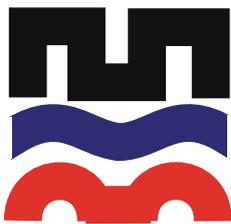
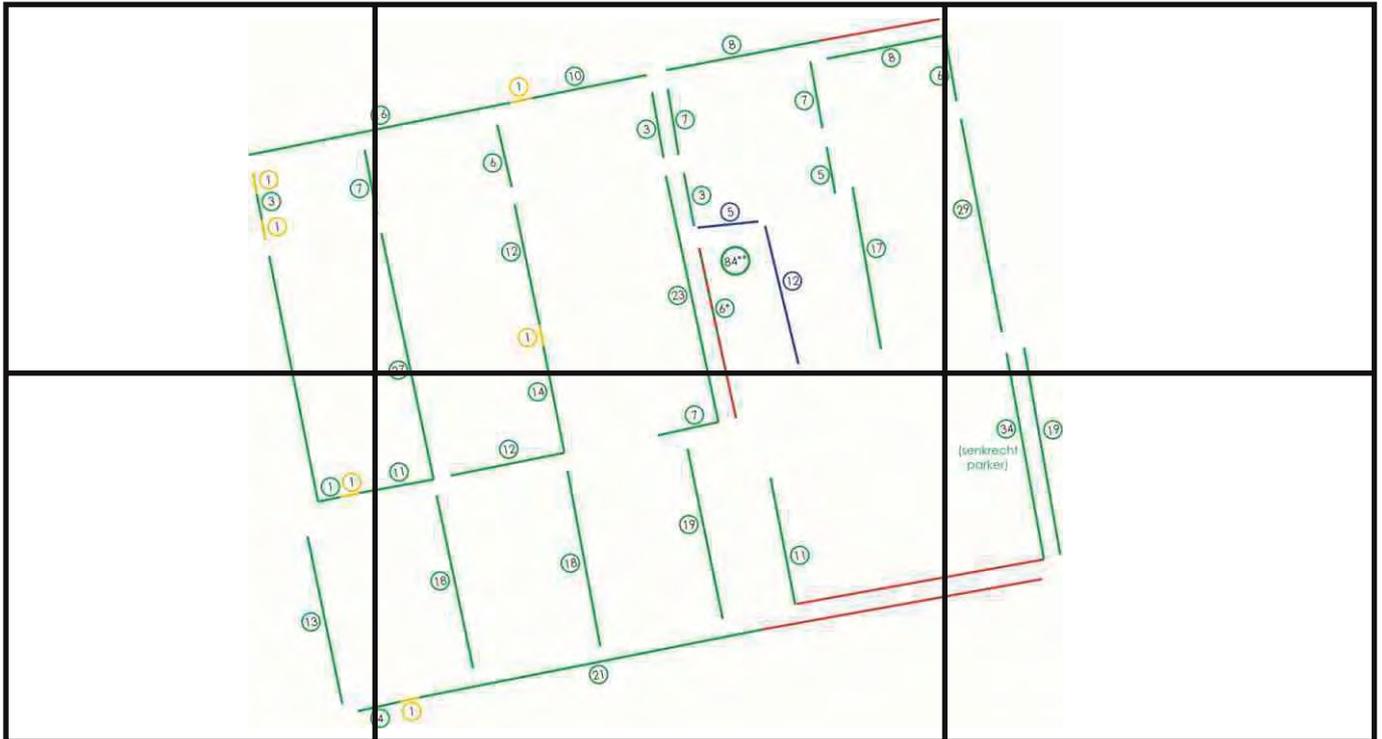


VERKEHRSPLANUNG
 VERKEHRSTECHNIK
 NAHVERKEHRSPLANUNG
 STADTBUSKONZEPTE
 STRASSENENTWURF
 BAULEITUNG
 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER+JÜNGER

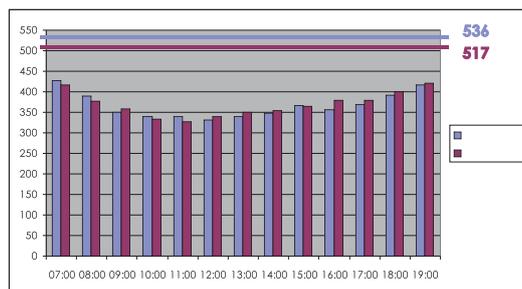
PROF. DR.-ING.
 JÖRG VON MÖRNER

HEINRICHSTRASSE 233
 64287 DARMSTADT
 06151-423933 · FAX 424308



Stadt Heidelberg Errichtung Netto-Lebensmittelmarkt in Heidelberg-Pfaffengrund - Verkehrsuntersuchung -

Dipl.-Ing. Klaus Freudl
 M. Eng. Karin Molitor
 Darmstadt im Oktober 2012



VORABZUG



VORABZUG

	Seite
1. Vorbemerkungen und Aufgabe	1
2. Bestand 2012	1
2.1 Verkehrliche Erschließung	1
2.2 Ruhender Verkehr	1
2.2.1 Parkraumbestand	2
2.2.2 Parkraumbellegung	2
3. Verkehrserzeugung – Verkehrsprognose	3
3.1 Struktur und Nutzung	3
3.2 Spezifische Verkehrsentwicklung	4
3.2.1 Kunden-/Besucherverkehr	4
3.2.2 Beschäftigtenverkehr	5
3.2.3 Wirtschaftsverkehr	6
3.2.4 Gesamter induzierter KfzVerkehr	6
3.2.5 Bilanz unter Abzug Alt-Bestand	6
3.3 Verkehrsmengen in der Spitzenstunde	7
3.4 Abschätzung Stellplatzzahl	7
3.5 Stellplatzbilanz Discounter	8
4. Erschließung	9
5. Fazit	9

VORABZUG

Abbildungen

Abbildung 1: Parkraumbelugung Untersuchungsgebiet, September 2012 3

Tabellen

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

Bilder

Bild 1	Lage des Untersuchungsgebiets
Bild 2	Erschließung Kfz-Verkehr
Bild 3	Bestandsaufnahme ruhender Verkehr
Bild 4	Parkraumbelugung



1. Vorbemerkungen und Aufgabe

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

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

2. Bestand 2012

2.1 Verkehrliche Erschließung

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

Der geplante Lebensmittelmarkt liegt auf einer Fläche, in deren unmittelbarer Nähe bereits im Bestand ein Lebensmittelmarkt betrieben wird, der nun verlagert und vergrößert werden soll. Die Fläche ist an den Kranichweg angebunden, der nach Norden zur Eppelheimer Straße die Verknüpfung mit dem klassifizierten Straßennetz darstellt (**Bild 2**).

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

Für den Radverkehr ist die Fläche im Bestand ohne separate Angebote, jedoch im Rahmen der Tempo 30-Regelung gut und angemessen erschlossen.

2.2 Ruhender Verkehr

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



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

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

Im beschriebenen Bereich sind im öffentlichen Straßenraum rund 540 Abstellmöglichkeiten für Pkw vorhanden. Die Begehung erfolgte am Donnerstag, den 20. September 2012, einem repräsentativen Werktag, sowie am Freitag, den 21. September, dem Markttag in Pfaffengrund. Die Erhebungszeiten sind an die "üblichen" Arbeitszeiten angepasst. Die Kennzeichen der abgestellten Fahrzeuge wurden zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr bei stündlichen Rundgängen anonymisiert¹ notiert.

Bei der Erhebung wurden sämtliche öffentlichen Stellplätze erfasst. Halböffentliche Stellplätze – dies sind Kunden-/Besucherparkplätze auf privaten Grundstücken, die aber nur auf dem Parkplatz vor dem bestehenden Netto-Markt vorhanden sind – wurden ebenfalls mit einbezogen. Private Flächen wurden nicht mit erfasst.

2.2.1 Parkraumbestand

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind an "normalen" Tagen 536 Parkstände vorhanden, von denen 17 zeitlich beschränkt sind; 84 entfallen auf den Parkplatz am Kranichweg. Am Markttag (freitags) ist das Angebot um 19 auf 517 reduziert.

2.2.2 Parkraumbelegung

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

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

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

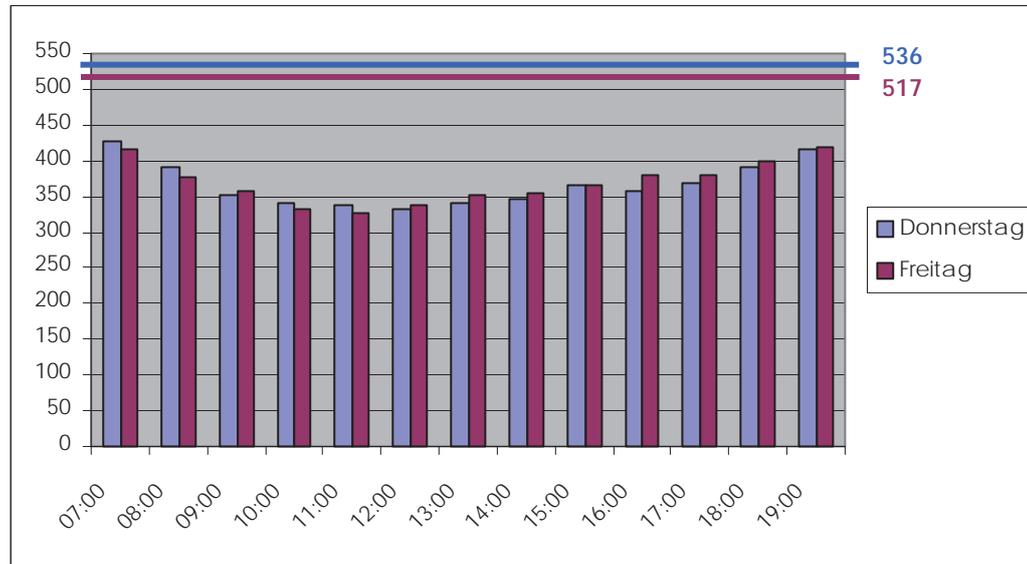
VORABZUG

Abbildung 1: Parkraumbelegung Untersuchungsgebiet, September 2012

Die maximale Auslastung im Gesamtgebiet tritt mit 428 geparkten Fahrzeugen am Donnerstag um 7:00 Uhr auf (420 am Freitag); dies entspricht einer Stellplatzauslastung von rund 80 Prozent. Die mittlere Auslastung im Tagesverlauf (367 Stellplätze) entspricht rund zwei Dritteln. Die Betrachtung des Bereichs um den geplanten Einkaufsmarkt (Kranichweg,...) zeigt maximale Auslastungen von 120 Stellplätzen bei einem Angebot von rund 180 – somit ist also auch kleinräumig eine Reserve von mindestens 30 Prozent gegeben; selbst die Auswertung für den Parkplatz am Kranichweg allein (Kapazität: 107 grundsätzlich, 88 zur Marktzeit; maximale Nachfrage: 60 am Donnerstag um 7:00 Uhr, 50 am Freitag um 7:00 Uhr) weist keinerlei Defizite auf (Reserven von 47 bzw. 38 Stellplätzen, entsprechend 44 bzw. 43 Prozent). Die Belegungen der unterschiedlich aggregierten Bereiche sind in **Bild 4** dargestellt.

3. Verkehrserzeugung – Verkehrsprognose

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

3.1 Struktur und Nutzung

Die Verkaufsfläche des Lebensmittelmarktes beträgt rund 800 m² zuzüglich rund 320 m² Lagerfläche; zusätzlich soll ein Backshop mit insgesamt ca. 90 m² (Ver-

² eMail vom 24. August 2012; tiryaki projektentwicklung . projektmanagement; nach Jarcke Architekten: Städtebauliches Konzept *heidelbergkranichweg*.



kaufsfläche: 60 m²) entstehen. Für Kunden/Besucher sollen 60 Stellplätze geschaffen werden.

Für die im Bestand vorhandene Einzelhandelsnutzung soll gemäß einer Besprechung mit der Verwaltung der Stadt Heidelberg³ eine Folgenutzung unterstellt werden – z.B. ein Drogeriemarkt mit einer im Bestand bereits genehmigten Verkaufsfläche von 273 m²; zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass zurzeit leerstehende Ladengeschäfte mit weiteren 72 m² wieder besetzt sind (Büro, Blumenladen, Reinigung, Optiker,...).

3.2 Spezifische Verkehrsentwicklung

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

Die Abschätzung der erwartenden induzierten Verkehrsmengen wird gestützt auf die einschlägige Fachliteratur⁴ vorgenommen, die als Basis herangezogen und durch eigene Abschätzungen ergänzt wird. Dabei werden die gemäß Vorentwurf des Vorhabens² nachfolgend angegebenen Nutzungen zugrunde gelegt:

Discounter	800 m ² VKF,
Backshop	60 m ² VKF,
Drogerie	273 m ² VKF,
Büro, Blumen,...	72 m ² VKF/NF.

3.2.1 Kunden-/Besucherverkehr

Die Fachliteratur empfiehlt, das Verkehrsaufkommen von Einzelhandelskunden über deren Anzahl in Abhängigkeit der Verkaufsfläche zu ermitteln. Die relevanten Kennwerte werden für den Kundenverkehr für die geplante spezifische Nutzung angesetzt.

Mit den abgeleiteten Rechenwerten werden die induzierten Kfz-Fahrten des Kunden- und Besucherverkehrs ermittelt. Für die Wegehäufigkeit der Kunden wird dabei einheitlich 2,0 eingesetzt. Für die Prognose der induzierten Fahrten werden die angegebenen Rechenwerte angesetzt. Die über die Anzahl der Kunden pro Quadratmeter Verkaufsfläche bzw. der Besucher pro Nutzfläche ermittelten induzierten Kfz-Fahrten sind in **Tabelle 2** angegeben. Aufgrund der integrierten Lage ist davon auszugehen, dass die Kennwerte bezüglich des Modal-Split deutlich an der unteren Grenze anzusiedeln sind – wahrscheinlich sogar darunter. Dieser wichtige Wert wird analog des Modal-Split des Stadtteils Pfaffengrund mit 55 Prozent angenommen.

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

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

VORABZUG

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

1) Verkaufsfläche bzw. Nutzfläche; 2) Bandbreite mit jeweils abgeleitetem Mittelwert;

3) MIV – motorisierter Individualverkehr

Tabelle 1: Kennwerte für den Kundenverkehr

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

* gemäß nachfolgender Abminderung

Tabelle 2: Ermittlung des Kundenverkehrs

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

3.2.2 Beschäftigtenverkehr

In Abhängigkeit von der Branche der Nutzung gibt die Fachliteratur³ Kennwerte vor, mit denen sich über die Verkaufsfläche die Anzahl der Beschäftigten abschätzen und aus diesem Wert der Beschäftigtenverkehr ermitteln lässt – diese



Werte sind in **Tabelle 3** zusammengestellt. Mit den darin abgeleiteten Rechenwerten werden die induzierten Kfz-Fahrten aus dem Beschäftigtenverkehr ermittelt. Für die Wegehäufigkeit wird dabei einheitlich 2,7 Wege pro Beschäftigtem eingesetzt (aus einer Spanne von 2,5 bis 3,0), für den Modal-Split werden ebenfalls 55 Prozent für den motorisierten Individualverkehr unterstellt (dies liegt auch in der aus der Literatur bekannten Spanne von 30 % bis 90 %) und für den Pkw-Besetzungsgrad ist 1,05 anzusetzen (aus einer Spanne von 1,05 bis 1,15).

Nutzung	relevante Fläche (VKF/NF) m ²	spezifische Beschäftigtenzahl X Besch./100 m ² VKF	Beschäftigtenzahl	Anzahl Kfz-Fahrten ¹⁾ Kfz-Fahrten/24h
Discounter	800	0,6 – 0,95; 0,8	7	10
Backshop	60	2,2 – 5,0; 3,6	3	5
Drogerie	273	1,5 – 2,5; 2,0	6	9
Büro, Blumen,...	72	2,2 – 5,0; 3,6	3	5
Gesamt			19	29

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

Tabelle 3: Beschäftigtenverkehr

Durch die neuen Nutzungen werden demnach im Beschäftigtenverkehr täglich **29 Kfz-Fahrten im Querschnitt** durchgeführt – je 15 hin und zurück (**Tabelle 3**).

3.2.3 Wirtschaftsverkehr

Zur Ermittlung des induzierten Wirtschaftsverkehrs (Lieferanten, Entsorgung,...) empfehlen die maßgeblichen Literaturquellen³ vereinfachend einen Zuschlag von ca. 10 bis 15 Prozent zu den für das Gebiet ermittelten Beschäftigtenfahrten hinzuzurechnen. Dies umfasst sowohl Lkw- als auch Pkw-Fahrten (Lieferfahrzeuge,...). Somit ist für die betrachtete Nutzung an Wirtschaftsverkehr täglich mit etwa **4 Kfz-Fahrten im Querschnitt** zu rechnen – je 2 hin und 2 zurück (29 * 0,10...0,15 = 4).

3.2.4 Gesamter induzierter Kfz-Verkehr

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

$$1.215 \text{ Kunden-Fahrten} + 29 \text{ Beschäftigten-Fahrten} + 4 \text{ Wirtschafts-Fahrten}$$

3.2.5 Bilanz unter Abzug Alt-Bestand

Der bestehende Einkaufsmarkt weist rund ein Viertel der Verkaufsfläche der Neunutzung auf. Vereinfachend wird daher angenommen, dass rund ein Viertel der prognostizierten Kfz-Fahrten bereits im Bestand vorhanden ist. Um also den Neu-Verkehr zu ermitteln, sind diese Fahrten abzuziehen, sodass sich folgende Berechnung ergibt:

VORABZUG

1.083 Kfz-Fahrten (Discounter) * 25 % = 271 Kfz-Fahrten (Alt-Discounter)
1.2483 Kfz-Fahrten – 271 Kfz-Fahrten = **977 Kfz-Fahrten (insgesamt)**

3.3 Verkehrsmengen in der Spitzenstunde

Die zeitliche Verteilung aller Fahrten auf die Nachmittagsspitze wird gemäß maßgeblicher Fachliteratur³ aus normierten Tagesganglinien erzeugt, die auf empirischen Untersuchungen basieren. Demnach verteilen sich die für die Planung ermittelten Fahrten pro Tag analog **Tabelle 4** auf die Nachmittagsspitze wie folgt:

	Quell- verkehr	Ziel- verkehr	Gesamtneuverkehr pro Richtung
<i>Kunden induziert Einzelhandel</i>	11,3 %	11,85 %	von 1.277/2 Kfz/Tag
Kunden Neuverkehr Einzelhandel	11,3 %	11,85 %	von 977/2 Kfz/Tag
Beschäftigte Einzelhandel	12,75 %	1,13 %	Von 29/2 Kfz/Tag
Wirtschaftsverkehr	7,5 %	6,0 %	4/2 Kfz/Tag

Tabelle 4: prozentuale Anteile der Kfz-Fahrten der nachmittäglichen Spitzenstunde am Tagesverkehr nach [3]

	Quellverkehr	Zielverkehr	Summe
<i>Kunden induziert</i>	73	76	149
Kunden Neuverkehr Einzelhandel	56	58	114
Beschäftigte Einzelhandel	2	1	3
Wirtschaftsverkehr	1	0	1
<i>Summe induziert</i>	76	77	153
Summe Neuverkehr	59	59	118

Tabelle 5: induzierte Kfz-Fahrten in der nachmittäglichen Spitzenstunde

Daraus wird über vorangegangene **Tabelle 5** abgeleitet, welche Verkehrsmengen durch den geplanten Neubau während der nachmittäglichen Spitzenstunde im Quell- und Zielverkehr induziert werden.

3.4 Abschätzung Stellplatzzahl

Aus der prognostizierten Anzahl an Kfz-Fahrten lässt sich überschlägig auch die notwendige Stellplatzzahl ermitteln. Unter den Ergebnissen der **Tabelle 5** und der Annahme, dass die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Kunden im Markt zwischen 20 und 40 Minuten liegt (setze: 30), ergibt sich ein Stellplatzbedarf von maximal 50:

*Minimum: 149 Kfz-Fahrten : 2 * 1/3 h = 25 Kfz-Stellplätze*
*Durchschnitt: 149 Kfz-Fahrten : 2 * 1/2 h = 37 Kfz-Stellplätze*
*Maximum: 149 Kfz-Fahrten : 2 * 2/3 h = 50 Kfz-Stellplätze*



Die Stellplatzsatzung der Stadt Heidelberg sieht pro 20 m² Verkaufsfläche die Vorhaltung eines Stellplatzes vor; wie die vorangegangene Abschätzung zeigt, steht dies gut im Einklang zum Bedarf. Gemäß Satzung müsste der Betreiber des Discounters (800/20=) 40 Stellplätze herstellen – dies entspricht nahezu exakt dem ermittelten durchschnittlichen Bedarf in der nachmittäglichen Spitzenstunde.

3.5 Stellplatzbilanz Discounter

Über nachfolgende Plausibilitätsüberlegung wird das benötigte Stellplatzangebot auf einem zweiten Berechnungsweg abgeschätzt. Auf dem Parkplatz am Kranichweg sind im Bestand rund 84 Stellplätze vorhanden (+17 Kurzzeitplätze auf der Fläche +6 Plätze am Straßenrand Kranichweg), von denen im Maximum 59 belegt sind (7:00 Uhr), am Nachmittag um 17:00 Uhr – zur Haupteinkaufszeit – sind dagegen "nur" 53 belegt. Für den neuen Discounter wurde im Durchschnitt ein Stellplatzbedarf von 37 ermittelt sowie ein Maximalwert von 50 (**Abschnitt 3.4**). Unter den gleichen Randbedingungen muss also der Bedarf des "alten" Discounters bei rund 9 Stellplätzen im Durchschnitt gelegen haben ($37 \cdot \frac{1}{4} = 9$)⁵, bei rund 13 im Maximum. Der durchschnittliche *Neu-Bedarf* des neuen Discounters liegt demnach bei 28 (= 37 – 9), der maximale bei 37 (= 50 – 13).

Nach den Planungen des Investors sollen 60 Stellplätze neu geschaffen werden, für die die auf der Fläche bestehenden 84 entfallen werden, mithin also eine Reduzierung des Angebots um 24; von den 17 Kurzzeitplätzen sollten z.B. 10 erhalten bleiben, die 6 Plätze im Kranichweg bleiben unverändert. Diese Situation wird durch eine erhöhte Nachfrage durch die neue Nutzung verstärkt, sodass sich folgende Bilanz ergibt:

Angebot: 60 + 10 + 6 = 76 Kfz-Stellplätze
Bedarf 7:00 Uhr (Maximum): 59 Kfz-Stellplätze
durchschn. Bedarf Einkaufszeit: 53 + (37-9) = 81 Kfz-Stellplätze
Bilanz: 76 – 81 = – 5 Kfz-Stellplätze (Defizit)

max. Bedarf Einkaufszeit: 53 + (50-13) = 91 Kfz-Stellplätze
Bilanz: 76 – 91 = – 15 Kfz-Stellplätze (Defizit)

Aus der Parkraumbegehung geht hervor, dass das zu erwartende durchschnittliche Stellplatzdefizit von bis zu fünf Stellplätzen im direkt umgebenden Straßennetz in Gänze kompensiert werden kann (**Abschnitt 2.2.2**, Seite 3) – auf der gegenüberliegenden Straßenseite des Kranichweges sind rechnerisch noch rund fünf Plätze frei, in größerer Umgebung sind weitere Reserven vorhanden, da die Spitzenzeiten der unterschiedlichen Nachfragegruppen nicht zusammenfallen. Ein höherer Bedarf resultiert aus der Annahme einer längeren Aufenthaltszeit (rechnerisch 50); würden diese zugrunde gelegt, läge das rechnerische Defizit bei 15. Während der Bedarf der Anwohner morgens am höchsten ist und dann über den Tag hinweg stark abnimmt, um am Abend wieder anzusteigen, liegt der maximale Bedarf des Einkaufsverkehrs am Nachmittag. Begünstigend für die aufgestellte Bilanz könnten auch noch durchaus glaubwürdige günstigere An-

⁵ Das Verhältnis zwischen altem und neuem Lebensmittelmarkt ist $212\text{m}^2/800\text{m}^2 \approx \frac{1}{4}$.



nahmen bezüglich des Modal-Split wirken. Läge dieser z.B. nicht bei 55, sondern bei z.B. 50 Prozent, würden rechnerisch weitere vier bis fünf Stellplätze "frei".

4. Erschließung

Der Netto-Markt wird für den Kunden- und Besucherverkehr vom Kranichweg aus erschlossen. Über eine gemeinsame Zu- und Ausfahrt werden die Kfz auf den Parkplatz geführt. Die Anordnung der Stellplätze ist bei ausreichend breiten Fahrgassen (6,50 m) in Senkrechtaufstellung vorgesehen. Die Anlieferung erfolgt über eine separate Fahrgasse ebenfalls vom/zum Kranichweg.

Für den Fußgänger- und Radverkehr sind geeignete Anbindungen an das Fuß- und Radwegenetz vorgesehen, sodass umwegige Routen ausgeschlossen werden.

5. Fazit

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

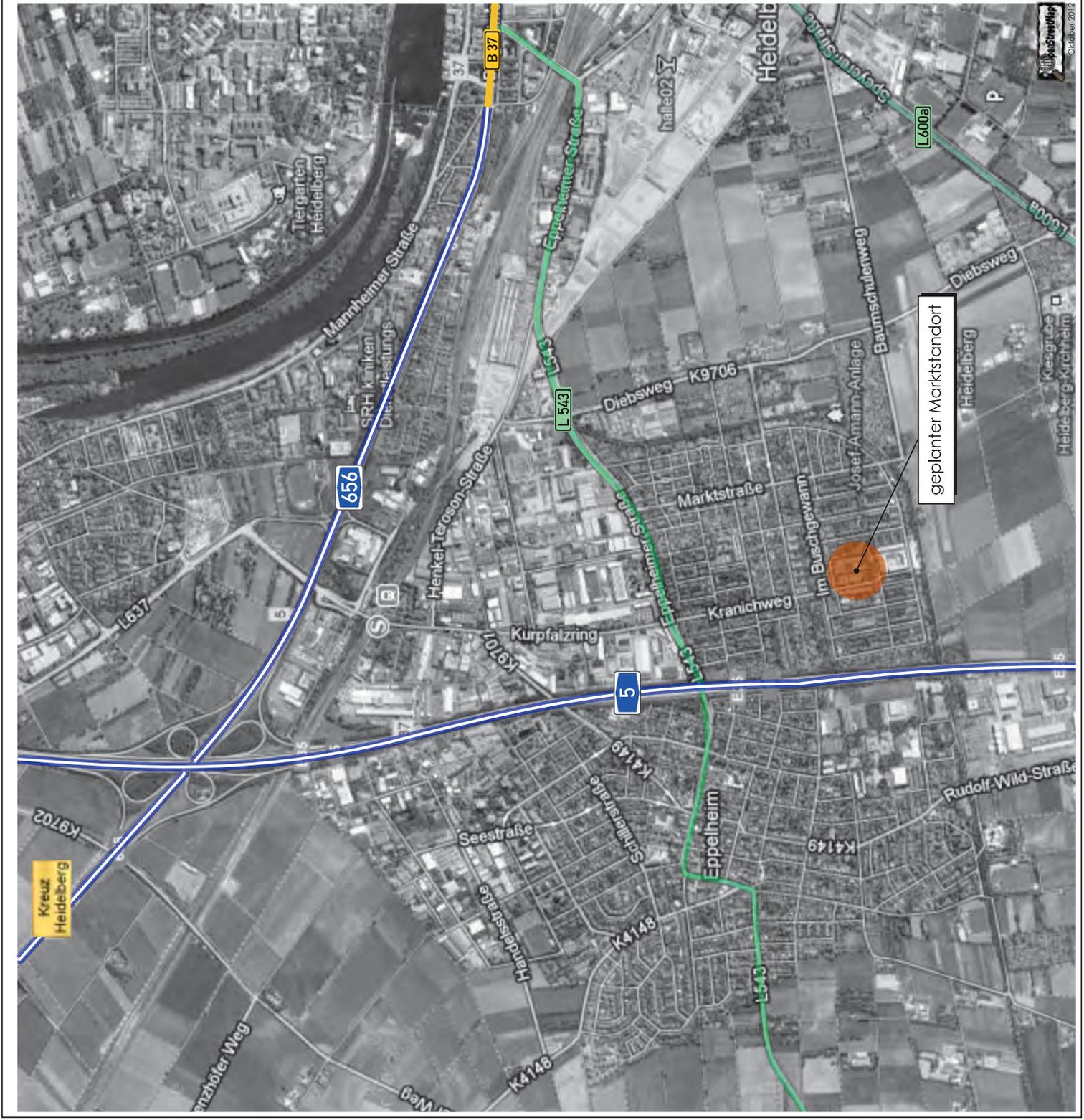
In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das im Bestand 2012 vorhandene Parkraumangebot im umgebenden Straßennetz (öffentliche und halböffentliche Flächen) aufgenommen. Die Analyse hat gezeigt, dass im Quartier jederzeit freie Stellplätze in angemessener Zahl zu finden sind – selbst am Markttag, an dem das Angebot reduziert ist.

Für die geplante Neunutzung einschließlich der im Bestand vorhandenen, planerisch jedoch wieder belegten Leerstände beträgt der prognostizierte Neuverkehr (Kunden-, Beschäftigten- sowie Wirtschaftsverkehr) etwa 980 Kfz-Fahrten pro Tag im Querschnitt – im Zu- und Abfluss je 490 Kfz-Fahrten.

Der Bedarf im ruhenden Verkehr wird aus den gesamten gewerblichen Nutzungen für die nachmittägliche Spitzenstunde auf durchschnittlich knapp 40, im Maximum auf bis zu 50 beziffert – dem wird ein Angebot von 60 Stellplätzen gegenüber stehen.

Abschließend und zusammenfassend ist festzustellen, dass die geplante Neunutzung der in Rede stehenden Fläche am Kranichweg aus verkehrlicher Sicht unkritisch ist. Es ist davon auszugehen, dass die Situation im ruhenden Verkehr im Quartier kaum, jedoch in zumutbarem Maße beeinträchtigt werden wird.

VORABZUG



geplanter Marktstand

Erschließung Kfz-Verkehr
(Stand September 2012)



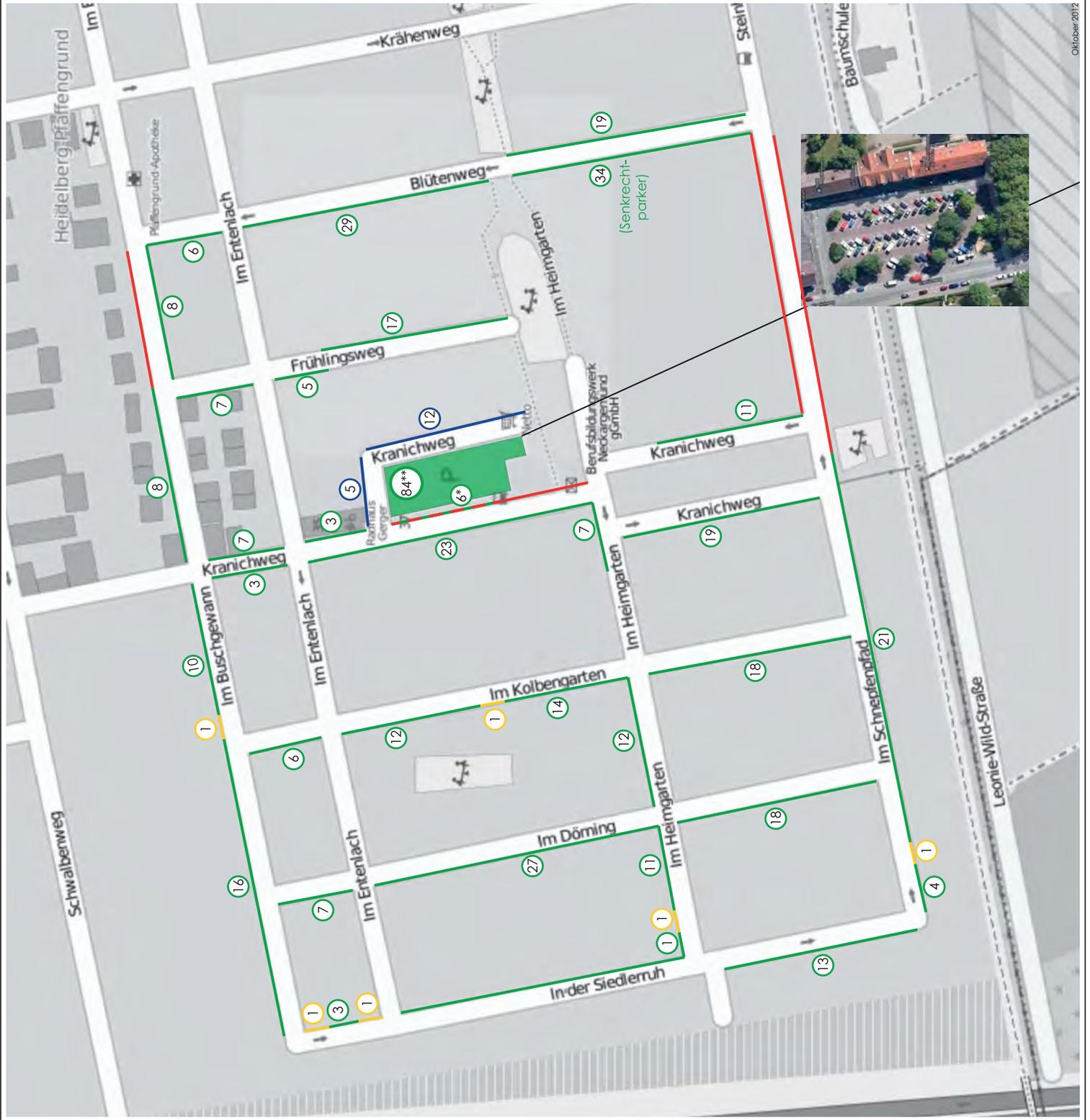
Oktober 2012

**Parkierungsregelung
 Untersuchungsgebiet**
 (Stand September 2012)

—	freies Parken <small>(freitags zwischen 5.00 und 14.00 Uhr, 494)</small>	513
—	Halbverbot	
—	zeitlich begrenztes Parken	17
—	Behindertenstellplätze	6
	Summe:	536 (494 STP)

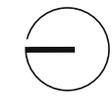
* freitags von 5.00 - 14.00 Uhr
 absolutes Halbverbot ausgenommen
 Markfahrzeuge
 (6 Stellplätze entfallen am Straßenrand)

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



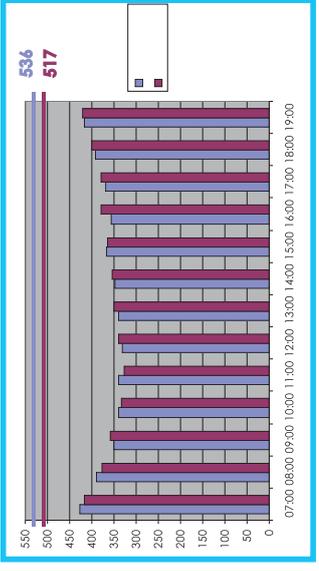
Parkraumbelagung
 September 2012

- Zone 1: Gesamtgebiet
- Zone 2: weitere Umgebung Parkplatz
- Zone 3: engere Umgebung Parkplatz
- maximale Kapazität an einem "normalen" Werktag
- maximale Kapazität freitags

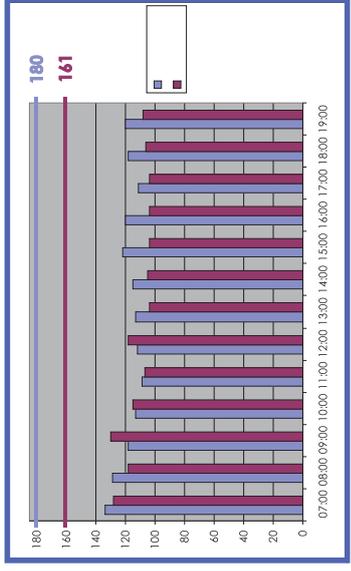


VORABZUG

Zone 1



Zone 2



Zone 3

