

Verkehrsuntersuchung Heidelberg-Kirchheim



Darmstadt, März 2010

STETE PLANUNG

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Verkehrsuntersuchung Heidelberg-Kirchheim

Endbericht

Auftraggeberin: Stadt Heidelberg

Bearbeitung: StetePlanung - Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65
D - 64285 Darmstadt

Telefon: +49-(0) 61 51 – 6 52 33
Fax: +49-(0) 61 51 – 66 20 35
E-Mail: kontakt@steteplanung.de
Internet: www.steteplanung.de

Dipl.-Ing. Gisela Stete

Dipl.-Ing. Stephanie Feuerbach

Inhalt	Seite
1 Anlass und Aufgabenstellung	1
2 Abgrenzung der Planungs- und Untersuchungsgebiete	3
3 Bestandsanalyse	5
3.1 Infrastruktureinrichtungen	5
3.2 Straßennetz und -kategorien	6
3.3 ÖPNV-Angebot.....	7
3.4 Fußwege- und Radverkehrsnetz.....	8
3.5 Parkraumangebot	9
3.6 Parkraumnachfrage	11
3.7 Erreichbarkeit des Zentrums von Kirchheim.....	17
4 Zusammenfassende Bewertung	19
5 Maßnahmenkonzepte	21
5.1 Verkehrsführungskonzept Kfz-Verkehr	21
5.2 Maßnahmenkonzept Radverkehr.....	24
5.3 Maßnahmenkonzept Fußverkehr	31
5.4 Parkraumkonzept	35
6 Zusammenfassung und Empfehlungen	38

Abbildungen im Text:	Seite
Abbildung 2-1: Abgrenzung der Planungs- und Untersuchungsgebiete	3
Abbildung 3-1: Übersicht Parkbereiche	9
Abbildung 3-2: Auslastung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum (ohne Regelung)	11
Abbildung 3-3: Auslastung der mit Parkscheibe geregelten Parkstände im öffentl. Straßenraum.....	12
Abbildung 3-4: Auslastung aller Parkstände im öffentlichen Straßenraum	12
Abbildung 3-5: Auslastung privater Kundenparkplätze	13
Abbildung 3-6: Auslastung Parkplatz am Bürgerzentrum	14
Abbildung 3-7: Regelverstoßquote der mit Parkscheibe geregelten Parkstände im öffentlichen Straßenraum (alle Bereiche).....	14
Abbildung 3-8: Anzahl der Falschparker* bezogen auf die Anzahl legaler Parkstände im öffentlichen Straßenraum	15
Abbildung 3-9: Prozentuale Verteilung nach Art der Parkvergehen.....	16
Abbildung 3-10: MIV-Erreichbarkeit des Zentrums von/nach Norden	17
Abbildung 3-11: RV-Erreichbarkeit des Zentrums von/nach Norden	18
Abbildung 5-1: MIV-Erreichbarkeit des Zentrums von/nach Norden – Alternative 1	21
Abbildung 5-2: MIV-Erreichbarkeit des Zentrums von/nach Norden – Alternative 2	23
Abbildung 5-3: RV-Erreichbarkeit des Zentrums von/nach Norden – Alternative 1.....	26
Abbildung 5-4: RV-Erreichbarkeit des Zentrums von/nach Norden – Alternative 2.....	28
Abbildung 5-5: Empfehlungen zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung	30
Abbildung 5-6: Maßnahmenübersicht Fußverkehr	33
Abbildung 5-7: Querungshilfen Albert-Fritz-Straße südlich Schulzentrum	34
Abbildung 5-8: Maßnahmenübersicht ruhender Verkehr	35
Abbildung 5-9: Varianten zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs.....	37
Abbildung 6-1: Empfehlungen zur Verkehrsführung (Hauptachsen).....	39

Tabellen im Text:

Tabelle 3-1: Genutzte Parkstände nach Art und Bereich.....	10
--	----

Pläne im Anhang

Plan 1: Verkehrsstruktur MIV

Plan 2: Verkehrsstruktur ÖPNV

Plan 3: Verkehrsstruktur Fußverkehr

Plan 4: Parkraumangebot

1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die neue Straßenbahn nach Heidelberg-Kirchheim wurde Ende 2006 – nach fast 3-jähriger Bauzeit – dem Verkehr übergeben. Mit dieser Maßnahme verbunden waren diverse Änderungen im Straßennetz von Kirchheim sowie Eingriffe verschiedenster Art in die Verkehrsabwicklung entlang der Straßenbahnachse.

Die Straßenbahn und die damit verbundenen Änderungen im Verkehrssystem von Kirchheim werden in der ansässigen Geschäftswelt und in der Bevölkerung nach wie vor kontrovers diskutiert. Insbesondere die Geschäfte zwischen „Spinne“ und Odenwaldplatz (Zentrumsbereich von Kirchheim) klagen – trotz intensiver Wirtschaftsförderungsmaßnahmen – auch nach Abschluss der Baumaßnahme über anhaltende Umsatzrückgänge. Sie führen dies auf die erschwerte Erreichbarkeit mit dem Kfz aus Richtung Norden und auf die nicht ausreichende Anzahl an Parkplätzen für Kunden und Besucher zurück.

Problematisch gesehen wird insbesondere die Einrichtungsstraßenregelung im Gebiet westlich der Schwetzingener Straße, in der Schmitthennerstraße und der Alstaterstraße und die damit verbundenen Kfz-Belastungen in deren Querspange Schäfergasse, die eine wichtige Achse im Fußwegenetz (u.a. Schulweg) ist.

Im Gebiet östlich der Schwetzingener Straße wird bemängelt, dass durch die Einrichtungsstraßenregelung in Odenwaldstraße, Hegenichstraße und Hagellachstraße keine direkte Kfz-Verbindung zwischen S-Bahnhof und Zentrum besteht.

Ein weiteres Problem stellt die Abwicklung des Radverkehrs dar, der infolge der Einrichtungsstraßenregelung in der Schwetzingener Straße die anliegenden Geschäfte nicht uneingeschränkt anfahren kann. Beobachtungen vor Ort zeigen, dass die verkehrsrechtlichen Regelungen vielfach missachtet werden und die Schwetzingener Straße vom Radverkehr in Gegenrichtung genutzt wird, was aufgrund der engen Raumverhältnisse immer wieder zu Konflikten führt.

Überlegungen der Stadt Heidelberg zur Verbesserung der Kfz-Erreichbarkeit des S-Bahnhofs Kirchheim und des Zentrums von Norden aus sehen einen Ausbau der Hardtstraße (parallel zu den DB-Gleisen) vor. Als Anschluss an die Schwetzingener Straße war der Ostabschnitt der Albert-Fritz-Straße vorgesehen, wo allerdings von Anwohnern schon zu Beginn der Planungen Bedenken wegen eines befürchteten Durchgangsverkehrs vorgebracht wurden. Alternativen hierzu (z.B. Im Franzosengewann) müssten geprüft werden. Auf der Westseite der Schwetzingener Straße sind als Alternativen zur derzeitigen Regelung die Breslauer Straße und die westliche Albert-Fritz-Straße im Gespräch. Für den Radverkehr gibt es Überlegungen, die Straßenzüge Leisberg oder Langgarten als Radverkehrsachsen zu qualifizieren. Eine Anpassung der vorliegenden Fußwegenetzplanung/ Kinderwegeplan nach der Inbetriebnahme der Straßenbahn steht ebenfalls noch aus.

Aufgabe der vorliegenden Untersuchung war es, in einem verkehrsmittelübergreifenden Ansatz Lösungen zur Verbesserung der o.g. Probleme zu entwickeln. In diesem Zusammenhang waren die folgende Fragen zu behandeln:

- Wie kann die MIV-Erreichbarkeit des Zentrums, aus Richtung Norden und vom S-Bahnhof, verbessert werden?
- Welche Auswirkungen hat das auf die Einrichtungsstraßensysteme östlich und westlich der Schwetzingen Straße?
- Wie stellt sich die Parkraumnachfrage angesichts des knappen Angebots an Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum dar?
- Welche Möglichkeiten gibt es, die Parkraumsituation im Zentrum von Kirchheim zu verbessern (ggf. unter Einbeziehung vorhandener privater Parkieranlagen)?
- Wie kann für den Radverkehr eine bessere Erreichbarkeit des Zentrums sichergestellt werden? Welche Straßen sind hierfür geeignet?
- Wie muss das Fußwegenetz modifiziert werden, damit sich die sog. „schwächeren Verkehrsteilnehmer“ sicher im öffentlichen Straßenraum bewegen können? Welche Maßnahmen können zur Vernetzung eingesetzt werden?

2 ABGRENZUNG DER PLANUNGS- UND UNTERSUCHUNGSGBIETE

Der Planungsraum wird im Osten durch die Hardtstraße bzw. die Bahntrasse und im Westen durch die Pleikartsförster Straße eingegrenzt. Die südliche Grenze bildet die Hege nichstraße.

Der gesamte Bereich der „Spinne“ am Knotenpunkt Schwetzingen Straße/ Hege nichstraße/ Sandhäuser Straße/ Heuauer Weg/ Pleikartsförster Straße wird als Pla nungsraum mit betrachtet wird.

Im Norden grenzt sich das Gebiet durch die Breslauer Straße bzw. durch das Straßen paar Im Franzosengewann ab.



Abbildung 2-1: Abgrenzung der Planungs- und Untersuchungsgebiete

Das Zentrum selbst ist definiert durch den Bereich rund um die „Spinne“ (inklusive ALDI, Bürgerzentrum und angrenzender KiTa), die Schwetzingen Straße unter Einbeziehung des Odenwaldplatzes bis zur Alstater Straße. In diesem Zentrumsbereich konzentrieren sich entlang der Schwetzingen Straße die wichtigsten Nahversorgungseinrichtungen für den Heidelberger Stadtteil Kirchheim.

Für die Verkehrserhebung zum ruhenden Verkehr wurde – in Absprache mit der Stadt Heidelberg – ein Untersuchungsgebiet rund um das Zentrum Kirchheims gewählt.

Dieses „engere“ Untersuchungsgebiet reicht im Nordwesten bis Zentstraße, Alstater Straße, Lochheimer Straße und im Südosten bis Untere Seegasse, Leisberg und Albert-Fritz-Straße. Der Parkplatz Bürgerzentrum und die Albert-Sauer-Straße rund um den ALDI Markt wurden aufgrund ihrer größeren Parkmöglichkeiten in die Untersuchung mit einbezogen.

3 BESTANDSANALYSE

3.1 Infrastruktureinrichtungen

Die Einkaufsinfrastruktur Kirchheims ist hauptsächlich entlang der Schwetzingen Straße von der „Spinne“ bis zur Alstater Straße angesiedelt. Zur Infrastruktur gehören große Lebensmitteldiscounter wie ALDI und Lidl ebenso wie Drogerie, Apotheke und Banken bis hin zu Metzger, Bäcker, Restaurants, Bistros, Schnellimbiss etc. Damit finden die Bewohner des Stadtteils Kirchheim alle für die Deckung des täglichen Bedarfs wichtigen Einrichtungen vor Ort und müssen nicht umliegende Stadtteile oder die Innenstadt Heidelbergs aufsuchen.

Hauptsächlich entlang der Schwetzingen Straße, aber auch vereinzelt in den angrenzenden Nebenstraßen finden sich darüber hinaus Geschäfte des periodischen Bedarfs wie Optiker, Goldschmied, Matratzenladen usw.

Im Untersuchungsgebiet sind drei Schulen angesiedelt. Die Robert-Koch-Förderschule sowie die Geschwister-Scholl-Schule (Grund- und Hauptschule) bilden ein gemeinsames „Schulzentrum“ zwischen der Breslauer Straße und der Albert-Fritz-Straße und damit einen Schwerpunkt an empfindlichen Randnutzungen. Die Kurpfalzgrundschule im unteren Bereich der Schäfergasse (zwischen Lochheimer Straße und Schwetzingen Straße) komplettiert das Angebot an Schulen im Untersuchungsgebiet.

In Kirchheim befinden sich zudem vier Kindergärten bzw. Kindertagesstätten:

- der katholische Kindergarten in der Albert-Fritz-Straße in unmittelbarer Umgebung des „Schulzentrums“ Robert-Koch-Schule/Geschwister-Scholl-Schule,
- der evangelische Kindergarten in der Hegenichstraße,
- die städtische Kindertagesstätte in der Hardtstraße am nördliche Rand des Untersuchungsgebietes,
- die städtische Kindertagesstätte in der Hegenichstraße direkt am Bürgerzentrum. Diese Kindertagesstätte hat in Form von Nachmittagsbetreuungen für Grundschüler eine direkte Verbindung zu der Kurpfalzschule in der Schäfergasse und muss fußläufig gut zu erreichen sein.

In der Odenwaldstraße – zentral gelegen direkt am neu ausgebauten Odenwaldplatz – befindet sich das Seniorenzentrum Kirchheim mit einem vielfältigen Sport- und Freizeitangebot für die ältere Generation im Stadtteil Kirchheim.

3.2 Straßennetz und -kategorien

Siehe Plan 1: Verkehrsstruktur MIV

Seit der Einführung der neuen Straßenbahnlinie 26 am 9. Dezember 2006 durch den Ortskern Kirchheims ist die „Durchfahrt“ für den motorisierten Individualverkehr (MIV) über die Schwetzingen Straße nur noch in Richtung Norden möglich. Die Schwetzingen Straße hat eine wichtige Sammelfunktion im Quartier, obwohl sie von Norden ab der Alstater Straße bis zur „Spinne“ für MIV und Radverkehr „gesperrt“ ist.

Der aus Norden (Heidelberg Zentrum) kommende Verkehr (insbesondere LKW) wird am Knotenpunkt Schwetzingen Straße/ Breslauer Straße in Richtung Westen und weiter über die Pleikartsförster Straße zum Zentrum Kirchheims geführt. Diese Straßen sind der Kategorie Sammelstraßen zuzuordnen. Die Beschilderung ist allerdings nicht klar und eindeutig (nur Lkw-Verkehr oder alle Fahrzeuge?).



vorhandene Beschilderung Richtung Kirchheim Zentrum

Um unerwünschten Durchgangsverkehr in Wohnstraßen zu vermeiden, wurde ein Einrichtungsstraßensystem eingeführt (Alstater Straße, Schmitthenerstraße). Diese Straßen haben – zusammen mit der Albert-Fritz-Straße und der Schäfergasse – Erschließungsfunktion im Gebiet westlich der Schwetzingen Straße. Der Kategorie Erschließungsstraßen im östlichen Teil des Untersuchungsgebiets zuzuordnen sind die Hardtstraße und die Odenwaldstraße.

Einzig Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet sind die Hegenichstraße und die Bürgerstraße am südlichen Rand, die gemeinsam die Hauptverkehrsachse nach Rohrbach bilden.

Das gesamte Gebiet zeichnet sich durch eine fast durchgängige Tempo-30-Zonen-Regelung aus. Lediglich die Schwetzingen Straße ist in Teilbereichen mit einer anderen Höchstgeschwindigkeit ausgewiesen:

- von Norden kommend bis zur Alstater Straße, d. h. im Bereich der Zweispurigkeit, sind 50 km/h zulässig,
- bis zum Odenwaldplatz gilt Tempo-30
- im südlichen Bereich der Schwetzingener Straße, zwischen Odenwaldstraße und „Spinne“, wurde ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20) eingerichtet.

Im Untersuchungsgebiet finden sich drei vollsignalisierte Knotenpunkte, alle entlang der Schwetzingener Straße:

- KP Schwetzingener Straße/ Breslauer Straße,
- KP Schwetzingener Straße/ Albert-Fritz-Straße
- sowie der gesamte Bereich der Spinne.

Darüber hinaus sind viele Zufahrten zur Schwetzingener Straße mit Blinklicht gegenüber der Straßenbahn gesichert (siehe hierzu Plan 2).

3.3 ÖPNV-Angebot

Siehe Plan 2: Verkehrsstruktur ÖPNV

Durch das Untersuchungsgebiet führt die neue Straßenbahnlinie 26 entlang der Schwetzingener Straße. Sie wird – vom Zentrum Heidelbergs kommend – bis zur Albert-Fritz-Straße auf einem separaten Gleiskörper im Zweirichtungsverkehr geführt. Ab hier besteht Mischverkehr mit Kfz und Fahrrad.

Alle neuen Haltestellen der Straßenbahn verfügen über einen barrierefreien Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen.

Kirchheim wird des Weiteren von vier Buslinien (Nr. 33, 720, 721, 722) bedient. Verknüpfungspunkt für alle Linien ist die Haltestelle Rathaus direkt am Knotenpunkt „Spinne“. Die Linie 33 kommt über die Bürgerbrücke aus Richtung Rohrbach und fährt ab der „Spinne“ weiter über die Schwarzwaldstraße, Pleikartsförsterstraße, Breslauer Straße und Königsberger Straße in Richtung Norden. Die Linien 720, 721 und 722 fahren über die Sandhäuser Straße zur Haltestelle Rathaus und fahren (bis auf die Nr. 722) ebenfalls über die Pleikartsförsterstraße in Richtung Norden weiter.

Die Haltestellen der Buslinien verfügen – mit Ausnahme der Haltestelle Rathaus – über keine behindertengerechten und barrierefreien Zugänge. Die Erschließung im 300m Einzugsbereich der Haltestellen ist fast flächendeckend. Eine Überlagerung der Einzugsradien um die Haltestellen zeigt dies. Mit Ausnahme eines kleinen Bereichs im Wohngebiet rund um Alstater- und Schmitthenerstraße werden die Anforderungen an eine gute Erschließungsqualität gemäß NVP Stadt Heidelberg erfüllt.

3.4 Fußwege- und Radverkehrsnetz

Siehe Plan 3: Verkehrsstruktur Fußverkehr

Das Fußwegenetz im Stadtteil Kirchheim wird fast ausschließlich durch straßenbegleitende Gehwege gebildet. Wenige Verbindungen abseits von Straßen (z.B. Insterburger Weg) sichern die Durchlässigkeit für den für Umwege empfindlichen Fußverkehr.

Die Hauptachsen des Fußverkehrs werden ermittelt, indem die wichtigen Infrastruktureinrichtungen (Nahversorgung, Schulen, soziale Einrichtungen, ÖPNV-Haltestellen, etc.) mit den Schwerpunkten der Wohnbebauung sowie untereinander verbunden und auf das Wegenetz umgelegt werden. Die so definierten Hauptfußwegeachsen sind in Plan 3 dargestellt. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Verbindung zwischen der Kurpfalzschule und der städtischen Kindertagesstätte am Bürgerzentrum gerichtet, die für die Nachmittagsbetreuung der Schulkinder zuständig ist.

Festzuhalten ist, dass die straßenbegleitenden Gehwege nur an wenigen Stellen den in den Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen der FGSV (EFA, 2002) als erforderlich bzw. den Leitlinien kinderfreundlicher Verkehrsplanung der Stadt Heidelberg als wünschenswert genannten Breiten entsprechen. In vielen Abschnitten wird der Fußverkehr durch parkende Fahrzeuge zusätzlich eingeschränkt (z.B. Lochheimer Straße, Schäfergasse). Besonders in den wichtigen Nord-Süd-Achsen (Schäfergasse und Zentstraße) sind die bereits baulich zu schmalen Gehwege durch unerlaubtes Gehwegparken weiter eingeschränkt. Die verbleibenden Restbreiten für den Fußverkehr liegen oftmals unter 1,00m. Des weiteren ist festzustellen, dass an den Knotenpunkten und Kreuzungen in den Wohngebieten größtenteils keine Bordsteinabsenkungen im Zuge der Fußwegeverbindungen vorhanden sind. Das ungehinderte Querens, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, wird somit erschwert.

Die als Fußgängerüberwege ausgewiesenen Querungen im Zuge der Breslauer Straße sind positiv zu bewerten. Die Beschilderung für den Kfz-Verkehr ist deutlich und von weitem erkennbar.



Knotenpunkt Breslauer Straße / Königsberger Straße

Trotz der Vielzahl von gesicherten Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr abseits der Schwetzingen Straße (z.B. am Knotenpunkt Breslauer Straße/ Schäfergasse, in der Pleikartsförster Straße als Verlängerung der Fußwegeachsen der Schmitthennerstraße und der Lochheimer Straße sowie in der Hegenichstraße vor dem evangelischen Kin-

dergarten), ist festzustellen, dass an wichtigen Punkten Querungsmöglichkeiten – vor allem für Schüler – fehlen. Hervorzuheben sind hier fehlende Querungsmöglichkeiten über die Schwetzingener Straße seit der Einführung der Straßenbahnlinie. Hier fehlt vor allem auf Höhe der Zentstraße und in Verlängerung der Schäfergasse eine sichere Fußverkehrsquerung. Inwieweit hier gesonderte Signalgeber für den Fußverkehr in die Signalsteuerung der Straßenbahn integriert werden können, muss untersucht werden.

Das übergeordnete Radroutennetz von Heidelberg beinhaltet keine „Direktverbindung“ durch Kirchheim über die Schwetzingener Straße. Die ausgewiesenen Routen führen seitlich am Untersuchungsgebiet entlang:

- Westlich verläuft die Route über die Stettiner Straße und die Pleikartsförsterstraße weiter nach Bruchhausen.
- Im östlichen Bereich führt die Radroute über Im Franzosengewann, Hardtstraße und weiter entlang der Bahntrasse nach Sandhausen.

Alle Routen verlaufen auf Straßen mit Tempo 30-Regelung im Mischverkehr mit den Kfz-Verkehr.

Separate Radverkehrsanlagen finden sich lediglich entlang der Schwetzingener Straße (von Norden kommend) bis in Höhe Alstater Straße. Hier endet der Radweg und es fehlt eine ausgewiesene Weiterführung über benachbarte ruhige Wohnstraßen. Die Führung ohne Schutz in dem mit Tempo 50 geregelten Abschnitt der Schwetzingener Straße (Bereich mit Zweirichtungsverkehr) ist aus Sicherheitsgründen problematisch.

3.5 Parkraumangebot

Siehe Plan 4: Parkraumangebot

Für die Parkraumerhebung wurde das engere Untersuchungsgebiet zur besseren Übersichtlichkeit in fünf Bereiche geteilt. Hierbei erstrecken sich jeweils zwei Bereiche östlich und zwei Bereiche westlich der Schwetzingener Straße. Der Straßenzug Schwetzingener Straße selber komplettiert das Angebot als fünfter Parkbereich.

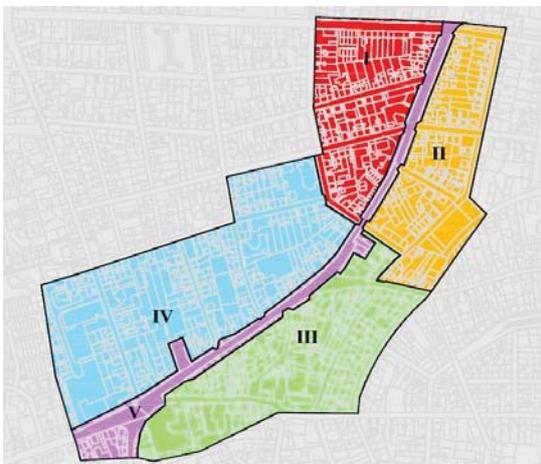


Abbildung 3-1: Übersicht Parkbereiche

Hinsichtlich der Regelungen ist festzustellen (siehe Plan 4), dass im Untersuchungsgebiet eine Vielzahl von unterschiedlichen Parkregelungen bestehen:

- unregelmäßiges Parken,
- Parken mit Parkscheibe 2h mit unterschiedlichen Geltungszeiträumen,
- Parken mit Parkscheibe 1h mit einheitlichem Geltungszeitraum,
- Kundenparkplätze während der Geschäftszeiten,
- Sonder- und Behindertenparkstände,

Eingeschränkte Halteverbote und absolute Haltverbote ergänzen die Regelungen im ruhenden Verkehr.

Art	Bereich					Σ
	I	II	III	IV	V	
unregelmäßig am Fahrbahnrand	53	71	75	54	0	253
mit Parkscheibe	0	5	45	0	16	66
Kundenparkplatz	6	0	15	72	6	99
Sonder-/ Behindertenparkstand	1	0	5	2	0	8
unregelmäßig auf Gehweg	57	48	0	41	0	146
Σ	117	124	140	169	22	572

Tabelle 3-1: Genutzte Parkstände nach Art und Bereich

In Tabelle 3-1 ist die Anzahl der Parkstände nach ihrer Art auf die fünf Bereiche verteilt dargestellt. Danach gibt es im untersuchten Gebiet 572 Parkstände, wovon fast 50% als unregelmäßige Parkstände im öffentlichen Straßenraum am Fahrbahnrand gezählt wurden. Hinzu kommen ca. 150 Parkstände unter Mitbenutzung des Gehwegs.

Das Gehwegparken ist derzeit nicht explizit ausgewiesen (Z315 StVO), wird aber geduldet. Für die Untersuchungen im Rahmen der Bestandsanalyse wurden diese Parkstände – ungeachtet der damit verbundenen Behinderungen des Fußverkehrs – zunächst als „vorhandenes Angebot“ gewertet.

Etwa ein Fünftel des gesamten Parkraumangebots fallen auf Kundenparkplätze. Hierbei sticht insbesondere der große ALDI Parkplatz am westlichen Rand des Untersuchungsgebiets mit 72 Stellplätzen heraus. (Lidl mit seinem angrenzenden Parkplatz war zur Zeit der Verkehrserhebung noch nicht eröffnet).

Das restliche Angebot verteilt sich auf Parkstände mit einer Parkscheibenregelung und auf Sonder- und Behindertenparkstände.

Auffallend ist, dass im Parkbereich V (Schwetzinger Straße) und somit im Zentrumsbereich mit Abstand die wenigsten Parkstände (22 Parkstände) angeboten werden, was auf die räumlichen Gegebenheiten und die eingeschränkte Flächenverfügbarkeit zurückzuführen ist.

3.6 Parkraumnachfrage

Zur Ermittlung der Parkraumnachfrage wurde an einem repräsentativen Dienstag eine Parkraumerhebung im engeren Untersuchungsgebiet (Abgrenzung siehe Kap. 2) durchgeführt.

Es wurde zu drei unterschiedlichen Tageszeiten die Nachfrage erhoben:

- nachts zwischen 4:00h und 5:00h,
- vormittags zwischen 10:00h und 11:00h,
- nachmittags zwischen 16:00h und 17:00h.

Notiert wurden alle abgestellten Fahrzeuge, wobei vermerkt wurde, ob sie auf einem ausgewiesenen Parkstand/Parkplatz oder im öffentlichen Straßenraum (z.B. am Fahrbahnrand) oder regelwidrig (z.B. im Halteverbot) abgestellt waren.

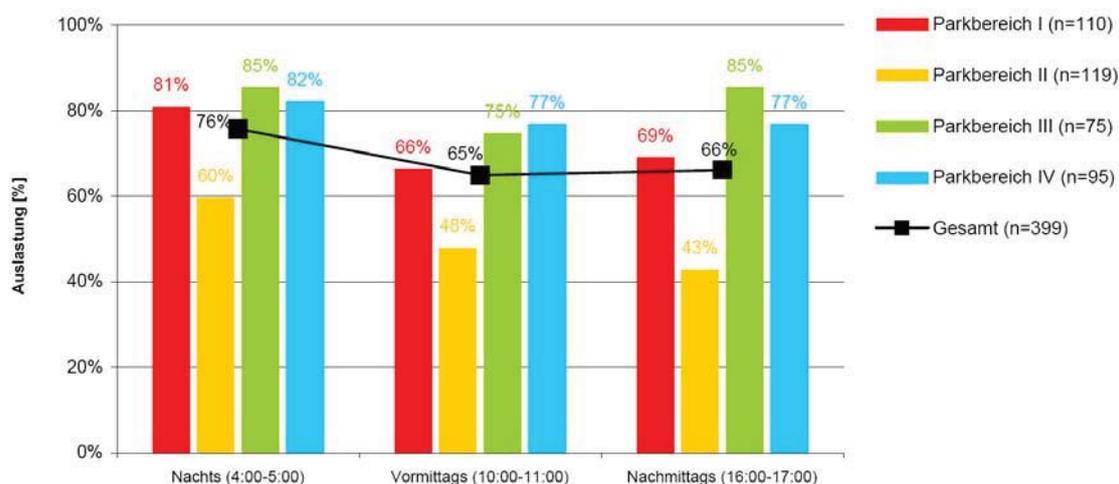


Abbildung 3-2: Auslastung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum (ohne Regelung)

Die Auswertung der unregelmäßig abgestellten Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum (d.h. ohne Parkscheibe) in Abbildung 3-2 zeigt, dass das Angebot zu allen erhobenen Zeiträumen ausreichend ist. Die höchste Auslastung liegt bei 85% im Parkbereich III (Süd-Ost) nachts und am Nachmittag.

Nachts zwischen 4:00h und 5:00h lässt sich die insgesamt höchste Auslastung in allen Parkbereichen feststellen. Bis auf den Parkbereich II (Nord-Ost) liegt die Durchschnittsauslastung in dieser Zeit bei etwa 82%. Dieses Ergebnis lässt darauf schließen, dass der öffentliche Straßenraum nachts von Anwohnern zum Abstellen ihrer Fahrzeuge genutzt wird.

Der Parkbereich II sticht mit seinen Auslastungswerten an allen Tageszeiten insofern heraus, dass lediglich eine Durchschnittsauslastung von ca. 50% erreicht wird. Dieser Bereich scheint für den Einkaufsverkehr am Vor- oder Nachmittag nicht attraktiv und wird als Angebot nicht wahr- bzw. angenommen.

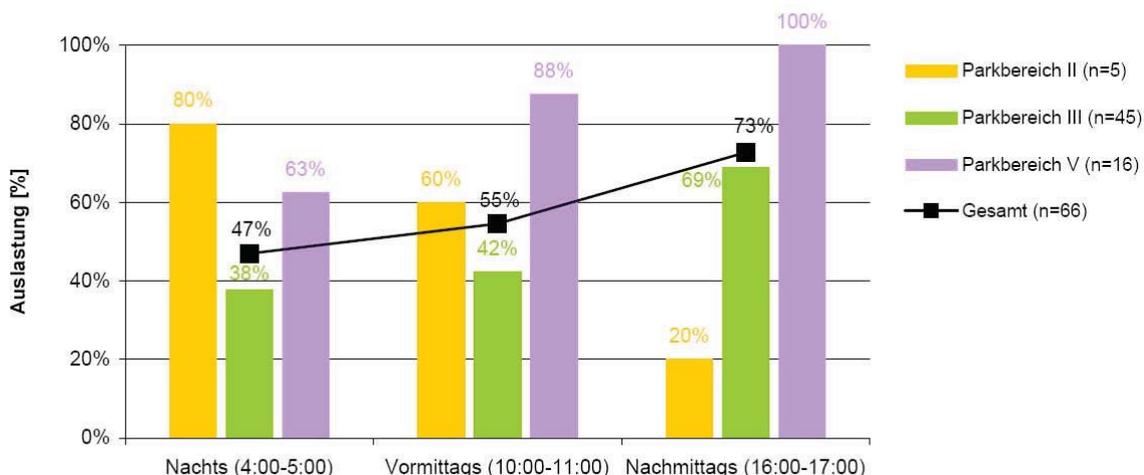


Abbildung 3-3: Auslastung der mit Parkscheibe geregelten Parkstände im öffentl. Straßenraum

Die Auswertung der mit Parkscheibe geregelten Parkmöglichkeiten (siehe Abbildung 3-3) in Kirchheim zeigt, dass hier im Durchschnitt nachts die geringste Auslastung festzustellen ist. Hierzu gehören die bewirtschafteten Parkstände im Freiheitsweg (Parkbereich II), die Parkstände in der Türmergasse, vor der H+G Bank, der bewirtschaftete Parkplatz am Bürgerzentrum (Parkbereich III) sowie die 16 bewirtschafteten Parkstände in der Schwetzingen Straße (Parkbereich V).

Die Schwetzingen Straße ist mit seiner zentralen Lage und dem geringen Angebot an Parkständen in den Vormittagsstunden weitgehend und in den Nachmittagsstunden voll ausgelastet. Ansonsten deckt sowohl vor- als auch nachmittags das Angebot die Nachfrage. Besonders der Bereich III mit dem größten Angebot (45 Parkstände) ist nur gering ausgelastet. Diese geringe Auslastung der Parkmöglichkeiten abseits der Schwetzingen Straße lässt vermuten, dass sie für den „schnellen“ bzw. bequemen Einkaufsverkehr nicht dicht genug am Zentrum liegen. Tatsächlich ist die Entfernung relativ gering (< 200m).

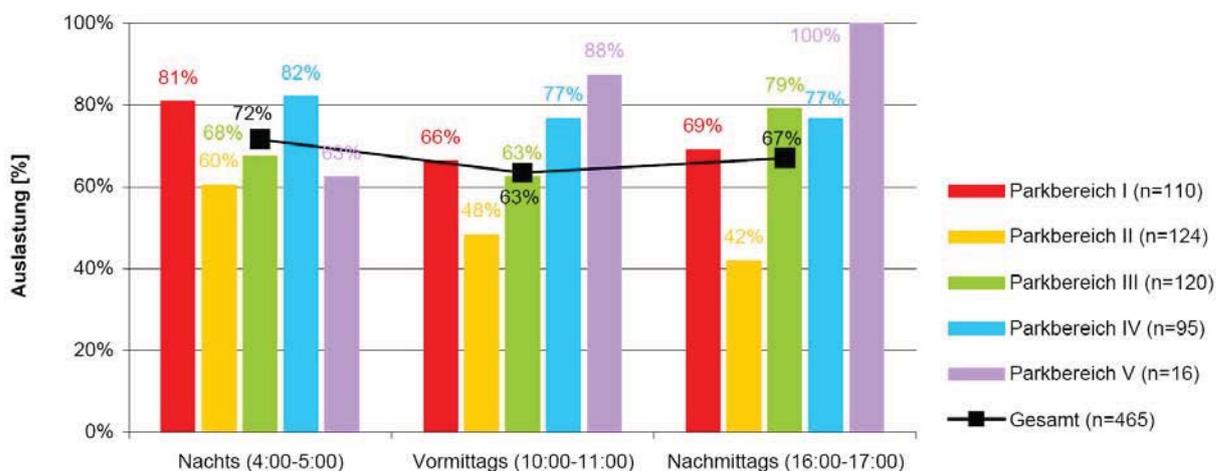


Abbildung 3-4: Auslastung aller Parkstände im öffentlichen Straßenraum

Abbildung 3-4 zeigt eine Zusammenfassung aller Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Auch hierbei zeigt sich die bereits erläuterte höchste Auslastung nachts mit durchschnittlich 72%. Parkbereich II sticht auch hierbei als am geringsten nachgefragt mit lediglich 42%-60% heraus.

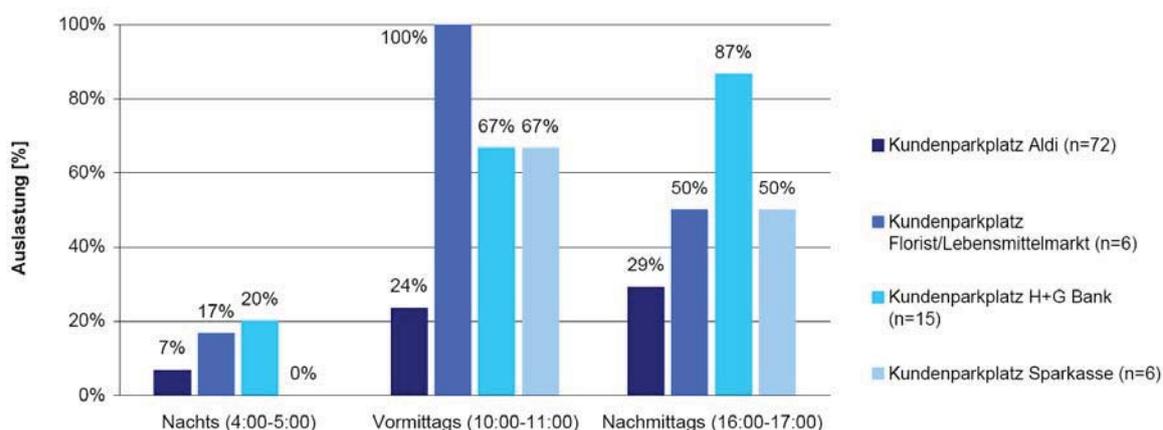


Abbildung 3-5: Auslastung privater Kundenparkplätze

Des Weiteren wurden die privaten Kundenparkplätze (der ALDI-Parkplatz, die Parkstände vor dem Floristen/Lebensmittelladen direkt in der Schwetzingen Straße, der Kundenparkplatz der H+G Bank sowie der Parkplatz der Sparkasse) gesondert ausgewertet (siehe Abbildung 3-5). Der private Kundenparkplatz des Getränkemarktes in der Schwetzingen Straße sowie die Tiefgarage der H+G Bank konnten wegen verschlossenen Toren (insbesondere nachts) nicht mit erhoben und somit nicht in die Auswertung eingearbeitet werden.

Alle Kundenparkplätze – die üblicherweise nur zu Geschäftszeiten genutzt werden dürfen – zeigen nachts eine sehr geringe Auslastung (max. 20% am Parkplatz der H+G Bank). Sie werden offensichtlich nicht von Anwohnern genutzt.

Tagsüber sind die zentral gelegenen Kundenparkplätze direkt an der Schwetzingen Straße wie Florist, Lebensmittelmarkt und auch H+G Bank stark nachgefragt. Eine demgegenüber geringe Auslastung weist der große ALDI-Parkplatz am Rand des Zentrums auf. Auch der Kundenparkplatz der Sparkasse in der Alstater Straße scheint nur zum Besuch der Sparkasse aufgesucht zu werden und ist als Parkplatz für den Einkaufsverkehr weniger nachgefragt.

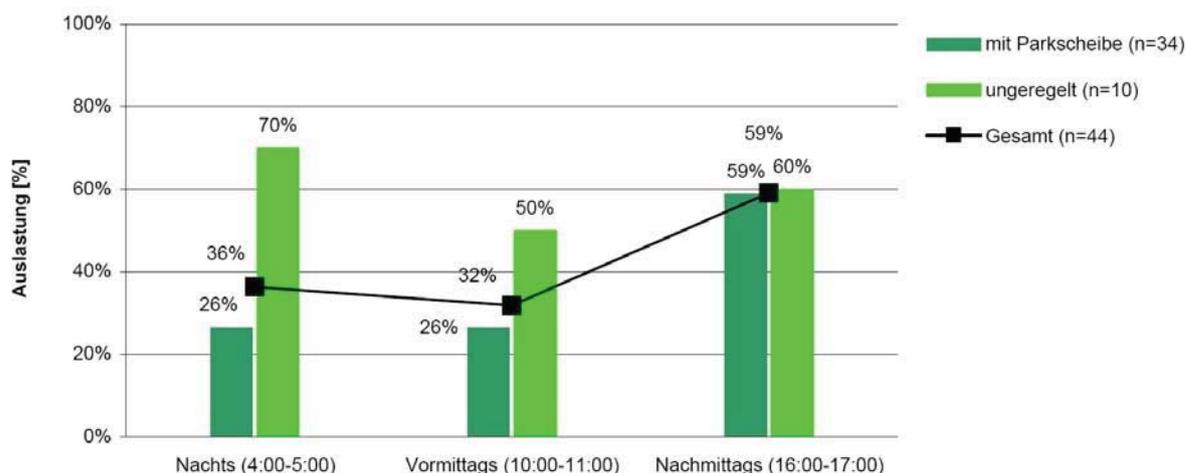


Abbildung 3-6: Auslastung Parkplatz am Bürgerzentrum

Eine spezielle Auswertung des Parkplatzes am Bürgerzentrum (siehe Abbildung 3-6) zeigt, dass gerade der durch Parkscheiben geregelte Bereich (Regelung gilt von 7 bis 19 Uhr) sehr schwach genutzt wird. Demgegenüber ist der „hintere“ Bereich (vor den Wohnhäusern und der KiTa), wo keine Parkscheibenpflicht gilt, insbesondere nachts mit 70% stark ausgelastet. Hier parken vermutlich Anwohnern, die ab 7h keine Parkscheibe vorweisen wollen.

Die maximale Auslastung (nachmittags mit 59%) liegt immer noch deutlich unter dem Potenzial des Parkplatzes. Der Platz am Bürgerzentrum wird augenscheinlich nicht als eine Alternative zum Parken in der hoch ausgelasteten Schwetzinger Straße angenommen.

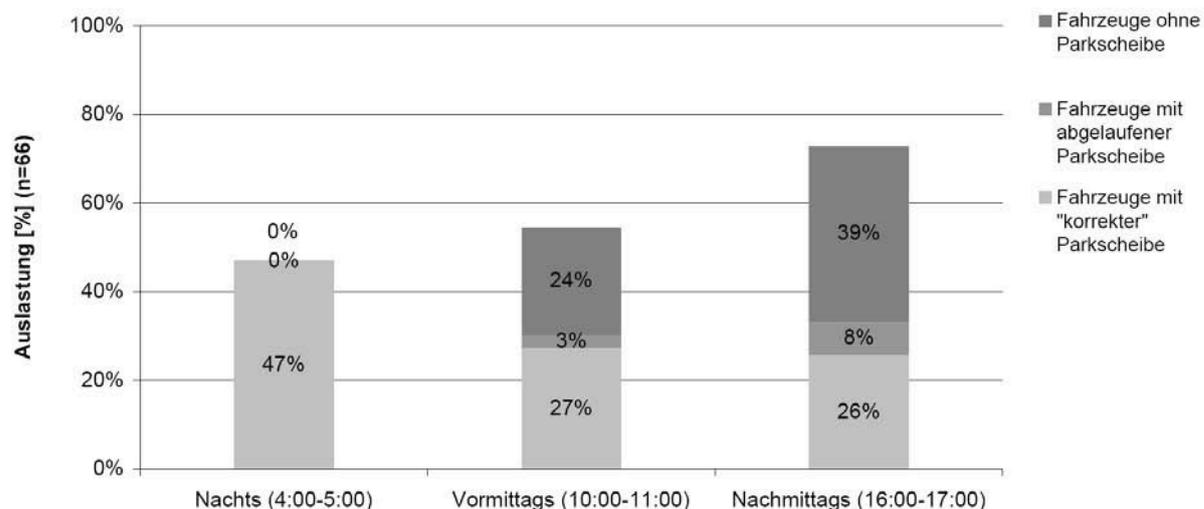


Abbildung 3-7: Regelverstoßquote der mit Parkscheibe geregelten Parkstände im öffentlichen Straßenraum (alle Bereiche)

In Abbildung 3-7 wird das Parkverhalten an den mit Parkscheiben geregelten Parkständen im Untersuchungsgebiet hinsichtlich der Einhaltung der Parkregelung betrachtet. (Da die Parkscheibenregelungen erst morgens um 7h bzw. 8h beginnen, wurde nachts immer „legal“ geparkt).

Tagsüber zeigt sich allerdings, dass die Parkregelungen insgesamt eher selten eingehalten werden. Nur etwa 25% der abgestellten Fahrzeuge konnten eine korrekte Parkscheibe aufweisen. Dagegen wiesen vor allem nachmittags fast 50% der parkenden Fahrzeuge gar keine bzw. eine abgelaufene Parkscheibe auf.

Die Auswertung zeigt, dass das „Instrument“ Parkscheibe in Kirchheim auf keine große Akzeptanz stößt bzw. ignoriert wird. Dies lässt darauf schließen, dass der Gebrauch von Parkscheiben in Kirchheim in der Vergangenheit nicht konsequent kontrolliert wurde und somit in den „Köpfen“ der Bevölkerung noch nicht angekommen ist.

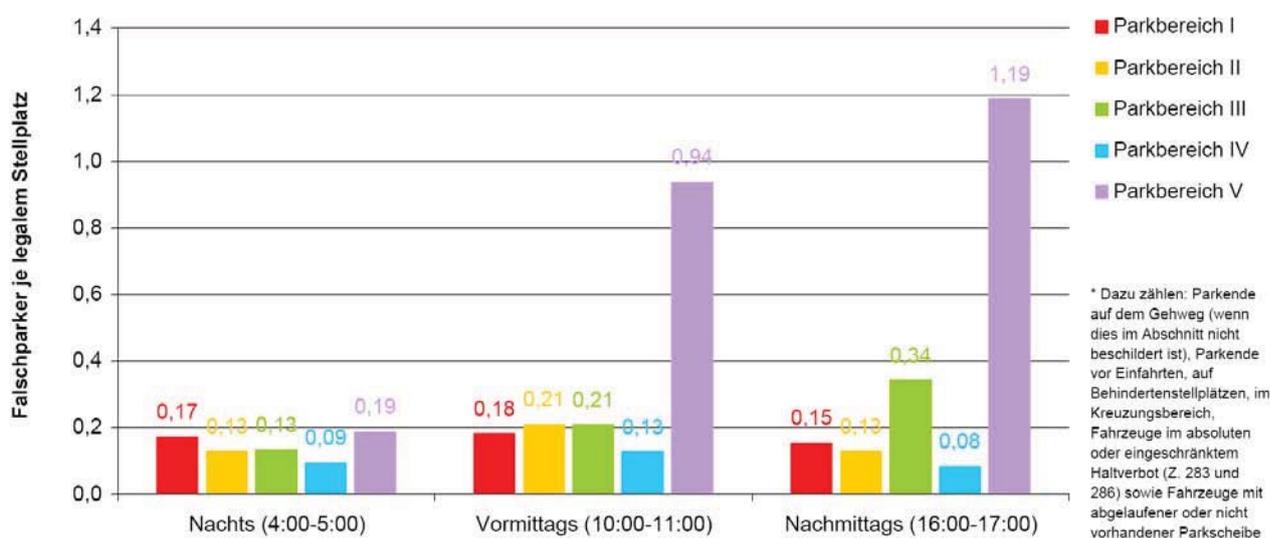


Abbildung 3-8: Anzahl der Falschparker* bezogen auf die Anzahl legaler Parkstände im öffentlichen Straßenraum (inkl. der Parkstände mit Parkscheibenregelung)

Abschließend wurde der Anteil der Falschparker bezogen auf die Anzahl der „legalen“ Parkstände im öffentlichen Straßenraum untersucht (Abbildung 3-8). Zu den legalen Parkständen zählen – neben den mit Parkscheibe geregelten Stellplätzen – auch die am Fahrbahnrand abgestellten Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum. Die privaten Parkplätze sind nicht enthalten.

Hier sticht der Parkbereich V (Schwetzinger Straße) deutlich hervor. Hier kommt nachmittags auf einen legalen Parkstand in etwa ein „illegal“ abgestelltes Fahrzeug. Das Straßenbild wird übermäßig von Falschparkern dominiert, wobei zu berücksichtigen ist, dass sich die Falschparker auch auf Parkstände mit Parkscheibenregelung beziehen.

In allen anderen Bereichen ist festzustellen, dass auf 5 Parkstände etwa ein „illegal“ abgestelltes Fahrzeug kommt. Dieser Falschparkeranteil von ca. 20% ist als tolerabel einzustufen.

Eine Betrachtung der Verteilung der einzelnen Parkvergehen (Abbildung 3-9) zeigt, dass sich alleine über 50% der ermittelten „Verstöße“ auf das Parken auf Gehwegen bzw. in Knotenpunktbereichen beziehen.



Abbildung 3-9: Prozentuale Verteilung nach Art der Parkvergehen

3.7 Erreichbarkeit des Zentrums von Kirchheim

Die Erreichbarkeit des Zentrums von Kirchheim aus Norden kommend ist – wie in Kap. 3.2 bereits erwähnt – mit einigen Umwegfahrten verbunden. Eine klare Führung erfolgt nicht, lediglich ein kleines Hinweisschild an der Einmündung Breslauer Straße soll den LKW-Verkehr über die Breslauer Straße und die Pleikartsförster Straße zum Zentrum rund um die „Spinne“ bzw. den Odenwaldplatz leiten. „Verpasst“ man die Beschilderung an der Breslauer Straße, besteht nur die Möglichkeit bis zur Alstater Straße weiter zu fahren. Hier werden für den MIV aus Norden keine weiteren Hinweise in Richtung Zentrum angeboten, was zu unerwünschtem Schleichverkehren in Straßen führt, die hierfür nicht geeignet sind. Das mit der Inbetriebnahme der Straßenbahn eingerichtete Einbahnstraßensystem schafft hier keine Abhilfe, sondern trägt eher zur Verschärfung der Situation bei, indem Straßen, die als Hauptachsen für den Fußverkehr gelten, von Kfz-Verkehr zusätzlich belastet sind (z.B. Schäfergasse, Lochheimer Straße).



Abbildung 3-10: MIV-Erreichbarkeit des Zentrums von/nach Norden

Ähnliches gilt für den Radverkehr aus Richtung Innenstadt. Eine explizite Radführung innerhalb Kirchheims ist nicht vorhanden. Der von Norden kommende Radverkehr wird auf der Schwetzingen Straße bis zur Albert-Fritz-Straße auf beiderseits angelegten separaten Radverkehrsanlagen geführt. Bis zur Alstater Straße fließt der Radverkehr auf gemeinsamer Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr bei einer Geschwindigkeitsregelung von

50 km/h. Ab hier – wo die Schwetzingen Straße nur noch Einrichtungsstraße mit Verbot für den Radverkehr in Gegenrichtung ist – wird es den Radfahrenden überlassen, welchen Weg sie Richtung Zentrum wählen. In der Regel wird die westliche Alstater Straße (Einbahnstraße) genutzt, die in diesem Bereich bereits für Radfahrer auch in Gegenrichtung zugelassen ist. Zum Zentrum gibt es vielfältige Möglichkeiten beispielsweise über die Schäfergasse oder die Pleikartsförsterstraße.

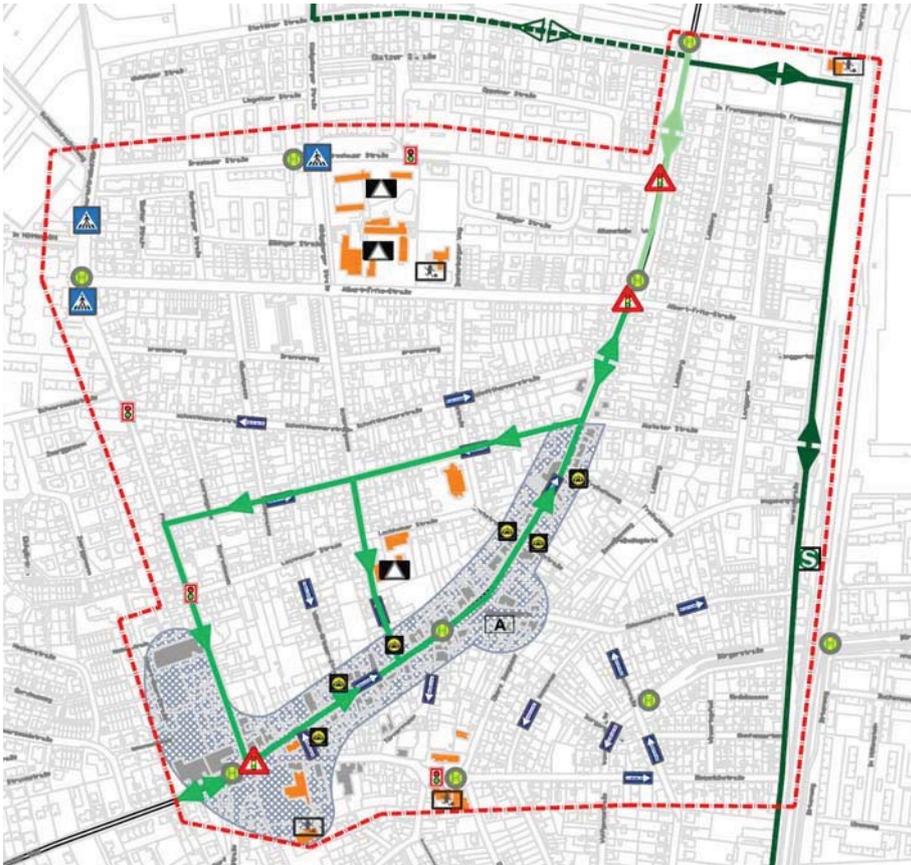


Abbildung 3-11: RV-Erreichbarkeit des Zentrums von/nach Norden

4 ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Im folgenden werden die wesentlichen Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse in Stichpunkten zusammengefasst:

- Die Versorgung von Kirchheim mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen und auch periodischen Bedarfs sind gut. Die Angebote konzentrieren sich um die „Spinne“ und den Odenwaldplatz und liegen im fußläufigen Einzugsbereich der Wohnbebauung. Auch die Ausstattung mit sozialer Infrastruktur (Schulen, KiTa's, Alteneinrichtung) ist umfangreich.
- Die Einführung der Straßenbahn mit eigenem Gleiskörper in der Schwetzingen Straße und der daraus resultierenden Einrichtungsregelung hat Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem und insbesondere auf den Kfz-Verkehr. Das daraus resultierende Einrichtungsstraßensystem ist schwer zu begreifen, da das Ziel, Durchgangsverkehr zu unterbinden, nicht im gewünschten Maß erreicht wurde und durch die mangelnde Führung Schleichverkehr erzeugt wird.
- Die Erreichbarkeit des Zentrums (An- und Abfahrt von/nach Norden) ist unbefriedigend. Zwar weist ein Schild vor der Einmündung Breslauer Straße auf die Ortsmitte Kirchheim hin – verbunden mit einem Fahrgebot für LKW – diese Beschilderung ist allerdings nicht eindeutig.
- Die Breslauer Straße, über die der Kfz-Verkehr aus Richtung Norden fahren soll, hat sensible Randnutzungen wie Schulen und Kindergärten, wo unnötiger Kfz-Verkehr vermieden werden sollte. Auch die Pleikartsförster Straße, über die der Kfz-Verkehr zum Zentrum im Anschluss an die Breslauer Straße geführt wird, ist nicht geeignet, da hier eine ÖPNV-Hauptachse mit mehreren Buslinien verläuft.
- Die ÖPNV-Erschließung in Kirchheim ist als sehr gut zu bewerten. Die Haltestellen der neuen Straßenbahnlinie 26 sind alle barrierefrei zugänglich. Die Barrierewirkung der Trasse ist allerdings erheblich.
- Für den Radverkehr in Kirchheim ist – ähnlich wie für den MIV – keine eindeutige Radverkehrsführung vorhanden. Die separaten Radverkehrsanlagen an der Schwetzingen Straße enden in Höhe der Albert-Fritz-Straße. Auf der Schwetzingen Straße ist Radverkehr in Gegenrichtung nicht zugelassen. Eine weitere Führung oder Alternative ist nicht ausgewiesen.
- Im Fußverkehr bestehen insbesondere Defizite hinsichtlich fehlender Querungsangebote im Zuge von Hauptachsen. Besonders hervorzuheben sind hier die fehlenden Querungen über die Schwetzingen Straße mit der eingebetteten Straßenbahntrasse. Weitere Probleme sind die in einigen Straßenabschnitten zugeparkten Gehwege, die die Bewegungsfreiheit zusätzlich einschränken.
- In der Schwetzingen Straße besteht durch die Überlagerung von den verschiedenen verkehrlichen Anforderungen (MIV fließend und ruhend, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) ein hohes Konfliktpotenzial. Die Anordnung als verkehrsberu-

higer Geschäftsbereich sorgt zwar für niedrige Kfz-Geschwindigkeiten, die Aufenthaltsqualität ist gemessen an der Bedeutung der Straße als zentraler Einkaufsbereich trotzdem mangelhaft.

Die Analyse des ruhenden Verkehrs hat gezeigt, dass in Straßen mit unregelmäßigem Parken überwiegend auf der Fahrbahn geparkt wird. Gehwegparken wird in einzelnen Abschnitten praktiziert und bisher geduldet. Zur Parkraumnachfrage ist festzustellen:

- Das Angebot an Parkständen deckt die Nachfrage zu allen untersuchten Zeiten ausreichend. Nachts ist die Nachfrage im Regelfall leicht höher als tagsüber.
- Die höchste Nachfrage im ruhenden Verkehr besteht in der Schwetzingener Straße mit einem allerdings hohen Anteil an Missachtung der Parkregelung. Die Parkscheibenregelung – hauptsächlich entlang der Schwetzingener Straße – wird insgesamt nicht ausreichend eingehalten. Nur ca. 25% der Kfz parken hier regulär.
- Der „Falschparkeranteil“ ist mit Ausnahme der Schwetzingener Straße mit maximal 20% tolerabel.
- Kleinere Kundenparkplätze in zentraler Lage sind stärker nachgefragt als der große Kundenparkplatz (ALDI) am Rand des Untersuchungsgebiets.
- Die Parkstände im nördlichen Untersuchungsgebiet sind weniger nachgefragt als im südlichen Bereich.

5 MAßNAHMENKONZEPTE

5.1 Verkehrsführungskonzept Kfz-Verkehr

Eine wesentliche Aufgabe der Verkehrsuntersuchung ist die Prüfung von Alternativen zur besseren Kfz-Erreichbarkeit des Zentrums von Kirchheim und der dort angesiedelten Geschäfte und Nahversorgungsinfrastruktur für Ortsfremde aus Richtung Norden. Vereinbarungsgemäß wird in beiden entwickelten Alternativen der geplante Ausbau der Hardtstraße als Zweirichtungsstraße zugrunde gelegt. Für beide Alternativen gilt, dass das gesamte Straßennetz im Untersuchungsgebiet nach wie vor von Anliegern und Anwohnern wie bisher genutzt und befahren werden kann und keinen Einschränkungen unterliegt. Lediglich der ortsfremde Kfz-Verkehr soll gezielt auf geeigneten Straßen geführt werden.

In der **Alternative 1** (siehe Abbildung 5-1) wird der aus Norden kommende Kfz-Verkehr schon frühzeitig abgefangen und in Höhe Im Franzosengewann von der Schwetzingen Straße weg hin zur Hardtstraße geführt. Hierfür wird der südliche Straßenabschnitt vom Im Franzosengewann als Zweirichtungsstraße genutzt, die Fahrbahnbreite sollte 6,00m (Begegnungsfall LKW/PKW) betragen. Auch die Hardtstraße muss auf ihrer gesamten Länge mit einer Fahrbahnbreite von 6,00m ausgebaut werden. Im Nordabschnitt sind dafür ggf. Eingriffe in DB-Grundstücke erforderlich.



Abbildung 5-1: MIV-Erreichbarkeit des Zentrums von/nach Norden – Alternative 1

Zum Zentrum rund um den Odenwaldplatz fährt der Kfz-Verkehr über die Hardtstraße bis zur Hegenichstraße und von dort über die Hagellachstraße und die Odenwaldstraße.

Auch zum Zentrum rund um die „Spinne“ durchfährt der MIV zukünftig die Hardtstraße komplett bis zur Hegenichstraße. Änderungen im Einbahnstraßensystem ergeben sich in der Hegenichstraße im Bereich zwischen der Hagellachstraße und der Wolfgangstraße, der zukünftig im Zweirichtungsverkehr befahren wird.

Eine weitere Möglichkeit bietet die Führung über die „untere“ Bürgerstraße, die als Einbahnstraße von der Hardtstraße aus nach Westen ausgewiesen würde. Doch die schlechten Sichtverhältnisse und Aufstellwinkel beim Ausfahren auf die Bürgerstraße, machen diese Möglichkeit zu keiner empfehlenswerten Alternative.

Der Verkehr aus Kirchheim Zentrum (und aus Süden) in Richtung Heidelberg Innenstadt wird wie heute über die Schwetzingen Straße Richtung Norden geführt. Alternativ kann der Kfz-Verkehr über die Odenwaldstraße und die ausgebaute Hardtstraße bis zum Im Franzosengewann und ab hier über die Schwetzingen Straße Richtung Norden fahren.



Im Franzosengewann



südliche Hardtstraße



Hegenichstraße

In **Alternative 2** (siehe Abbildung 5-2) fährt der Kfz-Verkehr aus Norden zunächst auf der Schwetzingen Straße bis zur Albert-Fritz-Straße. Ab hier wird er in östliche Richtung zur Hardtstraße geführt. Der erforderliche Ausbau Hardtstraße (Begegnungsfall Lkw/Pkw) kann weitestgehend im Bestand erfolgen – Grundstückseingriffe sind nicht erforderlich.

Zum Zentrum wird der Kfz-Verkehr über die Odenwaldstraße geführt, deren Einbahnstraßenregelung (von Hagellachstraße bis Hardtstraße) gegenüber der heutigen Situation „umgedreht“ wird. Das Zentrum rund um den Odenwaldplatz wird damit auf kürzestem Weg über die Odenwaldstraße erreicht.

Das Zentrum rund um die „Spinne“ wird ebenfalls über die Odenwaldstraße angefahren. Hierzu wird auch in der Hagellachstraße die Einbahnstraßenrichtung geändert und der Kfz-Verkehr über Hagellachstraße, Hegenichstraße weiter zur Schwetzingen Straße/ „Spinne“ geführt.

Eine Kombination dieser Variante mit einer Kfz-Verkehrsführung ab Im Franzosenge-
wann und Hardtstraße gemäß Alternative 1 ist möglich.



Abbildung 5-2: MIV-Erreichbarkeit des Zentrums von/nach Norden – Alternative 2

Der Verkehr von den Zentren in Richtung Norden kann als Alternative zur Schwetzing-
er Straße über Hagellach- bzw. Wolfgangstraße und über die „untere“ Bürgerstraße
zur Hardtstraße fahren. Das Einfahren in die „untere“ Bürgerstraße in Richtung Hardt-
straße ist als nicht problematisch anzusehen.



Albert-Fritz-Straße



Odenwaldstraße



„untere“ Bürgerstraße

Eine Änderung im Einbahnstraßensystem westlich der Schwetzing-
er Straße sollte erst
angegangen werden, wenn die Führung über die Hardtstraße positiv angenommen
wird.

5.2 Maßnahmenkonzept Radverkehr

Grundanforderungen

„Um die Potenziale des Radverkehrs im Alltagsverkehr stärker zu aktivieren, muss Radverkehr zügig, sicher und bequem möglich sein und in einem Umfeld stattfinden, in dem das Fahrrad als „normales“ Verkehrsmittel akzeptiert und genutzt wird.“¹ Hierfür ist es wichtig, den Radverkehr als System zu begreifen, in dem neben einer fahrradfreundlichen Infrastruktur weitere Bausteine wie Service und Dienstleistung rund um das Fahrrad und Öffentlichkeitsarbeit eine entscheidende Rolle spielen.

Angebote für den Radverkehr bestehen nicht nur aus separaten Radverkehrsanlagen. Weitere Netzbestandteile sind Tempo 30-Zonen bzw. -Straßen, verkehrsberuhigte Bereiche sowie sonstige Wege, die für die Nutzung mit dem Radverkehr freigegeben sind, wie z.B. Wirtschaftswege.

Die Mischung von Fuß- und Radverkehr in der bebauten Ortslage ist möglichst zu vermeiden, denn zum einen sind die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Fuß- und Radverkehr groß und zum anderen sind die Seitenraumbreiten meist schon für den Fußverkehr zu gering und sollten primär der freien und ungestörten Bewegungsmöglichkeit zu Fuß dienen. Die Zulassung und Mischung des Fuß- und Radverkehrs sollte deshalb immer im Einzelfall geprüft und mit anderen Führungsalternativen auf der Fahrbahn (evtl. mit Reduzierung der Geschwindigkeit, Fahrstreifenbreite, etc.) abgewogen werden.

Nutzungskonkurrenzen bestehen auch zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und Radverkehr – insbesondere bei hohem Parkdruck tagsüber mit überwiegend Kurzzeitparken am Straßenrand, häufigem Lieferverkehr und Halten in der zweiten Reihe. Dies betrifft neben dem Halten von Lieferverkehren und dem Parken auf Radfahrstreifen auch die Anzahl der Ein- und Ausparkvorgänge neben Radfahrstreifen, von denen ein Gefährdungspotenzial ausgehen kann.

Um den Radverkehr in, von und nach Kirchheim als umweltfreundliches und im Nahbereich schnelles Verkehrsmittel zu stärken und sicher zu führen, sind die folgenden Grundsätze zu beachten:

- Mischverkehr sollte standardmäßig auf allen vom Kfz-Verkehr wenig belasteten Straßen mit einem Geschwindigkeitsniveau unter 50 km/h, wie z. B. Straßen mit Tempo 30-Regelung und in verkehrsberuhigten Bereichen zum Einsatz kommen, da hier die Führung im Mischverkehr für alle Radverkehrsgruppen gut verträglich ist.
- Bei Straßen mit einem Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h oder darüber ist eine sichere Führung des Radverkehrs auf separaten Anlagen erforderlich. Die Führung auf Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen ist dabei im allgemeinen

¹ Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, FahrRad!

gegenüber der Führung auf einem separaten Radweg im Seitenraum zu bevorzugen.

- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung in allen Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h. Erforderliche Fahrbahnbreite: bei Linienbusverkehr bzw. hohem Schwerverkehrsanteil > 3,50m, ansonsten in der Regel 3,50m (neben ruhendem Verkehr), mindestens jedoch 3,00m bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten (regelmäßig freien Parkständen, Grundstückszufahrten, o.ä.).
- Neben Einbahnstraßen sind auch Sackgassen, Abbiegegebote, Kreuzungsteiler und Aufpflasterungen für den Radverkehr durchlässig zu gestalten. Durch die Einführung des Zeichens 357.2 StVO wurde die Kennzeichnung von für Radverkehr durchlässigen Sackgassen wesentlich vereinfacht.
- Eine Führung mit Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen (straßenbegleitend) in bebauten Bereichen ist zu vermeiden. Gehwege mit „Radfahrer frei“ nur in Ausnahmefällen als Zusatzangebot.
- Auch im Bereich von Knotenpunkten und Querungen ist die sichere Führung des Radverkehrs zu gewährleisten. Umwege (Knoten und Strecken) sind zu minimieren.
- Im Falle von eigenen Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, etc.): Deutlich sichtbare Gestaltung der Radverkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmer – insbesondere Autofahrer – und einheitliche Kennzeichnung (Farbgebung, Piktogramme).
- Die vorgegebenen Mindestmaße nach VwV-StVO² sind grundsätzlich einzuhalten. Hauptradverbindungen sind möglichst entsprechend der Regelmaße zu dimensionieren, das gegenseitige Überholen von Radfahrenden sollte sicher möglich sein.
- Hauptradverbindungen sind durchgängig mit einer Radverkehrswegweisung zu versehen.

² Dimensionierung von Radverkehrsanlagen

Führungsart	Dimensionierung			
	Radverkehrsanlage	Mindestmaß nach VwV-StVO	angestrebtes Maß nach VwV-StVO	Regelmaß (Entwurf ERA 07)
	Schutzstreifen	1,25 m	1,60 m	1,50 m
	Radfahrstreifen	1,50 m	1,85 m	1,85 m
	Einrichtungsrادweg	1,50 m	2,00 m	1,60 – 2,00 m

Maßnahmen zur Verkehrsführung

Als Hauptmangel im Radverkehr wurde die schlechte Erreichbarkeit des Zentrums von Kirchheim aus Richtung Norden/ Innenstadt identifiziert. Hier wurden zwei Führungsalternativen entwickelt, die dafür Sorge tragen sollen, den Radverkehr von/ nach Norden sicher auf Strecken abseits der Kfz- und ÖPNV-Hauptachse Schwetzingen Straße durch ruhige Nebenstraßen zu führen. Für beide Alternativen ist eine eindeutige und frühzeitige Wegweisung für den Radverkehr unerlässlich. Hier sind die entsprechenden Grundsätze (Ausschilderung der wichtigen Ziele, Standort und Ausführung von Hauptwegweisern und Zwischenwegweisern, etc.) zu beachten. Ebenso zu achten ist auf Hinweise für den Kfz-Verkehr an kreuzenden Radverkehrshauptachsen (z.B. durch Z138 StVO „Radfahrer kreuzen“ oder das Zusatzschild „Vorfahrt gewähren und auf kreuzende Radfahrer von links und rechts achten!“).

In **Alternative 1** (siehe Abbildung 5-3) werden die Radfahrenden schon früh „abgeholt“ und über Im Franzosengewann in den Leisberg geführt. Damit soll vermieden werden, dass Radfahrende nicht bis zum Ende des Radwegs in Höhe (Albert-Fritz-Straße) fahren, von wo keine Weiterfahrt in der Schwetzingen Straße möglich ist.



Abbildung 5-3: RV-Erreichbarkeit des Zentrums von/nach Norden – Alternative 1

Die Straße Im Franzosengewann soll zukünftig auch für den Kfz-Verkehr als eine neue Verbindung ausgebaut werden. Für den Fall, dass diese Kfz-Verbindung mit Tempo 50 geregelt wird, sind eigene Radverkehrsanlagen vorzusehen.

Der Leisberg ist eine ruhige Erschließungs-/ Anliegerstraße, welche eine gute Möglichkeit bildet, den Radverkehr zu bündeln und parallel zur Schwetzingen Straße in Richtung Zentrum zu führen. Der Leisberg ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen, der Radverkehr kann daher im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Ob hier weiterhin Zweirichtungsverkehr für Kfz möglich ist, muss geprüft werden. Im Fall einer Einrichtungsregelung für den Kfz-Verkehr ist die Parkierung neu zu ordnen (wechselseitiges Parken), um erhöhten Geschwindigkeiten entgegenzuwirken.

Eine sichere Radverkehrsführung im weiteren Verlauf ist durch den verkehrsberuhigten Bereich des Seewiesenweges gesichert.



Leisberg



Seewiesenweg



Obere Seegasse

Über die Odenwaldstraße oder optional die Zentstraße gelangt der Radverkehr zum Bereich rund um den Odenwaldplatz.

Zum Zentrum rund um die „Spinne“ und zum Bürgerzentrum werden die Radfahrenden im Zuge des verkehrsberuhigten Bereichs der Oberen Seegasse in Richtung der Hegenichstraße geführt. Die Hegenichstraße selbst ist Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr. Trotz der Höchstgeschwindigkeit von Tempo-30 sollte die Anlage von Angebotsstreifen geprüft werden, um dem Radverkehr einen gewissen Schutz vor dem Kfz-Verkehr zu bieten

In der **Alternative 2** (siehe Abbildung 5-4) wird der Radverkehr ebenfalls über die Straße Im Franzosengewann und von hier in den Langgarten geleitet. Der Langgarten ist in seiner Funktion als Erschließungsstraße, der angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und seinen vorhandenen Fahrbahnbreiten geeignet, den gebündelten Radverkehr in Richtung Zentrum aufzunehmen. Der Straßenraum ist breiter als im parallel verlaufenden Leisberg und daher für die Mischung von Kfz- und Radverkehr (bei Beibehaltung eines Zweirichtungsverkehrs) besser geeignet. Alternativ könnte der Radverkehr bis zur Hardtstraße geführt werden, wo die überörtliche Hauptradroute der Stadt Heidelberg verläuft.

Der weitere Verlauf der Radverkehrsführung entspricht Alternative 1 über den Seewiesenweg, die Obere Seegasse und die Hegenichstraße (mit der Anlage von Schutzstreifen).

Allerdings kann die Führung über den weiter östlich gelegenen Langgarten oder die Hardtstraße als „Umweg“ empfunden werden. Als weitere Option wird der Radverkehr bis zum Ende des Zweirichtungsverkehrs in der Schwetzingen Straße bis Höhe Alstater Straße geführt, wobei der Abschnitt ab Albert-Fritz-Straße mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen werden sollte. Ab hier kann zum einen nach Osten in die Alstater Straße eingefahren und über den Leisberg und den Seewiesenweg die Fahrt in Richtung der Zentren fortgesetzt werden.



Abbildung 5-4: RV-Erreichbarkeit des Zentrums von/nach Norden – Alternative 2

Westlich der Schwetzingen Straße besteht zum ändern die Möglichkeit, über die Einbahnstraßen Alstater Straße und Schäfergasse zum Odenwaldplatz bzw. über die Lochheimer Straße und die Pleikartsförsterstraße zur „Spinne“ zu gelangen.



Langgarten



Alstater Straße



Schäfergasse

Radverkehr in Richtung Norden kann in beiden Alternativen weiterhin im Mischverkehr über die Schwetzingen Straße fahren, wobei im Abschnitt zwischen Alstater Straße und Albert-Fritz-Straße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h dringend empfohlen wird.

Öffnung von Einbahnstraßen

Von Seiten der Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement, wurden alle im Untersuchungsgebiet vorhandenen Einbahnstraßen auf die Machbarkeit zur Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung geprüft (siehe auch Abbildung 5-5):

- Die Schmitthennerstraße sowie die Alstater Straße sind bereits durch Beschilderung für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

Auch die Odenwaldstraße (zwischen Hagellachstraße und Hardtstraße) darf in Gegenrichtung befahren werden. Sollte hier die Einbahnstraßenregelung geändert werden (siehe Kap. 5.1), ist gegenläufiger Radverkehr auch dann möglich.

- Die Zufahrt in die Schäfergasse (zwischen Schwetzingen Straße und Lochheimer Straße) ist aus Richtung Lochheimer Straße bereits für den Radverkehr freigegeben, allerdings – aufgrund der Engstelle – nicht durchgehend bis zur Schwetzingen Straße. Durch die vorgeschlagene Maßnahme zur Sperrung der Zufahrt zur Schäfergasse (siehe Kap. 5.3) wäre in Zukunft eine durchgängige Öffnung möglich.

Für die Untere Seegasse (zwischen Hegenichstraße und Odenwaldstraße) und die Wolfgangstraße (zwischen Hegenichstraße und Bürgerstraße) ist eine Öffnung problematisch. Der aufgrund von beidseits parkenden Fahrzeugen schmale Querschnitt ist für den Begegnungsverkehr nicht ausreichend. Eine Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung ist möglich, wenn auf eine Parkreihe verzichtet wird.

Auch in der Hagellachstraße (zwischen Bürgerstraße und Odenwaldstraße) ist der Querschnitt grenzwertig. Eine Öffnung ist nur in Verbindung mit einem markiertem Radweg empfehlenswert.

- In der Schwetzingen Straße (zwischen Alstater Straße und Pleikartsförster Straße) kann gegenläufiger Radverkehr nicht zugelassen werden. Die Straßenbahntrasse darf nicht befahren werden, und die verbleibende Fahrbahn reicht nicht für den Begegnungsfall aus.

Auch in der Wilhelm-Grieser-Straße ist die Öffnung für den Radverkehr aus Richtung der Schwetzingen Straße aufgrund der Engstelle nicht möglich. Dies gilt ebenfalls für die Türmergasse, in der noch erschwerend ein sehr kurviger Verlauf und damit verbundenen schlechten Sichtverhältnissen hinzukommt.

Des Weiteren kann die Hagellachstraße (zwischen Bürgerstraße und Hege- nichstraße) aufgrund des Busverkehrs (kein Begegnungsverkehr möglich) nicht für den Radverkehr geöffnet werden.

Für die „untere“ Bürgerstraße (zwischen Wingertspfad und Hardtstraße) ist eine Öffnung Richtung Hardtstraße problematisch. Die Einfahrt von der Hardtstraße aus ist durch die Rampenmauer sehr unübersichtlich.



Abbildung 5-5: Empfehlungen zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

5.3 Maßnahmenkonzept Fußverkehr

Grundanforderungen

Für den Kraftfahrzeugverkehr ist es i.d.R. selbstverständlich, sich in einem hierarchisch strukturierten Netz zu bewegen, das sich durch verschiedene Qualitätsstandards auszeichnet. Für den Fußverkehr existiert eine solche Differenzierung meistens nur ansatzweise, die Qualitätsstandards werden nur selten eingehalten. Barrieren wie stark befahrene Hauptverkehrsstraßen, ÖPNV-Trassen oder großflächige Kreuzungen zwingen Fußgängerinnen und Fußgänger immer wieder zu Umwegen und führen zu Zeitverlusten beim unterwegs sein. Hinzu kommt die fehlende Barrierefreiheit an vielen Stellen, sei es beim Zugang zum ÖPNV, bei Unter- oder Überführungen oder an Knotenpunkten (fehlende Bordsteinabsenkungen).

Nutzungskonkurrenzen werden oft zulasten des Fußverkehrs entschieden. Insbesondere der ruhende Verkehr schränkt die Bewegungsmöglichkeiten ein und führt immer wieder zu Behinderungen und Gefährdungen. Dies gilt auch für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr in Innerortslagen.

In alten Siedlungsbereichen, wie in Kirchheim, die vor der Massenmotorisierung entstanden sind und wo die Flächen im Straßenraum nicht beliebig erweitert werden können, bestehen Nutzungskonkurrenzen mit dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr in einem besonderen Ausmaß. Dabei sind in Stadtquartieren von der Größe Kirchheims die Versorgungsangebote oft in fußläufiger Entfernung angesiedelt. Um den Bedürfnissen des Fußverkehrs im Planungsraum in Kirchheim gerecht zu werden und diese in vielerlei Hinsicht vorteilhafte Fortbewegungsart zu stärken und zu fördern, sind die folgenden Grundsätze zu beachten:

- Auf Hauptachsen des Fußverkehrs sollte grundsätzlich kein Parken auf Gehwegen angeordnet bzw. toleriert werden. Auch im Nebennetz ist Parken auf der Fahrbahn anzustreben.
- Die Bewegungs- und Aufenthaltsflächen (Gehwege und Seitenräume) sind von Kfz-verkehrsbezogenen Installationen wie Parkuhren, Verkehrsschildern, Lichtmasten, etc. freizuhalten, die erforderlichen Mindestbreiten sind zu gewährleisten.
- Im Zuge von Hauptfußwegeachsen sind grundsätzlich Querungsangebote über Straßen zu schaffen. Dies gilt nicht nur für Hauptverkehrsstraßen sondern auch für untergeordnete Straßen in der Nähe von fußverkehrsaufkommensstarken Einrichtungen wie z.B. Schulen, Altenwohnanlagen, etc.
- Die Sicht von Fahrzeugen auf Querungen ist zu gewährleisten, d.h. vor und nach Querungshilfen und Fußgängerschutzanlagen (Zebrastreifen) sind die erforderlichen Flächen im Straßenraum freizuhalten.
- Hauptfußwegeachsen sollen möglichst direkt, barrierefrei und ohne Umwege die wichtigen Ziele des Fußverkehrs miteinander verbinden. Sie sind vorzugs-

weise durch Straßenräume mit wenig Kfz-Verkehr zu führen, Instrumente der Verkehrsberuhigung (z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen oder Z325 StVO) sollten verstärkt eingesetzt werden.

- An Lichtsignalanlagen sollen die Wartezeiten für den Fußverkehr so gering wie möglich gehalten werden, insbesondere im Zuge von Fußwegeachsen, die von Kindern und Jugendlichen genutzt werden. Erfahrungen zeigen, dass zu lange Wartezeiten die Gefahr des „Rotgehens“ bergen und Lichtsignalanlagen so zu Verkehrssicherheitsrisiken werden. Barrierefreiheit ist auch bei Signalgebern sicherzustellen (z.B. taktile Leitstreifen, akustische Signale).
- Weil in bebauten Ortslagen wie in Kirchheim die nach Richtlinien empfohlenen Mindestgehwegbreiten³ i.d.R. nicht durchgängig geschaffen werden können, sollten in regelmäßigen Abständen, insbesondere in der stark frequentierten Schwetzingen Straße, durch Aufweitungen der Seitenräume ein Angebot für den Fußverkehr geschaffen werden.

³ Die nach EFA empfohlenen Gehwegbreiten sind abhängig von der Kfz-Verkehrsbelastung in den Straßen, der Randnutzung und der vorhandenen Straßenraumsituation. Die Mindestbreite liegt danach bei 2,10m. Die für die Situation Kirchheim (geschlossene Randbebauung ohne Vorgärten) anzustrebende Breite liegt bei 2,50m. In Straßen mit ihrer Geschäftsnutzung – wie der Schwetzingen Straße – wird eine Regelbreite nicht unter 3,30m empfohlen.

Erhöhte Anforderungen an Gehwege bestehen im Einflussbereich von Infrastruktureinrichtungen, wie sie auch in Kirchheim zu finden sind: Schulen, Altenwohnanlagen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Einkaufs- und Dienstleistungsschwerpunkte, ÖPNV-Haltestellen. Die Einflussbereiche liegen i.d.R. bei 200m.

Maßnahmen

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass sich die gravierendsten Defizite im Hauptfußwegenetz auf fehlende/ nicht erkennbare Querungsangebote über Straßen und ÖPNV-Trassen sowie auf zugeparkte Gehwege konzentrieren. Zur Mängelbeseitigung werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen (siehe Maßnahmenübersicht Abbildung 5-6):

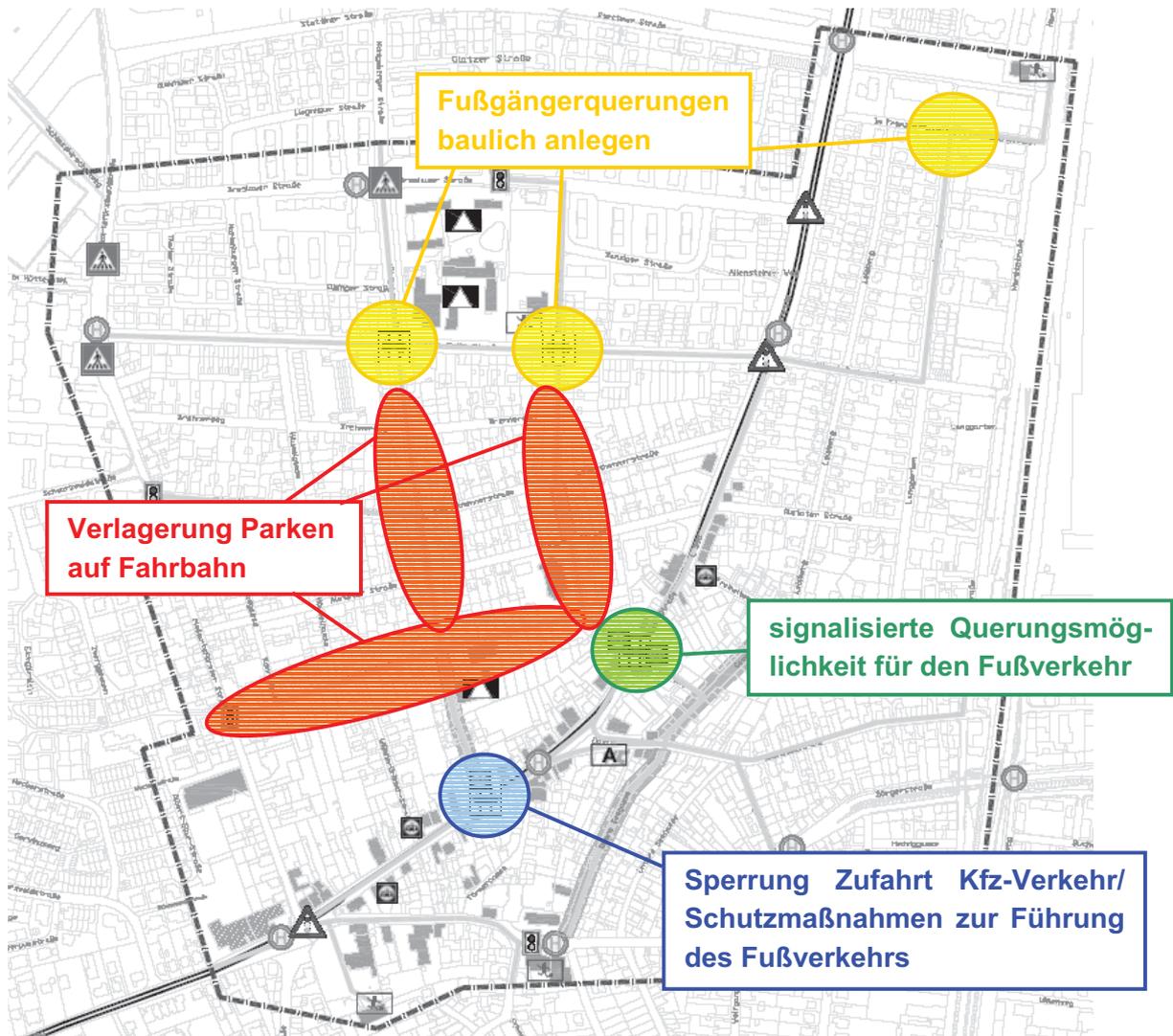


Abbildung 5-6: Maßnahmenübersicht Fußverkehr

- Südlich des Schulzentrums werden neue, gut erkennbare Querungen baulich hergestellt (siehe auch Abbildung 5-7). Die Fahrbahn im Bereich der Querungen sollten farblich bzw. mit veränderter Oberflächenstruktur (z.B. streetprint) hergehoben werden, um Kfz-Fahrer darauf aufmerksam zu machen und zum langsamer fahren zu animieren.
Ein neues Querungsangebot Im Franzosengewann wird insbesondere für den Fall

erforderlich, dass ab hier zukünftig der Kfz-Verkehr über die Hardtstraße in Richtung Kirchheim-Zentrum geführt wird.

- Im Zuge der Lochheimer Straße und den beiden Nord-Süd-Achsen Schäfergasse und Zentstraße werden die Flächen im Straßenraum neu geordnet (siehe Kap.5.4 und Abbildung 5-9) und das Parken durchgängig auf die Fahrbahn verlagert. Der Wegfall von „gefühlten Parkständen“ sollte in Kauf genommen werden, unterstützt durch eine Kampagne, in der die Gefahren des Gehwegparkens für den Fußverkehr thematisiert werden und für die Nutzung der Stellplätze auf den eigenen Grundstücken geworben wird.
- Über die Schwetzingen Straße wird in Höhe der Zentstraße eine signalisierte Quermöglichkeit für den Fußverkehr geschaffen. Auch wenn die Kfz-Verkehrsbelastungen eher gering sind, ist die Querungsanlage sinnvoll, weil hier regelmäßig mit schutzbedürftigen Personen (Kinder, ältere Menschen) zu rechnen ist.⁴
- Aber auch an der Schäfergasse müssen Möglichkeiten gefunden werden, die Hauptachse (Verbindung zwischen Kurpfalzschule und Kindertagesstätte Hege-nichstraße) zu stärken bzw. die heutige Gefahrenstelle zu beseitigen. Hier sollte geprüft werden, ob eine Zufahrt zur Schäfergasse von der Schwetzingen Straße für den Kfz-Verkehr mithilfe von Baken komplett unterbunden werden kann. Die Anlage von Drängelgittern soll die Schülerinnen und Schüler zusätzlich auf die Gefahrensituation der heranfahrenden Straßenbahn aufmerksam machen.

Grundsätzlich ist im gesamten Hauptwegenetz das Gehwegparken weitest möglich zu unterbinden und zu kontrollieren.



Abbildung 5-7: Querungshilfen Albert-Fritz-Straße südlich Schulzentrum

⁴ siehe FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), S. 87

5.4 Parkraumkonzept

Das Parkraumkonzept bezieht sich auf das engere Untersuchungsgebiet, in dem im Rahmen der Bestandsanalyse das Parkraumangebot und die Nachfrage ermittelt wurden. Die Befunde haben gezeigt, dass das vorhandene Angebot insgesamt ausreicht, allerdings eine gleichmäßigere räumliche Verteilung der Auslastung anzustreben ist. Grundproblem ist die Missachtung der vorhandenen Parkregelungen sowie das unerlaubte Gehwegparken in einigen Abschnitten.

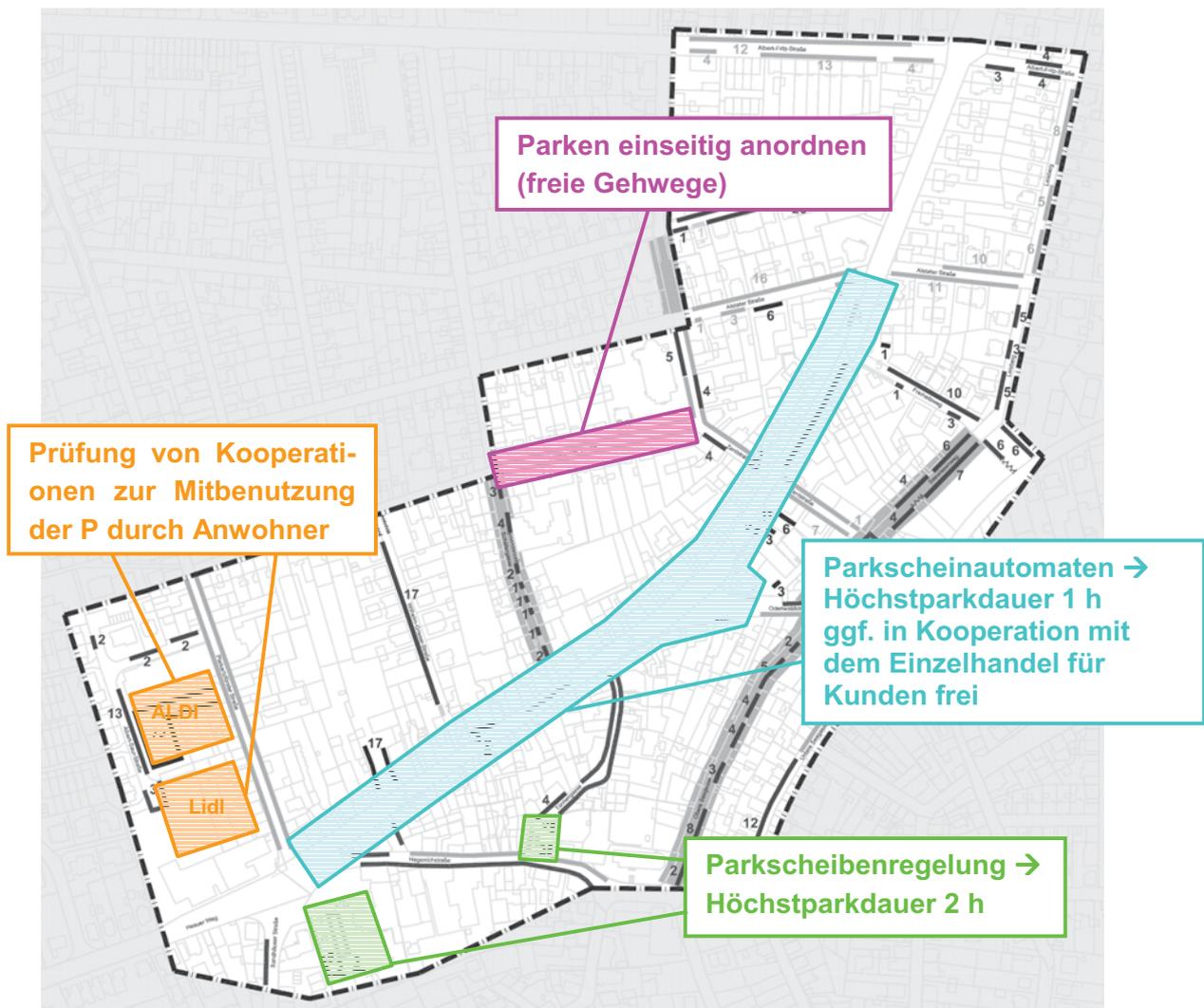


Abbildung 5-8: Maßnahmenübersicht ruhender Verkehr

Vorgeschlagen wird ein 3-Stufiges Konzept für den öffentlichen Straßenraum mit den folgenden Elementen:

- Gebührenpflichtiges, zeitlich begrenztes Parken mit Parkscheinautomaten
- Parkscheiben-geregeltes Parken mit einheitlichen Geltungszeiträumen
- Freies Parken ohne Beschränkung

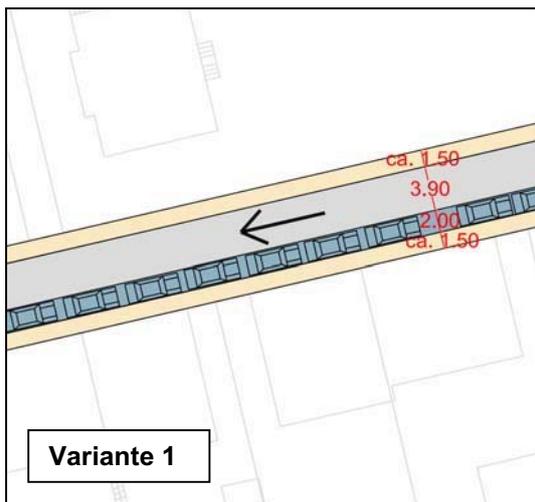
Folgende räumliche Zuordnung / Verteilung der Regelung wird empfohlen:

- Einführung von Parkscheinautomaten in der Schwetzingen Straße mit einer Höchstparkdauer von einer Stunde tagsüber (8-18h), abends und nachts Parken ohne Parkschein erlaubt. Die Schwetzingen Straße ist zu allen Tageszeiten der am stärksten ausgelastete Abschnitt im Straßennetz, gleichzeitig waren naheliegende Flächen (z.B. Parkplatz Bürgerzentrum) eher gering ausgelastet. Auf den Parkständen in der Schwetzingen Straße wurde auch die höchste Missachtung der Parkregelung festgestellt. Die regelmäßige Kontrolle der Parkscheine wird daher dringend empfohlen. Gegebenenfalls sollten die Kunden des Einzelhandels entlang der Schwetzingen Straße von der Gebührenpflicht (z.B. in Form von Parkmünzen, die die Geschäfte ausgeben) befreit werden.
- Der Parkplatz am Bürgerzentrum wird weiterhin mit Parkscheibe geregelt, als Höchstparkdauer werden 2 Stunden (8-18 Uhr) empfohlen. Die vorhanden Parkstände in der Türmergasse sowie die 8 hier zurzeit noch nicht in die Bewirtschaftung eingeschlossenen Parkstände erhalten ebenfalls eine Parkscheibenregelung. Durch das Angebot an „kostenfreiem“ Parken sollen die Besucher des Zentrums von Kirchheim animiert werden, diese nur wenig vom Zentrum entfernten Parkmöglichkeiten in höherem Maße zu nutzen als bisher.
- Alle weiteren Parkstände im öffentlichen Straßenraum bleiben ohne Einschränkung nutzbar. Allerdings sollte dafür Sorge getragen werden, dass das Parken grundsätzlich am Fahrbahnrand durchgängig praktiziert wird.

Die großen und mit einer beträchtlichen Anzahl an Stellplätzen ausgestatteten privaten Parkplätze von ALDI und Lidl am westlichen Rand des UG sollten ebenfalls in das Parkraumkonzept Kirchheims einbezogen werden. Empfohlen werden Gespräche mit den Handelsgruppen über eine Mitbenutzung der Parkflächen von Anwohnern insbesondere nachts.

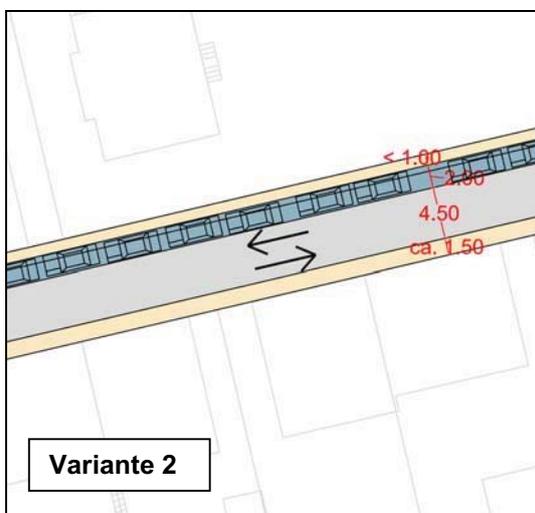
Um die Hauptfußwegeachsen zu stärken und vom ruhenden Verkehr zu entlasten, wurden drei Varianten entwickelt, die sich im Hinblick auf die Verkehrsführung (Einrichtung- oder Zweirichtungsstraße), die nutzbare Gehwegbreite und den Umfang des Parkraumangebots unterscheiden (siehe Abbildung 5-9):

Zu den Wirkungen der Varianten ist zusammenfassend festzustellen, dass die Variante 1 bei einer geordneten und durch Markierung festgelegten Anordnung zwar eine Verminderung der Anzahl an Parkständen um ca. 50 % zur Folge hat, aber hier der Fußverkehr akzeptablere Bedingungen gegenüber heute findet. Eine Kompensation der wegfallenden Parkstände kann über die empfohlene Kooperation mit ALDI und Lidl zur Benutzung derer Parkplätze durch Anwohner erreicht werden. Wie schon im Kap. 5.3 angeregt, sollte verstärkt auf die Nutzung von grundstückseigenen Parkmöglichkeiten hingewirkt werden. Variante 2 sollte nur zum Einsatz kommen, wenn ein Einrichtungsverkehr (Variante 1) zu unzumutbaren Umwegen oder Verkehrsbelastungen in sensiblen Bereichen führt. Variante 3 ist auf Hauptfußwegeachsen – trotz des Erhalts von Parkmöglichkeiten – keine akzeptable Lösung.



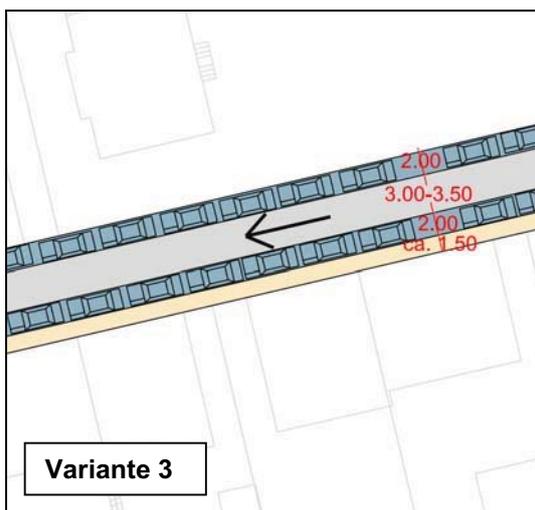
Variante 1:

- Parken einseitig auf der Fahrbahn bei beidseitig freien Gehwegen von ca. 1,50m (Gehwegbreiten allerdings unter Mindestmaß von 2,00m)
- ➔ Einrichtungsstraßenregelung für den Kfz-Verkehr, für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben



Variante 2:

- Parken einseitig unter Mitbenutzung des Gehwegs zur Beibehaltung der Zweirichtungsstraßenregelung
- ➔ nur einseitig freier Gehweg mit 1,50m bei Inkaufnahme einer Gehwegbreite unter 1,00m auf der gegenüberliegenden Seite



Variante 3:

- Beibehaltung des beidseitigen Parkens unter vollständiger Mitbenutzung eines Gehwegs
- ➔ Einrichtungsregelung für Kfz-Verkehr, nur einseitig freier Gehweg mit 1,50m, Parken direkt an der Grundstücksgrenze und Wegfall des Gehweges auf der gegenüberliegenden Seite

Abbildung 5-9: Varianten zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs

6 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN

Die vorliegende Untersuchung hat gezeigt, dass sich die Verkehrssituation in Kirchheim mit der Einführung der Straßenbahn deutlich verändert hat. Diese Änderung beinhaltet positive wie negative Effekte gleichermaßen.

So ist die ÖPNV-Erschließung in Kirchheim und die ÖPNV-Verbindung zur Heidelberger Innenstadt sehr gut und bietet damit beste Voraussetzungen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs. Auch die neu gestaltete Schwetzingener Straße bietet Ansätze zur Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Andererseits ist das Zentrum und die hier angesiedelten vielfältigen Infrastruktureinrichtungen durch die Einrichtungsstraßenregelung in der Schwetzingener Straße zwischen „Spinne“ und Alstater Straße für den von Norden kommenden Verkehr schlecht erreichbar. Es gibt weder für den ortsfremden Kfz-Verkehr noch für den Radverkehr eine klare, umwegarme und sichere Führung zum Zentrum. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit wurden jeweils zwei Varianten entwickelt und deren Wirkungen aufgezeigt.

Für den **Kfz-Verkehr** wird empfohlen, die Hardtstraße ab Im Franzosengewann auszubauen und hier den ortsfremden Kfz-Verkehr zu führen. Die Verbindung zum Zentrum von Kirchheim erfolgt über die Odenwaldstraße bzw. Hagellachstraße/ Hegenichstraße. Dies erfordert eine Änderung der Einrichtungsstraßenregelung im Bereich zwischen Schwetzingener Straße und der S-Bahn-Trasse.

An dieser Stelle wird nochmals darauf hingewiesen, dass das Straßennetz in Kirchheim von Anwohnern und Anliegern wie bisher befahren werden kann und keinen Einschränkungen (z.B. Fahrverbote) unterliegt. Die neue Verbindung über die Hardtstraße dient der besseren Führung des ortsfremden Kfz-Verkehrs aus Richtung Norden, deutliche Zunahmen von Verkehrsbelastungen sind nicht zu erwarten.

Für den von Norden nach Kirchheim fahrenden **Radverkehr** wird die Führung über den Leisberg als geeignet empfohlen. Die Achse verläuft dichter an der Achse Schwetzingener Straße und nimmt in ihrem unteren Abschnitt den verkehrsberuhigten Bereich der Oberen Seegasse direkt auf. In der Hegenichstraße ist die Anlage von Angebotsstreifen für den Radverkehr (zwischen „Spinne“ und Oberer Seegasse) zu prüfen.

Für den Radverkehr in der Schwetzingener Straße wird zwischen Albert-Fritz-Straße und Alstater Straße ebenfalls eine Tempo-30-Regelung empfohlen, da der Straßenraum für separate Radverkehrsanlagen nicht ausreicht.

Sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr ist eine deutliche Wegweisung (mit Zwischenwegweisern) unerlässlich.

In Abbildung 6-1 sind die zur Umsetzung empfohlenen Führungen des Kfz-Verkehrs und Radverkehrs dargestellt.

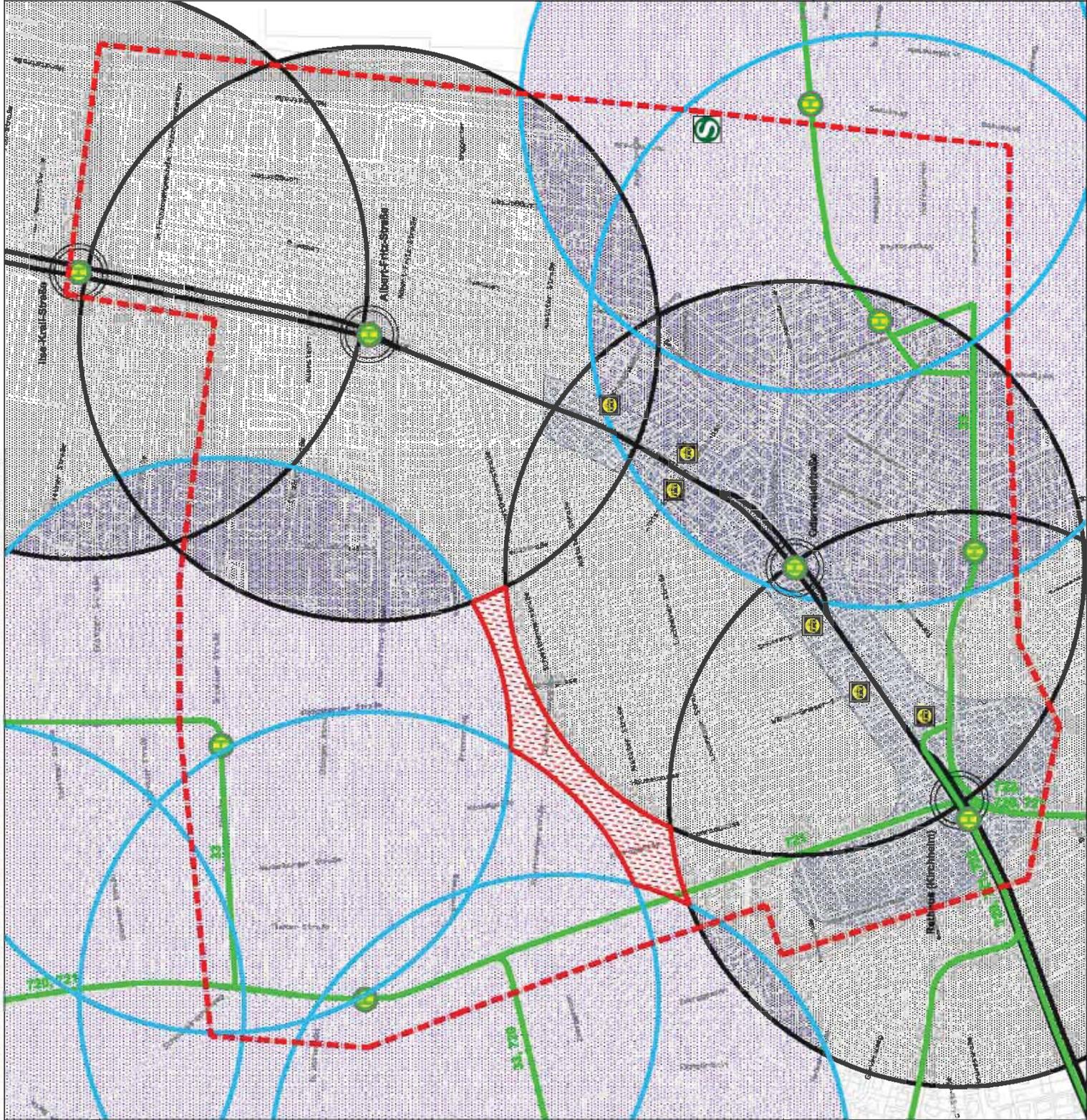


Abbildung 6-1: Empfehlungen zur Verkehrsführung (Hauptachsen)

Die Situation für den **Fußverkehr** ist – unabhängig von der neuen Straßenbahn – schwierig. Ursache hierfür sind die insgesamt schmalen und in einigen Abschnitten zugeparkten Gehwege in der vor der Massenmotorisierung entstandenen Ortslage. Deren Straßenräume sind für die Aufnahme dieser Anzahl an abgestellten Fahrzeugen nicht vorgesehen. Fehlende Querungsmöglichkeiten – auch über den als Barriere wirkenden separaten Gleiskörper der Straßenbahn – schränken die Bewegungsfreiheit des Fußverkehrs zusätzlich ein.

Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Gehwege baulich verbreitert werden und entsprechend den Empfehlungen der FGSV für den Fußverkehr (EFA) oder den Leitlinien kinderfreundlicher Verkehrsplanung der Stadt Heidelberg gestaltet werden. Hierfür stehen in den Straßenräumen des alten Ortskerns von Kirchheim bei Erhaltung der Verkehrsfunktion nicht genügend Flächen zur Verfügung. Allerdings sollte dafür Sorge getragen werden, dass in Zukunft auf den Hauptfußwegeachsen der vorhandene Gehweg zumindest einseitig in seiner vollen Breite zur Verfügung steht. Möglichkeiten zur Kompensation der entfallenden Parkmöglichkeiten wurden aufgezeigt (siehe Kap.5.4). Ebenfalls empfohlen wird die Schaffung von Querungsangeboten an den als wichtig erkannten Punkten im Hauptfußwegenetz.

Im **ruhenden Verkehr** wurde festgestellt, dass die vorhandenen Parkmöglichkeiten – allerdings unter Inkaufnahme von Gehwegparken – ausreichen. Die räumliche Verteilung der Auslastung ist dabei uneinheitlich. Auffällig war die hohe Quote an Missachtung der bestehenden Verkehrsregelungen. Zur Verbesserung wurden im Parkraumkonzept Vorschläge unterbreitet (siehe Kap. 5.4), die umgesetzt werden sollten.



- separater Gleiskörper Straßenbahn
- Bus
- Bus- und Straßenbahnhaltstelle
- Blicklicht "Wartung Straßenbahn"
- 300m Einzugsradius Straßenbahn
- 300m Einzugsradius Bus
- unterhalb Erschließungsstandard
- barrierefreier Zugang
- Zentrumsbereich
- Untersuchungsgebiet

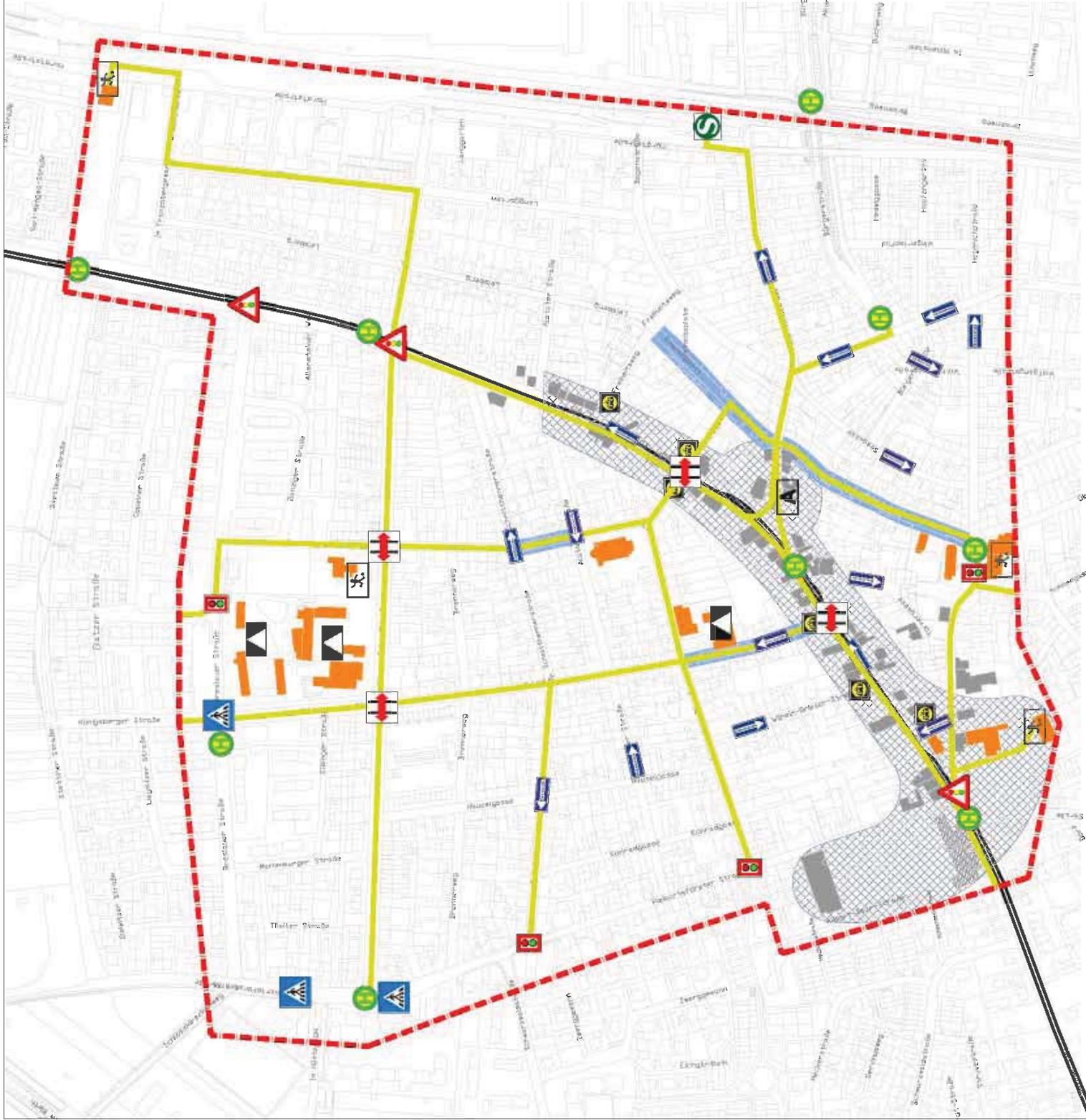


2

Verkehrsstruktur ÖPNV

Verkehrsuntersuchung
Heidelberg - Kirchheim

Stand: März 2010



Verkehrsstruktur

- Verkehrsberuhigter Bereich
- separater Gleiskörper Straßenbahn
- Hauptfußwegachsen
- Lichtsignalgeregelter Knotenpunkt (LSA)
- Fußgängerampelanlage (FSA)
- Blinklicht "Warnung Straßenbahn"
- Fußgängerüberweg
- Einbahnstraße
- fehlende Querung

Infrastruktur

- Altenwohnanlage/Seniorenzentrum
- Schule
- Kita/ KIGA
- Bus- und Straßenbahnhaltstelle
- Geschäfte
- öffentliche Einrichtungen
- Zentrumsbereich
- Untersuchungsgebiet



3

Verkehrsstruktur Fußverkehr

Verkehrsuntersuchung Heidelberg - Kirchheim

Stand: März 2010

