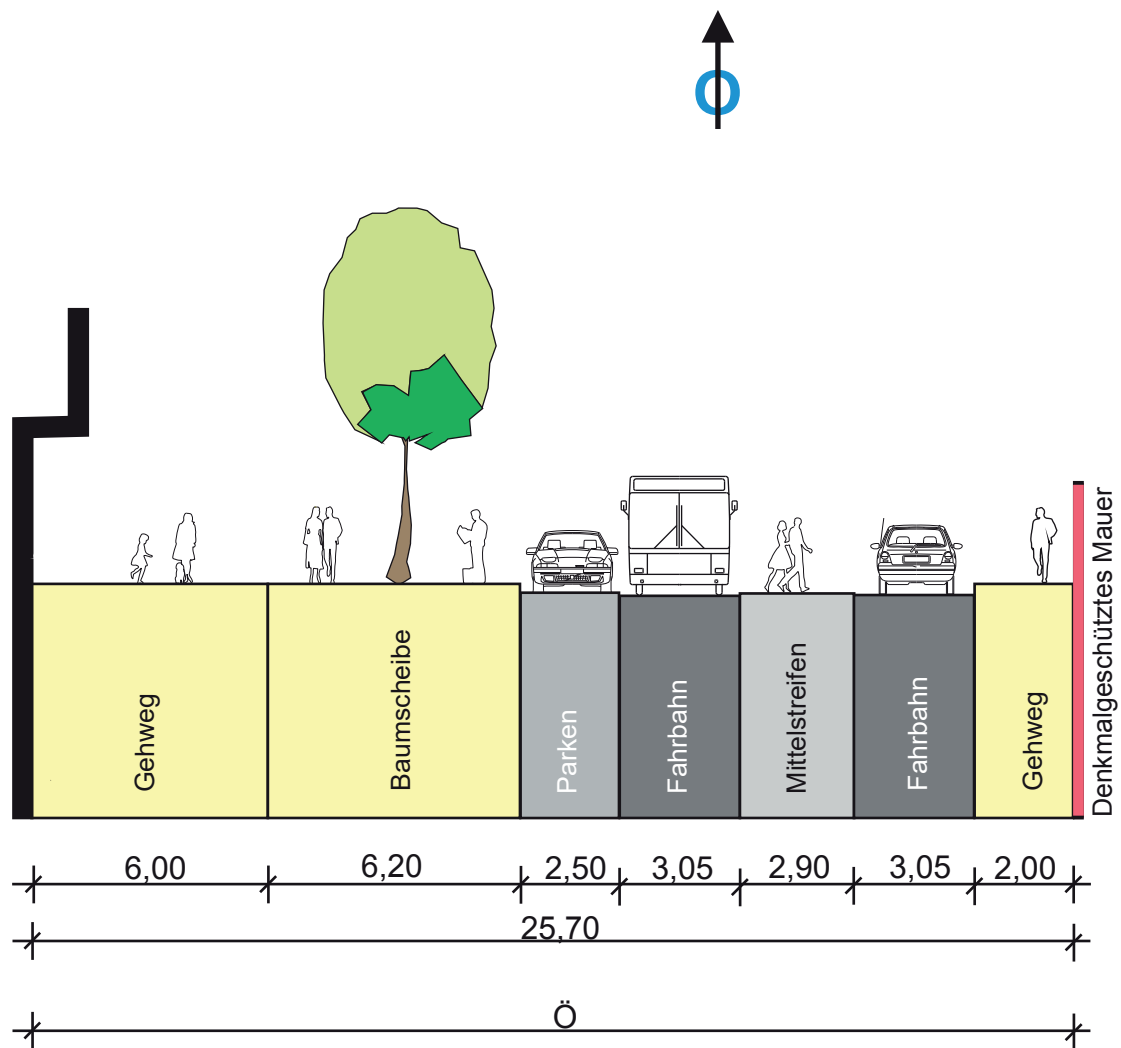
Elsa-Brandström-Straße (Q14)

Querschnitt Planung zwischen Mark-Twain-Straße und Rheinstraße



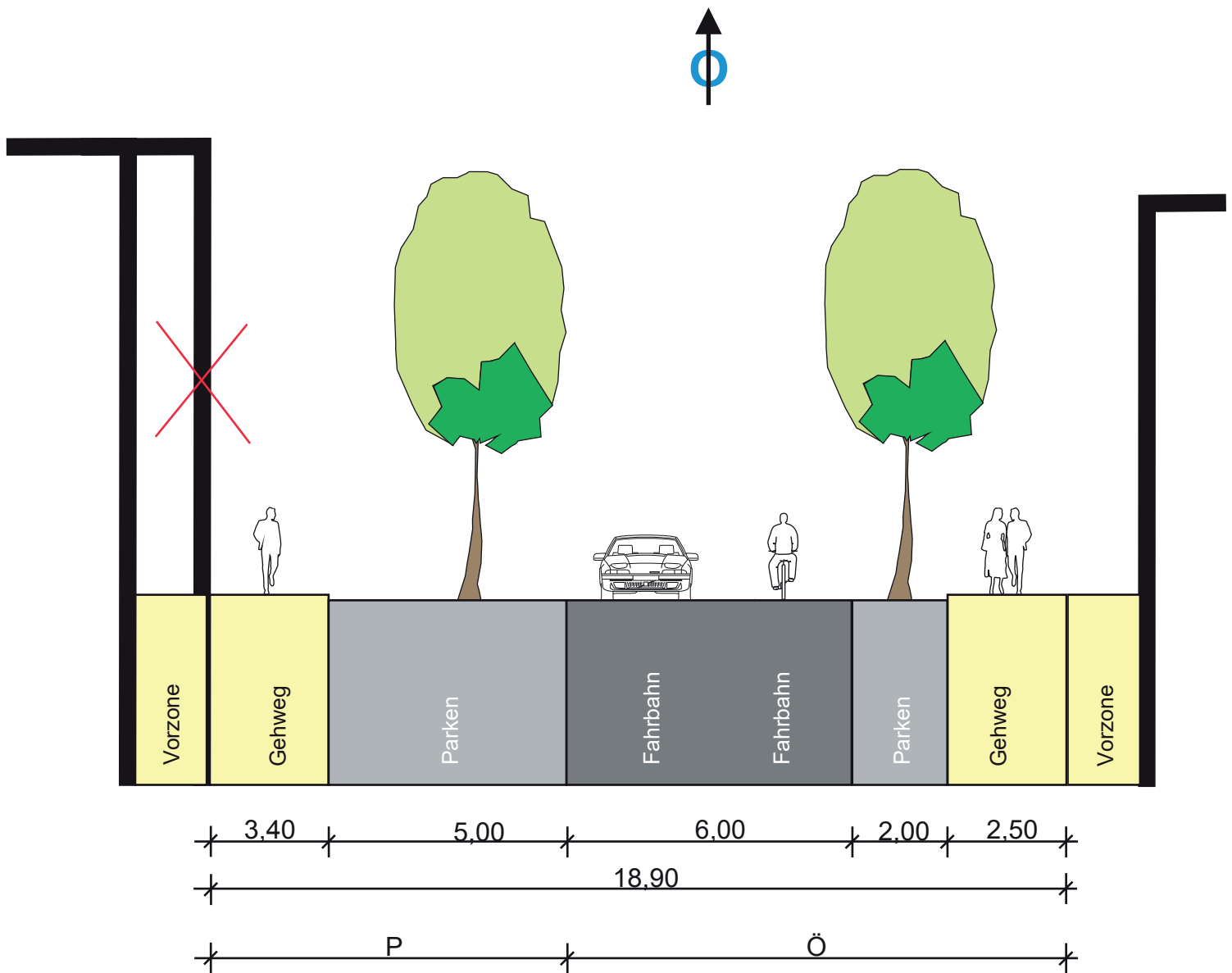
Rheinstraße (Q15)

Querschnitt zwischen Roeblingstraße und Kirschgartenstraße
Planung gemäß B-Plan-Entwurf MTV-Nord (Stand: 07.10.2016)



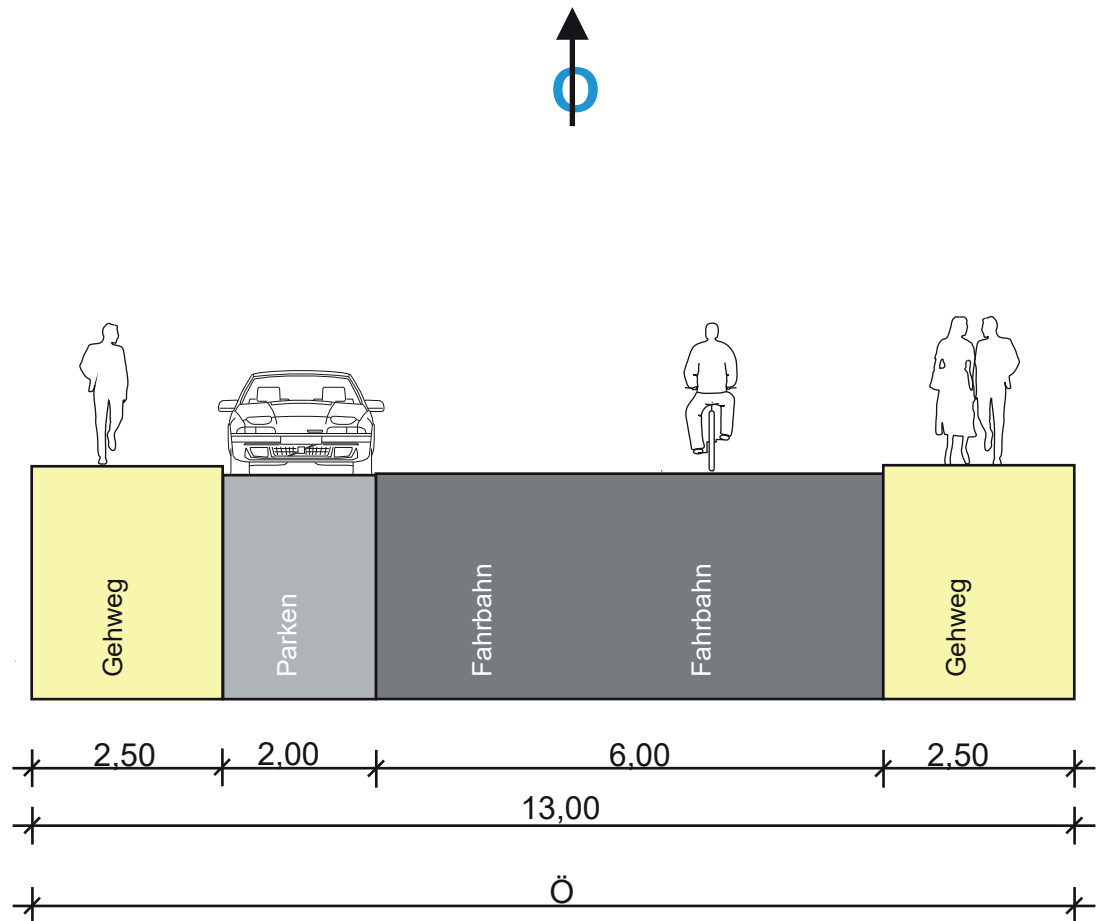
Eleonore-Sterling-Str. (Q16)

Querschnitt Planung zwischen John-Zenger-Straße und
Roebliingstraße



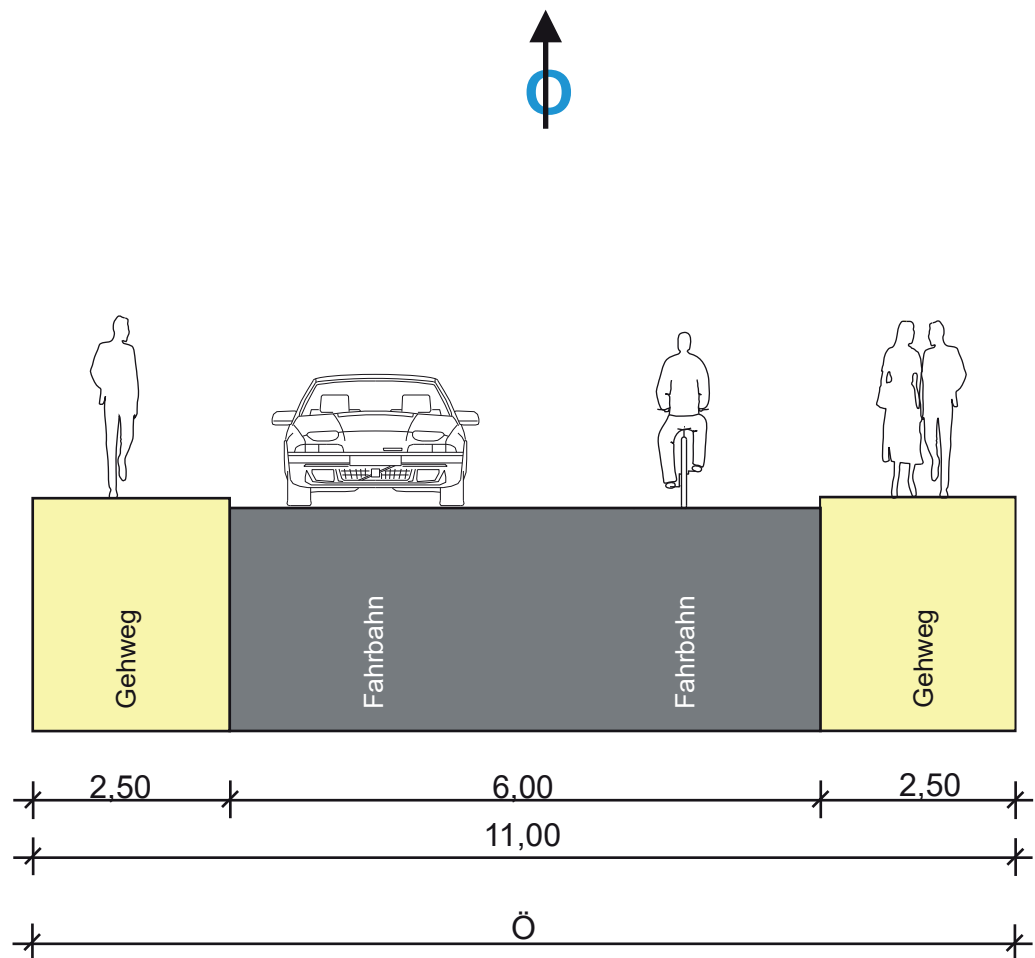
Emil-Gumbel-Straße (Q17)

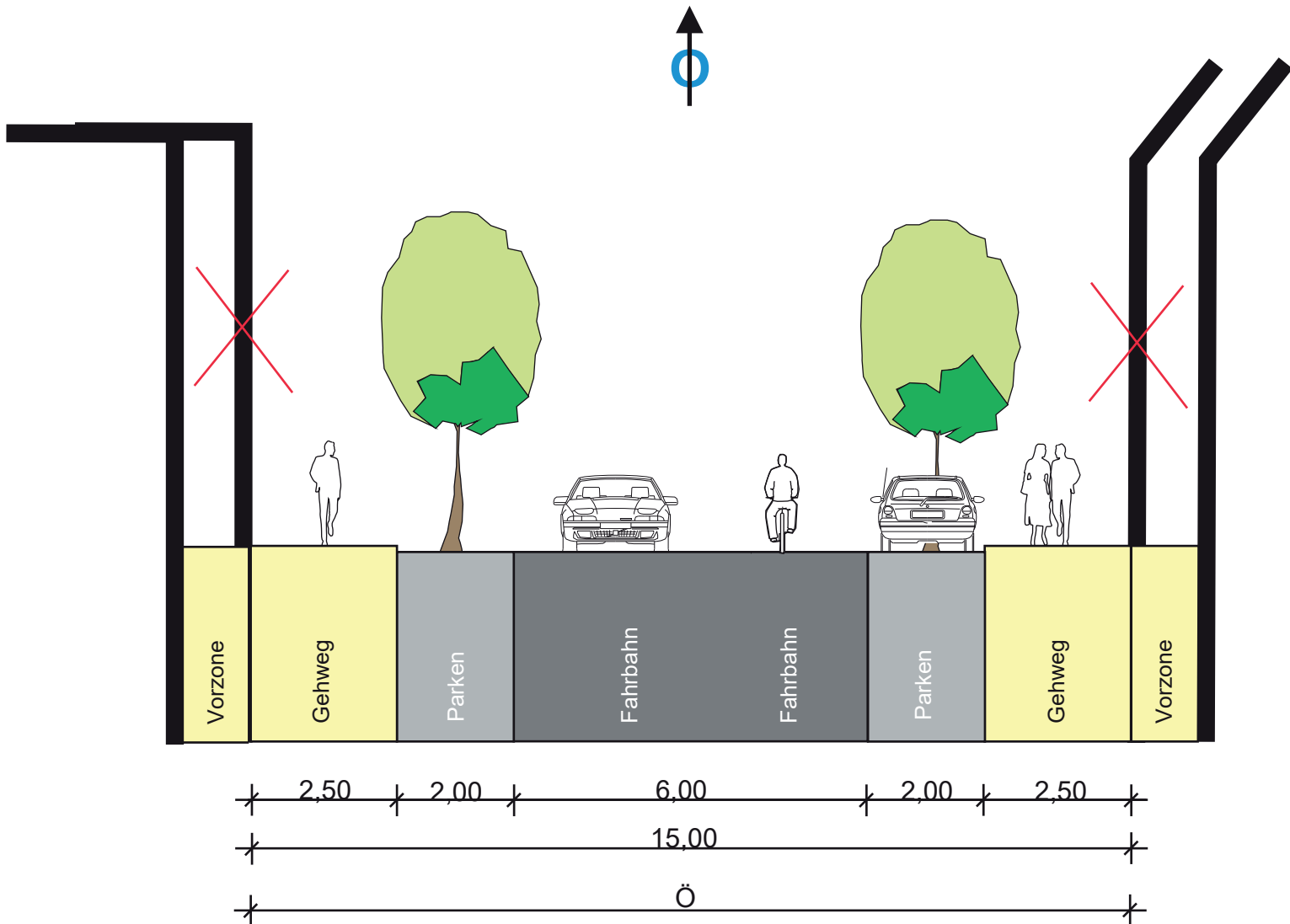
Querschnitt Planung zwischen John-Zenger-Straße und Roeblingstraße



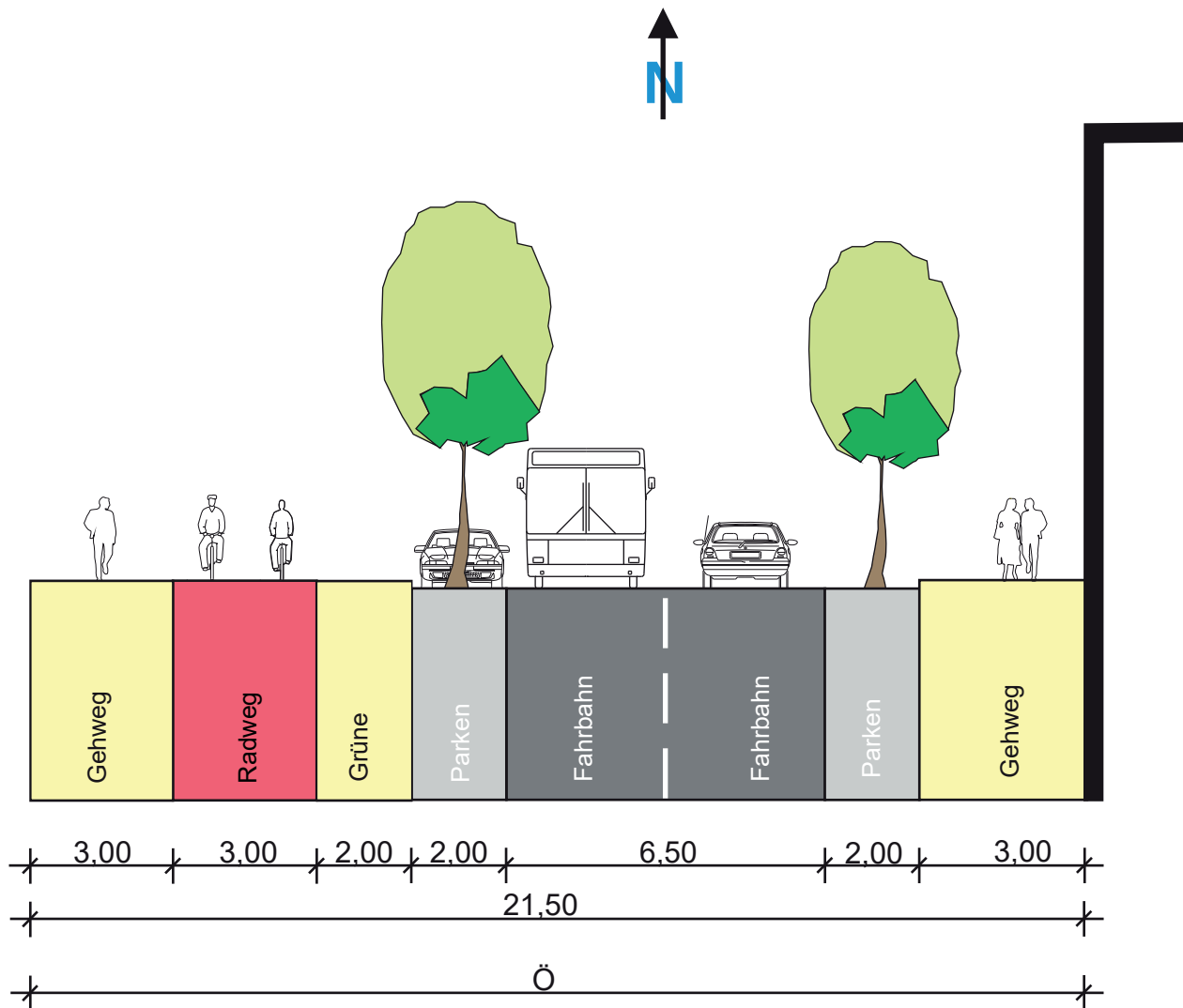
Emil-Gumbel-Straße (Q18)

Querschnitt Planung zwischen Roeblingstraße und Römerstraße



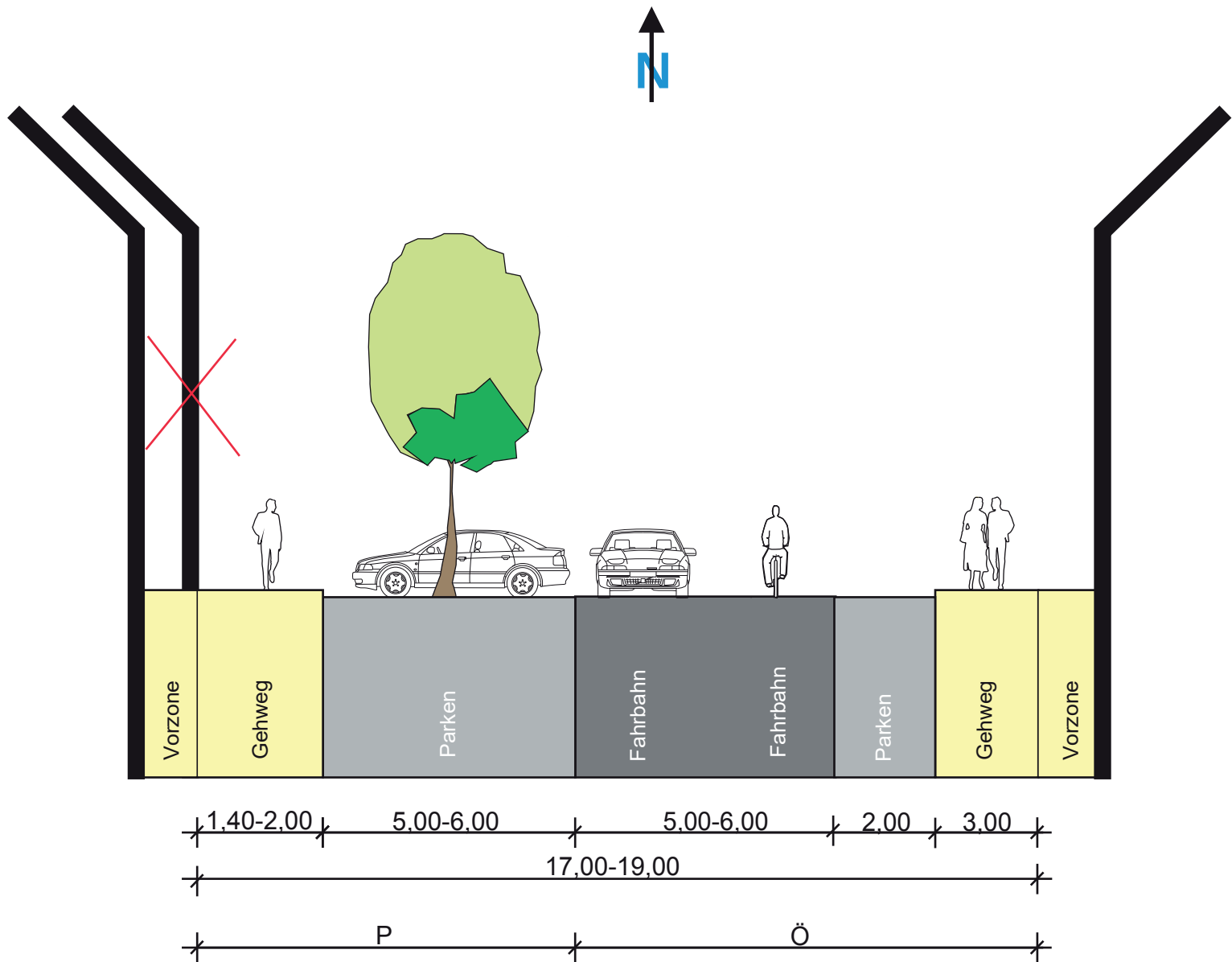


Entwicklungsband (+John-Zenger-Straße), (Q20) Querschnitt Planung zwischen Rheinstraße und Sickingenstraße



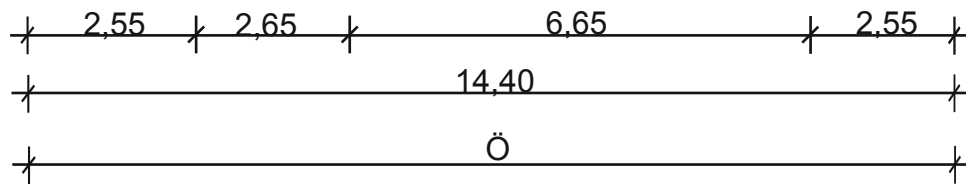
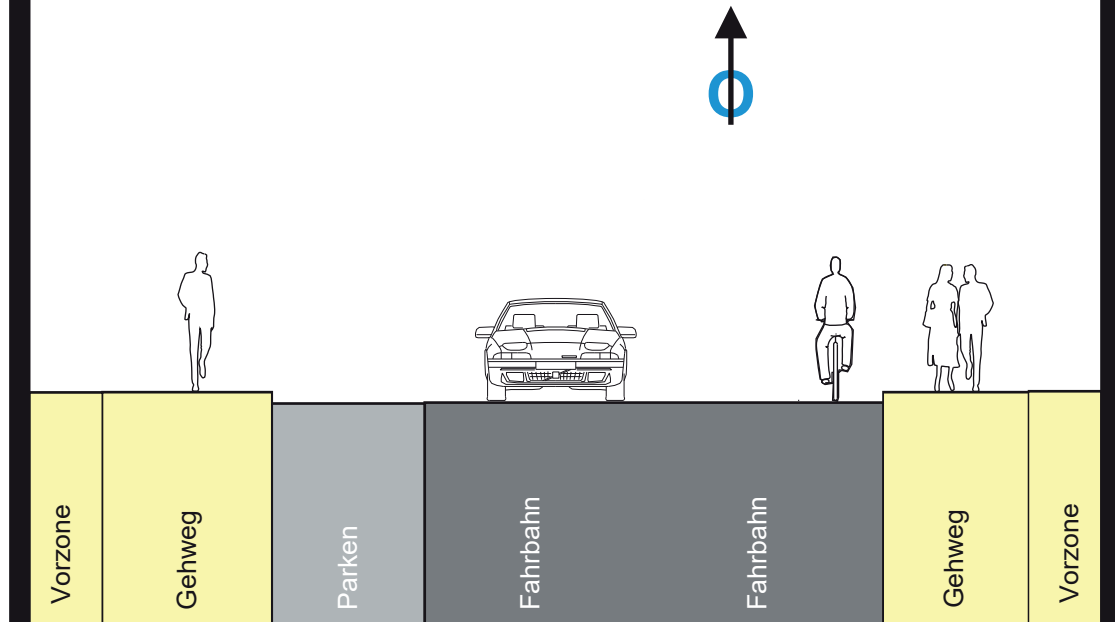
Kirschgartenstraße Süd (Q21)

Ist-Querschnitt zwischen Saarstraße und Sickingenstraße



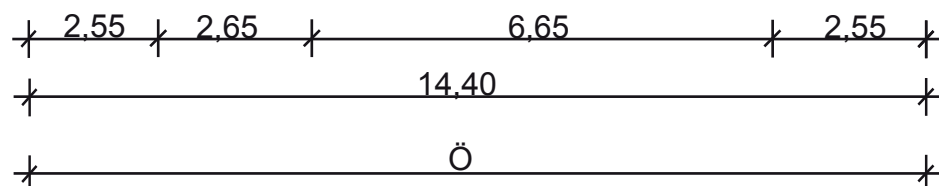
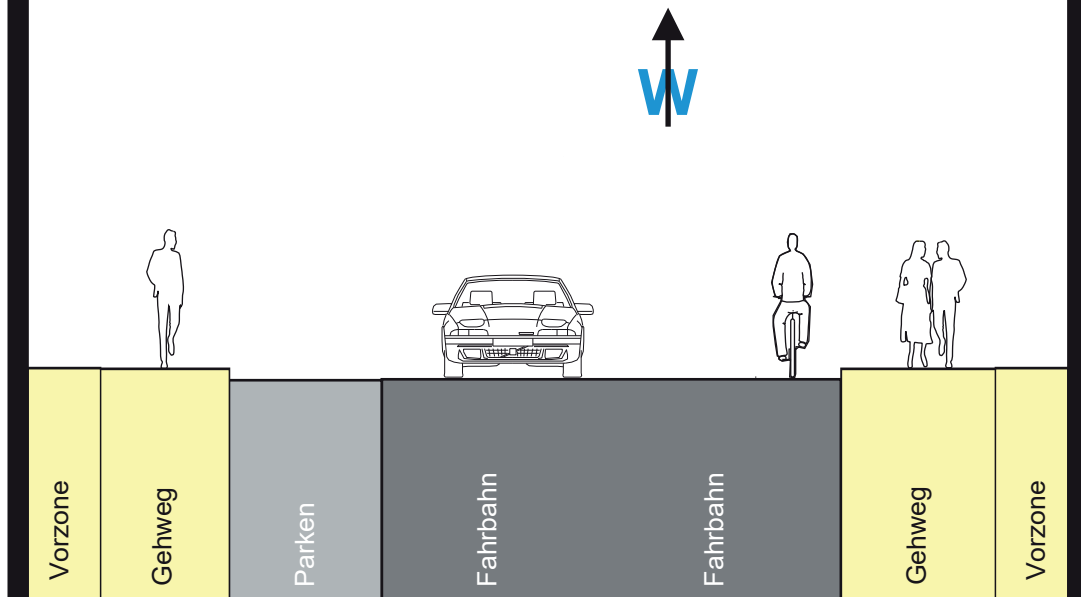
Saarstraße West (Q22)

Querschnitt Bestand zwischen Römerstraße und Kirschgartenstraße



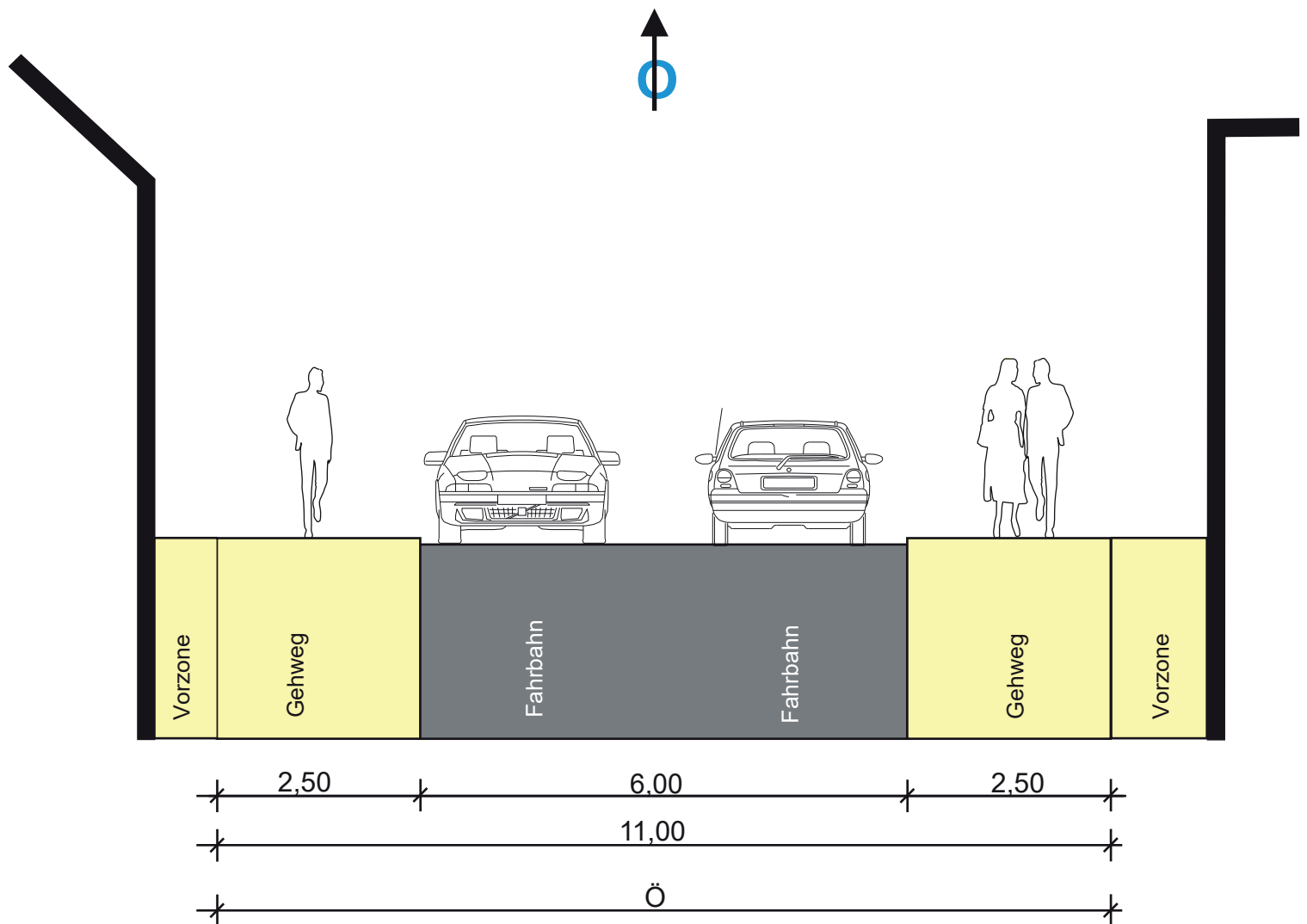
Saarstraße Ost (Q23)

Querschnitt Planung zwischen Römerstraße und Kirschgartenstraße



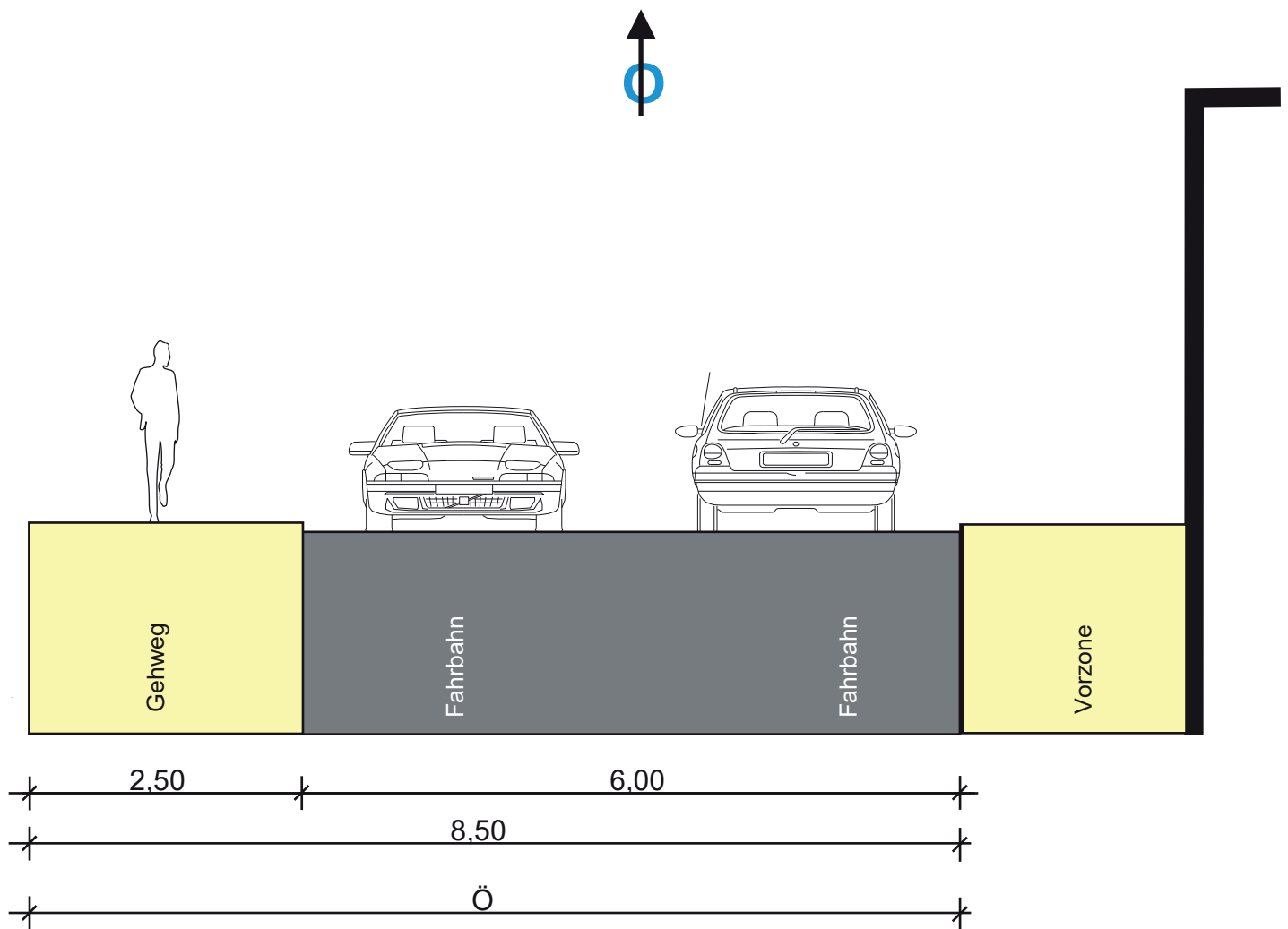
Adelheid-Steinmann-Straße (Q25)

Querschnitt Planung zwischen Entwicklungsband und 1. Parallelstraße
östlich des Entwicklungsbandes



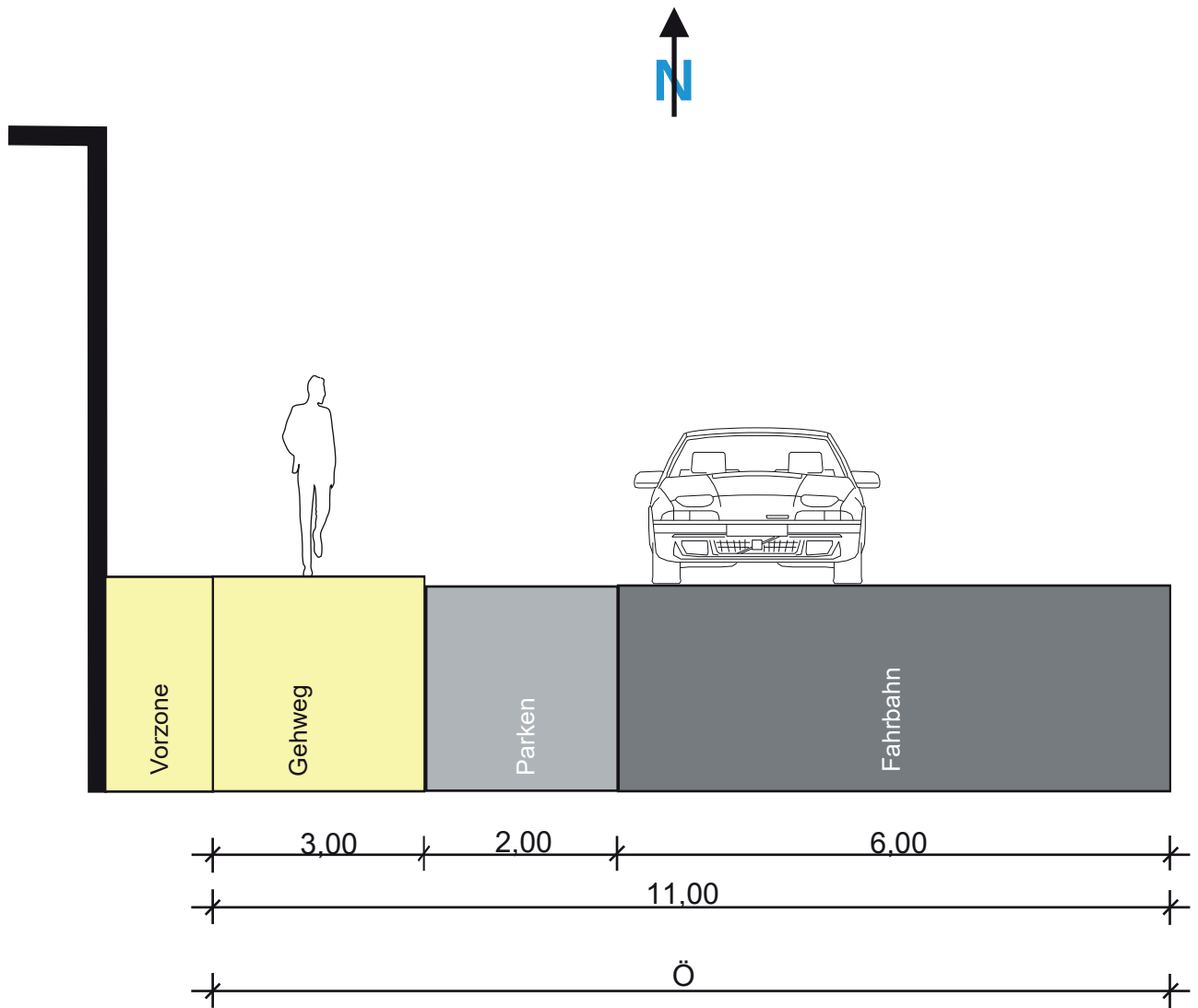
Adelheid-Steinmann-Straße (Q26)

Querschnitt Planung zwischen 1. und 2. Parallelstraße östlich des Entwicklungsbandes



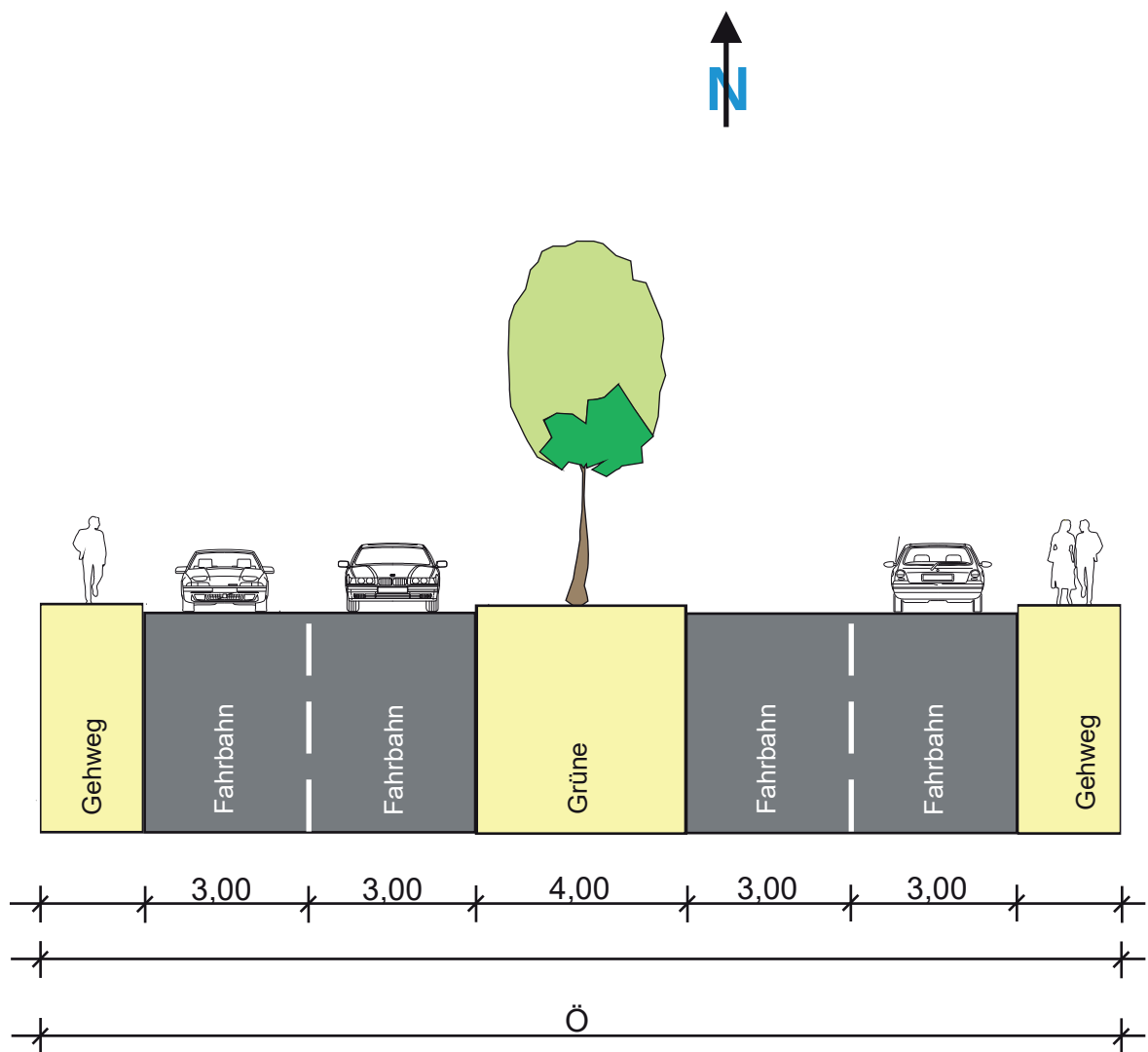
Zufahrt Polizei (Q27)

Querschnitt Planung zwischen Sickingenstraße und Polizeigelände



Römerstraße (Q28)

Der Querschnitt der Römerstraße im Bereich zwischen Rheinstraße und Saarstraße wie Aufteilung und Ausgestaltung sind Gegenstand des Wettbewerbs im Nationalen Projekt des Städtebaus zum „Grünen Band des Wissens: Der andere Park“. Festgelegt sind die Notwendigkeit von zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung mit Aufweitungen im Knotenpunktbereich und Geh- und Radwege jeweils straßen begleitend in den Seitenbereichen. Sowie Beibehaltung der westliche Bordsteinkante.



ANHANG 1

Bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze von Anlagen nach § 37 Abs. 1 Satz 2 LBO ist wie folgt zu verfahren:

- Der Standort der baulichen Anlage wird hinsichtlich seiner Einbindung in den ÖPNV entsprechend Tabelle A bewertet.
Eine Bewertung unterbleibt bei Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen.

A Kriterien ÖPNV

Punkte je Kriterium	Erreichbarkeit (1)	Dichte der Verkehrsmittel	Leistungsfähigkeit (2) (Taktfolge Mo. bis Fr. 6 h - 19 h)	Attraktivität des Verkehrsmittels
1	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = > 500 m - max. 600 m	mehr als 1 Bus- oder Bahnlinie	Takt max. 15 min	Bus überwiegend auf eigenen Busspur
2	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = > 300 m - max. 500 m	mehr als 2 Bus- oder Bahnlinien	Takt max. 10 min	Straßenbahn, Stadtbahn
3	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = max. 300 m	mehr als 3 Bus- oder Bahnlinien	Takt max. 5 min	Schienenschnellverkehr (S-Bahn, Stadtbahn) mit eigenem Gleiskörper



- Besonderheiten, die die Erreichbarkeit beschränken, wie Eisenbahnlinien oder Flussläufe, sind zu berücksichtigen.
- Kürzester Takt des leistungsfähigsten Verkehrsmittels. Dabei können mehrere Linien dieses Verkehrsmittels herangezogen werden, wenn diese eine direkte Verbindung zu einem zentralen Verkehrsknotenpunkt besitzen oder eine weitgehend gleiche Streckenführung aufweisen und daher angenommen werden kann, dass es den meisten Nutzerinnen und Nutzern gleich ist, welche Linie sie benutzen.

Es sind im günstigsten Fall, d.h. bei maximaler Punktzahl in jeder der 4 Kategorien, 12 Punkte erreichbar.

Beispiel:

- Vom Standort der baulichen Anlage aus ist eine Haltestelle des ÖPNV in einem Radius zwischen 300m und 500m erreichbar: 2 Punkte
- Mehr als 1 Bus oder Bahnlinie können erreicht werden: 1 Punkt
- Die kürzeste Taktfolge des leistungsfähigsten Verkehrsmittels Mo. bis Fr. zwischen 6 h und 19 h beträgt max 10 Minuten: 2 Punkte
- Das attraktivste erreichbare Verkehrsmittel ist die S-Bahn: 3 Punkte

8 Punkte

Die Standortqualität dieser baulichen Anlage wird hinsichtlich ihrer Einbindung in das ÖPNV-Netz mit insgesamt 8 Punkten bewertet.

- Aus Tabelle B wird nach Nutzungsart und Größe der Anlage eine Zahl von Kfz-Stellplätzen ermittelt. Diese wird ggf. entsprechend der nach Nr. 1 erreichten Punktzahl gemindert.

Die Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze beträgt bei

- unter 4 Punkten = 100% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,
- 4 - 6 Punkten = 80% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,
- 7 - 9 Punkten = 60% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,
- 10 - 11 Punkten = 40% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,
- 12 Punkten = 30% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze.

B

Nr.	VERKEHRSQUELLE	ZAHL DER KFZ-STELLPLÄTZE
1	Wohnheime	
1.1	Altenheime	1 je 10 - 15 Plätze, mindestens jedoch 3
1.2	Behindertenwohnheime	1 je 10 - 15 Plätze, mindestens jedoch 3
1.3	Kinder- und Jugendwohnheime	1 je 20 Plätze, mindestens jedoch 2
1.4	Flüchtlingswohnheime	1 je 10 - 15 Plätze, mindestens jedoch 2
1.5	Studierendenwohnheime	1 je 4 - 10 Plätze, mindestens jedoch 2
1.6	Sonstige Wohnheime	1 je 2 - 5 Plätze, mindestens jedoch 2
2	Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen	
2.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1 je 30 - 40 m² Büronutzfläche (1), mindestens jedoch 1
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o.ä.)	1 je 20 - 30 m² Nutzfläche, mindestens jedoch 3
3	Verkaufsstätten	
3.1	Verkaufsstätten bis 700 m² Verkaufsnutzfläche	1 je 30 - 50 m² Verkaufsnutzfläche (2), mindestens jedoch 2 je Laden
3.2	Verkaufsstätten mit mehr als 700 m² Verkaufsnutzfläche	1 je 10 - 30 m², Verkaufsnutzfläche (2)
4	Versammlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen	
4.1	Versammlungsstätten	1 je 4 - 8 Besucherplätze
4.2	Kirchen	1 je 10 - 40 Sitzplätze
5	Sportstätten	
5.1	Sportplätze	1 je 250 m² Sportfläche (3), zusätzlich 1 je 10 - 15 Besucherplätze
5.2	Spiel- und Sporthallen	1 je 50 m² Sportfläche (3), zusätzlich 1 je 10 - 15 Besucherplätze
5.3	Fitnesscenter	1 je 25 m² Sportfläche (3)
5.4	Freibäder	1 je 200 - 300 m² Grundstücksfläche
5.5	Hallenbäder	1 je 5 - 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 je 10 - 15 Besucherplätze
5.6	Tennisanlagen	3 - 4 je Spielfeld, zusätzlich 1 je 10 - 15 Besucherplätze
5.7	Kegel-, Bowlingbahnen	4 je Bahn
5.8	Bootshäuser und Bootsliegeplätze	1 je 2 - 3 Boote
5.9	Reitanlagen	1 je 4 Pferdeeinstellplätze



6	Gaststätten, Beherbergungsbetriebe, Vergnügungsstätten	
6.1	Gaststätten	1 je 6 - 12 m² Gastraum
6.2	Tanzlokale, Discotheken	1 je 4 - 8 m² Gastraum
6.3	Spielhallen	1 je 10 - 20 m² Nutzfläche des Ausstellraumes, mindestens 3
6.4	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 je 2 - 6 Zimmer
6.5	Jugendherbergen	1 je 10 Betten
7	Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen	
7.1	Universitätskliniken und ähnliche Lehrkrankenhäuser	1 je 2 - 3 Betten
7.2	Krankenhäuser, Kureinrichtungen	1 je 3 - 6 Betten
7.3	Pflegeheime	1 je 10 - 15 Betten, jedoch 3 Stellplätze
8	Schulen, Einrichtungen für Kinder und Jugendliche	
8.1	Grund- und Hauptschulen	1 je 30 Schüler/-innen
8.2	Sonstige allgemeinbildenden Schulen	1 je 25 Schüler/-innen, zusätzlich 1 je 10 - 15 Schüler/-innen über 18 Jahre
8.3	Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 je 20 Schüler/-innen, zusätzlich 1 je 3 - 5 Schüler/-innen über 18 Jahre
8.4	Sonderschulen für Behinderte	1 je 15 Schüler/-innen
8.5	Hochschulen	1 je 2 - 4 Studierende
8.6	Kindergärten, Kindertagesstätten und dgl.	1 je 20 - 30 Kinder, mindestens jedoch 2
8.7	Jugendfreizeitheime und dgl.	1 je 15 Besucherplätze
9	Gewerbliche Anlagen	
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 je 50 - 70 m² Nutzfläche (4) oder je 3 Beschäftigte (5)
9.2	Lagerräume, Lagerplätze	1 je 120 m² Nutzfläche (4) oder je 3 Beschäftigte
9.3	Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 je 80 - 100 m² Nutzfläche (4) oder je 3 Beschäftigte (5)
9.4	Kfz-Werkstätten, Tankstellen mit Wartungs- oder Reparaturständen	4 je Wartungs- oder Reparaturstand
9.5	Kfz-Waschanlagen	2 je Waschplatz
9.6	Reifenhandelsbetriebe mit Montageständen	2 je Montagestand
10	Verschiedenes	
10.1	Kleingartenanlagen	1 je 3 Kleingärten
10.2	Friedhöfe	1 je 2000 m² Grundstücksfläche, mindestens jedoch 10



Kfz-Stellplätze für Beschäftigte der jeweiligen Anlagen sind bereits eingeschlossen.

Anlage 3: Berechnungstabelle der Stellplatzforderung nach Landesbauordnung Baden-Württemberg und Parkplatznachfrage öffentlicher Nutzungen

Baufelder	Nutzung	Angebot (Planung)			Wohnen			Gewerbe			Sondernutzung			Reduk- tions Faktor	Stellplatz- fordern WO+GE+SO	GESAMT WO+GE+SO mit ÖV-Fakt.	Differenz ohne Reduktion Faktor		
		private Stellpl	Tief- garagen	öffentl. Parkpl	private Stellpl, öff.Zugang	Anzahl WE	Stellpl je WE	erf. Stellpl WO	Fläche in m²	Faktor Fläche zu Nutzfläche	Stellplätze je Nutzfläche m²	erf. Stellpl GE	Art					Ansatz	Stellpl je erf. Ansatz
Private Nutzungen																			
1	Wohnen	1.359	921	274	320	1.127	1.060	335	44	1.906	44	0	44	0	0	0	0		
2	Wohnen	15	29	4		40	1	40	172	1	40	4			54	54	8		
3	Wohnen	32	30	11		52	1	52	72	1	40	2			64	64	-8		
4	Wohnen	17	39	20		58	1	58	244	1	40	6			54	54	0		
5	Wohnen	37	13			52	1	52	72	1	40	2			62	62	0		
6	Wohnen	32	30	11		58	1	58	172	1	40	4			0	0	0		
7	Gewerbe	10	93	9		1	1	1	2.030	1	20	102	Pflege (Betten)	92	13	56	-35		
8	Gewerbe/ Wohnen	65		0		71	1	71	766	1	35	22	Praxis	161	25	75	47		
9	Gewerbe/ Wohnen	65		0		73	1	73	118	1	30	4			77	77	-10		
10	Gewerbe/ Wohnen	65		0		67	1	67	118	1	30	4			70	70	-5		
11	Gewerbe/ Wohnen	0	86	16		96	1	96	698	1	40	17	Kindergarten	75	25	3	-27		
12	Schule	136		0		0	0	0			40		Schule	938	20	114	-54		
13	Gewerbe/ Wohnen	0	117	39		96	1	96	840	1	40	21			109	109	22		
14	Wohnen	44	30	0		75	1	75			40		0 Kita	100	25	4	8		
15	Wohnen	57		26		53	1	53			40			4	0,5	42	-5		
16	Gewerbe/ Parkhaus	0	0	0		0	0	0	1.928	1	35	55			79	79	31		
17	Kreativwirtschaft Nord	41	30	0		0	0	0	3.371	0,6	30	67			53	53	4		
18	Gewerbe	40	0	0		0	0	0	1.340	1	35	38	Gastronomie	500	9	56	-55		
19	Gewerbe	40	0	0		0	0	0	1.840	0,6	35	53			67	67	-13		
20	Kreativwirtschaft Süd	13	15	0		0	0	0	2.763	0,6	30	55			94	94	-35		
21	Gewerbe/ Wohnen	49	16	0		0	0	0	1.987	1	35	57	Handwerk (L	1.440	60	81	-42		
22	Gewerbe/ Wohnen	0	65	22		36	1	36	486	1	35	14			50	47	-31		
23	Gewerbe/ Wohnen	0	300	10		94	1	94	3.352	1	35	96	KITra: 3 Grup	75	25	173	16		
24	Gewerbe/ Wohnen	65		20		36	1	36	486	1	35	14			193	193	107		
25	Gewerbe/ Wohnen	30		6		30	1	30	922	1	35	26			50	47	15		
26	Gewerbe	30		0		0	0	0	3.328	0,6	35	57			51	51	-26		
27	Gewerbe	20		0		0	0	0	1.506	1	35	43			34	34	-21		
28	Praxishochschule/ Studentenapp/ Verwaltung	36		0		0	0	0	2.040	1	120	17	Hotel ca 160	160	4	34	-23		
29	Gewerbe	0	21	68	68	Zeitraum	0	0							57	57	-21		
30	Gewerbe	225		0		0	0	0	Gebäude 3 Gebäude 7 Gebäude 8			54			245	147	78		
31	Wohnen	15		0		12	1	12				18			12	12	-20		
32	Wohnen/ App.	51		6		16/ 68 (1-Zi App)	10/25	33				0			33	33	3		
33	Wohnen/ Gewerbe	49		0		8	1	8	1.200	1	35	34	Kita-Krippe, 4	50	25	23	18		
34	Wohnen/ App.	90		0		20/ 68 (1 Zi App)	1/ 0,25	37				0		0,4	44	44	5		
35	Wohnen/ App.	75		0		32/ 68 (1 Zi App)	1	49				0		0	37	37	26		
36	Polizei	161		0		0	0	0	8.250	1	35	236	Dienstfz		49	222	53		
Öffentliche Nutzungen																			
Bürgerhaus	Off. Einrichtung	0	0	21	68	tags	0	0							81	0,6	-156		
Park	Off. Einrichtung	0	0	0	26	tags									317	222	-61		
Karlsbahnhof	Wirtschaft - Kultur	0	0	0		tags													
Lärmschutzbereich	Sondernutzung	0	0	21		tags													
Mark-Twain-Center	Sondernutzung	0	0	0		tags													
Paradeplatz	Off. Einrichtung	0	0	0	40	tags													
nicht zu TVZ zugeordnet																			
Gesamt		0	22	0	0	① Gewerbe = Gewerbenutzung EG entlang Rheinstraße (NVZ) ② variiert je nach Nutzungsart (z.B.: Anzahl Kinder, Anzahl Betten, Anzahl Studenten etc.) ③ für Gewerbe = ÖV-Faktor nach LBO, für Wohnnutzung = Stellplatzschlüsselreduzierung nach B-Plan-Entwurf												Parkplatznachfrage in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg	
		1.359	921	317	388													2.280	