
Neues Konferenzzentrum Heidelberg

Bericht

Prüfung der Realisierbarkeit eines Konferenzzentrums in Heidelberg an ausgewählten Standorten

- Machbarkeitsprüfung Phase 3 –

Bearbeitungsteil:
Verkehrsplanerische Untersuchungen

Stuttgart, 13. März 2016

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

Neues Konferenzzentrum Heidelberg

Prüfung der Realisierbarkeit eines Konferenzzentrums in Heidelberg an ausgewählten Standorten

- Machbarkeitsprüfung Phase 3 –

Bearbeitungsteil:
Verkehrsplanerische Untersuchungen

Auftraggeber: BSG - Bau- und Servicegesellschaft mbH
Bluntschlistraße 14
69115 Heidelberg

Auftragnehmer: SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH
Schockenriedstraße 8c
70565 Stuttgart

Bearbeitung: Dipl.-Ing. (FH) M. Welsch
Cand.-Ing. P. Schneider

Stuttgart, 13. März 2016

Inhalt des Berichtes	Seite
1. Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2. Verkehrserzeugung und -verteilung	2
2.1 Planungsvorgaben der verkehrlichen Anbindung	2
2.2 Untersuchung Ruhender Verkehr	3
2.2.1 Erforderliches Stellplatzangebot nach Regelwerken	3
2.2.2 Gegenüberstellung der Anforderungen	4
2.2.3 Empfehlung für Anzahl an Stellplätzen	4
2.3 Überschlägige Verkehrsaufteilung im Personenverkehr (Modal Split)	5
2.4 Basisdaten zur Verkehrsbelastung	6
2.4.1 Bereich Czernyring	6
2.4.2 Bereich Kurfürsten-Anlage	8
2.4.3 Bereich Altklinikum	8
2.5 Überschlägige Berechnung des Neuverkehrs	8
3. Anbindung im motorisierten Individualverkehr	10
3.1 Beschreibung der Grundstückszufahrt und Zu- und Abfahrt der Tiefgarage	10
3.1.1 Standort Bahnstadt Baufeld Z2	10
3.1.2 Standort Bahnstadt Baufeld T1	12
3.1.3 Standort Lessingstraße	14
3.1.4 Standort Heidelberger Druck	16
3.1.5 Standort Stadtwerke West	18
3.1.6 Standort Altklinikum	20
3.2 Verkehrsverteilung und Leistungsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes	23
3.2.1 Bereich Czernyring / Bahnstadt	24
3.2.2 Bereich Kurfürsten-Anlage-West	26
3.2.3 Altklinikum	29
4. Anbindung ÖPNV / Rad / Fußgänger	30
4.1 Standort Bahnstadt Baufeld Z2	32
4.2 Standort Bahnstadt Baufeld T1	33
4.3 Standort Lessingstraße	34
4.4 Standort Heidelberger Druck	35
4.5 Standort Stadtwerke West	35
4.6 Standort Altklinikum	36

5.	Andienung und Lieferverkehr	37
5.1	Standort Bahnstadt Baufeld Z2	38
5.2	Standort Bahnstadt Baufeld T1	39
5.3	Standort Lessingstraße	40
5.4	Standort Heidelberger Druck	41
5.5	Standort Stadtwerke West	42
5.6	Standort Altklinikum	43
6.	Nachbarschaftskonflikte	44
6.1	Standort Bahnstadt Baufeld Z2	44
6.2	Standort Bahnstadt Baufeld T1	44
6.3	Standort Lessingstraße	44
6.4	Standort Heidelberger Druck	45
6.5	Standort Stadtwerke West	45
6.6	Standort Altklinikum	46
7.	Erforderliche und ergänzende Infrastrukturmaßnahmen	47
7.1	Standort Bahnstadt Baufeld Z2	47
7.2	Standort Bahnstadt Baufeld T1	48
7.3	Standort Lessingstraße	49
7.4	Standort Heidelberger Druck	50
7.5	Standort Stadtwerke West	52
7.6	Standort Altklinikum	53
7.7	Kostenschätzung für die aufgeführten Maßnahmen	54
8.	Fazit und zusammenfassende Bewertung	57
9.	Anlagen	58
9.1	Standort Bahnstadt Z2	58
9.2	Standort Bahnstadt T1	59
9.3	Standort Lessingstraße	60
9.4	Standort Heidelberger Druck	61
9.5	Standort Stadtwerke	62
9.6	Standort Alt-Klinikum	63
9.7	Plakate Bürgerbeteiligung 24.02.2016	64
9.8	Tabelle „Erforderliche Stellplatzkapazitäten gemäß Richtlinien und Regelwerken“	70

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat sich für die Errichtung eines neuen Konferenzzentrums in Heidelberg (nachfolgend auch „NKHD“) ausgesprochen. Als Abschluss der Phase II (Standortfindung mit Bürgerbeteiligung) wurde eine Vorauswahl möglicher Standorte getroffen, für die gemäß Beschluss des Gemeinderats vom 07.05.2015 im Rahmen der Phase III die Realisierbarkeit zu prüfen ist (Machbarkeitsprüfung).

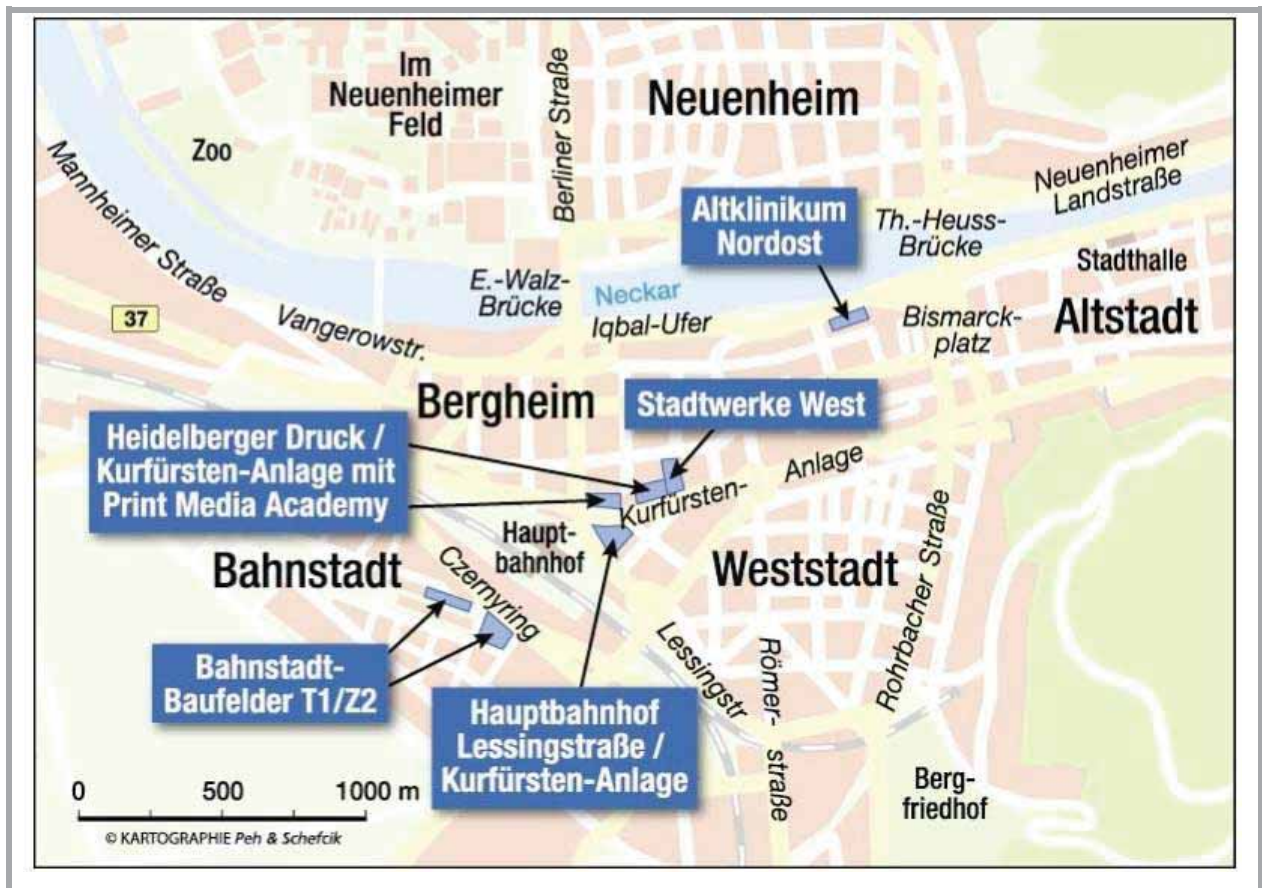


Abbildung 1-1: Ausgewählte Standorte NKHD nach Phase II (Quelle: Auftraggeber)

Folgende 6 mögliche Standorte für ein Konferenzzentrum wurden vorausgewählt:

- A. 1) Bahnstadt, Baufelder T1
2) Bahnstadt, Baufelder Z2
- B. HD Druck (inklusive Print Media Academy) an der Kurfürsten-Anlage
- C. Stadtwerke West an der Kurfürsten-Anlage
- D. HBF Lessingstraße/Kurfürsten-Anlage (Areal vor der ehem. Hauptpost)
- E. Altklinikum Nordost.

Durch die CIMA Beratung + Management GmbH wurde der Raum- und Flächenbedarf für beide Einrichtungen erarbeitet. Das Konferenzzentrum soll demnach eine Mindestkapazität des

größten Tagungsraums für 1.600 Personen haben. Ein Tagungshotel mit bis zu 600 Betten in unmittelbarer räumlicher Nähe ist eine Option. Die Untersuchungen und die Ergebnisse waren mit den städtebaulichen Standortuntersuchungen des Architekturbüro ASTOC zu verzahnen.

Als Bestandteil der Machbarkeitsprüfung sollte eine verkehrliche Untersuchungs- und Beratungsleistung erbracht werden. Für die genannten Standorte ist eine vergleichende Untersuchung und Gegenüberstellung der im Leistungsbild angegebenen Untersuchungsmerkmale durchzuführen. Ein Vergleich der Standorte hat nach überwiegend verkehrlichen Kriterien für alle relevanten Verkehrsträger (MIV / ÖPNV / Fußgänger / Radfahrer) zu erfolgen.

2. Verkehrserzeugung und -verteilung

2.1 Planungsvorgaben der verkehrlichen Anbindung

Für die Abschätzung der Verkehrserzeugung eines Konferenzzentrums gelten mehrere Faktoren als relevant, die in die Bewertung eingeflossen sind.

Aus dem Positionspapier zum neuen Konferenzzentrum Heidelberg ergeben sich einige Grundanforderungen in verkehrlicher Hinsicht¹:

- » Verkehrsnetzintegration: Zur nachfragegerechten bzw. ausgewogenen Erreichbarkeit Nähe zum Hauptbahnhof und zur Autobahn gleichermaßen
- » Ausreichende Kfz-Stellplätze mit direktem Zugang (Tiefgarage/angrenzende Fläche)
- » Ausreichende möglichst überdachte Fahrradabstellanlagen mit direktem Zugang
- » Anlieferungsbereich getrennt, eigene Zugänge, ausreichende Lagerkapazitäten

Darüber hinaus wurden durch die CIMA Beratung + Management GmbH und Heidelberg Marketing GmbH mehrere grundsätzliche Rahmenvorgaben für das Konferenzzentrum definiert, die verkehrliche Relevanz von unterschiedlicher Tragweite beinhalten²:

- » Die gewählte Kapazität des Hauptsaals soll etwa 1.600 Personen umfassen.
- » Die Konzentration erfolgt auf Tagungs- und Kongressveranstaltungen (kein Konzertsaal).
- » Im Regelbetrieb ist davon auszugehen, dass mehrere (auch kleinere) Veranstaltungen pro Tag stattfinden werden.
- » Die Verknüpfung mit unmittelbar angrenzendem Hotelbetrieb ist soweit möglich vorzusehen.
- » Anlieferungszonen für Ausstellungen, Bühnen- oder Dekomaterial sollten ohne Transportaufzüge für die entsprechenden Bereiche zugänglich sein.
- » Bei der Ausgestaltung ist neben der ausreichenden Flächengröße besonders auf eine großzügige Auslegung der Anfahrsbereiche Wert zu legen.
- » Die Anlieferung sollte auch für große LKW / Ü- Wagen von Rundfunk- und Fernsehsendern etc. gut erreichbar sein.

¹ Positionspapier „Konkretisierung des Bedarfs für ein Neues Konferenzzentrum Heidelberg“ der Heidelberg Marketing GmbH und der Stadtverwaltung Heidelberg, 11/2013

² Neues Konferenzzentrum Heidelberg - Raumprogramme und Nutzeranforderungen (inkl. Hotel), CIMA Beratung + Management GmbH, 09/2015

- » Es sollte jederzeit eine ausreichende Stellplatzkapazität von 500 Stellplätzen im unmittelbaren Zugriff sein.
- » Die gute Pkw-Erreichbarkeit gilt als Kriterium auch für diejenigen möglichen Standorte, welche sich in der Nähe des HBF Heidelberg befinden.
- » Die Stellplätze sollten sich aus Kostengründen, wenn möglich, ebenerdig in direkter Zuordnung zum Objekt befinden. Sollte dieses gar nicht oder nur teilweise erfüllbar sein, kann auf eine (teurere) Tiefgaragenlösung zurückgegriffen werden.
- » Eine Hochgarage als dritte mögliche Variante müsste demgegenüber sehr sensibel in das Gesamtbild der Anlage eingeordnet werden.

Für einen empfohlenen, und wenn möglich direkt angelagerten, Hotel-Betrieb sind ebenfalls Rahmenvorgaben durch die CIMA ausgeführt worden:

- » Es wird modellhaft von einer Kapazität von 300 Zimmern mit ca. 550 Betten (50 EZ/250 DZ) ausgegangen.
- » Die Einstufung erfolgt im 4–Sterne-Segment, d.h. eine kurzwegige komfortable Erreichbarkeit des Tagungsbereichs wird gewünscht.
- » Das Hotel sollte über eine eigene Parkplatzkapazität von ca. 200 Plätzen verfügen, die indirekt auch dem Tagungs- und Kongresszentrum dienen können.

2.2 Untersuchung Ruhender Verkehr

2.2.1 Erforderliches Stellplatzangebot nach Regelwerken

Zur Verifizierung der Stellplatzvorgaben durch die Gutachter wurden die Anforderungen rechtlicher oder richtlinienbasierter Rahmenwerke eingebunden. Die Landesbauordnung Baden-Württemberg³ regelt eher allgemein unter § 37 (1): „Bei der Errichtung sonstiger (nicht Wohngebäude) baulicher Anlagen und anderer Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind notwendige Kfz-Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen unter Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs ausreichen.“

Aus dem für die Planung von Parkieranlagen unter anderem maßgebenden Richtlinienwerk, der EAR 05⁴, ergibt sich grundsätzlich ein Empfehlungswert zur Anzahl der erforderlichen Stellplätze für „Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung“ in Höhe von 1 Stellplatz je 5 Sitzplätze. Aus den städtischen Bauvorgaben der Stadt Heidelberg ergibt sich die notwendige Stellplatzzahl für Versammlungsstätten aus dem Verhältnis von 1 Stellplatz für 4 - 8 Gastplätze.

Für die weiteren Betrachtungen wird ein Mittelwert von 1 Stellplatz je 6 Gastplätze verwendet.

Für Hotelbetriebe ist die Vorgabe beider Werke mit 1 Stellplatz je 2 bis 6 Betten gleich. Für die Betrachtungen wird 1 Stellplatz je 4 Betten angesetzt.

³ Landesbauordnung für Baden-Württemberg – LBO, MVI, 03/2010/2014

⁴ Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR 05, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2005

2.2.2 Gegenüberstellung der Anforderungen

Für die einzelnen Standortvarianten wurde im Rahmen der Architektenentwürfe durch ASTOC versucht, das geforderte Raumprogramm auf den bebaubaren Flächen soweit möglich zu realisieren. In nachfolgender Aufstellung sind die Umsetzungsergebnisse und die daraus resultierenden Anforderungen an die Stellplatzkapazitäten dargestellt (siehe auch Anlage 9.8).

Umsetzung Raumprogramm Konferenzzentrum								
Dargestellte oberirdische Bruttogrundfläche Konferenzzentrum		8.100 m ²	10.000 m ²	8.950 m ²	10.000 m ²	11.025 m ²	14.130 m ²	11.775 m ²
nachgewiesene Nutzfläche größter Saal		2.000 m ²	1.600 m ²	1.950 m ²	1.760 m ²	2.160 m ²	2.285 m ²	2.100 m ²
benötigte und realisierbare Nutzfläche größter Saal		2.000 m ²	1.600 m ²	1.950 m ²	1.760 m ²	2.000 m ²	2.000 m ²	2.000 m ²
Sitzplätze größter Saal bei Reihenbestuhlung (m ² Nutzfläche / Person)	1,00 m ²	maximal 2.000 Plätze	1.600 Plätze	1.950 Plätze	1.760 Plätze	2.000 Plätze	2.000 Plätze	2.000 Plätze
Sitzplätze größter Saal bei Konferenzbestuhlung (m ² Nutzfläche / Person)	1,25 m ²	1.600 Plätze	1.280 Plätze	1.560 Plätze	1.408 Plätze	1.600 Plätze	1.600 Plätze	1.600 Plätze
Stellplatzsituation (Bedarf nach der Abstimmung mit Behörde)								
baurechtlich notwendige Stellplätze Reihenbestuhlung (gem. Satzung: 1 StP/4-8 Gastplätze), für Berechnung angesetzt Wert:	1 StP je 6 Gastplätze	267	325	293	333	333	333	333
baurechtlich notwendige Stellplätze Hotel: (gem. Satzung: 1 StP je 2 - 4 Zimmer), für Berechnung angesetzt Wert:	1 StP je 3 Zimmer	48	80	83	83	82	97	
Summe baurechtlich notwendiger Stellplätze Konferenzzentrum + Hotel		315	405	376	416	415	430	333
PKW-Stellplätze in zu bauender Tiefgarage - tlw. für Konferenzzentrum und Hotel	Bedarf an frei verfügbaren Stellplätzen bei 2.000 Gastplätzen: 500	150	460	400	400	350	550	390
StP sind folgender Nutzung zugeordnet		Konferenzzentrum	Konferenz + Hotel	Konferenz + Hotel	Konferenz + Hotel	Konferenz + Hotel	Konferenz + Hotel	Konferenzzentrum
Anzahl der Tiefgaragen-Ebenen		2 Ebenen	2 Ebenen	2 Ebenen	2 Ebenen	2 Ebenen	2 Ebenen	2 Ebenen
baurechtlicher Überschuss/Defizit (-)		117	55	24	16	65	120	57
branchenüblicher Stellpl.-Bedarf Hotel: 50-65% der Zimmer; für Berechnung angesetzt Wert	50%	73	120	125	125	123	145	#WERT!
frei verfügbare PKW-Stellplätze im Umfeld		300 (diverse Parkhäuser)		200 (TG HDM)	200 (TG HDM)		400 (geplante TG Hbf Süd)	400 (geplante TG Hbf Süd)

Tabelle 2-1: Herleitung der erforderlichen Stellplatzkapazitäten gemäß Richtlinien und Regelwerken

2.2.3 Empfehlung für Anzahl an Stellplätzen

Die in Tabelle 2-1 dargestellten rechnerischen Stellplatzanforderungen liegen grundsätzlich unter den Vorgaben der CIMA mit 500 Stellplätzen. Als Grundlagendaten für die Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen im städtischen Streckennetz und den relevanten Knotenpunkten wurden in die Machbarkeitsstudie der Standorte deshalb die höheren Werte der CIMA eingebunden.

Für die nächsten Planungsstufen der neu zu schaffenden oder vorzuhaltenden Parkräume werden sich die Ergebnisse an den tatsächlich verfügbaren Gebäudeflächen und möglichen Tiefgaragenebenen orientieren müssen. Die Einbindung von privaten oder öffentlichen und frei verfügbaren Stellplätzen im Standortumfeld ist dabei aus wirtschaftlichen Gründen opportun.

2.3 Überschlägige Verkehrsaufteilung im Personenverkehr (Modal Split)

Die verkehrliche Erschließung öffentlicher Gebäude erfolgt nicht ausschließlich durch den motorisierten Kfz-Verkehr, sondern durch einzelne oder eine Kombination mehrerer Verkehrsträger, wie auch durch den öffentlichen Personennahverkehr, den Radverkehr und letztendlich auch Fußgängerbeziehungen. Als eine weitere Kenngröße für die Abschätzung des Mobilitätsverhaltens im Umfeld zu einem neuen Konferenzzentrum kann deshalb auch die erwartbare Aufteilung der Besucher in unterschiedliche Verkehrsträger – Modal-Split – gelten.

Für die Stadt Heidelberg wurde in deren Auftrag über eine Haushaltsbefragung ein Vergleich des Mobilitätsverhaltens von 1999 und 2010 aufgestellt⁵ und in 2013 mit einer weiteren Untersuchung nach SrV-Standard aktualisiert⁶.

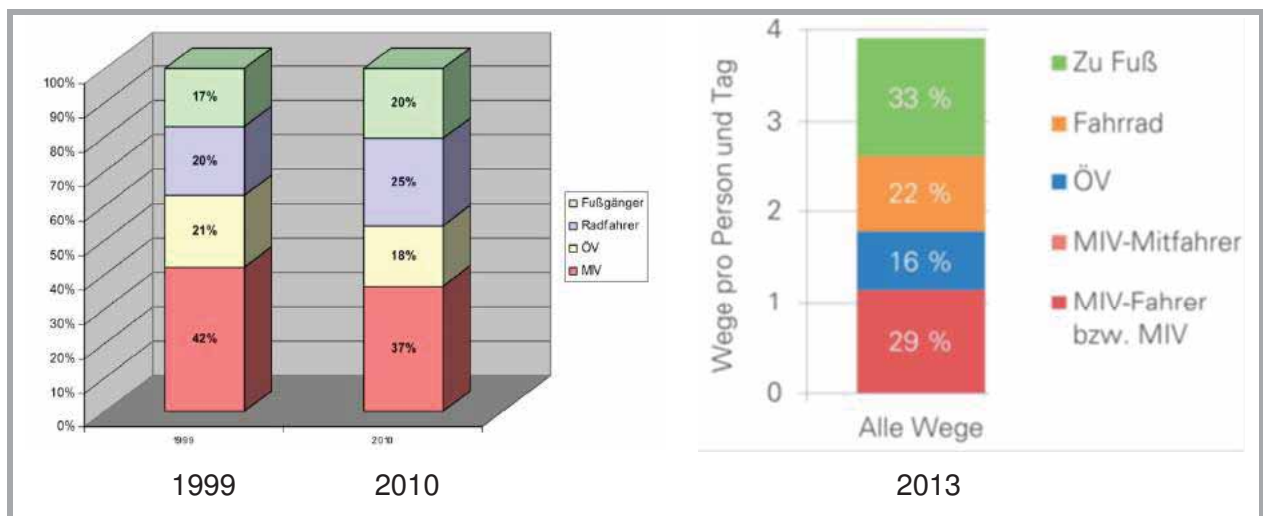


Abbildung 2-1: Modal Split Heidelberg im Vergleich 1999 – 2010 – 2013 [5, 6]

Die Ergebnisse stellen demnach einen Mittelwert sowohl für innerstädtische Wegebeziehungen (ca. 80 - 81 %), wie für Quelle-Ziel-Beziehungen (ca. 19 - 20 %) dar.

Eine mögliche weitere Grundlage zur Bewertung des Modal Split ergibt sich aus der Standardisierten Bewertung des Mobilitätsnetz Heidelberg⁷ im Jahre 2012. Hierbei wurde allerdings nur das Verhältnis zwischen ÖPNV und MIV in die Wertung der Verkehrsnachfrage des Binnen- bzw. Quelle-Ziel-Verkehrs eingebunden. Für die vorliegende Abschätzung kann aufgrund der fehlenden weiteren Verkehrsträger (Rad, FG) nur eine vergleichende Verifizierung erfolgen. Im Ergebnis steht ein MIV-ÖPNV-Modal Split aus der SrV-Untersuchung 2013 mit 35 % (16 % : 29 %) einem ÖV-Modal Split aus der Standardisierten Bewertung von etwa 28 % gegenüber.

Für die Machbarkeitsstudie der Standortvarianten werden die aktuelleren Werte aus der SrV-Untersuchung 2013 eingebunden und standortbezogen qualitativ angepasst. Dabei fließen weit- und kleinräumige Gewichtungsfaktoren mit ein, die die jeweilige Erreichbarkeit durch die unterschiedlichen Verkehrsträger berücksichtigen.

⁵ Mobilitätssteckbrief - Umfrage 2010 zum Mobilitätsverhalten der Heidelberger Einwohner, IVAS, im Auftrag der Stadt Heidelberg, 04/2011

⁶ Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2013), TU Dresden, im Auftrag der Stadt Heidelberg, 2014

⁷ Standardisierte Bewertung Mobilitätsnetz Heidelberg – Ergebnisbericht, PTV AG, im Auftrag der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH, 04/2013

	MIV	ÖPNV	Rad	FG
Mittelwert 2013	29 %	16 %	22 %	33 %
Bahnstadt T1	+	0	0	-
Bahnstadt Z2	+	0	0	-
Heidelberger Druck	-	+	0	0
Stadtwerke	-	+	0	0
Lessingstraße	-	+	0	0
Altzentrum	+	-	+	0

Tabelle 2-2: Verändertes Mobilitätsverhalten für die Standortvarianten (Modal Split)

Für die beiden Standorte in der Bahnstadt wird erwartet, dass die Anteile des MIV aufgrund der besseren Erreichbarkeit aus dem Straßennetz über dem Mittelwert liegen werden. Diese Verschiebung geht zu Lasten der gemäß SrV 2013 relativ hohen Fußgängeranteile.

Die drei Standorte in der Kurfürsten-Anlage werden von ihrer sehr guten Nähe zum Hauptbahnhof profitieren. Hier wird der MIV-Anteil eher etwas abnehmen gegenüber den Mittelwerten 2013.

Für den Standort Alt-Klinikum wird eine leichte Verschiebung der Anteile ÖPNV zum Radverkehr erwartet, da dieser Standort sehr zentral gelegen ist. Für die Fernreisenden wird davon ausgegangen, dass der Mittelwert 2013 für den MIV-Anteil leicht ansteigen wird. Die Erreichbarkeit nur mit ÖPNV ist für Fernreisende tendenziell eher unvorteilhaft.

2.4 Basisdaten zur Verkehrsbelastung

Für eine Bewertung der variantenbezogenen Auswirkungen auf den Straßenverkehr werden verfügbare Planungsdaten zugrunde gelegt. Ergänzende Erhebungen wurden nicht durchgeführt. Da im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie keine makro- oder mikroskopische Verkehrssimulation vorgesehen war, wurden manuelle Umlegungs- bzw. Verkehrsverteilungsverfahren eingesetzt.

Damit einhergehend war eine Beschränkung auf signifikante Verkehrsknotenpunkte erforderlich:

- » Czernyring / Grüne Meile (Standort Bahnstadt Z2)
- » Czernyring / Max-Jarecki-Straße (Standorte Bahnstadt)
- » Czernyring / Einsteinstraße (Standort Bahnstadt T1)
- » Kurfürsten-Anlage / Lessingstraße (Standorte Kurfürsten-Anlage)
- » Schurmanstraße / Thibautstraße (Standort Altzentrum)

2.4.1 Bereich Czernyring

Zur Abschätzung der verkehrlichen Einflüsse eines Konferenzzentrums an den beiden Standortvarianten in der Bahnstadt ist die Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung als Fortschreibung der bestehenden Situation sinnvoll. Insbesondere der vorgesehene Ausbau des Czernyring und die Errichtung der neuen Straßenbahntrasse werden langfristig das Umfeld für ein mögliches neues Konferenzzentrum an diesen Standorten darstellen.

Aus diesem Grund wurde in der verkehrlichen Betrachtung auf Bestandsdaten verzichtet und

der Fokus auf die Einbindung von Planungsdaten zum Ausbau des Czernyring gerichtet. Als verkehrlich maßgebende Grundlage wurde die „Verkehrstechnische Untersuchung und mikroskopische Simulation“ genutzt⁸.

Als Eckwerte dieser Mikrosimulation wurden nachfolgende Grund- oder Dimensionierungsbelastungen für den Streckenzug übernommen, die als Prognosewerte für einen Zeithorizont 2025 definiert wurden.

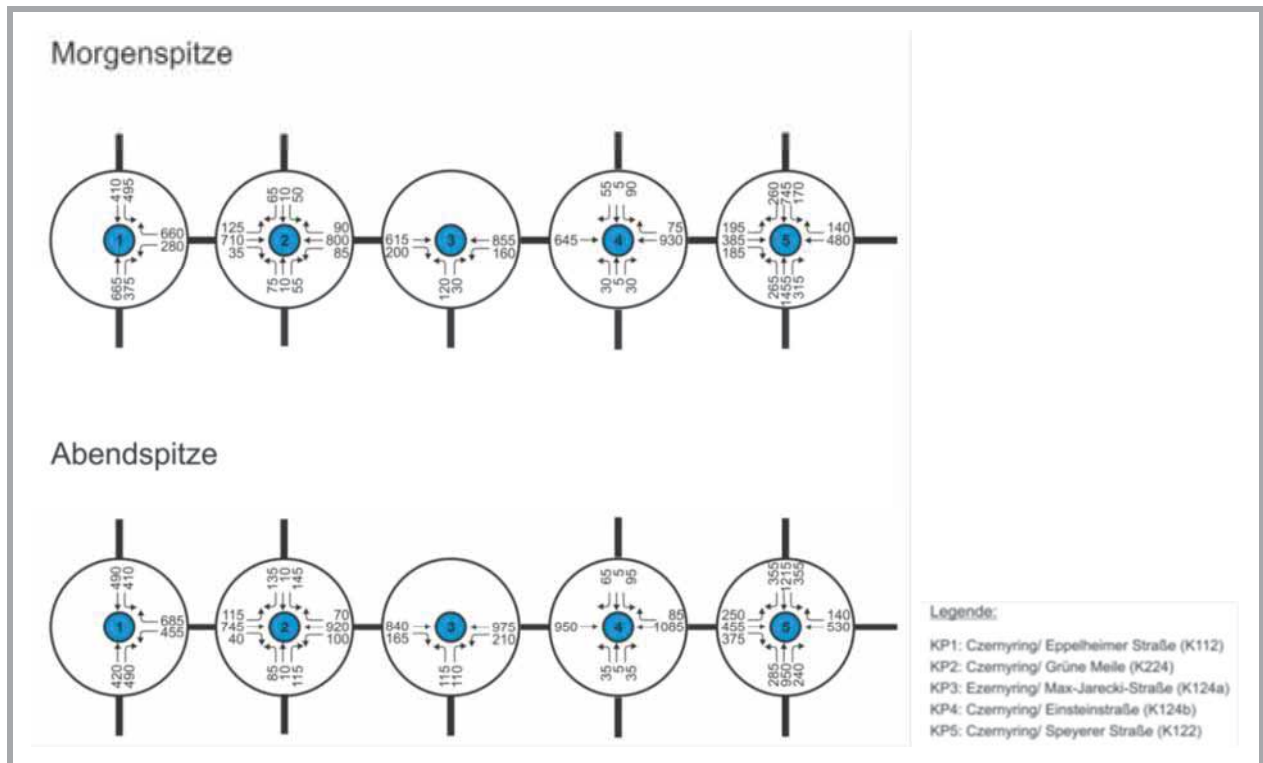


Abbildung 2-2: Dimensionierungsbelastungen Mikrosimulation Czernyring (aus: [8])

⁸ Umgestaltung des Czernyrings – Verkehrstechnische Untersuchung und mikroskopische Simulation, Habermehl & Follmann, im Auftrag der DSK, 01/2015

2.4.2 Bereich Kurfürsten-Anlage

Als Basis zur Einschätzung einer künftigen Verkehrsentwicklung im inneren Straßennetz der Stadt Heidelberg wurden Grundlagendaten aus Untersuchungen zur Haltestellenverlegung Hauptbahnhof Nord⁹ eingebunden. Dabei ist nachfolgende Dimensionierungsbelastung übernommen worden.

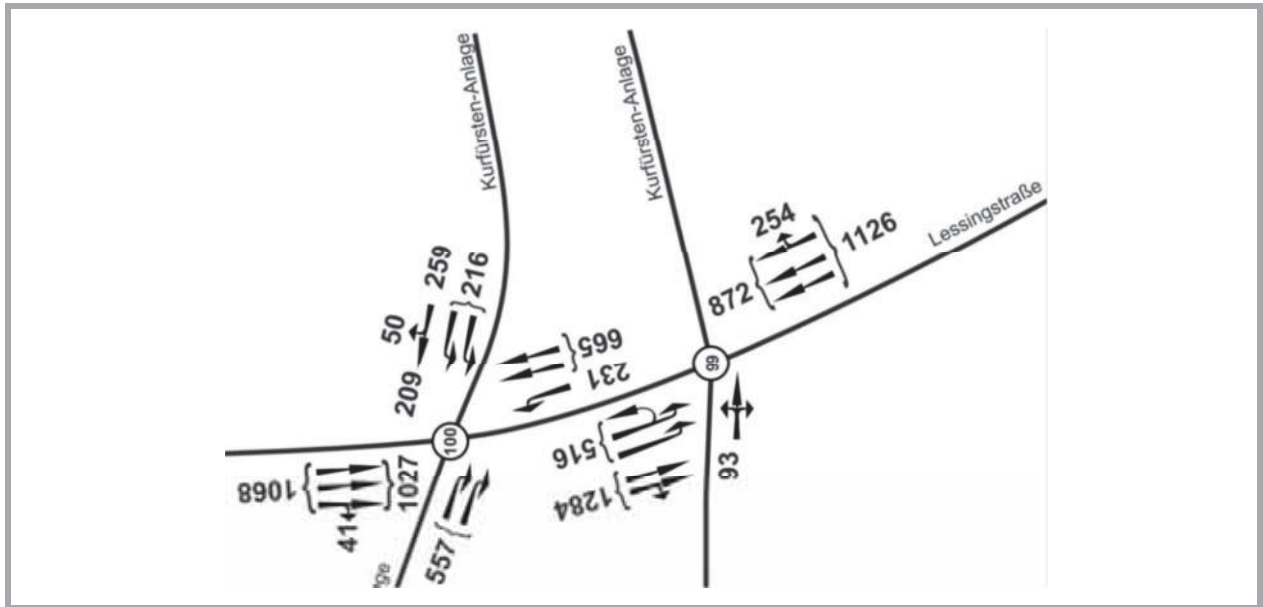


Abbildung 2-3: Dimensionierungsbelastungen aus Simulationsstudie Hbf. Nord (Ausschnitt aus: [9])

2.4.3 Bereich Altklinikum

Im Bereich des Standortes Altklinikum werden Teile des Verkehrsaufkommens durch das neue Konferenzzentrum über die Schurmanstraße und den Knotenpunkt Schurmanstraße / Thibautstraße abgewickelt. Die Anforderungen der verkehrlichen Bewertung für diesen Standort werden weiter unten in Kapitel 3.2 behandelt.

2.5 Überschlägige Berechnung des Neuverkehrs

Auf Basis der Anforderungen aus Kapitel 2.1 wird für das neue Konferenzzentrum von einem Parkraumangebot von etwa 500 neuen Stellplätzen, möglichst in einer eigenen Parkieranlage (Tiefgarage, Parkhaus) ausgegangen. Die Bewirtschaftung oder äußere Erschließung der Stellplätze des Konferenzzentrums, und damit der zu erwartende Mehrverkehr, wird sich in Abhängigkeit zum jeweiligen Veranstaltungstyp unterschiedlich darstellen. Grundsätzlich werden unterschieden:

- » Tagesveranstaltungen:
 - hoher Verkehrszufluss nach der morgendlichen Spitzenverkehrszeit,
 - hoher Verkehrsabfluss vor oder mit der nachmittäglichen Spitzenverkehrszeit.

⁹ Simulationsstudie Hauptbahnhof Nord in Heidelberg, Ergänzende mikroskopische Verkehrsflusssimulation, Ergebnisbericht - Aalen, September 2014
(www.heidelberg.de/site/Heidelberg_ROOT/get/documents_E543045248/mobinetz/Objektdatenbank_Mobinetz/Hauptbahnhof/PDF/hbf_untersuchung_141_1_erg%C3%A4nz__simulationsstudie.pdf)

- » Abendveranstaltungen:
 - hoher Verkehrszufluss im frühen Abendbereich
 - hoher Verkehrsabfluss im späten Abend- / frühen Nachtbereich

Eine Kombination beider Typen am gleichen Tag kann für einen wirtschaftlichen Betrieb des Konferenzzentrums grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Die Zeitbereiche großer Verkehrsbewegungen bergen dennoch nur schwaches Überlagerungsrisiko.

Die überschlägige Berechnung des zu erwartenden Mehrverkehrs (zusätzliche Quell- und Zielverkehre) wird entsprechend der beispielhaften Ansätze aus Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)¹⁰ und der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV)¹¹ durchgeführt. Dabei wird vereinfacht von einem Stellplatzumschlag der Veranstaltungsparkplätze von etwa 1,0 ausgegangen. Weder Teilnehmer eines Tages- wie Abendveranstaltung werden in signifikantem Umfang innerhalb des Veranstaltungsverlaufs den Stellplatz verlassen und später neu belegen. Bei mehreren Veranstaltungen ergibt sich eine Entspannung der Verkehrsbewegungen. Deshalb wird nur der vermeintliche Worst Case betrachtet.

Es wird ebenfalls unterstellt, dass alle Plätze von Kurzzeitparkern (Tagesparker) genutzt werden. Die Anzahl der Fahrten wird somit für die zur überschlägigen Berechnung unterstellte Maximalauslastung bei jeweils 500 Fahrten im Zu- und Abflusszeitbereich angenommen. Nachfolgende Diagramme stellen eine grobe Abschätzung der Befahrungsganglinien in Bezug zum Veranstaltungsort dar.

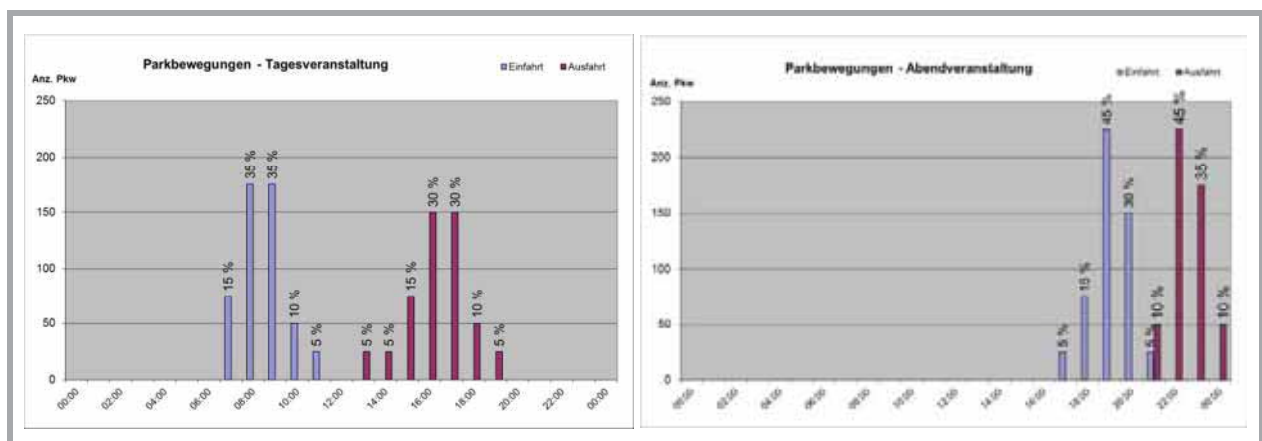


Abbildung 2-4: Qualitative Verteilung der Parkbewegungen für beide Veranstaltungstypen

Gemäß den angenommenen Verteilungskurven sind in den Zeitbereichen der stärksten Verkehrsbewegungen etwa 200 bis 250 Fz/h als Mehrverkehr gesamt zu erwarten.

Die Verteilung der etwa 200 bis 250 Fz/h auf die unterschiedlichen Zufahrtstrecken zur bzw. von der Parkieranlage sollte im Rahmen der Machbarkeitsstudie ohne Einsatz DV-basierter Verkehrsmodelle erfolgen. Ersatzweise wird nachfolgend eine grobe Verteilung anteilig der

¹⁰ Bosserhoff D. et al.: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Arbeitsausschuss „Vorausschätzung des Verkehrsaufkommens“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006

¹¹ Bosserhoff D.: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Teil 2: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung. Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 42, Wiesbaden 2000 (Neuaufgabe 2005)

Verkehrsbelastungen der jeweiligen Haupt- und Nebenrouten für jede Standortvariante durchgeführt.

3. Anbindung im motorisierten Individualverkehr

Für die 6 Standortvarianten wurden auf Basis des vorgegebenen Raumprogramms und unter Einbindung der jeweiligen Standortrestriktionen geeignete Objektplanungen durch das Büro ASTOC aufgestellt. In mehreren Iterationsschritten der Abstimmung zwischen Architekten und Verkehrsplanern wurden sowohl die Baukörper, wie deren äußere Erschließung abgewogen und zum jeweiligen abschließenden Konzeptentwurf fortgeschrieben.

Für die endgültigen Entwürfe werden nachfolgend die verkehrlichen Aspekte, jeweils unter Einbindung der unterschiedlichen Verkehrsträger, beurteilt.

3.1 Beschreibung der Grundstückszufahrt und Zu- und Abfahrt der Tiefgarage

3.1.1 Standort Bahnstadt Baufeld Z2



Abbildung 3-1: Bahnstadt Z2 – städtebaulicher Entwurf (ASTOC, 2015)¹²

In der Bahnstadt wird derzeit ein umfangreiches städtebauliches Entwicklungsprojekt in Heidelberg mit mehreren Baufeldbereichen realisiert. Die Standortvariante im Baufeld Z2 bietet dem neuen Konferenzzentrum aus verkehrlicher Sicht die Möglichkeit, eine Tiefgarage mit etwa 390 Stellplätzen vorzuhalten. Ggf. weitere erforderliche Stellplätze lassen sich durch die nahe gelegene geplante Tiefgarage Hauptbahnhof-Süd ergänzen.

Die äußere Erschließung erfolgt primär über den Czernyring und dann die Grüne Meile, eine

¹² Neues Konferenzzentrum Heidelberg Phase III – Machbarkeitsstudie Standort Bahnstadt Baufeld Z, ASTOC. Im Auftrag der BSG, 11/2015

Seitenstraße vom Czernyring in den Baufeldbereich Z2. Wünschenswert wäre eine zweite Tiefgaragenanbindung über die Max-Jarecki-Straße. Inwieweit dies aus gestalterischen Gründen auf der eigentlichen Promenadenseite mit Haupteingang möglich sein wird, bleibt den weiteren Planungsstufen vorbehalten. Diese östliche Gebäudeseite wird aber als Vorfahrtbereich für Taxi- oder VIP-Fahrzeuge vorgesehen.



Abbildung 3-2: Bahnstadt Z2 – Äußere Erschließung im Zu- und Abfluss

Die Anbindung über den Czernyring bietet grundsätzlich eine leistungsfähige Hauptverkehrsstraße in schwach angebauten Gebieten und mit einer hohen Erschließungsfunktion in die Außenbereiche bzw. von und zu den Autobahnen A5 / A656.

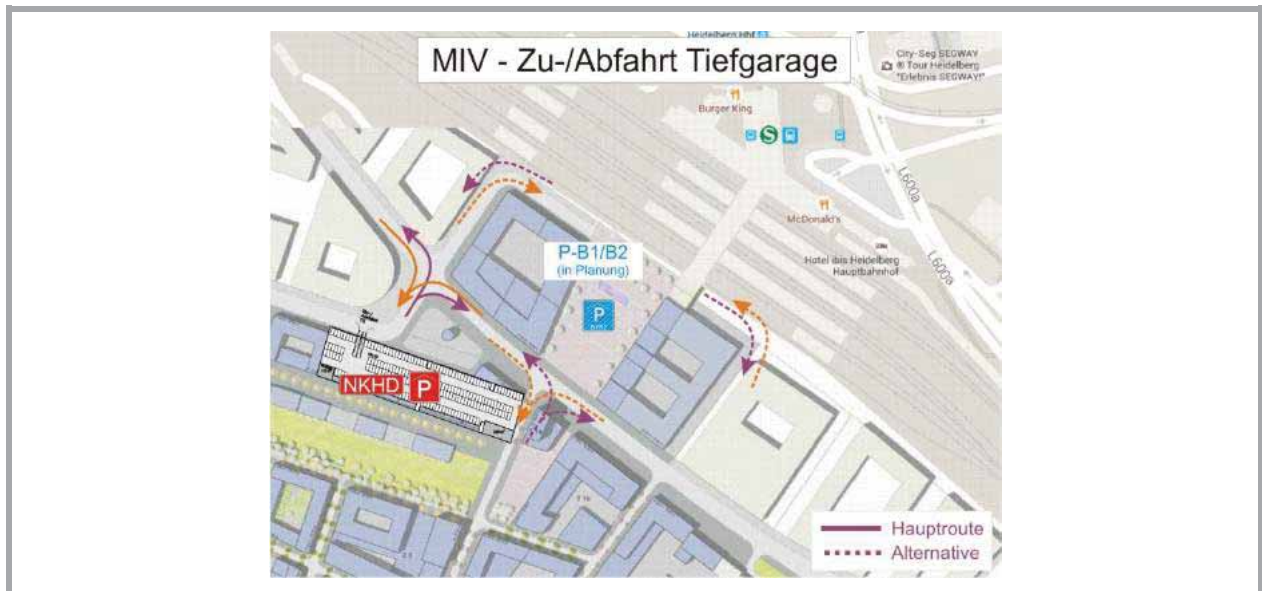


Abbildung 3-3: Bahnstadt Z2 – Zu- und Abfluss Tiefgarage

Die Anbindung der neuen Tiefgarage an die Grüne Meile erfolgt unmittelbar im Querungsbereich der neuen Straßenbahngleisanlagen. Hier ist eine entsprechende Lichtsignalanlage zur abgesicherten Gleisquerung erforderlich.

Über die Grüne Meile kann in den Czernyring in beide Fahrrichtungen eingebogen bzw. von

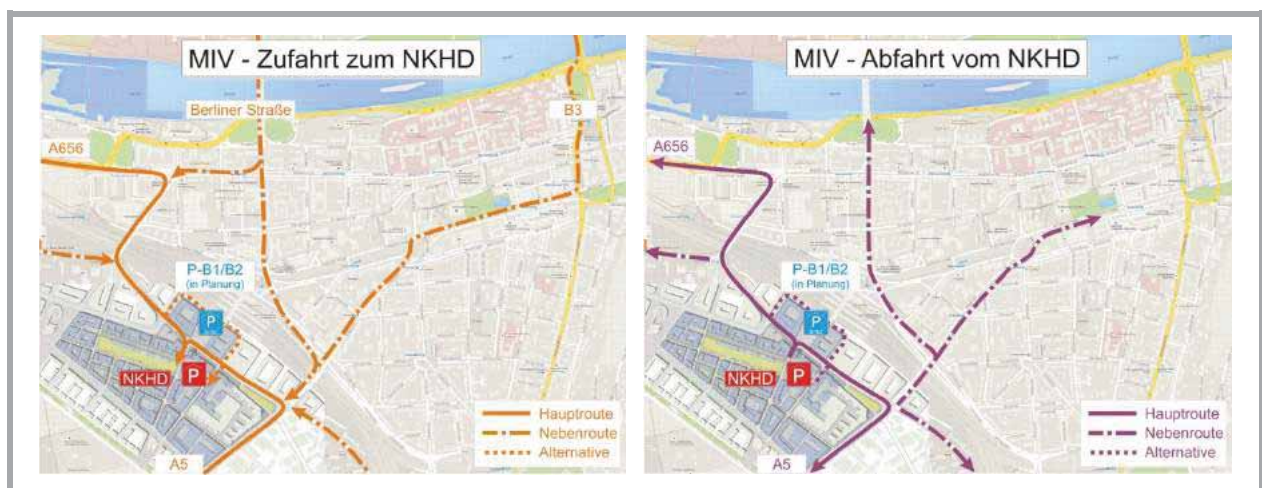
diesem in die Grüne Meile abgebogen werden. Hier wird im Rahmen der Straßenbahnbaumaßnahme eine Lichtsignalanlage vorgesehen¹³.

3.1.2 Standort Bahnstadt Baufeld T1



Abbildung 3-4: Bahnstadt T1 – städtebaulicher Entwurf (ASTOC, 2015)¹⁴

Im Standortbereich Baufeld T1 der Bahnstadt lässt sich im städtebaulichen Entwurf das Konferenzzentrum gemeinsam mit einem Hotelgebäude realisieren. Die gesamte Unterkellerung des Areals mit einer Tiefgarage bietet Raum für etwa 550 Stellplätze.



¹³ Umgestaltung des Czernyrings - verkehrstechnische Untersuchung / Vorentwurf, Habermehl & Follmann, Auftrag der DSK, 11/2014 (Präsentation)

¹⁴ Neues Konferenzzentrum Heidelberg Phase III – Machbarkeitsstudie Standort Bahnstadt Baufeld T1, ASTOC. Im Auftrag der BSG, 11/2015

Abbildung 3-5: Bahnstadt T1 – Äußere Erschließung im Zu- und Abfluss

Ähnlich wie im Baufeld Z2 erfolgt auch für T1 die äußere Erschließung über den Czernyring im ausgebauten Zustand. Die Zufahrt zur Tiefgarage kann über die Max-Jarecki-Straße und die Einsteinstraße mit zwei Abfertigungsbereichen realisiert werden. Für beide Knotenpunkte sind im Endausbau Lichtsignalanlagen zur Verkehrssteuerung und Absicherung gegenüber dem Stadtbahnbetrieb vorgesehen. Allerdings ist zur Anbindung der Einsteinstraße eine Erweiterung der Ein- und Abbiegebeziehungen gegenüber den planfestgestellten Vorgaben wünschenswert.



Abbildung 3-6: Bahnstadt T1 – Zu- und Abfluss Tiefgarage

Eine Vorfahrt für das Konferenzzentrum ist auf der Westseite der Max-Jarecki-Straße aus zum Haupteingang realisierbar. Weitere Stellplätze stehen nach Bau der neuen Tiefgarage Hauptbahnhof-Süd im Baufeld B1/B2 zur Verfügung und sind im Bedarfsfall kurzwegig zu erreichen.

3.1.3 Standort Lessingstraße



Abbildung 3-7: Lessingstraße – städtebaulicher Entwurf (ASTOC, 2015)¹⁵

Am Standort Lessingstraße lassen sich bei Überbauung des gesamten Bereichs zwischen Kurfürsten-Anlage und Belfortstraße sowohl ein Konferenzzentrum, wie ein angelagertes Hotel realisieren. Durch das vorhandene alte Postgebäude (derzeit RehaMed) entsteht daraus eine sehr dichte Bebauung. In Kombination mit der bestehenden Tiefgarage und einer Neubauerweiterung lassen sich insgesamt ca. 450 Stellplätze realisieren.

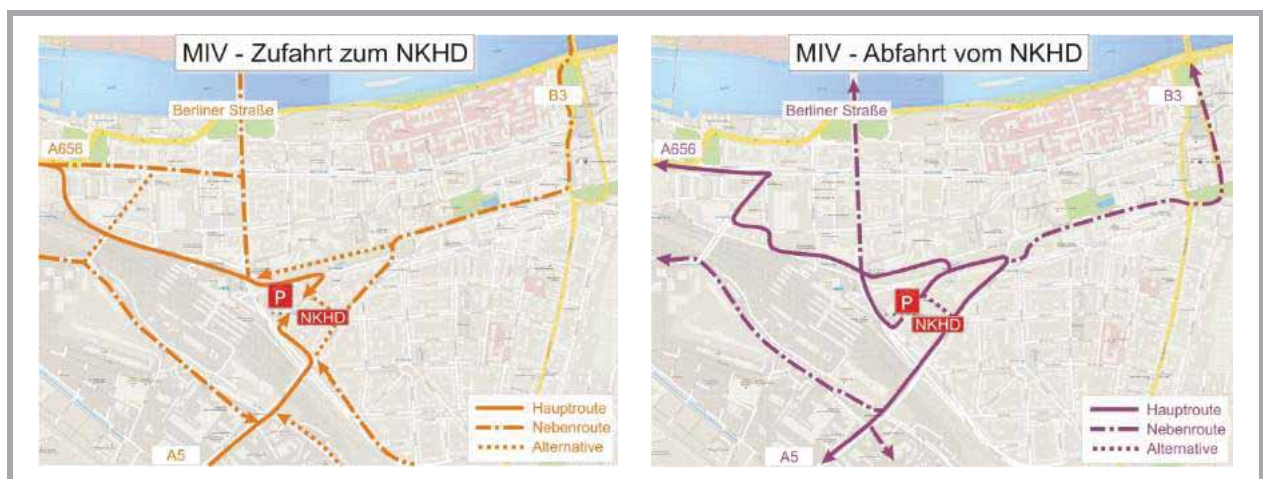


Abbildung 3-8: Lessingstraße – Äußere Erschließung im Zu- und Abfluss

¹⁵ Neues Konferenzzentrum Heidelberg Phase III – Machbarkeitsstudie Standort Lessingstraße, ASTOC. Im Auftrag der BSG, 11/2015

Die Zufahrtstrecken der äußeren Verkehrserschließung konzentrieren sich stark auf die Lessingstraße bzw. den Bahnhofsvorplatz. Aufgrund der eingeschränkten Befahrbarkeit von Lessingstraße und Kurfürsten-Anlage (Einbahnstraße bzw. Mitteltrennung) ergeben sich leicht umwegige Fahrbeziehungen von und zur Belfortstraße. Insbesondere abfließender Verkehr zu den beiden Autobahnen muss über Wendebeziehungen in der Kurfürsten-Anlage bzw. am Römerkreis geführt werden. Die Knotenpunkte der Belfortstraße an die beiden Hauptstrecken Lessingstraße und Kurfürsten-Anlage sind signalgeregelt abzusichern, um in Spitzenzeiten insbesondere den abfließenden Verkehr zu steuern und zu sichern.

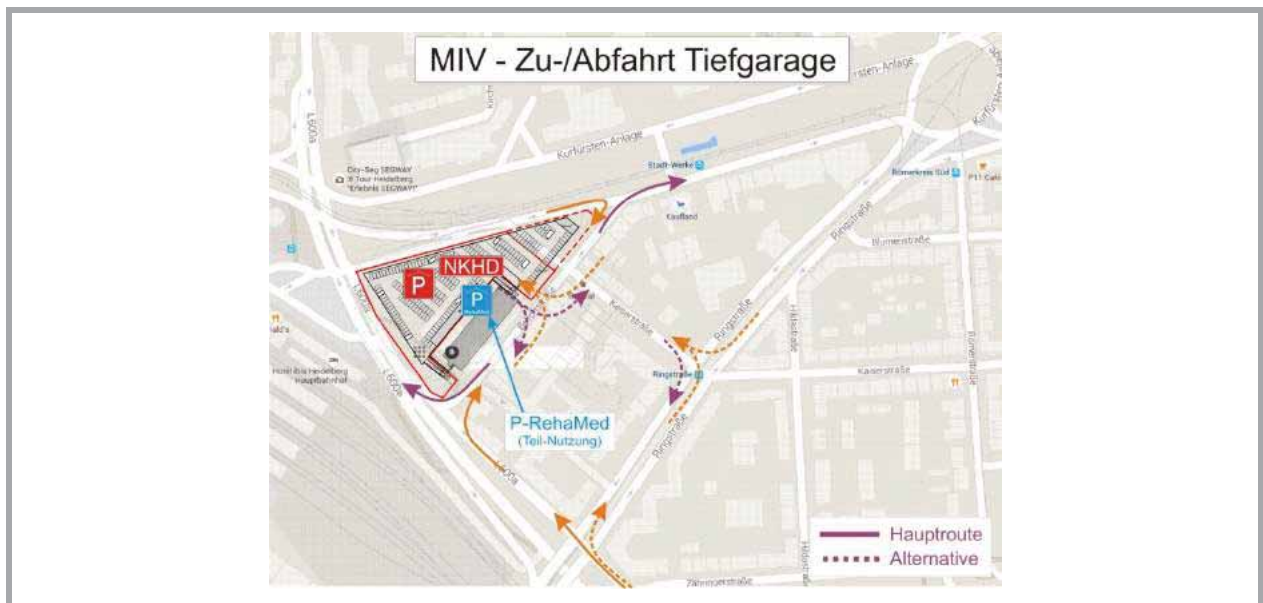


Abbildung 3-9: Lessingstraße – Zu- und Abfluss Tiefgarage

Die Befahrung der Tiefgarage ist ausschließlich über die Belfortstraße vorgesehen. Die Nutzung der bestehenden RehaMed-Tiefgarage erfolgt derzeit bereits über die Belfortstraße. Für die kombinierte Nutzung auch durch das Konferenzzentrum (ggf. mit Hotel) sind in späteren Planungsstufen konkrete Überlegungen zur Aufteilung des Parkverkehrs auf mehrere Zufahrtbereiche in Abstimmung mit dem derzeitigen Eigentümer zu prüfen. Für die zu- und abfließenden Verkehre über die Belfortstraße ist aufgrund der eingeschränkten Abbiegebeziehungen auf das übergeordnete Straßennetz (Lessingstraße, Kurfürsten-Anlage) ein gut sichtbares Leitsystem vorzuhalten.

3.1.4 Standort Heidelberger Druck



Abbildung 3-10: Heidelberg Druck (Variante 2) – städtebaulicher Entwurf (ASTOC, 2015)¹⁶

Die städtebaulichen Überlegungen auf dem Gelände der Heidelberger Druck AG bieten zwei Varianten, bei denen die Gebäudeteile von Konferenzzentrum und Hotel in ihren Standorten getauscht werden können. Dargestellt ist Variante 2, die den Hotelbereich auf der Westseite vorsieht. Die Tiefgarage ist in beiden Varianten gleich groß und über die gesamte Bebauungsfläche ausgedehnt. Sie ermöglicht etwa 400 Stellplätze auf zwei Ebenen und kann mit zwei Abfertigungsrampen bedient werden.

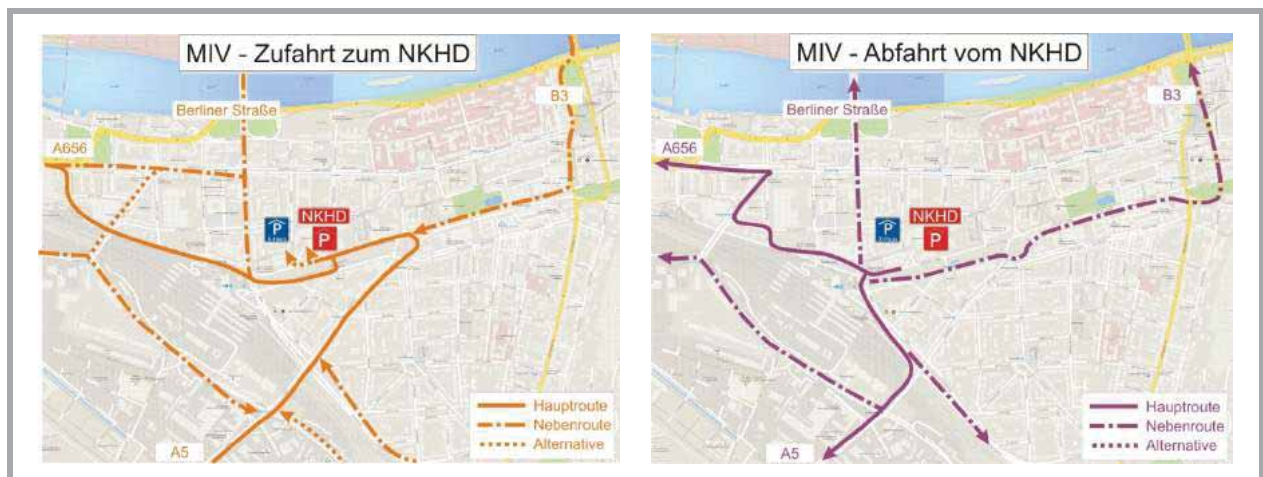


Abbildung 3-11: Heidelberg Druck – Äußere Erschließung im Zu- und Abfluss

¹⁶ Neues Konferenzzentrum Heidelberg Phase III – Machbarkeitsstudie Standort Heidelberger Druck, ASTOC. Im Auftrag der BSG, 11/2015

Die äußere Erschließung erfolgt am Standort der Heidelberg Druck für beide Varianten primär über die Kurfürsten-Anlage. Eine rückwärtige Erschließung über die Alte Eppelheimer Straße und die Kirchstraße ist zwar ebenfalls möglich, sollte in großem Umfang aber aufgrund der anliegenden Wohnbebauung vermieden werden.

Zufahrender Verkehr aus den westlichen Nah- und Fernbereichen wird zunächst über die südliche Kurfürsten-Anlage und dann an der Querspange zur nördlichen Kurfürsten-Anlage als Wender geführt. Abfließender Verkehr muss aufgrund der Einbahnstraßensituation der Kurfürsten-Anlage zunächst nach rechts in Richtung Hauptbahnhof und dann ggf. als Wender in die südliche Kurfürsten-Anlage und weiter über den Römerkreis in die östlichen Zielgebiete fahren.



Abbildung 3-12: Heidelberger Druck – Zu- und Abfluss Tiefgarage

Die Tiefgarage kann zwei Zufahrten erhalten, die jeweils ausschließlich im Rechts-Kurs bedient werden. Insbesondere auf die westliche TG-Anbindung kann nicht verzichtet werden. Hier besteht eine direkte unterirdische Anbindung an die Tiefgarage des Nachbargebäudes x-House. Eine kombinierte Rampennutzung für x-House und die neue Tiefgarage des Konferenzzentrums ist im Rahmen weiterer Planungsstufen zu konkretisieren und unter den Eigentümern zu vereinbaren. Gleiches gilt für eine mögliche Mitnutzung der TG x-House oder der benachbarten TG auf dem HDM-Areal als Überlauf für den Veranstaltungsbetrieb im NKHD.

3.1.5 Standort Stadtwerke West



Abbildung 3-13: Stadtwerke West – städtebaulicher Entwurf (ASTOC, 2015)¹⁷

Der städtebauliche Entwurf für den Standort Stadtwerke West bietet eine Kombination von Konferenzzentrum und Hotelanlage auf einer gemeinsamen Tiefgarage mit etwa 460 Stellplätzen. Die Gebäudeanlage grenzt sowohl an die Kurfürsten-Anlage, wie an die Alte Eppelheimer Straße. Die Haupteerschließung der Tiefgarage erfolgt über die Kurfürsten-Anlage. Vorfahrten zu NKHD und Hotel können jeweils unabhängig über beide Straßen realisiert werden.

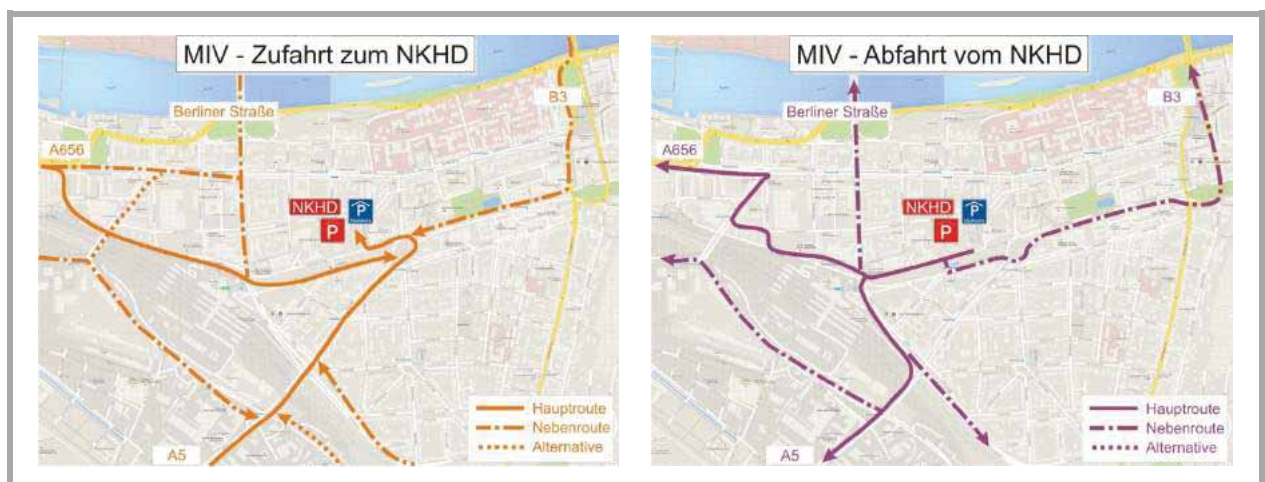


Abbildung 3-14: Stadtwerke West – Äußere Erschließung im Zu- und Abfluss

Die Erschließung der Tiefgarage über die Kurfürsten-Anlage erfolgt in der Zufahrt aus allen

¹⁷ Neues Konferenzzentrum Heidelberg Phase III – Machbarkeitsstudie Standort Stadtwerke West, ASTOC. Im Auftrag der BSG, 11/2015

Fahrtrichtungen über den Römerkreis und die nördliche Kurfürsten-Anlage. Abfahrender Verkehr kann sich an der westlich gelegenen Querspange aufteilen. Die Orientierung in die östlichen Zielgebiete erfolgt hier über die südliche Kurfürsten-Anlage. Die weiteren Verkehre passieren die Lessingstraße bzw. den Bahnhofsvorplatz.

Zur Andienung der Hotelvorfahrt kann die Alte Eppelheimer Straße eingebunden werden. Verkehr zum NKHD befährt die Kurfürsten-Anlage.

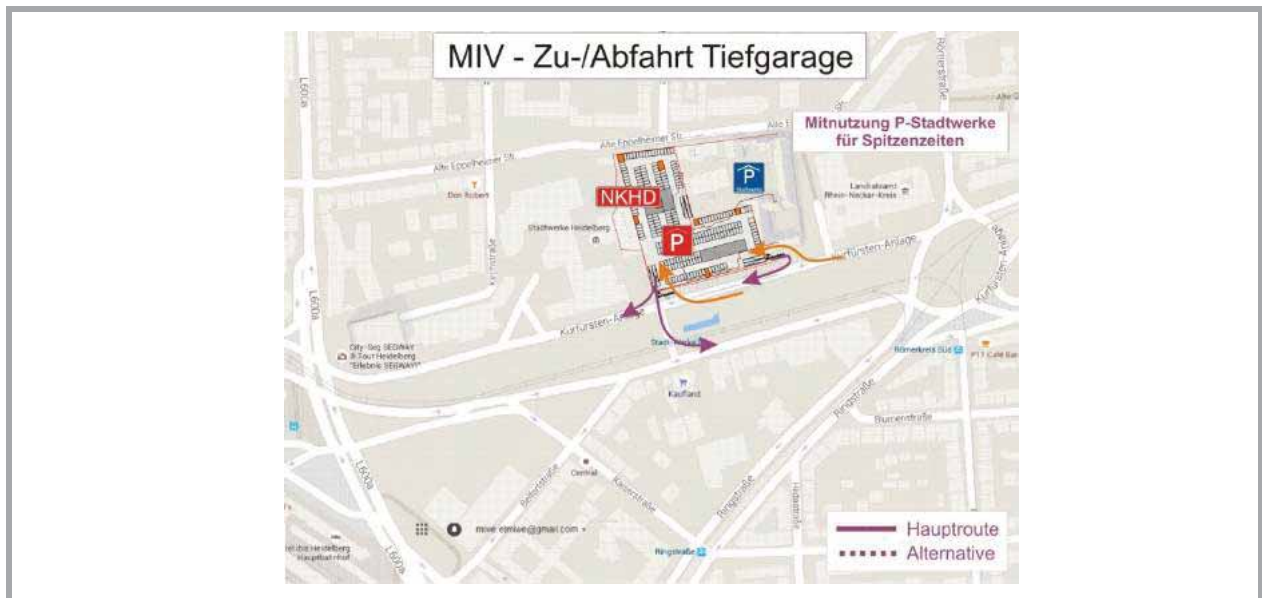


Abbildung 3-15: Stadtwerke West – Zu- und Abfluss Tiefgarage

Die Tiefgarage ist mit zwei Anbindungen an die Kurfürsten-Anlage realisierbar. Im westlichen TG-Bereich wird eine eigene Zufahrt realisiert. Im östlichen Bereich könnte eine bauliche Kombination mit der Garagenzufahrt der vorhandenen Stadtwerke-Tiefgarage erfolgen. In Abstimmung mit den Eigentümern kann auch eine Mitnutzung der TG Stadtwerke als Überlauf für den Veranstaltungsbetrieb im NKHD möglich und sinnvoll sein.

Der abfließende Verkehr der westlichen Ausfahrt kann nach rechts in die westlichen Zielbereiche oder direkt geradeaus-links über die Querspange in die östlichen Zielbereiche abfließen. Der ausfahrende Verkehr der östlichen TG-Rampe muss zunächst nach rechts in die Kurfürsten-Anlage einbiegen und kann dann die gleichen Wegebeziehungen nutzen.

3.1.6 Standort Altklinikum



Abbildung 3-16: Altklinikum – städtebaulicher Entwurf (ASTOC, 2015)¹⁸

Am Standort Altklinikum wird das neue Konferenzzentrum sehr stark in den Altbestand der vorhandenen historischen und denkmalgeschützten Gebäudeteile eingebunden. Aufgrund der damit verbundenen räumlichen Einschränkungen kann eine neue Tiefgarage nur mit max. ca. 160 Stellplätzen nachgewiesen werden.

¹⁸ Neues Konferenzzentrum Heidelberg Phase III – Machbarkeitsstudie Standort Altklinikum, ASTOC. Im Auftrag der BSG, 11/2015

In der unmittelbaren Umgebung des Klinikum-Standortes kann in angrenzenden Parkhäusern ein Angebot an weiteren ca. 300 verfügbaren Stellplätzen in fußläufig angemessener Entfernung in die Planungen eingebunden werden:

- » **P15 Klinikum Bergheim:**
Tiefgarage mit ca. 220 Stellplätzen
Entfernung etwa 50 m
- » **P4 Darmstädter Hof:**
Tiefgarage mit ca. 720 Stellplätzen
Entfernung etwa 350 m
- » **P1 Poststraße:**
Tiefgarage / Freifläche mit ca. 590 Stellpl.
Entfernung etwa 450 m (Konferenzzentr.)
Entfernung etwa 200 m (Hotel)
- » **P14 Atos-Klinik:**
Tiefgarage mit ca. 190 Stellplätzen
Entfernung etwa 120 m
- » **P0 Am Bismarckplatz:**
Tiefgarage mit ca. 50 Stellplätzen
Entfernung etwa 120 m



Insbesondere die unmittelbar auf dem gleichen Grundstück gelegene Tiefgarage P15 Klinikum Bergheim sowie die Tiefgaragen P4 Darmstädter Hof und P1 Poststraße bieten nach Auswertung der Belegungsdaten temporär ergiebige Kapazitäten, die für den Betrieb des Konferenzzentrums genutzt werden könnten¹⁹.

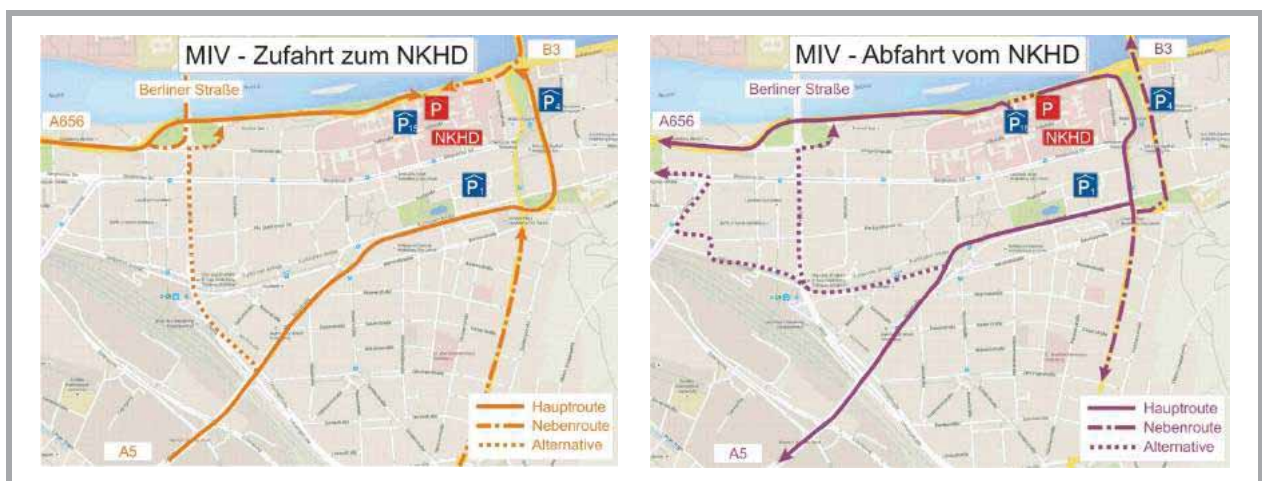


Abbildung 3-17: Altklinikum – Äußere Erschließung im Zu- und Abfluss

Die Zufahrt zur neuen Tiefgarage wird über die Schurmanstraße direkt erfolgen, kann von dieser aber nur aus westlicher Richtung angefahren werden. Hierzu wird ein abgesetzter Seitenbereich durch Verschwenkung der Fahrbahn in Richtung Neckar hergestellt, der zudem als Vorfahrt zum Konferenzzentrum auf deren Nordseite genutzt wird.

¹⁹ Protokolldaten der Zu- und Abfahrten der Parkhäuser im Umfeld des Alt-Klinikums von April, Juni und Oktober 2015, Stadt Heidelberg, 10/2015

Aus östlicher Richtung kommend wäre ein separater Linksabbiege-Fahrstreifen erforderlich, der aufgrund des eingeschränkten Straßenquerschnitts der B37 nicht realisiert werden kann. Die von Ost kommenden Verkehrsströme werden links in die Thibautstraße und zum P15 geleitet. Bei erkennbaren Kapazitätsengpässen der beiden Tiefgaragen ist durch eine dynamische Parkleitführung zu weiteren Parkieranlagen im Umfeld zu leiten (z.B. P4, P1).

Die abfließenden Verkehre der neuen Tiefgarage und der Anlage P15 werden ebenfalls in die Schurmanstraße abgeführt. An der LSA Thibautstraße ist eine Ausfahrt in beiden Fahrtrichtungen möglich, aus der neuen Tiefgarage nur im Rechts-Kurs in Richtung Bismarckplatz.



Abbildung 3-18: Alt-Klinikum – Zu- und Abfahrten zu den Tiefgaragen

Nach Prüfung der Untergrundbedingungen ist die Herstellung einer unterirdischen Verbindung der beiden Tiefgaragen zur Befahrung des P15 von der neuen Tiefgarage aus empfehlenswert. Dadurch kann eine interne Verkehrslenkung erfolgen und abfließende Fahrzeuge können zur Thibautstraße und damit in alle weiteren Richtungen geführt werden.

Als weitere Pkw-Vorfahrt, neben der Andienung auf der Nordseite, wird eine Wendefläche vor dem Haupteingang des Konferenzzentrums, zwischen den historischen Bestandsgebäuden vorgesehen (z.B. für Taxi). Die Zu- und Ausfahrt zu diesem Bereich ist über die östliche Schurmanstraße und die derzeit bereits bestehende Grundstückzufahrt möglich.

3.2 Verkehrsverteilung und Leistungsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes

Für die überschlägige Planungstiefe einer Machbarkeitsstufe ist auf eine Makro- oder Mikro-Simulation der erwartbaren Verkehrsentwicklungen verzichtet worden. Auf Basis vorhandener Verkehrsbelastungsdaten an Bestandsknotenpunkten und Prognoseansätze von Knotenpunkten im Umbau oder Neubau wurde eine manuelle Verkehrsverteilung durchgeführt.

Die Verkehrsverteilung für die Erschließung der Tiefgarage an den unterschiedlichen Standorten erfolgt exemplarisch auf Basis der Ansätze aus Kapitel 2.5. Hinsichtlich einer möglichen Überlagerung von Veranstaltungsverkehr mit den Spitzenverkehrszeiten des Grundnetzes kann die Belastungsverteilung des Typs „Tagesveranstaltung“ als etwas kritischer eingeschätzt werden.

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeiten werden die beiden Verteilungskurven für diesen Typ herangezogen. Es ergeben sich für die Spitzenstunde im Zufluss etwa 175 Kfz/h und im abendlichen Abfluss etwa 150 Kfz/h als erwarteter Zusatzverkehr.

Zur rechnerischen Bewertung der Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten wurden die methodischen Ansätze und Einstufungen der Verkehrsqualität gemäß HBS berücksichtigt²⁰.

Die hieraus definierten Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs bedeuten:

- QSV A Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.
- QSV B Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.
- QSV C Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.
- QSV D Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.
- QSV E Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.
- QSV F Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

²⁰ HBS – Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2009 / 2015

3.2.1 Bereich Czernyring / Bahnstadt

Für die Identifikation der Verkehrsströme ist nachfolgende Nomenklatur der Signalgruppen herangezogen worden.

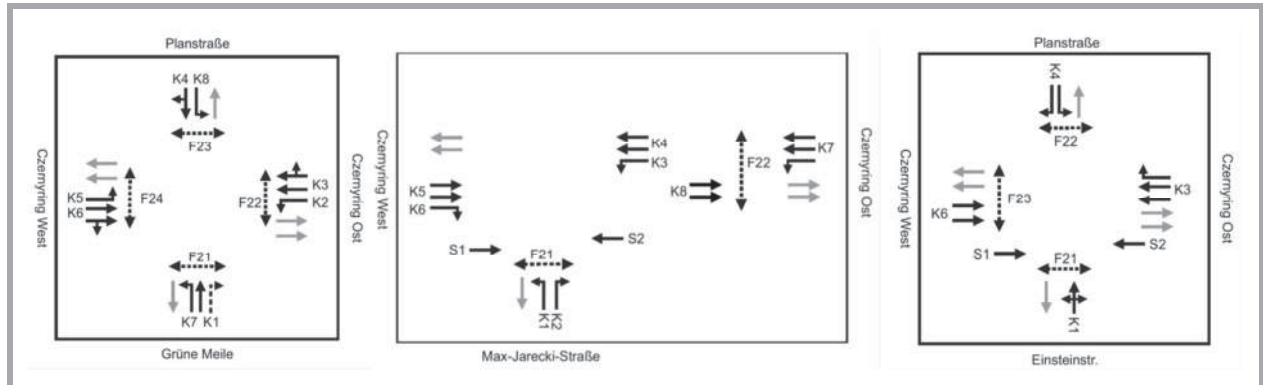


Abbildung 3-19: Zufahrtsbezeichnungen Signalanlagen Czernyring (aus: [8])

Die Prognoseberechnungen aus [8] wurden bei den entsprechenden Signalgruppen um die jeweiligen Mehrverkehre erhöht. Bei zunächst starker Überlastung des betroffenen Fahrstroms wurde durch eine Verschiebung der Freigabezeiten eine Auslastungsharmonisierung versucht.

Programm:		Morgenspitze										Umlaufzeit:		90		s							
Bez.	t _F	q	Q _{S-F}	n	f _{Anol.}	Q _{FS}	f	m	Q _{S-anol.}	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	N _{RES}	I _{Stau}	r	w	QSV				
	[s]	[Fz/h]	[Fz/h]	[-]	[-]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	[m]	[-]	[s]					
K1	16	11	1953	1	1,00	11	0,178	0,3	1953	8,7	347	3,2%	0,0	0,2	1	6	0	30,6	B				
K2	13	184	1953	1	1,00	184	0,144	4,6	1953	7,1	282	65,2%	0,0	4,3	7	42	0	36,8	C				
K3	32	488	1913	1	1,00	488	0,356	12,2	1913	17,0	680	71,7%	0,8	10,8	13	78	0	29,3	B				
K3	32	400	1953	1	1,00	400	0,356	10,0	1953	17,4	694	57,6%	0,0	8,1	10	60	0	23,5	B				
K4	16	76	1781	1	1,00	76	0,178	1,9	1781	7,9	317	24,0%	0,0	1,6	3	18	0	31,8	B				
K5	8	127	1953	1	1,00	127	0,089	3,2	1953	4,3	174	73,2%	1,2	3,2	7	42	0	64,0	D				
K6	28	490	1934	1	1,00	490	0,311	12,3	1934	15,0	602	81,4%	1,9	12,0	15	90	0	40,1	C				
K6	28	335	1953	1	1,00	335	0,311	8,4	1953	15,2	608	55,1%	0,0	7,0	9	54	0	25,8	B				
K7	11	157	1953	1	1,00	157	0,122	3,9	1953	6,0	239	65,8%	0,1	3,8	3	18	0	39,3	C				
K8	7	47	1953	1	1,00	47	0,078	1,2	1953	3,8	152	30,9%	0,0	1,1	1	6	0	39,2	C				

Programm:		Abendspitze										Umlaufzeit:		90		s							
Bez.	t _F	q	Q _{S-F}	n	f _{Anol.}	Q _{FS}	f	m	Q _{S-anol.}	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	N _{RES}	I _{Stau}	r	w	QSV				
	[s]	[Fz/h]	[Fz/h]	[-]	[-]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	[m]	[-]	[s]					
K1	11	94	1953	1	1,00	94	0,122	2,4	1953	6,0	239	39,4%	0,0	2,2	4	24	0	36,4	C				
K2	10	100	2929	1	1,00	100	0,111	2,5	2929	8,1	325	30,7%	0,0	2,3	4	24	0	36,8	C				
K3	29	545	1926	1	1,00	545	0,322	13,6	1926	15,5	621	87,8%	2,6	13,6	17	102	1	43,9	C				
K3	29	445	1953	1	1,00	445	0,322	11,1	1953	15,7	629	70,7%	0,7	10,0	12	72	0	30,7	B				
K4	16	146	1771	1	1,00	146	0,178	3,7	1771	7,9	315	46,4%	0,0	3,3	5	30	0	33,2	B				
K5	8	113	1953	1	1,00	113	0,089	2,8	1953	4,3	174	65,1%	0,0	2,7	5	30	0	39,9	B				
K6	24	432	1934	1	1,00	432	0,267	10,8	1934	12,9	516	83,8%	2,3	10,8	15	90	1	46,9	C				
K6	24	354	1953	1	1,00	354	0,267	8,9	1953	13,0	521	68,0%	0,4	8,0	11	66	0	32,1	B				
K7	10	150	1953	1	1,00	150	0,111	3,8	1953	5,4	217	69,1%	0,6	3,7	3	18	0	48,1	C				
K8	9	145	1953	1	1,00	145	0,100	3,6	1953	4,9	195	74,2%	1,3	3,6	3	18	1	63,4	D				

Tabelle 3-1: HBS-Bewertung Signalanlagen Czernyring / Grüne Meile (Baufeld Z2)

In Standortvariante Z2 erfolgt die verkehrliche Erschließung der Tiefgarage im planerisch ungünstigsten Fall ausschließlich über die Grüne Meile. Sowohl in der Zufahrt zum, wie bei der Abfahrt vom Konferenzzentrum ergeben sich daraus Auslastungen von bis zu mehr als 80 % bei einzelnen Fahrströmen.

Die Ergebnisse sind grundsätzlich mit Qualitätsstufen bis Stufe D als noch akzeptabel zu bewerten. Im Rahmen einer späteren Detailplanung lassen sich ggf. durch Einsatz verkehrsabhängiger Steuerungselemente Verbesserungen erzielen.

Program m: Morgenspitze															Umlaufzeit: 90 s				
Bez.	t _F [s]	q [Fz/h]	q _{S-F} [Fz/h]	n [-]	f _{Anol.} [-]	q _{FS} [Fz/h]	f [-]	m [Fz]	q _{S-anol.} [Fz/h]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	N _{RES} [Fz]	I _{Stau} [m]	r [-]	w [s]	QSV
K1	14	120	1953	1	1,00	120	0,156	3,0	1953	7,6	304	39,5%	0,0	2,7	5	30	0	34,2	B
K2	10	30	2636	1	1,00	30	0,111	0,8	2636	7,3	293	10,2%	0,0	0,7	2	12	0	36,0	C
K3	18	264	1953	1	1,00	264	0,200	6,6	1953	9,8	391	67,6%	0,3	6,2	9	54	0	36,4	C
K4	62	471	1953	1	1,00	471	0,689	11,8	1953	33,6	1345	35,0%	0,0	4,8	6	36	0	5,7	A
K4	62	385	1953	1	1,00	385	0,689	9,6	1953	33,6	1345	28,6%	0,0	3,7	5	30	0	5,4	A
K5	35	337	1953	1	1,00	337	0,389	8,4	1953	19,0	760	44,4%	0,0	6,2	8	48	0	20,3	A
K5	35	276	1953	1	1,00	276	0,389	6,9	1953	19,0	760	36,3%	0,0	4,9	7	42	0	19,6	A
K6	21	278	1953	1	1,00	278	0,233	7,0	1953	11,4	456	61,0%	0,0	6,2	9	54	0	30,8	B
K7	57	471	1953	1	1,00	471	0,633	11,8	1953	30,9	1237	38,1%	0,0	5,7	3	18	0	8,0	A
K7	57	385	1953	1	1,00	385	0,633	9,6	1953	30,9	1237	31,1%	0,0	4,4	2	12	0	7,5	A
K7	57	164	1953	1	1,00	164	0,633	4,1	1953	30,9	1237	13,3%	0,0	1,6	1	6	0	6,6	A
K8	57	354	1953	1	1,00	354	0,633	8,9	1953	30,9	1237	28,6%	0,0	4,0	2	12	0	7,4	A
K8	57	289	1953	1	1,00	289	0,633	7,2	1953	30,9	1237	23,4%	0,0	3,1	2	12	0	7,1	A

Program m: Abendspitze															Umlaufzeit: 90 s				
Bez.	t _F [s]	q [Fz/h]	q _{S-F} [Fz/h]	n [-]	f _{Anol.} [-]	q _{FS} [Fz/h]	f [-]	m [Fz]	q _{S-anol.} [Fz/h]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	N _{RES} [Fz]	I _{Stau} [m]	r [-]	w [s]	QSV
K1	15	180	2636	1	1,00	180	0,167	4,5	2636	11,0	439	41,0%	0,0	4,0	6	36	0	33,5	B
K2	17	195	2490	1	1,00	195	0,189	4,9	2490	11,8	470	41,5%	0,0	4,3	7	42	0	32,1	B
K3	17	209	1953	1	1,00	209	0,189	5,2	1953	9,2	369	56,7%	0,0	4,7	7	42	0	33,2	B
K4	65	536	1953	1	1,00	536	0,722	13,4	1953	35,3	1411	38,0%	0,0	5,1	6	36	0	4,8	A
K4	65	439	1953	1	1,00	439	0,722	11,0	1953	35,3	1411	31,1%	0,0	3,9	6	36	0	4,5	A
K5	40	418	1953	1	1,00	418	0,444	10,5	1953	21,7	868	48,2%	0,0	7,4	9	54	0	17,7	A
K5	40	512	1953	1	1,00	512	0,444	12,8	1953	21,7	868	59,0%	0,0	9,6	11	66	0	18,8	A
K6	15	166	1953	1	1,00	166	0,167	4,2	1953	8,1	326	51,0%	0,0	3,8	6	36	0	34,2	B
K7	60	536	1953	1	1,00	536	0,667	13,4	1953	32,6	1302	41,2%	0,0	6,2	3	18	0	6,9	A
K7	60	439	1953	1	1,00	439	0,667	11,0	1953	32,6	1302	33,7%	0,0	4,7	2	12	0	6,4	A
K7	60	209	1953	1	1,00	209	0,667	5,2	1953	32,6	1302	16,1%	0,0	2,0	1	6	0	5,6	A
K8	60	572	1953	1	1,00	572	0,667	14,3	1953	32,6	1302	43,9%	0,0	6,7	3	18	0	7,1	A
K8	60	468	1953	1	1,00	468	0,667	11,7	1953	32,6	1302	35,9%	0,0	5,1	3	18	0	6,6	A

Tabelle 3-2: HBS-Bewertung Signalanlagen Czernyring / Max-Jarecki-Straße (Baufeld T1, anteilig)

Für den Standort T1 erfolgt die verkehrliche Erschließung der Tiefgarage über Max-Jarecki-Straße und Einsteinstraße. Im ungünstigsten Planungsfall ist eine Zufahrt vom Czernyring über die Einsteinstraße nicht möglich (Planfeststellungsbeschluss). Der morgendlich zufließende Veranstaltungsverkehr wird dann vollständig über die Max-Jarecki-Straße zur Tiefgarage in der Einsteinstraße geführt.

Obige Berechnungen der Morgenspitze berücksichtigen diese Annahme und dokumentieren dennoch mit knapp über 60 % eine gute Leistungsfähigkeit an diesem Knotenpunkt.

Der abendliche Abflussverkehr kann auf beiden Strecken in den Czernyring einfahren. Rechnerisch berücksichtigt wird eine Aufteilung der Verkehrsbeziehungen auf die beiden Fahrtrichtungen Ost und West. Die Berechnungen für den Anschluss der Max-Jarecki-Straße

lassen auch ohne weitere verkehrsabhängige Ausstattung an der Signalanlage eine Auslastung unter 60 % und damit eine gute Leistungsfähigkeit erkennen.

Program m:		Abendspitze										Umlaufzeit:		90 s									
Bez.	t _F	q	q _{S-IF}	n	f _{Anol.}	q _{FS}	f	m	q _{S-ano.}	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	N _{RES}	I _{Stau}	r	w	QSV				
	[s]	[Fz/h]	[Fz/h]	[-]	[-]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	[m]	[-]	[s]					
K1	16	218	1975	1	1,00	218	0,178	5,5	1975	8,8	351	62,1%	0,0	5,0	7	42	0	34	B				
K3	34	83	1757	1	1,00	83	0,378	2,1	1757	10,6	664	12,5%	0,0	1,4	3	18	0	18	A				
K3	34	598	1953	1	1,00	598	0,378	15,0	1953	18,4	738	81,1%	1,8	14,2	16	96	0	34	B				
K3	34	489	1953	1	1,00	489	0,378	12,2	1953	18,4	738	66,3%	0,1	10,2	12	72	0	24	B				
K4	17	64	1953	1	1,00	64	0,189	1,6	1953	9,2	369	17,3%	0,0	1,3	3	18	0	31	B				
K4	17	94	1953	1	1,00	94	0,189	2,4	1953	9,2	369	25,5%	0,0	2,0	4	24	0	31	B				
K6	35	524	1953	1	1,00	524	0,389	13,1	1953	19,0	760	69,0%	0,5	11,1	13	78	0	25	B				
K6	35	428	1953	1	1,00	428	0,389	10,7	1953	19,0	760	56,4%	0,0	8,4	10	60	0	22	B				

Tabelle 3-3: HBS-Bewertung Signalanlagen Czernyring / Max-Jarecki-Straße (Baufeld T1, anteilig)

Aufgrund der eingeschränkten Fahrbeziehungen der Einsteinstraße wird hier nur der abendliche Abflussverkehr aus der Tiefgarage anteilig (siehe Max-Jarecki-Straße) in den Czernyring eingeleitet. Anpassungen an der Freigabezeitverteilung der Lichtsignale lassen auch ohne verkehrsabhängige Elemente eine akzeptable Leistungsfähigkeit erkennen.

3.2.2 Bereich Kurfürsten-Anlage-West

Als Basis zur Einschätzung einer künftigen Verkehrsentwicklung im Bereich der westlichen Kurfürsten-Anlage wurden Grundlagendaten aus Untersuchungen zur Haltestellenverlegung Hauptbahnhof Nord [9] eingebunden. Bei der Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen durch die drei Standortvarianten wird die wesentliche Kapazitätsbeschränkung am Knotenpunkt K99/100 Kurfürsten-Anlage / Lessingstraße / Mittermaierstraße erwartet. Diese Doppel-Signalanlage ist in Verkehrsspitzenzeiten bereits sehr ausgelastet und kann durch die Veranstaltungsverkehre eine kritische Mehrbelastung erfahren.

Zur Bewertung der Leistungsfähigkeiten wurden Prognoseverkehrsdaten der Abendspitzenzeit aus der Mikrosimulation [9] und fortgeschriebene Erhebungsdaten der Morgenspitze²¹ mit einer Muster-Steuerung der Lichtsignalanlage(n) überlagert. Für die Aufteilung der jeweiligen Zu- und Abflussanteile wurden vereinfacht die Grundbelastungsanteile der Knotenpunktzufahrten herangezogen. In Abhängigkeit der Standortvarianten und deren Erschließungswege von und zur Tiefgarage ergeben sich leicht unterschiedliche Belastungszuwächse an den Knotenpunktzufahrten.

²¹ Verkehrszählzeiten KP99/KP100 Morgenspitze und Abendspitze (Strombelastungspläne), IB Dr. Brenner, im Auftrag der Stadt Heidelberg, 11/2012

Programm:		Morgenspitze					Umlaufzeit:		90		s											
Bez.	t _F	q	q _{S-F}	n	f _{Anst.}	q _{FS}	f	m	q _{S-ano}	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	N _{RES}	I _{Stau}	r	w	QSV			
	[s]	[Fz/h]	[Fz/h]	[-]	[-]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	[m]	[-]	[s]				
K100_West_R	13	673	2000	3	1,00	224	0,147	5,6	2000	7,3	293	76,5%	1,5	5,6	10	60	0	56	D			
K100_Nord R	21	33	2000	1	1,00	33	0,236	0,8	2000	11,8	471	7,0%	0,0	0,6	2	12	0	27	B			
K100_Nord G	21	746	2000	2	1,00	373	0,237	9,3	2000	11,8	473	78,8%	1,7	9,1	13	78	0	45	C			
K100_Ost_R	29	68	2000	1	1,00	68	0,320	1,7	2000	16,0	640	10,6%	0,0	1,2	3	18	0	22	B			
K100_Ost_G	29	175	2000	1	1,00	175	0,320	4,4	2000	16,0	640	27,3%	0,0	3,3	5	30	0	23	B			
K100_Ost_L	7	87	2000	2	1,00	43,5	0,081	1,1	2000	4,1	162	26,8%	0,0	1,0	2	12	0	39	C			
K100_Süd_G	39	1003	2000	2	1,00	502	0,437	12,5	2000	21,8	873	57,4%	0,0	9,4	11	66	0	19	A			
K100_Süd_L	12	246	2000	1	1,00	246	0,128	6,2	2000	6,4	256	96,3%	5,7	6,2	16	96	2	119	F			
K99_Süd_G	29	1186	2000	2	1,00	593	0,317	14,8	2000	15,8	633	93,6%	5,8	14,8	22	132	1	63	D			
K99_Süd_R	29	121	2000	1	1,00	121	0,317	3,0	2000	15,8	633	19,1%	0,0	2,2	4	24	0	22	B			
K99_Nord_L	23	443	2000	2	1,00	222	0,259	5,5	2000	12,9	518	42,8%	0,0	4,6	7	42	0	28	B			
K99_Nord_G	62	1031	2000	2	1,00	516	0,692	12,9	2000	34,6	1384	37,2%	0,0	5,3	7	42	0	6	A			
K99_West	16	99	2000	1	1,00	99	0,181	2,5	2000	9,1	362	27,3%	0,0	2,1	4	24	0	32	B			
K99_Süd_L	12	246	2000	1	1,00	246	0,137	6,2	2000	6,8	273	90,0%	3,3	6,2	13	78	1	82	E			

Tabelle 3-4: HBS-Bewertung Signalanlagen Kurfürsten-Anlage-West (Standort Lessingstraße)

Programm:		Morgenspitze				Umlaufzeit:		90 s											
Bez.	t _s	q	q _{S-F}	n	f _{Anst}	q _{FS}	f	m	q _{S-ano}	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	N _{RES}	I _{Stau}	r	w	QSV
	[s]	[Fz/h]	[Fz/h]	[-]	[-]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	[m]	[-]	[s]	
K100_West_R	13	673	2000	3	1,00	224	0,147	5,6	2000	7,3	293	76,5%	1,5	5,6	10	60	0	56	D
K100_Nord_R	21	33	2000	1	1,00	33	0,236	0,8	2000	11,8	471	7,0%	0,0	0,6	2	12	0	27	B
K100_Nord_G	21	746	2000	2	1,00	373	0,237	9,3	2000	11,8	473	78,8%	1,7	9,1	13	78	0	45	C
K100_Ost_R	29	68	2000	1	1,00	68	0,320	1,7	2000	16,0	640	10,6%	0,0	1,2	3	18	0	22	B
K100_Ost_G	29	175	2000	1	1,00	175	0,320	4,4	2000	16,0	640	27,3%	0,0	3,3	5	30	0	23	B
K100_Ost_L	7	67	2000	2	1,00	33,5	0,081	0,8	2000	4,1	162	20,7%	0,0	0,8	2	12	0	39	C
K100_Süd_G	39	1003	2000	2	1,00	502	0,437	12,5	2000	21,8	873	57,4%	0,0	9,4	11	66	0	19	A
K100_Süd_L	12	246	2000	1	1,00	246	0,128	6,2	2000	6,4	256	96,3%	5,7	6,2	16	96	2	119	F
K99_Süd_G	29	1186	2000	2	1,00	593	0,317	14,8	2000	15,8	633	93,6%	5,8	14,8	22	132	1	63	D
K99_Süd_R	29	121	2000	1	1,00	121	0,317	3,0	2000	15,8	633	19,1%	0,0	2,2	4	24	0	22	B
K99_Nord_L	23	443	2000	2	1,00	222	0,259	5,5	2000	12,9	518	42,8%	0,0	4,6	7	42	0	28	B
K99_Nord_G	62	1031	2000	2	1,00	516	0,692	12,9	2000	34,6	1384	37,2%	0,0	5,3	7	42	0	6	A
K99_West	16	99	2000	1	1,00	99	0,181	2,5	2000	9,1	362	27,3%	0,0	2,1	4	24	0	32	B
K99_Süd_L	12	246	2000	1	1,00	246	0,137	6,2	2000	6,8	273	90,0%	3,3	6,2	13	78	1	82	E

Tabelle 3-5: HBS-Bewertung Signalanlagen Kurfürsten-Anlage-West (Standorte HD Druck und Stadtwerke)

In der Morgenspitze ergeben sich auch bei abweichender Belastungsverteilung für den Standort Lessingstraße zu den beiden anderen Standorten keine negativen Auswirkungen auf die Qualitätsbewertung am Doppel-Knotenpunkt. Die tangierten Ströme bewegen sich bei Auslastungswerten unter 80 % und QSV-Werten von B bis D. Die Signalanlage ist jedoch bereits im Grundzustand im manchen Zufahrten überlastet.

Programm:		Abendspitze				Umlaufzeit:		90		s											
Bez.	t _F	q	q _{S-IF}	n	f _{Anst.}	q _{FS}	f	m	q _{S-ano}	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	N _{RES}	I _{Stau}	r	w	QSV		
	[s]	[Fz/h]	[Fz/h]	[-]	[-]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	[m]	[-]	[s]			
K100_West_R	13	557	2000	3	1,00	186	0,147	4,6	2000	7,3	293	63,3%	0,0	4,4	7	42	0	36	C		
K100_Nord_R	21	41	2000	1	1,00	41	0,236	1,0	2000	11,8	471	8,7%	0,0	0,8	2	12	0	27	B		
K100_Nord_G	21	1027	2000	2	1,00	514	0,237	12,8	2000	11,8	473	108,5%	25,8	12,8	44	264	3	232	F		
K100_Ost_R	29	50	2000	1	1,00	50	0,320	1,3	2000	16,0	640	7,8%	0,0	0,9	2	12	0	21	B		
K100_Ost_G	29	209	2000	1	1,00	209	0,320	5,2	2000	16,0	640	32,7%	0,0	4,0	6	36	0	23	D		
K100_Ost_L	7	216	2000	2	1,00	108	0,081	2,7	2000	4,1	162	66,6%	0,2	2,6	5	30	0	45	C		
K100_Süd_G	39	705	2000	2	1,00	353	0,437	8,8	2000	21,8	873	40,4%	0,0	6,0	8	48	0	17	A		
K100_Süd_L	12	266	2000	1	1,00	266	0,128	6,7	2000	6,4	256	104,1%	10,9	6,7	23	138	3	194	F		
K99_Süd_R	29	254	2000	1	1,00	254	0,317	6,4	2000	15,8	633	40,1%	0,0	5,0	7	42	0	24	B		
K99_Süd_G	29	1201	2000	3	1,00	400	0,317	10,0	2000	15,8	633	63,2%	0,0	8,6	11	66	0	26	B		
K99_Nord_L	23	516	2000	2	1,00	258	0,259	6,5	2000	12,9	518	49,8%	0,0	5,5	8	48	0	28	B		
K99_Nord_G	62	1284	2000	2	1,00	642	0,692	16,1	2000	34,6	1384	46,4%	0,0	7,3	8	48	0	6	A		
K99_West	16	93	2000	1	1,00	93	0,181	2,3	2000	9,1	362	25,7%	0,0	2,0	4	24	0	32	B		
K99_Süd_L	12	231	2000	1	1,00	231	0,137	5,8	2000	6,8	273	84,5%	2,6	5,8	11	66	1	72	E		

Tabelle 3-6: HBS-Bewertung Signalanlagen Kurfürsten-Anlage-West (Standort Lessingstraße)

Bei der Standortvariante Lessingstraße wird der abfließende Parkverkehr die Tiefgarage über die Belfortstraße zur südlichen Kurfürsten-Anlage (Fahrziel östliche Bereiche) und über die Kaiserstraße zur Ringstraße (Fahrziel südliche Bereiche / BAB A5) verlassen. Die verbleibenden Verkehre nach West und Nord können ihre Ziele über die Belfortstraße in die Lessingstraße und den Knotenpunkt erreichen. In der Folge erfährt der bereits im Grundzustand stark ausgelastete Linksabbieger in die westliche Kurfürsten-Anlage eine Überlastung mit 104 %. Bei einer Detailplanung der Signalprogrammsteuerung zur Inbetriebnahme der neuen Verkehrssituation Hauptbahnhof-Nord und unter Einsatz verkehrsabhängiger Steuerungselemente kann ggf. eine Umverteilung der erforderlichen Grünzeit von 1 bis 2 Sek. für den Linksabbieger möglich sein.

Programm:		Abendspitze					Umlaufzeit:		90		s											
Bez.	t _F	q	q _{S-IF}	n	f _{Anst.}	q _{FS}	f	m	q _{S-ano}	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	N _{RES}	I _{Stau}	r	w	QSV			
	[s]	[Fz/h]	[Fz/h]	[-]	[-]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	[m]	[-]	[s]				
K100_West_R	13	557	2000	3	1,00	186	0,147	4,6	2000	7,3	293	63,3%	0,0	4,4	7	42	0	36	C			
K100_Nord_R	21	41	2000	1	1,00	41	0,236	1,0	2000	11,8	471	8,7%	0,0	0,8	2	12	0	27	B			
K100_Nord_G	21	1027	2000	2	1,00	514	0,237	12,8	2000	11,8	473	108,5%	25,8	12,8	44	264	3	232	F			
K100_Ost_R	29	65	2000	1	1,00	65	0,320	1,6	2000	16,0	640	10,2%	0,0	1,1	3	18	0	22	B			
K100_Ost_G	29	274	2000	1	1,00	274	0,320	6,9	2000	16,0	640	42,8%	0,0	5,4	8	48	0	24	B			
K100_Ost_L	7	286	2000	2	1,00	143	0,081	3,6	2000	4,1	162	88,2%	3,3	3,6	10	60	2	113	F			
K100_Süd_G	39	665	2000	2	1,00	333	0,437	8,3	2000	21,8	873	38,1%	0,0	5,6	8	48	0	17	A			
K100_Süd_L	12	231	2000	1	1,00	231	0,128	5,8	2000	6,4	256	90,4%	3,5	5,8	13	78	1	88	E			
K99_Süd_R	29	254	2000	1	1,00	254	0,317	6,4	2000	15,8	633	40,1%	0,0	5,0	7	42	0	24	B			
K99_Süd_G	29	1126	2000	3	1,00	375	0,317	9,4	2000	15,8	633	59,3%	0,0	7,9	10	60	0	26	B			
K99_Nord_L	23	516	2000	2	1,00	258	0,259	6,5	2000	12,9	518	49,8%	0,0	5,5	8	48	0	28	B			
K99_Nord_G	62	1284	2000	2	1,00	642	0,692	16,1	2000	34,6	1384	46,4%	0,0	7,3	8	48	0	6	A			
K99_West	16	93	2000	1	1,00	93	0,181	2,3	2000	9,1	362	25,7%	0,0	2,0	4	24	0	32	B			
K99_Süd_L	12	231	2000	1	1,00	231	0,137	5,8	2000	6,8	273	84,5%	2,6	5,8	11	66	1	72	E			

Tabelle 3-7: HBS-Bewertung Signalanlagen Kurfürsten-Anlage-West (Standort HD Druck)

Im abendlichen Abflussverkehr ergibt sich bei der Standortvariante HD Druck eine Verschlechterung des Linkseinbiegeverkehrs von der östlichen Kurfürsten-Anlage nach Süden und dann

wieder zurück in die Kurfürsten-Anlage (Wender in östliche Zielgebiete). Hier wird eine Auslastung von 88 % mit einer Qualitätsstufe F erwartet. Insgesamt sind auch hier mögliche Reserven zu prüfen, die bei einer Detailplanung und unter Einsatz verkehrsabhängiger Steuerungselemente ggf. zu einer Umverteilung der erforderlichen Grünzeit von 1 bis 2 Sek. für den Linkseinbieger führen sollten.

Programm:		Abendspitze										Umlaufzeit:		90 s											
Dez.	t _F	q	q _{S-F}	n	f _{Anst.}	q _{FS}	f	m	q _{S-ano.}	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	N _{RES}	I _{Stau}	r	w	QSV						
	[s]	[Fz/h]	[Fz/h]	[-]	[-]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	[m]	[-]	[s]							
K100_West_R	13	557	2000	3	1,00	186	0,147	4,6	2000	7,3	293	63,3%	0,0	4,4	7	42	0	36	C						
K100_Nord R	21	41	2000	1	1,00	41	0,236	1,0	2000	11,8	471	8,7%	0,0	0,8	2	12	0	27	B						
K100_Nord G	21	1027	2000	2	1,00	514	0,237	12,8	2000	11,8	473	108,5%	25,8	12,8	44	264	3	232	F						
K100_Ost_R	29	65	2000	1	1,00	65	0,320	1,6	2000	16,0	640	10,2%	0,0	1,1	3	18	0	22	B						
K100_Ost_G	29	274	2000	1	1,00	274	0,320	6,9	2000	16,0	640	42,8%	0,0	5,4	8	48	0	24	B						
K100_Ost_L	7	256	2000	2	1,00	128	0,081	3,2	2000	4,1	162	78,9%	2,0	3,2	8	48	1	84	E						
K100_Süd_G	39	665	2000	2	1,00	333	0,437	8,3	2000	21,8	873	38,1%	0,0	5,6	8	48	0	17	A						
K100_Süd_L	12	231	2000	1	1,00	231	0,128	5,8	2000	6,4	256	90,4%	3,5	5,8	13	78	1	88	E						
K99_Süd_R	29	254	2000	1	1,00	254	0,317	6,4	2000	15,8	633	40,1%	0,0	5,0	7	42	0	24	B						
K99_Süd_G	29	1126	2000	3	1,00	375	0,317	9,4	2000	15,8	633	59,3%	0,0	7,9	10	60	0	26	B						
K99_Nord_L	23	516	2000	2	1,00	258	0,259	6,5	2000	12,9	518	49,8%	0,0	5,5	8	48	0	28	B						
K99_Nord_G	62	1284	2000	2	1,00	642	0,692	16,1	2000	34,6	1384	46,4%	0,0	7,3	8	48	0	6	A						
K99_West	16	93	2000	1	1,00	93	0,181	2,3	2000	9,1	362	25,7%	0,0	2,0	4	24	0	32	B						
K99_Süd_L	12	231	2000	1	1,00	231	0,137	5,8	2000	6,8	273	84,5%	2,6	5,8	11	66	1	72	E						

Tabelle 3-8: HBS-Bewertung Signalanlagen Kurfürsten-Anlage-West (Standort Stadtwerke)

Bei der Standortvariante Stadtwerke ergibt sich diese Verschlechterung des Linkseinbiegeverkehrs von der östlichen Kurfürsten-Anlage nach Süden nur in abgeschwächter Form, weil Anteile des Parkabflussverkehrs bereits über die Querspange bei der HS Stadtwerke direkt in die östlichen Zielgebiete abfahren konnten. Bei etwas über 90 % Auslastung in den NKHD-bezogenen Knotenzufahrten kann dennoch nur eine unbefriedigende Qualitätsstufe E erreicht werden. Aber auch hier wird durch eine bedarfsgerechte Detailanpassung der Steuerung nach Inbetriebnahme der neuen Verkehrssituation Hauptbahnhof-Nord der Gewinn von 1 bis 2 Sek. für diese Fahrbeziehung erwartet.

3.2.3 Altklinikum

Für den Standort Altklinikum wird kein Leistungsfähigkeitsnachweis erforderlich, da die neue Tiefgarage und deren verkehrliche Erschließung aufgrund der geringen Stellplatzkapazität keine signifikante Belastung erbringen wird. Aufgrund der Verteilung der erforderlichen Parkplätze in mehrere Parkieranlagen werden keine Überlastungserscheinungen im Verkehrsnetz erwartet, die sich nicht bereits aus der Bestandsbelastung darstellen.

4. Anbindung ÖPNV / Rad / Fußgänger

Das innerstädtische Nahverkehrsnetz in Heidelberg verfügt über zahlreiche Straßenbahn- und Omnibuslinien. Grundsätzlich sind alle Standorte für das neue Konferenzzentrum über das nachfolgend dargestellte Liniennetz direkt erreichbar. Die Reisequalität bzw. die Reisezeiten differieren je nach Standort und nächst gelegener Haltestelle, ausgehend vom Hauptbahnhof als Start-/Zielpunkt für Fernreisende.

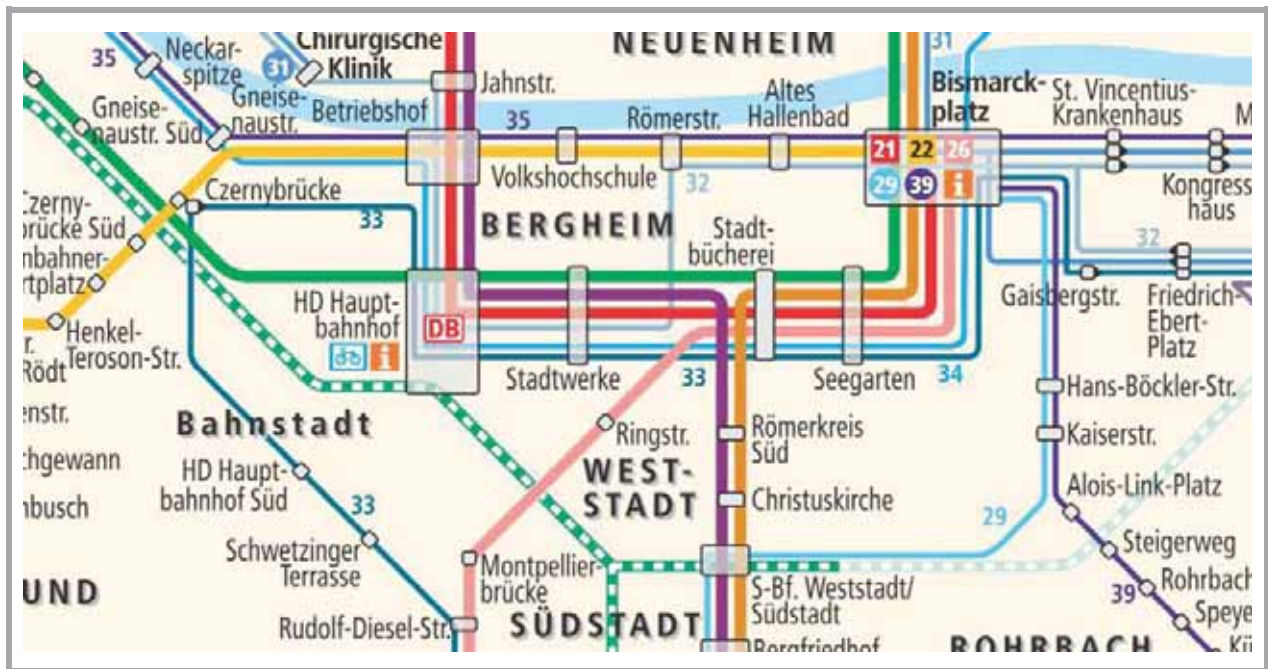


Abbildung 4-1: ÖPNV Liniennetzplan [VRN, 2015]

Das Radwegenetz in Heidelberg ist aufgrund der ebenen Topografie stark ausgeprägt und verfügt teilweise über eigene Radwege und Radverkehrsstraßen sowie über straßenbegleitende Angebotstreifen. Ein Mitschwimmen im Kfz-Verkehr ist auf sehr vielen Streckenabschnitten gestattet. Nachfolgende Radwegekarte „Radwegeplan für Studierende“ gibt einen Überblick über alle Radfahrstrecken und deren Typisierung.

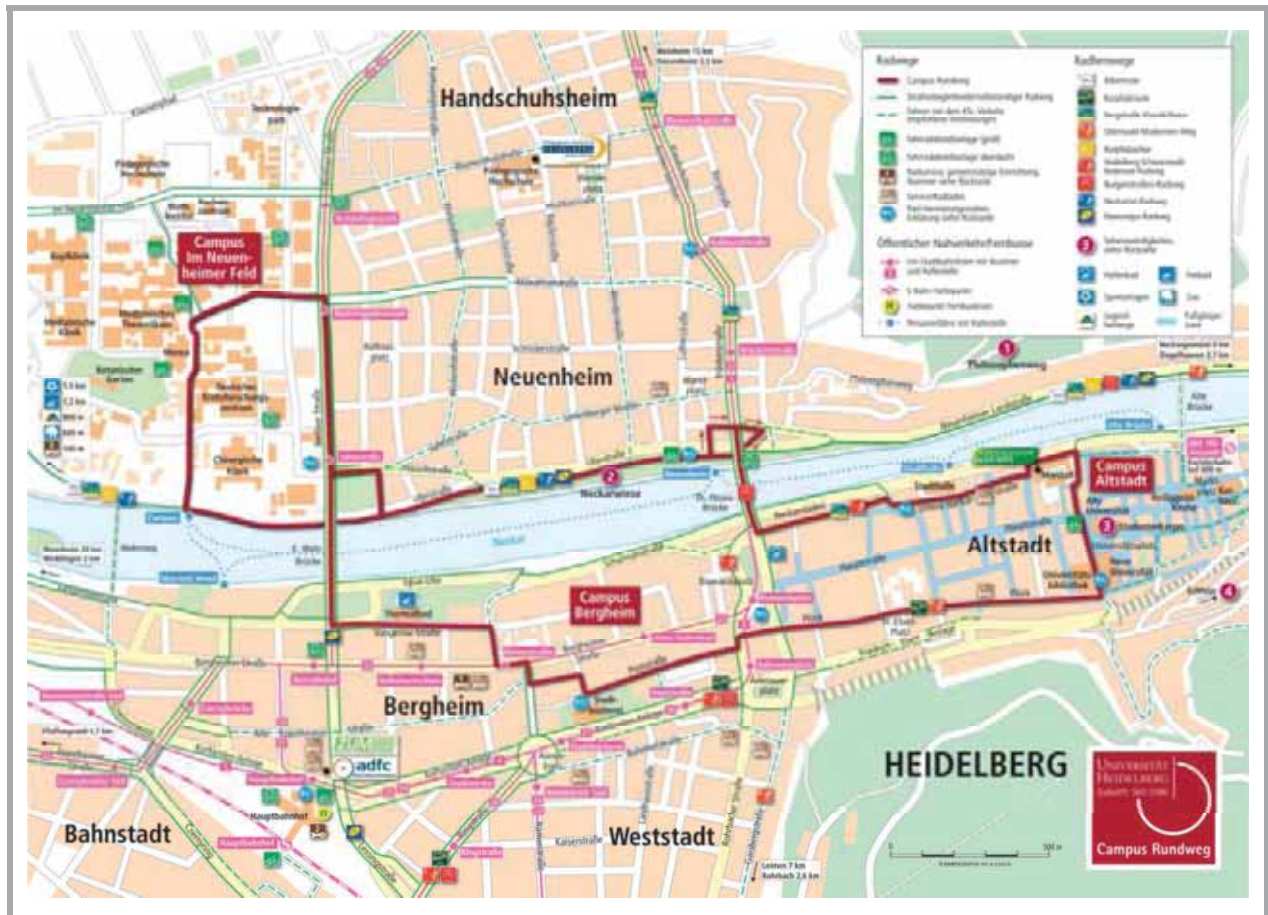


Abbildung 4-2: Radwegeplan für Studierende [Stadt Heidelberg, 10/2014]

Alle 6 Standortvarianten für ein neues Konferenzzentrum in Heidelberg sind durch das Radwegenetz zumindest durch straßenbegleitende Radwege gut angebunden. Auf eine differenzierte Betrachtung mit standortbezogener Einzelbewertung kann verzichtet werden.

Anforderungen für die Einrichtung von ausreichenden Stellplätzen für Fahrräder ergeben sich in Heidelberg aus den entsprechenden Vorgaben des Amtes für Baurecht und Denkmalschutz²² mit 1 Stellplatz je 20 bis 50 Sitzplätze bei Versammlungsstätten (Theater, Konzerthallen, Kirchen). Gemäß²³ werden für Versammlungsstätten, als solche sind Konferenzzentren einzustufen, je 1 Stellplatz pro 10 Besucherplätze gefordert. Der größte Saal wird bei einer Reihenbestuhlung an allen Standorten – ausgenommen Altklinikum – mit max. 1.800 Plätzen ausgestattet werden können. Somit wären 180 Fahrrad-Stellplätze nachzuweisen.

²² Richtzahlen zur Ermittlung von Fahrradabstellplätzen, Amt für Baurecht und Denkmalschutz,

²³ Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) – hier: ANHANG 2 Richtzahlen für Fahrrad-Stellplätze, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Mai 2015

Für den Hotelbetrieb ergibt sich die Anforderung von 1 Stellplatz je 30 Betten (EAR 1 Stellplatz je 20 Betten). Bei etwa 500 geforderten Betten ergeben sich hieraus weitere 15 – 25 Fahrradstellplätze.

Eine Bereitstellung der somit erforderlichen Anzahl von etwa 200 Fahrrad-Stellplätzen ist an jedem Standort separat zu bewerten und ggf. auf mehreren Teilflächen zu realisieren. Als kompakte Alternative sind automatische Parkieranlagen für Fahrräder in Betracht zu ziehen. Insbesondere bei Errichtung unterirdischer Gebäudeteile (z.B. Tiefgeschosse, Tiefgaragen) kann auch eine versenkte Variante wirtschaftlich und gegenüber gestalterischen Rahmenbedingungen verträglicher sein.

Wünschenswert ist auch die Einrichtung eines Vermietervice für Fahrräder, mit dem Gäste und Besucher sich für kurzfristige Ausflüge zur Innenstadt und historischen Altstadt von Heidelberg Fahrräder ausleihen können. Die Verfügbarkeit geeigneter Flächen ist an jedem Standort in späteren Planungsphasen detailliert zu prüfen und ggf. bereits für die städtebaulich-architektonische Gestaltungsphase vorzugeben.

4.1 Standort Bahnstadt Baufeld Z2



Abbildung 4-3: Bahnstadt Z2 – ÖPNV und Fußgänger sowie Radverkehr

Der Standort Bahnstadt Baufeld Z2 befindet sich südlich des Czernyrings. Er liegt westlich der in der Max-Jarecki-Straße eingerichteten Bushaltestelle Hauptbahnhof Süd. Derzeit wird diese Bushaltestelle von der Buslinie 33 und der regionalen Buslinie 721 bedient.

Die vorgesehene Umgestaltung des Czernyrings beinhaltet auch den Bau einer neuen Straßenbahnstrecke, die künftig durch die Straßenbahnlinien 22 und 26 befahren wird. Mit diesen ist - gemäß dem begleitenden Buskonzept der standardisierten Bewertung zum Mobilitätsnetz Heidelberg - die Haupteerschließung des Gebietes vorgesehen. Dabei verändern beide Linien ihren heutigen Linienweg und fahren über die Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof Süd jeweils über die Czernybrücke und Bergheimer Straße in Richtung Innenstadt und in der anderen Richtung über die Montpellierbrücke und die Kurfürsten-Anlage ebenfalls in Richtung Innenstadt. Der nördliche Vorplatz des Hauptbahnhofs kann durch die dann veränderte Linienführung nicht mehr durch Linien des ÖPNV erreicht werden.

Dem gegenüber bieten die künftigen Straßenbahnlinien eine verbesserte Vernetzung in das städtische und regionale Straßenbahnnetz. Mit der Linie 26 ist wie heute durch die Buslinie 33 die Anbindung an den Stadtteil Kirchheim möglich, mit der Linie 22 ist der Stadtteil Pfaffengrund und in der Fortführung die Stadt Eppelheim erreichbar. Insgesamt erhält der Standort durch die Umgestaltung des Czernyrings eine bessere ÖPNV-Anbindung als heute.

Zudem ist aus dem geplanten Areal des Baufeld Z2 der Hauptbahnhof und der regionale und überregionale Schienen- sowie der Fernverkehr der Deutschen Bahn AG mit etwa 400 m fußläufig bereits derzeit gut erreichbar. Nach Abschluss der Bebauung im Baufeld B1/B2 ist eine kürzere Fußwegeanbindung an den Hauptbahnhof Nord mit etwa 190 m (siehe Abbildung) zu erwarten. Außerdem ist langfristig die Realisierung einer Fernbushaltestelle am südlichen Hauptbahnhof geplant, sodass auch hier eine bessere Anbindung an die zahlreichen Fernbuslinien ermöglicht wird.

Aus dem Testentwurf der städtebaulichen Machbarkeitsstudie kann am Standort Bahnstadt Z2 für das Konferenzzentrum die Sitzplatzanforderung mit 1.800 Plätzen nachgewiesen werden. Für die resultierenden 180 Fahrradstellplätze sind Platzkapazitäten in der Max-Jarecki-Straße und auf der nördlichen Gebäudeseite erkennbar. Durch die vollständige Unterkellerung der Gebäudeparzelle kann auch ein automatisches System ober- oder unterirdisch eingebunden werden. Ein genauer Nachweis bleibt den weiteren detaillierten Planungsstufen vorbehalten. Eine Aufteilung in mehrere kleinere Stellplatzbereiche ist empfehlenswert.

Dies gilt ebenso für die Fahrradstellplätze im vorgeschlagenen Hotelgebäude auf der gegenüber liegenden Seite der Max-Jarecki-Straße (Baufeldbereich T1).

4.2 Standort Bahnstadt Baufeld T1



Abbildung 4-4: Bahnstadt T1 – ÖPNV und Fußgänger sowie Radverkehr

Der Standort Bahnstadt Baufeld T1 befindet sich östlich der Max-Jarecki-Straße, gegenüber dem Areal Z2. Er ist ebenfalls über die Bushaltestelle Hauptbahnhof Süd angebunden, die derzeit von der Buslinie 33 und der regionalen Buslinie 721 bedient wird.

Die bereits für Standort Z2 ausgeführte geplante Umgestaltung des Czernyrings bietet insbesondere auch für diesen Standort die genannten Verbesserungen. Darüber hinaus ist das Baufeld T1 vom Hauptbahnhof Nord mit etwa 350 m bereits heute fußläufig etwas besser erreichbar. Nach Abschluss der Bebauung im Baufeld B1/B2 ist eine noch kürzere Fußwegeanbindung an den Hauptbahnhof Nord mit etwa 150 m (siehe Abbildung) zu erwarten.

Aus dem Testentwurf der städtebaulichen Machbarkeitsstudie kann am Standort Bahnstadt T1 für das Konferenzzentrum die Sitzplatzanforderung mit 1.800 Plätzen sowie ein Hotel nachgewiesen werden. Für die resultierende Zahl an Fahrradstellplätzen aus Konferenzzentrum und Hotel werden Platzkapazitäten in der Max-Jarecki-Straße, der Einsteinstraße und am Czernyring möglich sein. Ein genauer Nachweis bleibt den weiteren detaillierten Planungsstufen vorbehalten. Eine Aufteilung in mehrere kleinere Stellplatzbereiche ist empfehlenswert.

4.3 Standort Lessingstraße



Abbildung 4-5: Lessingstraße – ÖPNV und Fußgänger sowie Radverkehr

Der Standort Lessingstraße befindet sich in unmittelbarer fußläufiger Entfernung vom Hauptbahnhof Nord. Dadurch ist eine optimale Anbindung sowohl an alle vorhandenen Bus- und Straßenbahnlinien des städtischen ÖPNV als auch an den Schienen- bzw. Fernverkehr der Deutschen Bahn AG gewährleistet. Darüber hinaus befinden sich heute in unmittelbarer Nähe die zentrale Taxivorfahrt an den Hauptbahnhof sowie die Fernbushaltestelle, durch die die Anbindung an die zahlreichen Fernbuslinien möglich ist. Sowohl die Haltestelle Hauptbahnhof, als auch die Haltestelle Stadtwerke ermöglichen eine sehr gute Anbindung in Richtung Innenstadt Heidelberg.

Aus dem Testentwurf der städtebaulichen Machbarkeitsstudie können Konferenzzentrum und Hotel mit den erforderlichen Plätzen bzw. Betten nachgewiesen werden. Für die Fahrradstellplätze werden Platzkapazitäten an der Kurfürsten-Anlage sowie in der Belfortstraße verfügbar sein. Ein genauer Nachweis bleibt den weiteren detaillierten Planungsstufen vorbehalten. Eine Aufteilung in mehrere kleinere Stellplatzbereiche oder die Einbindung eines automatischen Parksystems sind prüfenswert.

4.4 Standort Heidelberger Druck



Abbildung 4-6: Heidelberger Druck – ÖPNV und Fußgänger sowie Radverkehr

Der Standort auf dem Gelände der Heidelberger Druck kann über die Haltestelle Stadtwerke und die Straßenbahnlinien 21 und 24 vom Hauptbahnhof innerhalb einer Minute und im 10-Min.-Takt erreicht werden. Der verbleibende Fußweg liegt bei etwa 150 m. Die Haltestelle wird darüber hinaus von der Bahnlinie 5 angefahren und bietet somit weiteren Besuchern aus Teilbereichen von Heidelberg eine Direktanbindung.

Die fußläufige Erreichbarkeit des Standortes direkt vom Hauptbahnhof aus bietet mit etwa 250 m ebenfalls eine mögliche Alternative.

Aus dem Testentwurf der städtebaulichen Machbarkeitsstudie kann für das Konferenzzentrum die Sitzplatzanforderung sowie ein Hotel nachgewiesen werden. Für die resultierenden Fahrradstellplätze aus Konferenzzentrum und Hotel werden Platzkapazitäten in der Kurfürsten-Anlage sowie auf Seite der Kirchstraße möglich sein. Ein genauer Nachweis bleibt den weiteren detaillierten Planungsstufen vorbehalten. Eine Aufteilung in mehrere kleinere Stellplatzbereiche oder die Einbindung eines automatischen Parksystems sind prüfenswert.

4.5 Standort Stadtwerke West



Abbildung 4-7: Stadtwerke – ÖPNV und Fußgänger sowie Radverkehr

Für den Standort auf dem Gelände der westlichen Stadtwerke gelten ähnliche Rahmenbedingungen in Bezug auf die ÖPNV-Anbindung wie bei der Heidelberger Druck. Auch hier kann über die Haltestelle Stadtwerke und die Straßenbahnlinien 21 und 24 vom Hauptbahnhof innerhalb einer Minute und im 10-Min.-Takt das Konferenzzentrum erreicht werden. Der verbleibende Fußweg liegt etwas geringer bei etwa 100 m. Die Haltestelle wird darüber hinaus von der Bahnlinie 5 angefahren und bietet somit weiteren Besuchern aus Teilbereichen von Heidelberg eine Direktanbindung.

Die fußläufige Erreichbarkeit des Standortes direkt vom Hauptbahnhof aus bietet mit etwa 350 m ebenfalls eine mögliche Alternative.

Aus dem Testentwurf der städtebaulichen Machbarkeitsstudie kann für das Konferenzzentrum die Sitzplatzanforderung sowie ein Hotel nachgewiesen werden. Für die resultierenden Fahrradstellplätze aus Konferenzzentrum und Hotel werden Platzkapazitäten in der Kurfürsten-Anlage sowie auf Seite der Alten Eppelheimer Straße möglich sein. Ein genauer Nachweis bleibt den weiteren detaillierten Planungsstufen vorbehalten. Eine Aufteilung in mehrere kleinere Stellplatzbereiche oder die Einbindung eines automatischen Parksystems sind prüfenswert.

4.6 Standort Altklinikum



Abbildung 4-8: Altklinikum – ÖPNV und Fußgänger sowie Radverkehr

Am Standort Altklinikum ist die nächstgelegene Haltestelle „Altes Hallenbad“ in der Bergheimer Straße fußläufig etwa 300 m vom geplanten Konferenzzentrum entfernt. Diese kann mit der Buslinie 32 direkt vom Hauptbahnhof innerhalb von 4 Minuten im 10-Min.-Takt erreicht werden. Für den Rückweg werden etwa 5 Minuten benötigt. Die Straßenbahnlinie 22 bedient ebenfalls die Haltestelle, kann aber nur über eine Umsteigebeziehung vom Hauptbahnhof aus genutzt werden.

Weitere Bahn-/Busanbindungen bestehen über den „Bismarckplatz“, der fußläufig etwa 350 m entfernt liegt. Die mögliche Auswahl an Linien umfasst hier die Straßenbahnlinie 21 (ca. 6 Min. im 10-Min.-Takt) sowie die beiden Buslinien 33 und 34, die beide jeweils 5 bis 7 Minuten im 20-Min.-Takt vom/zum Hbf. benötigen. Abschließend zu erwähnen ist die Linie 5 (OEG), die vom Hauptbahnhof bis zum Bismarckplatz fährt.

Die fußläufige Erreichbarkeit des Altklinikums direkt vom Hauptbahnhof aus stellt aufgrund der langen Wegstrecke keine adäquate Alternative dar.

Aus dem Testentwurf der städtebaulichen Machbarkeitsstudie kann für das Konferenzzentrum

die Sitzplatzanforderung nachgewiesen werden. Für die resultierenden 180 Fahrradstellplätze werden umfangreiche Platzkapazitäten in der Zufahrt zum Vorfahrtbereich Haupteingang (entlang der Bestandsgebäude) sowie im Areal Alt-Klinikum identifiziert. Ein genauer Nachweis bleibt den weiteren detaillierten Planungsstufen vorbehalten. Eine Aufteilung in mehrere kleinere Stellplatzbereiche oder die Einbindung eines automatischen Parksystems sind prüfenswert. Dies gilt ebenso für die Fahrradstellplätze im abgesetzten Hotelgebäude.

5. Andienung und Lieferverkehr

Neben der Erreichbarkeit des neuen Konferenzzentrums für Besucherverkehre und der Erschließung ausreichender Stellplatzkapazitäten ist als weiteres Kriterium die Andienung durch Lieferverkehr und / oder Fahrzeuge mit Bühnen- und Veranstaltungsmaterial zu berücksichtigen. Hierbei sind weniger Belange der Kapazitäten oder Verkehrsbelastungen und deren Auswirkungen auf den Normalverkehr von Relevanz, als Befahrbarkeit der Zuwegungen und ausreichend dimensionierte Beschickungsrampen.

Aufgrund der besonderen Anforderungen an die Flexibilität der Anlieferungen ergeben sich unterschiedliche Fahrzeugtypen, für die Befahrbarkeit und Andienungspunkte abgewogen werden müssen. Diese „Bemessungsfahrzeuge“ lassen sich vereinfacht in die beiden Standardkategorien

- » Lieferfahrzeug (kleiner Lkw), Länge ca. 9 m
- » Lastzug / Sattelzug, Länge ca. 18 m

kategorisieren. Die Andienung durch kleine Lkw wird im Regelfall für Speisen, Getränke und Verbrauchsmaterialien sowie Vortrags- und Ausstellungsgerätschaften, wie z.B. Plakatwände, Tische, Stühle, Ausstellungsstücke etc. erforderlich. Für größere Aufbauten und Bühnenbauteile kommen i.d.R. entsprechend größere Fahrzeuge zum Einsatz.

Aufgrund der Planungsvorgabe für das Raumkonzept und den städtebaulichen Entwurf, dass das Nutzungsprofil des neuen Konferenzzentrums große Musikveranstaltungen mit Bühnenausstattung grundsätzlich ausschließt, wird die Frequentierung durch große Fahrzeuge geringer ausfallen, als bei Konzert- und Veranstaltungshallen. Für die Machbarkeitsstudie wird dennoch eine grundsätzliche Verfügbarkeit und Erreichbarkeit entsprechender Anlieferbereiche geprüft.

Die ausgewiesenen Flächen sind standortabhängig auch für die Andienung durch einzelne Reisebusse oder Shuttle-Busse von entfernteren Hotel-Standorten geeignet. Größere Flächen für Busaufenthalte und Passagierumschlag von mehreren zeitgleichen Bussen sind nur begrenzt verfügbar. Hier wird im jeweiligen Standortumfeld nach geeigneten Lösungen gesucht werden müssen, sobald die detaillierteren Planungsphasen zum Vorzugsstandort erfolgen.

5.1 Standort Bahnstadt Baufeld Z2

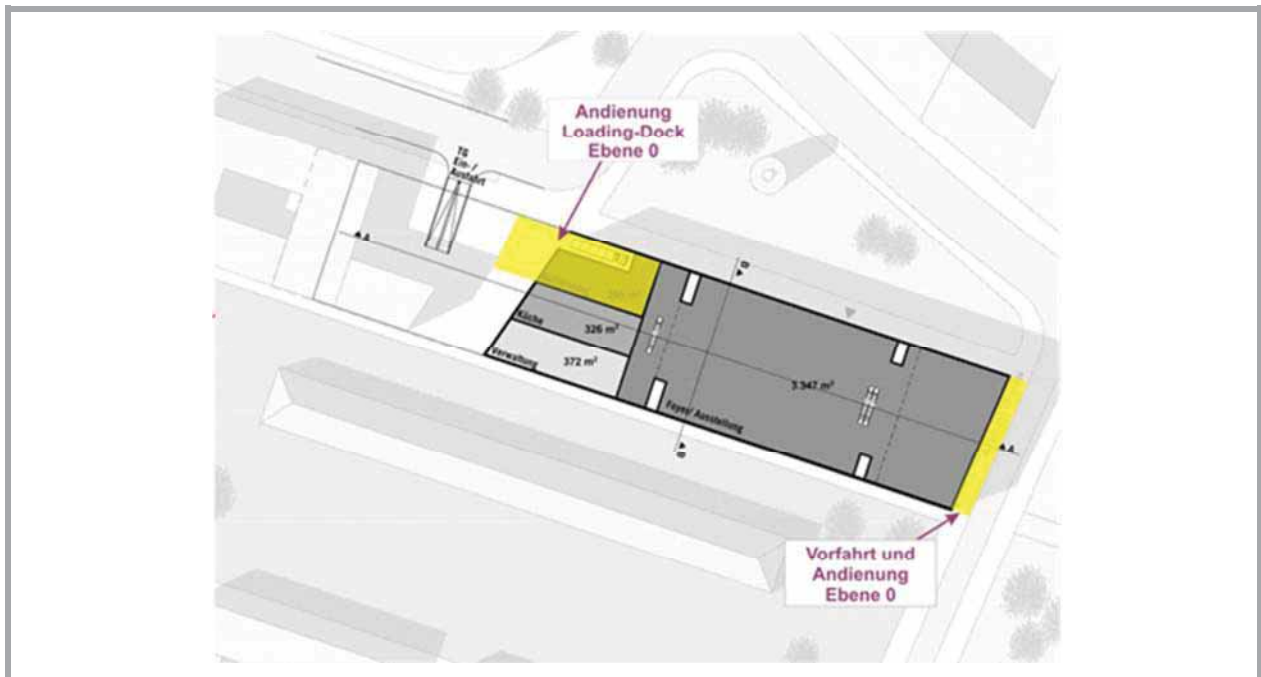


Abbildung 5-1: Bahnstadt Baufeld Z2 – Andienung und Vorfahrten

Für den Standort der Bahnstadt im Baufeld Z2 ergeben sich zwei Bereiche zur Andienung:

- » Der Vorfahrtbereich zum Foyer von Osten wird über die Max-Jarecki-Straße vorgesehen und kann temporär auch zur Anlieferung genutzt werden. Anlieferung auf Ebene 0 in den Foyerbereich.
- » Die eigentliche Anlieferung erfolgt auf der westlichen Gebäudeseite in ein separates Loading-Dock auf Ebene 0. Die Zufahrt über den Czernyring und die Grüne Meile ermöglicht allen Fahrzeugklassen die Erreichbarkeit. Rangierflächen sind vorzusehen.

Fahrbeziehungen bestehen in beiden Bereichen von / über den Czernyring uneingeschränkt in alle Richtungen.

5.2 Standort Bahnstadt Baufeld T1

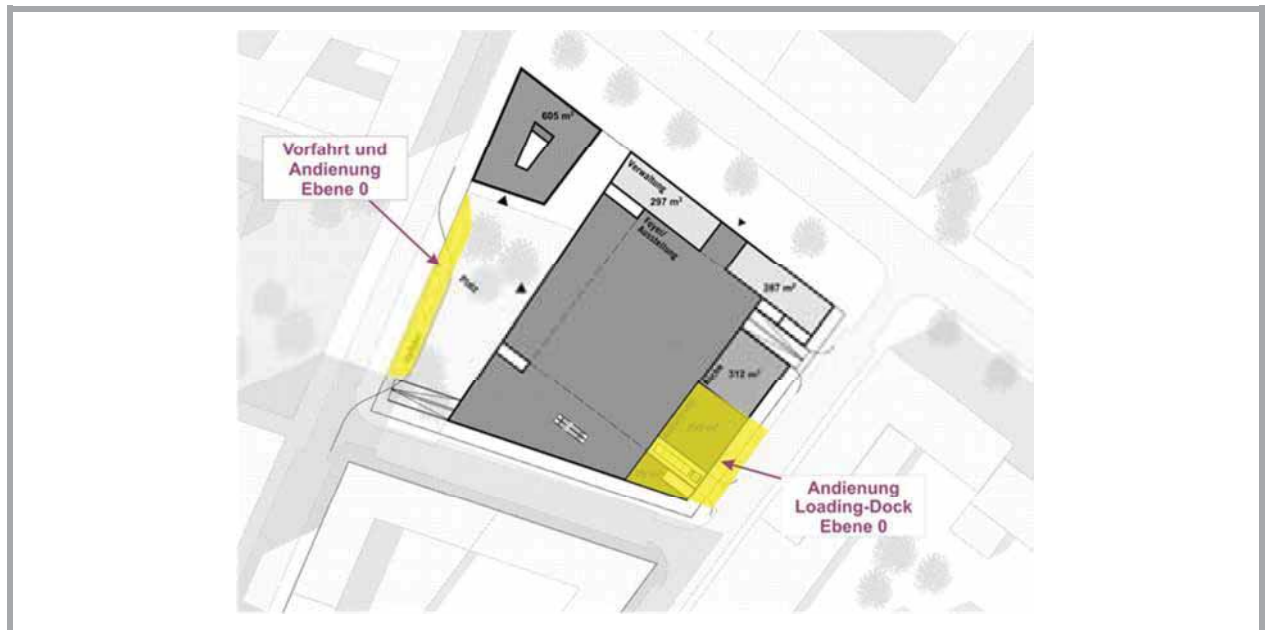


Abbildung 5-2: Bahnstadt Baufeld T1 – Andienung und Vorfahrten

Für den Standort der Bahnstadt im Baufeld T1 ergeben sich zwei Bereiche zur Andienung:

- » Der Vorfahrtbereich zum Foyer und zum Hotel von Westen wird über die Max-Jarecki-Straße vorgesehen und kann temporär auch zur Anlieferung genutzt werden. Anlieferung auf Ebene 0 in den Foyer-Bereich.
- » Die eigentliche Anlieferung erfolgt auf der östlichen Gebäudeseite über die Einsteinstraße in ein separates Loading-Dock auf Ebene 0. Die Zufahrt vom Czernyring muss ggf. über die Max-Jarecki-Straße erfolgen, da ein Abbiegen in die Einsteinstraße derzeit planerisch nicht vorgesehen ist. Sie ermöglicht aber allen Fahrzeugklassen die Erreichbarkeit.

Fahrbeziehungen bestehen in beiden Bereichen von / über den Czernyring uneingeschränkt in alle Richtungen.

5.3 Standort Lessingstraße



Abbildung 5-3: Lessingstraße – Andienung und Vorfahrten

Am Standort Lessingstraße ergeben sich mehrere Bereiche zur Andienung:

- » Der Vorfahrtbereich zum Foyer des Konferenzzentrums wird von Norden über die Kurfürsten-Anlage angefahren und kann temporär auch zur Anlieferung genutzt werden. Anlieferung auf Ebene 0 in den Foyer-Bereich. Als Alternative ergibt sich aus den Vorplanungen eine Vorfahrt von Seiten der Lessingstraße. Diese müsste ggf. unter Einbeziehung der Busspur erfolgen und wird aufgrund des starken Fahrradverkehrsaufkommens entlang der Lessingstraße als eher ungünstig bewertet.
- » Bei der Planungsvariante mit Hotel, wird der Vorfahrtbereich zum Hotel ebenfalls von Norden über die Kurfürsten-Anlage angefahren und kann temporär auch zur Anlieferung genutzt werden.
- » Die eigentliche Anlieferung erfolgt auf der südwestlichen Gebäudeseite über die Lessingstraße in ein separates Loading-Dock auf Ebene 0. Eine Rangierfläche für große Fahrzeuge muss im Seiten-/Grünbereich des Grundstücks, neben der Lessingstraße, eingerichtet werden.

Die Zufahrt aus nördlichen Richtungen muss ggf. über die Belfortstraße oder die Beziehung Kurfürsten-Anlage - Römerkreis zur Lessingstraße erfolgen, da ein Linksabbiegen von Norden kommend auf der Lessingstraße derzeit nicht vorgesehen ist. Auch die Ausfahrt aus dem Ladebereich kann nur nach rechts erfolgen. Die weiteren Fahrbeziehungen sind dann ab dem Knotenpunkt mit der Kurfürsten-Anlage in alle Richtungen möglich.

[illegible]

Für den Standort der Heidelberger Druck AG wird vordergründig die Variante 2 betrachtet. Es ergeben sich mehrere Bereiche zur Andienung:

- Die Zufahrt kann aufgrund der Einbahnstraßensituation nur über die Beziehung Kurfürsten-Anlage von Ost erfolgen. Unter Einbindung des Römerkreis bzw. der Querspange bei der HS Stadtwerte können alle Fahrbeziehungen gewährleistet werden. Die Ausfahrt aus den Andienungsbereichen muss auf der Kurfürsten-Anlage nach rechts (West) erfolgen. Die weiteren Fahrbeziehungen sind dann ab dem Knotenpunkt mit der Lessingstraße in alle Richtungen möglich.

5.5 Standort Stadtwerke West

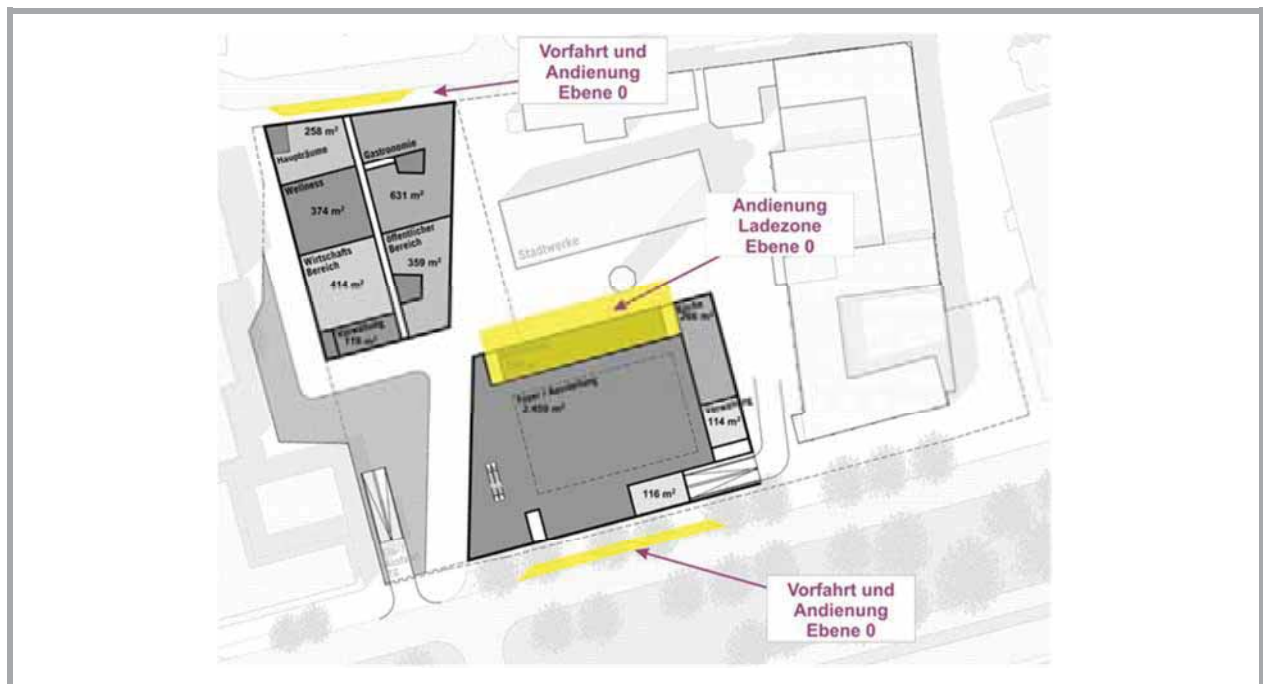


Abbildung 5-5: Stadtwerke – Andienung und Vorfahrten

Für den Standort Stadtwerke (West) wird eine getrennte Zuwegung für Hotel und Konferenzzentrum vorgesehen. Es ergeben sich mehrere Bereiche zur Andienung:

- » Der Vorfahrtbereich zum Foyer des Konferenzzentrums wird von Süden über die Kurfürsten-Anlage angefahren und kann temporär auch zur Anlieferung genutzt werden. Anlieferung auf Ebene 0 in den Foyer-Bereich über den Gehweg.
- » Der Vorfahrtbereich zum Hotel erfolgt von Norden über die Alte Eppelheimer Straße und kann temporär ebenfalls zur Anlieferung genutzt werden.
- » Die eigentliche Anlieferung an das Konferenzzentrum erfolgt über die Kurfürsten-Anlage und Zufahrt in eine Ladezone auf Ebene 0 der nördlichen Gebäudeseite des Konferenzzentrums (Foyer-Bereich). Rangiertvorgänge von großen Fahrzeugen können im Gelände bei entsprechender Befestigung der Fahrwege erfolgen.

Die Zufahrt zu den Andienungsbereichen des Konferenzzentrums kann aufgrund der Einbahnstraßensituation nur über die Beziehung Kurfürsten-Anlage von Ost erfolgen. Unter Einbindung des Römerkreises können alle Fahrbeziehungen gewährleistet werden. Die Ausfahrt aus den Andienungsbereichen kann auf der Kurfürsten-Anlage nur nach rechts (West) bzw. über die Querspange bei der HS Stadtwerke auch nach Osten erfolgen.

Der Andienungsbereich des Hotels wird über die Alte Eppelheimer Straße direkt befahren. Erforderlichenfalls ist über Blutschliffstraße oder Kirchstraße eine Zu- und Abfahrt in alle Fahrtrichtungen grundsätzlich möglich.

5.6 Standort Altklinikum

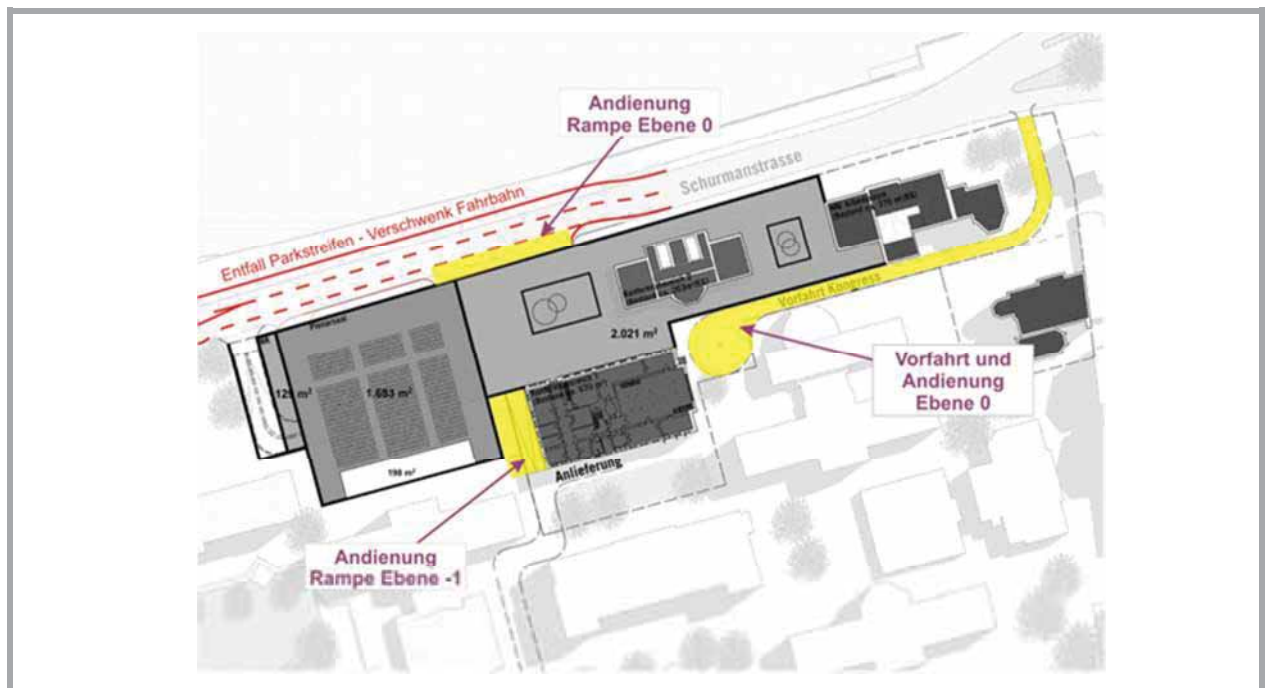


Abbildung 5-6: Altklinikum – Andienung und Vorfahrten

Für den Standort Altklinikum lassen sich drei Bereiche zur Andienung ermöglichen:

- » Von Seite Schurmanstraße kann seitlich an den Foyer-Bereich herangefahren und über eine Ladeporte bzw. Laderampe in die Ebene 0 angeliefert werden. Auch für große Fahrzeuge geeignet.
- » Der Vorfahrtbereich zum Foyer von Osten kann nur durch kleinere Lkw genutzt werden. Anlieferung auf Ebene 0, aber ebenerdig.
- » Auf Ebene -1 kann im südlichen Gebäudebereich unterhalb des Foyer an eine Laderampe angedient werden. Zufahrt über der Thibautstraße und Voßstraße. Auch für große Lkw geeignet. Wende- und Rangierflächen sind vorzuhalten. Dazu ist die Fläche südlich des Bestandsgebäudes geeignet freizuhalten.

Die Befahrung der beiden Andienungsbereiche an der Schurmanstraße kann nur aus westlicher Richtung mit Ausfahrt nach Ost erfolgen. Der südliche Anlieferbereich kann über die Thibautstraße von und nach beiden Fahrtrichtungen genutzt werden.

6. Nachbarschaftskonflikte

Der Einfluss eines neuen Konferenzzentrums auf Umgebung und Nachbarschaft stellt sich an den Standortvarianten unterschiedlich dar. Neben subjektivem Empfinden von Nachbarn aufgrund einer Neuerung in der Umgebung mit optischen oder akustischen Veränderungen lassen sich an jedem Standort individuelle weitere Indikatoren feststellen.

6.1 Standort Bahnstadt Baufeld Z2

Der Standort Bahnstadt Z2 wird derzeit neu entwickelt. Die vorhandene Bebauung in der Nachbarschaft eines neuen Konferenzzentrums beinhaltet im Wesentlichen Gewerbeflächen.

Neue Wohnbauten in anderen Bahnstadt-Baufeldern gelten lediglich als entfernte Nachbarschaft und sollten nur geringes Konfliktpotenzial beinhalten.

Trotz ausreichender Stellplatzkapazitäten am Standort und in der geplanten TG HBF-Süd kann es zu leicht erhöhtem Parkdruck im gesamten näheren Umfeld des Standortes kommen. Nicht nur durch eine stärkere Belegung öffentlicher Stellplätze, sondern auch in der Fremdnutzung reservierter oder privater Stellplätze.

Die verkehrliche Erschließung der Tiefgarage erfordert eine gesicherte Querung der neuen Straßenbahntrasse auf dem Czernyring und in der Seitenstraße Grüne Meile. Es besteht die Gefahr einer kurzzeitigen Rückstaubildung des zufließenden Verkehrs bei Bahnanforderung an den Lichtsignalanlagen. Daraus sich ergebende Emissionen auf die umliegende Bebauung könnten Potenzial für eher kleine Nachbarschaftskonflikte bergen.

6.2 Standort Bahnstadt Baufeld T1

Für den Baufeldbereich T1 ergeben sich ebenfalls nur geringe Nachbarschaftskonflikte. Lediglich die leichte Erhöhung des Parkdrucks kann auch hier, trotz sehr auskömmlichen Kapazitäten in der eigenen Tiefgarage des NKHD, auftreten.

Ähnliche Auswirkungen auf das Rückstauaufkommen bei Anforderungen durch die querende Straßenbahn können sich auch für den zufahrenden Verkehr vom Czernyring zur Max-Jarecki-Straße ergeben. Dieses geringe Konfliktpotenzial ist aber auch bei einer alternativen Baunutzung des Geländes statt eines Konferenzzentrums nicht zu vermeiden.

6.3 Standort Lessingstraße

Am Standort Lessingstraße sind Nachbarschaftskonflikte durch die verkehrliche Erschließung über die Belfortstraße möglich. Ein stark erhöhtes Verkehrsaufkommen zu und von der Tiefgarage hat Lärmemissionen zur Folge.

Durch die Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage ist auch eine höhere Verkehrsbelastung in der Kaiserstraße zu erwarten.

Es kann zu erhöhtem Parkdruck in Belfortstraße und Kaiserstraße sowie im gesamten näheren Umfeld des Standortes kommen. Nicht nur durch eine stärkere Belegung öffentlicher Stellplätze, sondern auch in der Fremdnutzung reservierter oder privater Stellplätze.

Die gemeinsame Bewirtschaftung der Tiefgarage durch Konferenzzentrum und RehaMed kann zu Interessenkonflikten führen, aus denen sich Parkraum-Einschränkungen und Zufahrtsschwernisse für Besucher von RehaMed ergeben. Insbesondere in der Bauzeit der neuen Tiefgarage können hier Konflikte auftreten.

Die dichte Bebauung auf dem Grundstück und die enge Nachbarschaft zum bestehenden alten Postgebäude wird vermutlich subjektiv unterschiedlich bewertet.

Gleiches gilt für die Reduzierung bzw. den Wegfall der bestehenden Grünanlagen im Baufeld und deren subjektiv unterschiedliche Bewertung durch Anlieger und Nachbarschaft.

6.4 Standort Heidelberger Druck

Die beiden städtebaulichen Gestaltungsvarianten am Standort Heidelberger Druck bieten teilweise unterschiedliches Potenzial für Nachbarschaftskonflikte.

Eine Positionierung des Konferenzzentrums auf der westlichen Seite führt zu einem großen Gebäudekörper in südlich unmittelbarer Nachbarschaft zur bestehenden Wohnbebauung „Gutenberghöfe“. Dadurch können sowohl (subjektiv) gestalterisch-optische wie auch akustische Konflikte entstehen.

Die Positionierung des Hotels auf der Westseite kann ein aufgelockertes Fassadenbild bieten, lässt aber den Einblick aus den Hotelzimmern auf die südseitigen Wohnräume und Balkone der „Gutenberghöfe“ zu. Baurechtlich unbedenklich, aber für die Bewohnerschaft der Südseite vermutlich unerfreulich oder subjektiv belästigend.

Beide Hotelstandorte können zu einem erhöhten Lärmaufkommen in der Kirchstraße und im Gebäudeumfeld durch heimkehrende Besucher(-Gruppen) in Abend- und Nachtzeiten führen.

Es kann zu erhöhtem Parkdruck in der Alten Eppelheimer Straße und der Kirchstraße sowie im gesamten näheren Umfeld des Standortes kommen. Nicht nur durch eine stärkere Belegung öffentlicher Stellplätze, sondern auch in der Fremdnutzung reservierter oder privater Stellplätze.

Ungeplanter Anlieferverkehr zum Hotel von der nördlichen Seite (Kirchstraße) kommend, kann zu Lärmemissionen für die Wohnbebauung führen.

6.5 Standort Stadtwerke West

Die Lage des Hotels kann den Einblick aus den Hotelzimmern auf die südseitigen Wohnräume und Balkone an der Alten Eppelheimer Straße ermöglichen. Baurechtlich unbedenklich, aber für die Bewohnerschaft der Südseite vermutlich unerfreulich oder subjektiv belästigend.

Es kann zu einem erhöhten Lärmaufkommen in der Alten Eppelheimer Straße und im Hotelumfeld durch heimkehrende Besucher(-Gruppen) in Abend- und Nachtzeiten kommen.

Es wird durch die Hotelvorfahrt zu einem etwas höheren Verkehrsaufkommen in der Alten Eppelheimer Straße kommen.

Es kann zu erhöhtem Parkdruck in Bluntschlistraße und Alte Eppelheimer Straße sowie im gesamten näheren Umfeld des Standortes kommen. Nicht nur durch eine stärkere Belegung öffentlicher Stellplätze, sondern auch in der Fremdnutzung reservierter oder privater Stellplätze.

Die mögliche gemeinsame Bewirtschaftung der östlichen Tiefgaragenzufahrt durch Konferenzzentrum und Stadtwerke könnte zu Interessenkonflikten führen, aus denen sich Zufahrtsschwernisse für Besucher und Mitarbeiter der Stadtwerke ergeben können.

6.6 Standort Altklinikum

Der Standort Altklinikum befindet sich in unmittelbarem Umfeld der Pflege- und Lehranstalten des Klinikum Heidelberg. Mögliche Konflikte können sich aus dem Veranstaltungsbetrieb und der psychiatrischen Klinik im Nachbargebäude ergeben. Auf der Westseite des Neubaus eingerichtete Freiflächen zum Aufenthalt in Veranstaltungspausen können die Belange der psychiatrischen Klinik tangieren.

Die fußläufige Zuwegung zum Konferenzzentrum verläuft teilweise über die Grundstücke und Wege des Klinikgeländes. Insgesamt ist Unruhe durch ein erhöhtes Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern auf dem gesamten Areal und im Umfeld zu erwarten.

Durch nächtliche Anlieferungen über die Zufahrtstrecke Thibautstraße – Voßstraße können Lärmemissionen für die Anlieger in der Voßstraße entstehen, die durch zeitliche Vorgaben zu reglementieren sind.

Es kann zu erhöhtem Parkdruck in Thibautstraße und Voßstraße sowie im gesamten näheren Umfeld des Standortes kommen. Nicht nur durch eine stärkere Belegung öffentlicher Stellplätze, sondern auch in der Fremdnutzung reservierter oder privater Stellplätze.

Die erforderliche Einbindung der Tiefgarage P15 Bergklinikum kann in Spitzenzeiten zu Vollausslastungen durch das NKHD führen, aus denen sich Parkraum-Einschränkungen für Besucher der weiteren Einrichtungen im Umfeld ergeben.

Im Parkstreifen am Neckarufer der Schurmanstraße entfallende Stellplätze für die Fahrbahnverschwenkung erhöhen den Parkdruck an der Uferpromenade.

Die nördliche Gebäudefront des neuen Konferenzzentrums kann zu Reflektionen des Verkehrslärms der Schurmanstraße auf die gegenüber liegende Neckarseite führen.

7. Erforderliche und ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

7.1 Standort Bahnstadt Baufeld Z2



Abbildung 7-1: Stadtwerke – Maßnahmenvorschläge

Der Standort Bahnstadt Z2 ist in einem neu zu bebauenden Bereich vorgesehen. Anhängig von der zeitlichen Folge der städtebaulichen Gebietsentwicklung und der weiteren Planungsfolge für das NKHD an diesem Standort sind bauliche Erschließungsarbeiten ergänzend erforderlich oder können direkt zielgerichtet durchgeführt werden.

Als erforderliche Maßnahmen werden angesehen:

- » Straßenbauarbeiten zum Anschluss der neuen Tiefgarage an die Grüne Meile.
- » Straßenbauarbeiten zur möglichen Herstellung eines zweiten Anschlusses in der Max-Jarecki-Straße (soweit gestalterisch-architektonisch abbildbar).
- » Straßenbauarbeiten für die Vorfahrt und den Anlieferungsbereich von der Grünen Meile kommend.
- » Neubau einer Lichtsignalanlage zur Gleisquerung der Tiefgaragenanbindung an die Grüne Meile (ergänzend zum Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau Czernyring).
- » Anpassung der Lichtsignalanlage Czernyring / Grüne Meile zur verkehrlichen Erschließung der Tiefgarage.
- » Anpassung der Lichtsignalanlage Czernyring / Max-Jarecki-Straße, wenn die zweite Zufahrt realisiert werden kann.
- » Aufbau eines dynamischen Park-/Verkehrsleitsystem zum NKHD sowie zur neuen Parkierungsanlage.
- » Statisches Fußgänger-Leitsystem von Hauptbahnhof und Straßenbahnhaltestellen zum NKHD
- » Statisches Rad-Leitsystem auf dem innerstädtischen Radwegenetz als Wegweisung zum NKHD

Als ergänzende oder wünschenswert deklarierte Maßnahmen werden angesehen:

- » Die Anpassung der Lichtsignalanlage LSA 122 Speyerer Str. / Czernyring / K.-Benz-Str., soweit nicht bereits beim Ausbau Czernyring ausreichend erfolgt.
- » Einbindung der neuen Tiefgarage Hauptbahnhof-Süd (Areal B1/B2) in die Verkehrslenkung zum NKHD.
- » Dynamisches Parkstands-Leitsystem für Fahrgassenzuweisung innerhalb der neuen Tiefgarage des NKHD.
- » Einzelplatzerfassung freier Stellplätze in Pneu zur direkten Parkleitführung, ca. 400 Plätze.

7.2 Standort Bahnstadt Baufeld T1



Abbildung 7-2: Stadtwerke – Maßnahmenvorschläge

Der Standort Bahnstadt T1 ist ebenfalls in einem neu zu bebauenden Bereich vorgesehen. Anhängig von der zeitlichen Folge der städtebaulichen Gebietsentwicklung und der weiteren Planungsfolge für das NKHD an diesem Standort sind auch hier bauliche Erschließungsarbeiten ergänzend erforderlich oder können direkt zielgerichtet durchgeführt werden.

Als erforderliche Maßnahmen werden angesehen:

- » Straßenbauarbeiten zum Anschluss der neuen Tiefgarage an Max-Jarecki-Straße und Einsteinstraße.
- » Straßenbauarbeiten für die Vorfahrten zu Hotel und NKHD von der Max-Jarecki-Straße.
- » Straßenbauarbeiten für den Anlieferungsbereich an der Einsteinstraße.
- » Anpassung der Lichtsignalanlage Czernyring / Einsteinstraße zur Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz.
- » Anpassung der Lichtsignalanlage Czernyring / Max-Jarecki-Straße zur Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz.
- » Aufbau eines dynamischen Park-/Verkehrsleitsystem zum NKHD sowie zur neuen Parkierungsanlage.

- » Statisches Fußgänger-Leitsystem von Hauptbahnhof und Straßenbahnhaltestellen zum NKHD
- » Statisches Rad-Leitsystem auf dem innerstädtischen Radwegenetz als Wegweisung zum NKHD

Als ergänzende oder wünschenswert deklarierte Maßnahmen werden angesehen:

- » Herstellung einer unterirdischen Verbindung zwischen TG NKHD und der Tiefgarage B1/B2 als befahrbare Überleitung bei Kapazitätsengpässen oder als Fußgängertunnel zur wetterunabhängigen Verbindungsachse an den Hauptbahnhof-Süd.
- » Die Anpassung der Lichtsignalanlage LSA 122 Speyerer Str. / Czernyring / K.-Benz-Str., soweit nicht bereits beim Ausbau Czernyring ausreichend erfolgt.
- » Einbindung der neuen Tiefgarage Hauptbahnhof-Süd (Areal B1/B2) in die Verkehrslenkung zum NKHD.
- » Dynamisches Parkstands-Leitsystem für Fahrgassenzuweisung innerhalb der neuen Tiefgarage des NKHD.
- » Einzelplatzerfassung freier Stellplätze in Pneu zur direkten Parkleitführung, ca. 550 Plätze.

7.3 Standort Lessingstraße



Abbildung 7-3: Stadtwerke – Maßnahmenvorschläge

Am Standort Lessingstraße sind mit der vorhandenen Tiefgarage RehaMed bereits bauliche Vorarbeiten erfolgt. Dennoch werden auch hier einige ergänzende Maßnahmen erforderlich.

Als erforderliche Maßnahmen werden angesehen:

- » Straßenbauarbeiten zum Anschluss der neuen Tiefgarage an die Belfortstraße und den Parkbereich RehaMed
- » Straßenbauarbeiten zum zweiten Anschluss der neuen Tiefgarage an die Belfortstraße

- » Straßenbauarbeiten für die Vorfahrten zu Hotel und NKHD an der Lessingstraße und der Kurfürsten-Anlage.
- » Straßenbauarbeiten für den Anlieferungsbereich von der Belfortstraße.
- » Aufbau einer Lichtsignalanlage Einmündung Belfortstraße in die Rampe Lessingstraße.
- » Anpassung der Lichtsignalanlagen 121 Ringstraße/Lessingstraße und 126 Ringstraße/Kaiserstraße an die neuen verkehrlichen Belange
- » Umbau der Lichtsignalanlage 228 Kurfürsten-Anlage/Belfortstraße
- » Aufbau eines dynamischen Park-/Verkehrsleitsystem zum NKHD sowie zur neuen Parkierungsanlage.
- » Statisches Fußgänger-Leitsystem von Hauptbahnhof und Straßenbahnhaltestellen zum NKHD
- » Statisches Rad-Leitsystem auf dem innerstädtischen Radwegenetz als Wegweisung zum NKHD

Als ergänzende oder wünschenswert deklarierte Maßnahmen werden angesehen:

- » Anpassung der Lichtsignalanlage KP99/KP100 Lessingstraße/Kurfürsten-Anlage, soweit nicht bereits beim Umbau des Bereichs Hauptbahnhof-Nord ausreichend erfolgt.
- » Einbindung der bestehenden Tiefgarage RehaMed in die Verkehrslenkung zum NKHD.
- » Dynamisches Parkstands-Leitsystem für Fahrgassenzuweisung innerhalb der neuen Tiefgarage des NKHD.
- » Einzelplatzerfassung freier Stellplätze in Pneu zur direkten Parkleitführung, ca. 350 Plätze.

7.4 Standort Heidelberger Druck

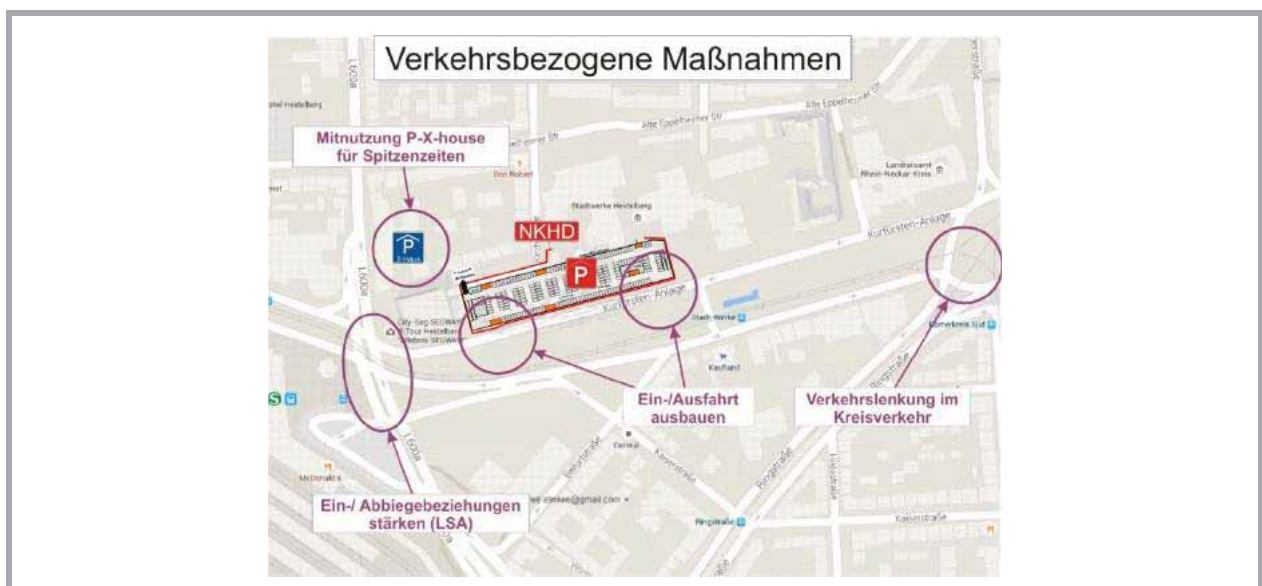


Abbildung 7-4: Stadtwerke – Maßnahmenvorschläge

Am Standort Heidelberg Druck sind mit der vorhandenen Tiefgarage X-house bereits bauliche

Vorarbeiten erfolgt. Dennoch werden auch hier einige ergänzende Maßnahmen erforderlich.

Als erforderliche Maßnahmen werden angesehen:

- » Straßenbauarbeiten zum Anschluss der neuen Tiefgarage an die Kurfürsten-Anlage und den Parkbereich X-house.
- » Straßenbauarbeiten zum zweiten Anschluss der neuen Tiefgarage an die Kurfürsten-Anlage.
- » Straßenbauarbeiten für die Vorfahrten zu Hotel und NKHD an der Kurfürsten-Anlage.
- » Straßenbauarbeiten für den Anlieferungsbereich von der Kurfürsten-Anlage.
- » Herstellung einer Verbindung zwischen TG NKHD und der Tiefgarage X-House
- » Anpassung der Lichtsignalanlagen 227 Kurfürsten-Anlage/Stadtwerke und 228 Kurfürsten-Anlage/Belfortstraße
- » Aufbau eines dynamischen Park-/Verkehrsleitsystem zum NKHD sowie zur neuen Parkierungsanlage.
- » Statisches Fußgänger-Leitsystem von Hauptbahnhof und Straßenbahnhaltestellen zum NKHD
- » Statisches Rad-Leitsystem auf dem innerstädtischen Radwegenetz als Wegweisung zum NKHD

Als ergänzende oder wünschenswert deklarierte Maßnahmen werden angesehen:

- » Anpassung der Lichtsignalanlage KP99/KP100 Lessingstraße/Kurfürsten-Anlage, soweit nicht bereits beim Umbau des Bereichs Hauptbahnhof-Nord ausreichend erfolgt.
- » Anpassung der Lichtsignalanlagen 127/128 Römerkreis
- » Dynamisches Parkstands-Leitsystem für Fahrgassenzuweisung innerhalb der neuen Tiefgarage des NKHD.
- » Einzelplatzerfassung freier Stellplätze in Pneu zur direkten Parkleitführung, ca. 400 Plätze.

7.5 Standort Stadtwerke West

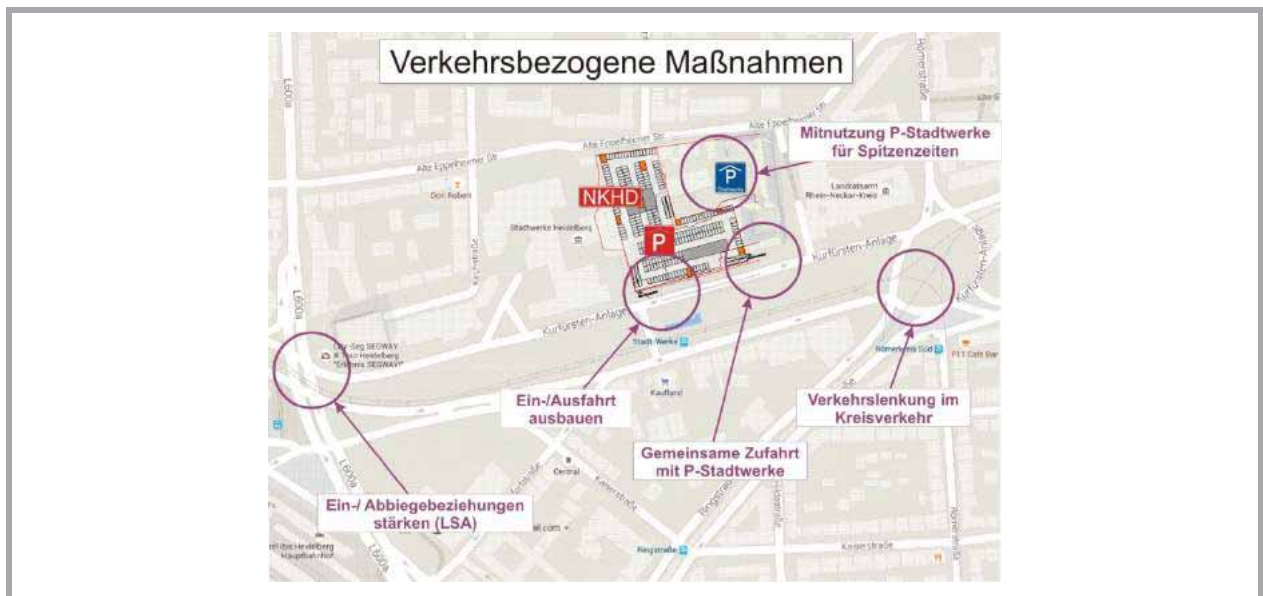


Abbildung 7-5: Stadtwerke – Maßnahmenvorschläge

Am Standort Stadtwerke sind mit der vorhandenen Tiefgarage der Stadtwerke bereits bauliche Vorarbeiten erfolgt. Als erforderliche Maßnahmen werden angesehen:

- » Straßenbauarbeiten zum Anschluss der neuen Tiefgarage an die Kurfürsten-Anlage.
- » Straßenbauarbeiten zum zweiten Anschluss der neuen Tiefgarage, ggf. in Verbindung mit der Zufahrt TG Stadtwerke, an die Kurfürsten-Anlage.
- » Straßenbauarbeiten für die Vorfahrt zum NKHD an der Kurfürsten-Anlage.
- » Straßenbauarbeiten für die Vorfahrt zum Hotel in der Alten Eppelheimer Straße.
- » Straßenbauarbeiten für den Anlieferungsbereich von der Kurfürsten-Anlage in den Innenbereich.
- » Anpassung der Lichtsignalanlagen 227 Kurfürsten-Anlage/Stadtwerke und 228 Kurfürsten-Anlage/Belfortstraße
- » Aufbau eines dynamischen Park-/Verkehrsleitsystem zum NKHD sowie zur neuen Parkierungsanlage.
- » Statisches Fußgänger-Leitsystem von Hauptbahnhof und Straßenbahnhaltestellen zum NKHD
- » Statisches Rad-Leitsystem auf dem innerstädtischen Radwegenetz als Wegweisung zum NKHD

Als ergänzende oder wünschenswert deklarierte Maßnahmen werden angesehen:

- » Herstellung einer Verbindung zwischen TG NKHD und der Tiefgarage Stadtwerke.
- » Anpassung der Lichtsignalanlage KP99/KP100 Lessingstraße/Kurfürsten-Anlage, soweit nicht bereits beim Umbau des Bereichs Hauptbahnhof-Nord ausreichend erfolgt.
- » Anpassung der Lichtsignalanlagen 127/128 Römerkreis
- » Einbindung der bestehenden Tiefgarage Stadtwerke in die Verkehrslenkung zum NKHD.

- » Dynamisches Parkstands-Leitsystem für Fahrgassenzuweisung innerhalb der neuen Tiefgarage des NKHD.
- » Einzelplatzerfassung freier Stellplätze in Pneu zur direkten Parkleitführung, ca. 400 Plätze.

7.6 Standort Altklinikum



Abbildung 7-6: Stadtwerte – Maßnahmenvorschläge

Am Standort Stadtwerte sind mit der vorhandenen Tiefgarage der Stadtwerte bereits bauliche Vorarbeiten erfolgt. Als erforderliche Maßnahmen werden angesehen:

- » Zur Befahrung der neuen Tiefgarage aus westlicher Richtung und als Vorfahrt zum Konferenzzentrum wird der flussseitige Parkstreifen entfallen und ummarkiert. Die Fahrbahn wird um einen Fahrstreifen nach Norden geschwenkt und an der Gebäudeseite wird eine Parallelspur zur Hauptfahrbahn der Schurmanstraße eingerichtet. Bauliche Arbeiten zur Untergrundverbesserung sind nicht vorgesehen.
- » Straßenbauarbeiten zum Anschluss der neuen Tiefgarage an die Schurmanstraße.
- » Straßenbauarbeiten für die Anlieferung / Vorfahrt zum NKHD an der Schurmanstraße.
- » Anpassung der Lichtsignalanlagen 235 Schurmanstraße / Thibautstraße und 236 B37 / Schurmanstraße.
- » Aufbau eines dynamischen Park-/Verkehrsleitsystem zum NKHD sowie zur neuen Parkierungsanlage.
- » Statisches Fußgänger-Leitsystem von Hauptbahnhof und Straßenbahnhaltestellen zum NKHD
- » Statisches Rad-Leitsystem auf dem innerstädtischen Radwegenetz als Wegweisung zum NKHD

Als ergänzende oder wünschenswert deklarierte Maßnahmen werden angesehen:

- » Herstellung einer unterirdischen Verbindung zwischen TG NKHD und der Tiefgarage

P15 Bergheim Klinikum zur direkten Befahrung und gleichmäßigen Befüllung beider Parkierungsanlagen.

- » Einbindung der bestehenden Tiefgaragen P1 und P4 in die Verkehrslenkung zum NKHD.
- » Dynamisches Parkstands-Leitsystem für Fahrgassenzuweisung innerhalb der neuen Tiefgarage des NKHD.
- » Einzelplatzerfassung freier Stellplätze in Pneu zur direkten Parkleitführung, ca. 400 Plätze.

7.7 Kostenschätzung für die aufgeführten Maßnahmen

Standort	Maßnahmen	Erforderlich	Wünschenswert
1	Bahnstadt Z2	350.000 €	180.000 €
	Straßenbau TG-Anschluss 1 Grüne Meile	25.000 €	
	Straßenbau TG-Anschluss 2 Max-Jarecki-Straße	25.000 €	
	Straßenbau Vorfahrt/Anlieferung Grüne Meile	30.000 €	
	Neubau LSA Gleisquerung Grüne Meile	100.000 €	
	Anpassung LSA Czernyring/Grüne Meile	25.000 €	
	Anpassung LSA Czernyring/Max-Jarecki-Straße	25.000 €	
	Anpassung LSA 122 Speyerer Str./Czernyr./K.-Benz-Str.		50.000 €
	Dynamisches Park-/Verkehrsleitsystem NKHD Pneu	100.000 €	
	Einbindung P B1/B2		25.000 €
	Parkstands-Leitsystem in Pneu		20.000 €
	Einzelplatzerfassung in Pneu, ca. 400 Plätze		80.000 €
	Statisches Fußgänger-Leitsystem zum NKHD	10.000 €	
	Statisches Rad-Leitsystem zum NKHD	4.000 €	
	Rundung	6.000 €	5.000 €
2	Bahnstadt T1	315.000 €	700.000 €
	Straßenbau TG-Anschluss 1 Max-Jarecki-Straße	25.000 €	
	Straßenbau TG-Anschluss 2 Einsteinstraße	25.000 €	
	Straßenbau Vorfahrt Max-Jarecki-Straße	25.000 €	
	Straßenbau Anlieferung Einsteinstraße	20.000 €	
	Unterirdische Verbindung Pneu zum P-B1/B2		500.000 €
	Umbau LSA Czernyring/Einsteinstraße	80.000 €	
	Anpassung LSA Czernyring/Max-Jarecki-Straße	25.000 €	
	Anpassung LSA 122 Speyerer Str./Czernyr./K.-Benz-Str.		50.000 €
	Dynamisches Park-/Verkehrsleitsystem NKHD Pneu	100.000 €	
	Einbindung P B1/B2		25.000 €
	Parkstands-Leitsystem in Pneu		20.000 €
	Einzelplatzerfassung in Pneu, ca. 550 Plätze		100.000 €
	Statisches Fußgänger-Leitsystem zum NKHD	10.000 €	

Standort	Maßnahmen	Erforderlich	Wünschenswert
	Statisches Rad-Leitsystem zum NKHD	4.000 €	
	Rundung	1.000 €	5.000 €
3	Lessingstraße	410.000 €	160.000 €
	Straßenbau TG-Anschluss 1 Belfortstraße + P RehaMed	30.000 €	
	Straßenbau TG-Anschluss 2 Belfortstraße	25.000 €	
	Straßenbau Vorfahrt Lessingstraße + Kurfürsten-Anlage	40.000 €	
	Straßenbau Anlieferung Belfortstraße	20.000 €	
	Neubau LSA Belfortstraße / Rampe Lessingstraße	50.000 €	
	Anpassung LSA 099/100 Lessingstraße/Kurfürsten-Anlage		50.000 €
	Anpassung LSA 121 Ringstraße/Lessingstraße	30.000 €	
	Anpassung LSA 126 Ringstraße/Kaiserstraße	25.000 €	
	Umbau LSA 228 Kurfürsten-Anlage/Belfortstraße	50.000 €	
	Dynamisches Park-/Verkehrsleitsystem NKHD Pneu	120.000 €	
	Einbindung P RehaMed		12.000 €
	Parkstands-Leitsystem in Pneu		20.000 €
	Einzelplatzerfassung in Pneu, ca. 350 Plätze		70.000 €
	Statisches Fußgänger-Leitsystem zum NKHD	10.000 €	
	Statisches Rad-Leitsystem zum NKHD	4.000 €	
	Rundung	6.000 €	8.000 €
4	Heidelberger Druck	370.000 €	205.000 €
	Straßenbau TG-Anschluss 1 Kurfürsten-Anlage	40.000 €	
	Straßenbau TG-Anschluss 2 Kurfürsten-Anlage / x-house	40.000 €	
	Straßenbau Anschluss Anlieferung / Vorfahrt Kurfürsten-Anlage	50.000 €	
	Verbindung Pneu zum P-x-house	50.000 €	
	Anpassung LSA 127/128 Römerkreis		50.000 €
	Anpassung LSA 227 Kurfürsten-Anlage/Stadtwerke	20.000 €	
	Anpassung LSA 228 Kurfürsten-Anlage/Belfortstraße	40.000 €	
	Anpassung LSA 099/100 Lessingstraße/Kurfürsten-Anlage		50.000 €
	Dynamisches Park-/Verkehrsleitsystem NKHD Pneu	120.000 €	
	Parkstands-Leitsystem in Pneu		20.000 €
	Einzelplatzerfassung in Pneu, ca. 400 Plätze		80.000 €
	Statisches Fußgänger-Leitsystem zum NKHD	10.000 €	
	Statisches Rad-Leitsystem zum NKHD		4.000 €
	Rundung		1.000 €
5	Stadtwerke	300.000 €	260.000 €
	Straßenbau TG-Anschluss 1 Kurfürsten-Anlage	40.000 €	
	Straßenbau TG-Anschluss 2 Kurfürsten-Anlage	40.000 €	
	Straßenbau Anschluss Anlieferung / Vorfahrt Alte Eppelheimer Str.	25.000 €	

Standort	Maßnahmen	Erforderlich	Wünschenswert
	Verbindung Pneu zum P-Stadtwerke		25.000 €
	Anpassung LSA 127/128 Römerkreis		50.000 €
	Anpassung LSA 227 Kurfürsten-Anlage/Stadtwerke	20.000 €	
	Anpassung LSA 228 Kurfürsten-Anlage/Belfortstraße	40.000 €	
	Anpassung LSA 099/100 Lessingstraße/Kurfürsten-Anlage		50.000 €
	Dynamisches Park-/Verkehrsleitsystem NKHD Pneu	120.000 €	
	Einbindung P x-house		15.000 €
	Parkstands-Leitsystem in Pneu		20.000 €
	Einzelplatzerfassung in Pneu, ca. 460 Plätze		95.000 €
	Statisches Fußgänger-Leitsystem zum NKHD	10.000 €	
	Statisches Rad-Leitsystem zum NKHD	4.000 €	
	Rundung	1.000 €	5.000 €
6	Altzentrum	440.000 €	670.000 €
	Straßenbau TG-Anschluss B37	150.000 €	
	Markierung TG-Anschluss B37	15.000 €	
	Straßenbau Anschluss Anlieferung / Vorfahrt an B37	40.000 €	
	Unterirdische Verbindung Pneu zum P15		500.000 €
	Anpassung LSA 235 B37/Thibautstr.	40.000 €	
	Anpassung LSA 236 B37/Schurmanstr.	25.000 €	
	Dynamisches Park-/Verkehrsleitsystem NKHD Pneu + P15	150.000 €	
	Dynamisches Park-/Verkehrsleitsystem NKHD andere PH		70.000 €
	Parkstands-Leitsystem in Pneu und P15		30.000 €
	Einzelplatzerfassung in Pneu und P15, ca. 350 Plätze		70.000 €
	Statisches Fußgänger-Leitsystem zum NKHD	15.000 €	
	Statisches Rad-Leitsystem zum NKHD	4.000 €	
	Rundung	1.000 €	0 €

8. Fazit und zusammenfassende Bewertung

Mit dem Vorhaben zum Bau eines neuen Konferenzzentrums hat die Stadt Heidelberg ein weiteres städtebaulich anspruchsvolles Projekt auf den planerischen Weg gebracht. Über eine intensive Beratung und Bürgerbeteiligung wurden aus einer großen Anzahl an Standortideen letztendlich 6 konkrete Standortvorschläge entwickelt.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie hat sich mit den verkehrlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen der Standorte auseinander gesetzt. Aus der jeweiligen Darstellung

- » der Belange zur verkehrlichen Erschließung des Areals und konkret zur neu zu konzipierenden Parkierungsanlage für den MIV,
- » der vorhandenen Infrastruktur an öffentlichen Verkehrsmitteln und Radwegeverbindungen und
- » der fußläufigen Anbindung des Veranstaltungsbereichs an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn

konnte die grundsätzliche Machbarkeit eines jeden Standortes nachgewiesen werden. Dennoch haben sich Unterschiede in der Erreichbarkeit, der Umfeldverträglichkeit und in der Leistungsfähigkeit neuer oder vorhandener Infrastruktur ergeben, die durch geeignete Maßnahmen weitgehend harmonisiert werden können.

Jeder Standortvariante sind eigene Bewertungskriterien zu definieren, die nicht oder nicht nur aus den hier vorliegenden verkehrlichen Belangen zu identifizieren sind. Städtebauliche Entwicklungsaspekte, Ansätze zu kreativer architektonischer Gestaltung oder Herausforderungen durch anspruchsvolle Aufgabenstellung bilden in Kombination mit betriebswirtschaftlichen und nutzungskonzeptionellen Überlegungen eine breite Palette an Bewertungs- und Entscheidungskriterien für die abschließende Vorzugsvariante.

In der vorliegenden Machbarkeitsstudie wird deshalb bewusst auf die Gegenüberstellung von Vor- und Nachteilen oder eine Empfehlung für die vermeintlich beste Variante verzichtet.

9. Anlagen

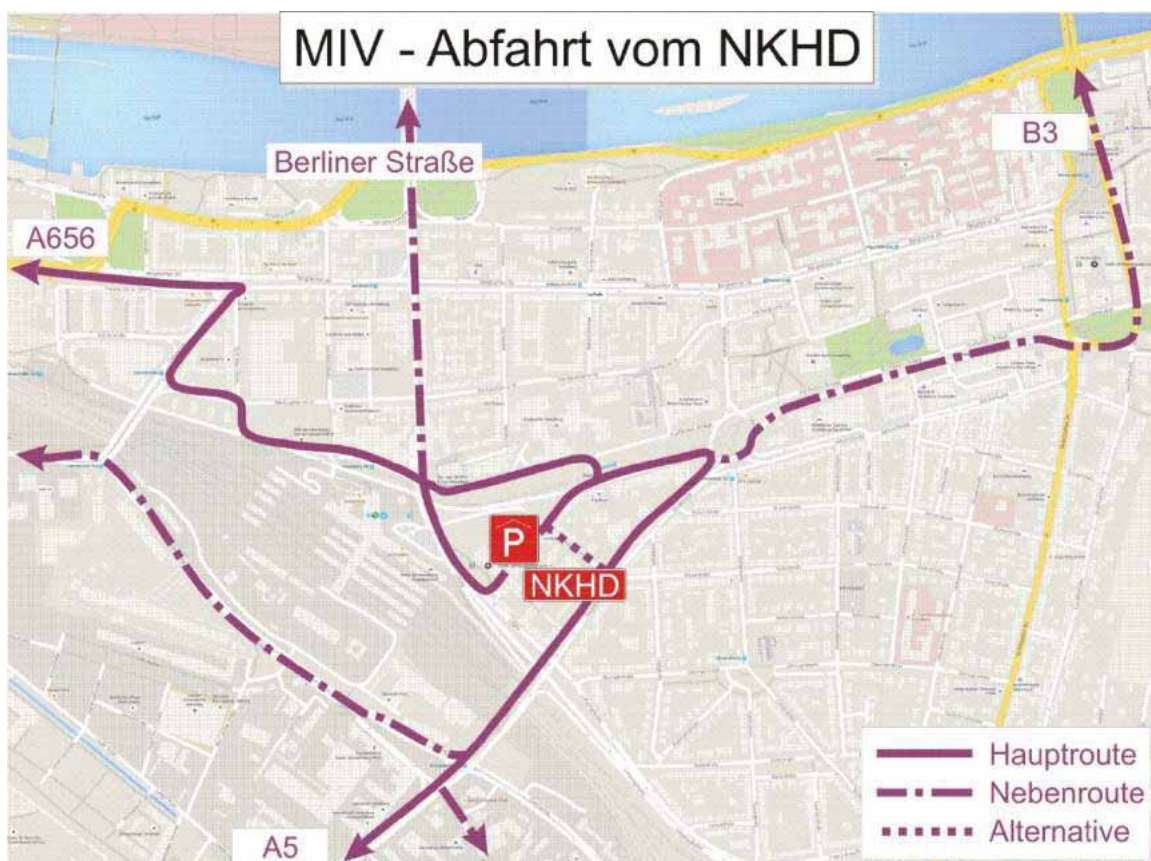
9.1 Standort Bahnstadt Z2



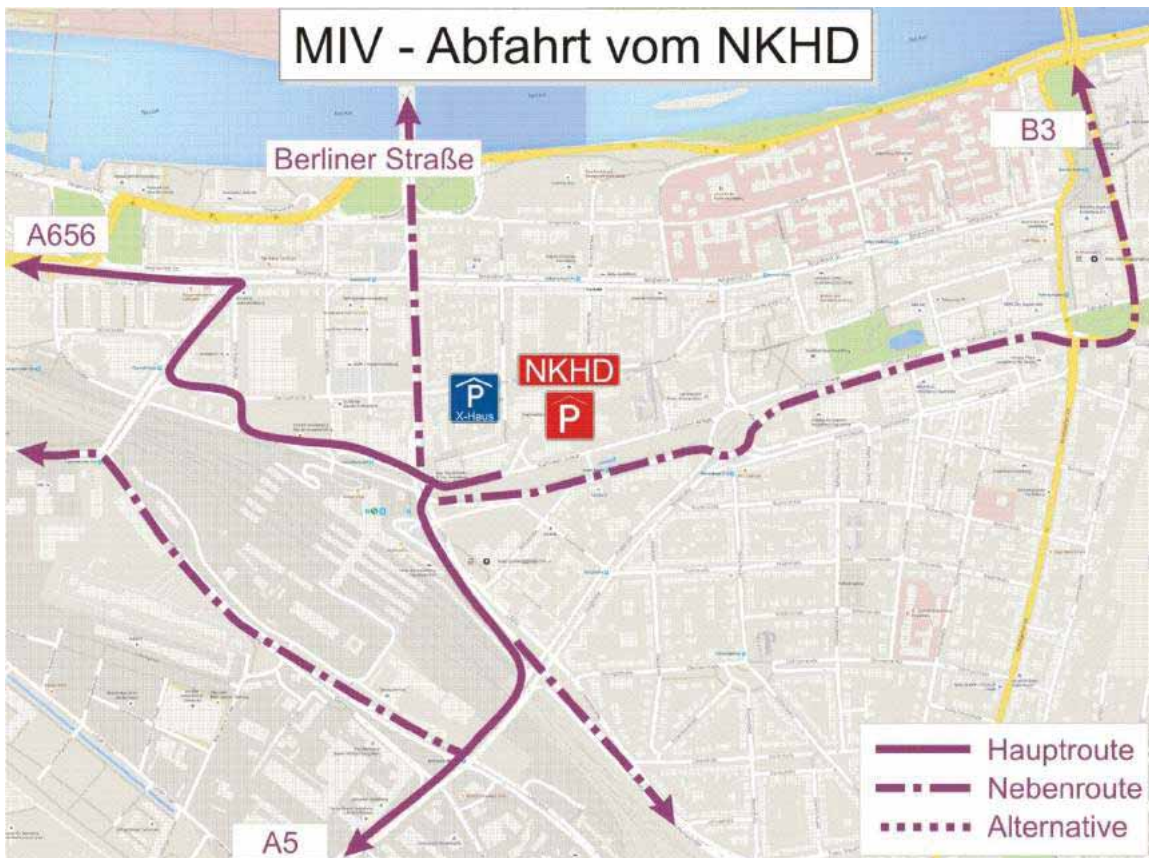
9.2 Standort Bahnstadt T1



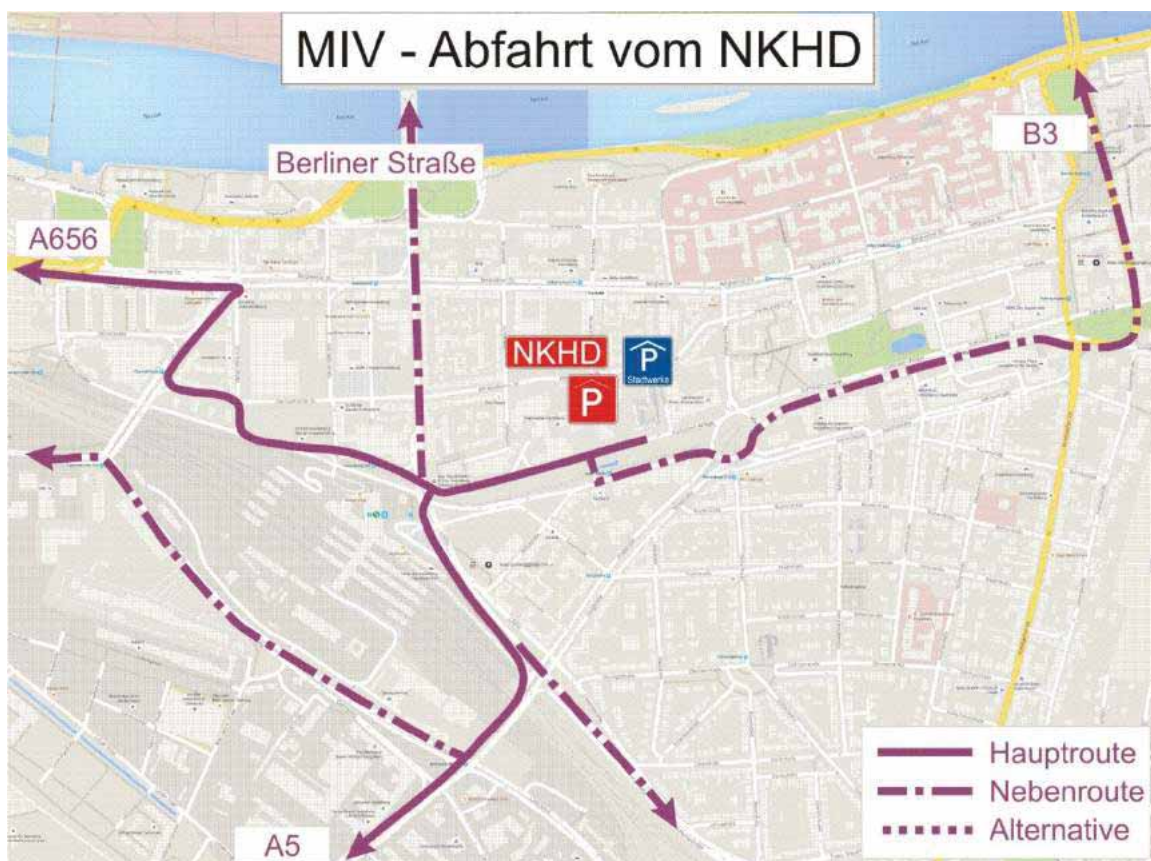
9.3 Standort Lessingstraße



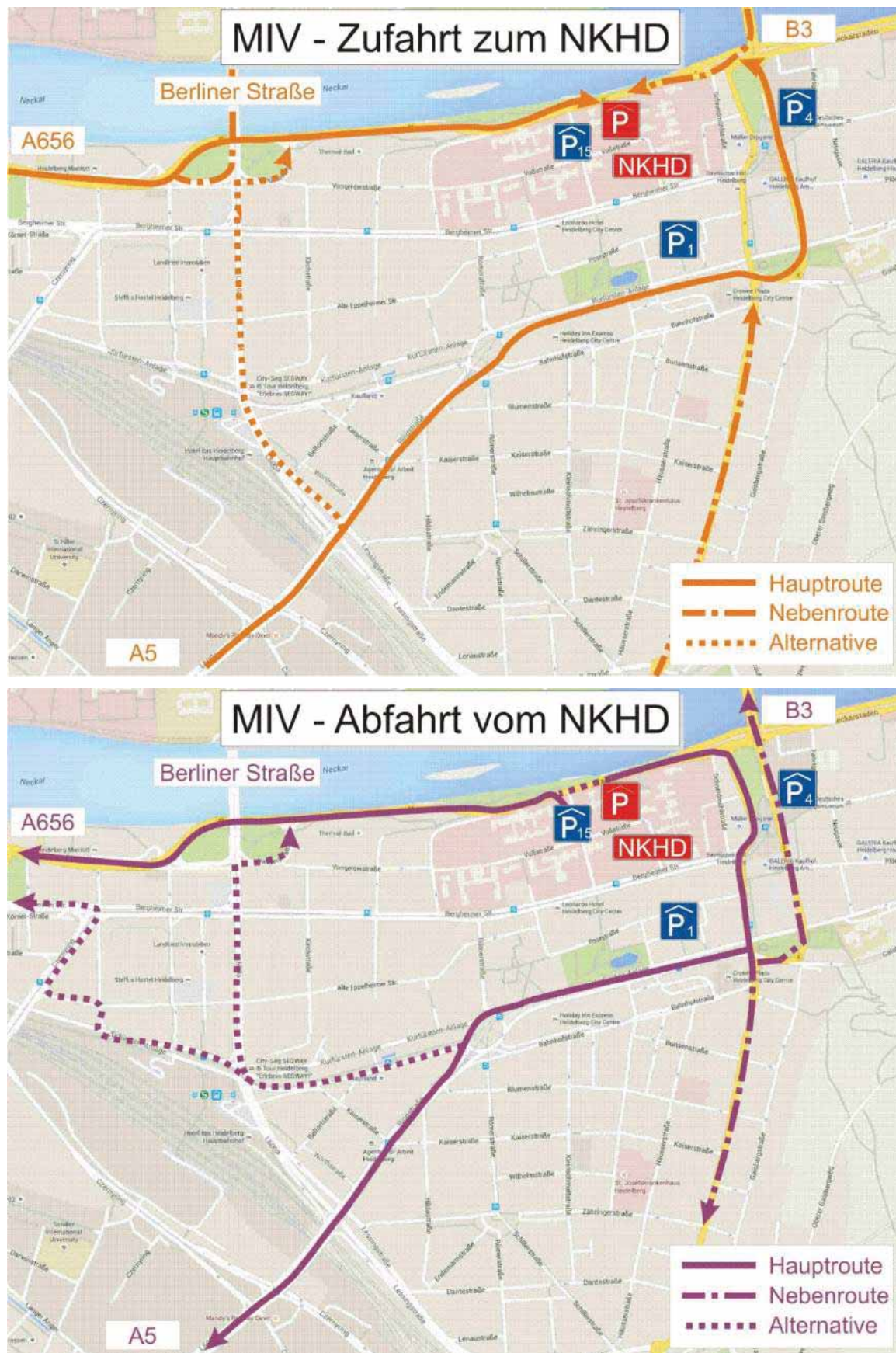
9.4 Standort Heidelberger Druck



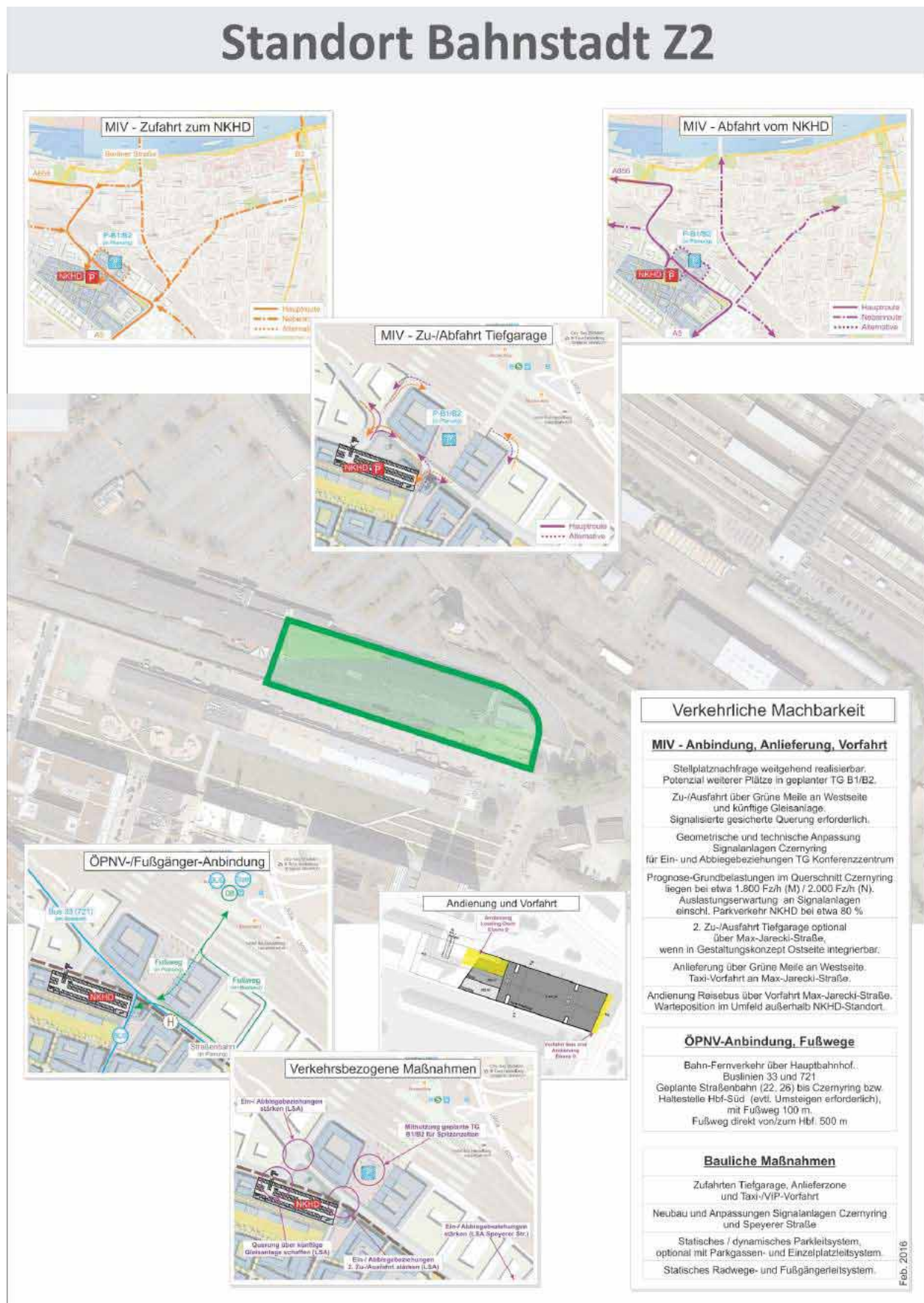
9.5 Standort Stadtwerke



9.6 Standort Alt-Klinikum



9.7 Plakate Bürgerbeteiligung 24.02.2016



Standort Bahnstadt T1



Verkehrliche Anmerkungen

MIV - Anbindung, Anlieferung, Vorfahrt

Stellplatznachfrage weitgehend realisierbar.
Potenzial weiterer Plätze in geplanter TG B1/B2.
TG-Zu-/Ausfahrten über Max-Jarecki-Str. an Westseite
(alternativ über Einsteinstraße an Ostseite)
Geometrische und technische Anpassung
Signalanlagen Czernyring
für Ein- und Abbiegebeziehungen TG Konferenzzentrum
Prognose-Grundbelastungen im Querschnitt Czernyring
liegen bei etwa 1.500 Fz/h (M) / 2.000 Fz/h (N).
Auslastungserwartung an Signalanlagen
einschl. Parkverkehr NKHD bei etwa 80 %
Anbindung über Czernyring zu Einstein- bzw.
Max-Jarecki-Straße
Vorfahrten an Max-Jarecki-Straße
Andienung Reisebus über Vorfahrt Max-Jarecki-Straße.
Warteposition im Umfeld außerhalb NKHD-Standort.
Anlieferung über Einsteinstraße an Ostseite.
Taxi-Vorfahrt an Max-Jarecki-Straße

ÖPNV-Anbindung, Fußwege

Bahn-Fernverkehr über Hauptbahnhof.
Buslinien 33 und 721
Geplante Straßenbahn (22. 26) bis Czernyring bzw.
Haltestelle Hbf-Süd (evtl. Umsteigen erforderlich),
mit Fußweg 50 m
Fußweg direkt v. Hbf 350 m

Bauliche Maßnahmen

Zufahrten Tiefgarage, Anlieferzone
und Taxi-/VIP-Vorfahrt
Neubau und Anpassungen Signalanlagen Czernyring
und Speyerer Straße
Statisches / dynamisches Parkleitsystem,
optional mit Parkgassen- und Einzelplatzleitsystem.
Statisches Radwege- und Fußgängerleitsystem.
Optional: Unterirdische Verbindung zum P-B1/B2

Feb. 2016

Standort Lessingstraße



Verkehrliche Anmerkungen

MIV - Anbindung, Anlieferung, Vorfahrt

Stellplatznachfrage schwierig realisierbar.
Potenzial weiterer Plätze in TG RehaMed nutzen.

Zwei TG-Zu-/Ausfahrten über Belfortstraße.
Kombination mit Bestands-TG RehaMed

Technische Anpassungen
Signalanlagen Ringstraße/Kaiserstraße
für Ein- und Abbiegebeziehungen TG Konferenzzentrum

Anbindung über Kurfürsten-Anlage Südseite
in Belfortstraße

Vorfahrt an Lessingstraße

Prognose-Grundbelastungen auf Kurfürsten-Anlage
liegen bei etwa 1.100 Fz/h (M) / 1.250 Fz/h (N).
Auslastungserwartung an Signalanlagen einschl.
Parkverkehr NKHD bei etwa 80 % (M) bzw. 88 % (N).

Andienung Reisebus über Vorfahrt Kurfürsten-Anlage.
Warteposition im Umfeld außerhalb NKHD-Standort.

Anlieferung über Lessingstraße an Westseite.

Taxi-Vorfahrt an Kurfürsten-Anlage

Befahrung Kaiserstraße

nur als Nebenrichtung vorsehen

ÖPNV-Anbindung, Fußwege

Bahn-Fernverkehr über Hbf.
Fußweg vor/zum Hbf. 150m

Bauliche Maßnahmen

Zufahrten Tiefgarage, Anlieferzone
und Taxi-VIP-Vorfahrt

Verkehrsplannerische Abstimmung bei
Umbaumaßnahme Hauptbahnhof-Nord

Neubau und Anpassungen Signalanlagen
Belfortstraße, Kaiserstraße, Ringstraße und Römerkreis

Statisches / dynamisches Parkleitsystem.
optional mit Parkgassen- und Einzelplatzleitsystem.

Statisches Radwege- und Fußgängerleitsystem.

Feb. 2016

Standort Heidelberger Druck



Verkehrliche Anmerkungen

MIV - Anbindung, Anlieferung, Vorfahrt

Zwei Varianten: Hotel Ost, Konferenzzentrum West oder Hotel West, Konferenzzentrum Ost vorgeplant

Stellplatznachfrage weitgehend realisierbar; Potenzial weiterer Plätze in TG X-house nutzen.

Anbindung über Kurfürsten-Anlage Nordseite Vorfahrt an Kurfürsten-Anlage

Prognose-Grundbelastungen auf Kurfürsten-Anlage liegen bei etwa 1.100 Fz/h (M) / 1.250 Fz/h (N). Auslastungserwartung an Signalanlagen einschl. Parkverkehr NKHD bei etwa 80 % (M) bzw. 88 % (N).

Unberücksichtigt bleibt entfallender Verkehr durch Umnutzung vorhandener Tiefgaragen

Zwei TG-Zu-/Abfahrten über Kurfürsten-Anlage Kombination mit Bestands-TG X-house

Technische Anpassungen
Signalanlagen Kreisverkehr (Römerkreis)

Anbindung Reisebus über Vorfahrt Kurfürsten-Anlage. Warteposition im Umfeld außerhalb NKHD-Standort.

Anlieferung über Kurfürsten-Anlage an Westseite oder Ostseite (abhängig von Gebäudekonstellation) Taxi-Vorfahrt an Kurfürsten-Anlage

ÖPNV-Anbindung, Fußwege

Bahn-Fernverkehr über Hbf. vom/zum Hbf. Straßenbahnen/Busse bis Stadtwerke, Fußweg 150m.
Fußweg direkt vom/zum Hbf. 250m

Bauliche Maßnahmen

Zufahrten Tiefgarage, Anlieferzone und Taxi-/VIP-Vorfahrt

Verkehrsplanerische Abstimmung bei Umbaumaßnahme Hauptbahnhof-Nord

Anpassungen Signalanlagen Kurfürsten-Anlage und Kreisverkehr (Römerkreis)

Statisches / dynamisches Parkleitsystem, optional mit Parkgassen- und Einzelplatzleitsystem.

Statisches Radwege- und Fußgängerleitsystem.



Standort Stadtwerke



Verkehrliche Anmerkungen

MIV - Anbindung, Anlieferung, Vorfahrt

Stellplatznachfrage weitgehend realisierbar.
Potenzial weiterer Plätze in TG Stadtwerke nutzen.
Zwei TG-Zu-/Ausfahrten über Kurfürsten-Anlage
Kombination mit Bestands-TG Stadtwerke angestrebt
Technische Anpassungen
Signalanlagen Kreisverkehr (Römerkreis)
Prognose-Grundbelastungen auf Kurfürsten-Anlage
liegen bei etwa 1.100 Fz/h (M) / 1.250 Fz/h (N).
Auslastungserwartung an Signalanlagen einschl.
Parkverkehr NKHD bei etwa 80 % (M) bzw. 88 % (N).
Unberücksichtigt bleibt entfallender Verkehr
durch Umnutzung vorhandener Tiefgaragen
Anbindung über Kurfürsten-Anlage Nordseite
Vorfahrt an Kurfürsten-Anlage
Andienung Reisebus über Vorfahrt Kurfürsten-Anlage.
Warteposition im Umfeld außerhalb NKHD-Standort.
Anlieferung über Kurfürsten-Anlage an Ostseite
Taxi-Vorfahrt an Kurfürsten-Anlage
(Hotel jeweils von Alte Eppelheimer)

ÖPNV-Anbindung, Fußwege

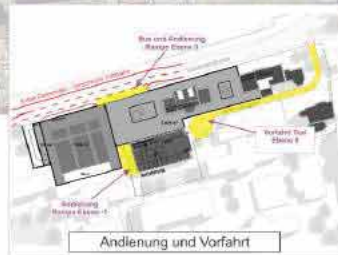
Bahn-Fernverkehr über Hbf.
vom/zum Hbf. Straßenbahnen/Busse bis Stadtwerke.
Fußweg 100m.
Fußweg direkt vom/zum Hbf. 350m

Bauliche Maßnahmen

Zufahrten Tiefgarage, Anlieferzone
und Taxi-VIP-Vorfahrt
Verkehrsplanerische Abstimmung bei
Umbaumaßnahme Hauptbahnhof-Nord
Anpassungen Signalanlagen
Kurfürsten-Anlage und Kreisverkehr (Römerkreis)
Statisches / dynamisches Parkleitsystem,
optional mit Parkgassen- und Einzelplatzleitsystem.
Statisches Radwege- und Fußgängerleitsystem.

Feb. 2016

Standort Altklinikum



Verkehrliche Anmerkungen

MIV - Anbindung, Anlieferung, Vorfahrt

Stellplatznachfrage nicht realisierbar.
P15 Klinikum Bergheim einbinden.
Potenzial weiterer Plätze in TG P4 / P1 nutzen.
Eine TG-Zu-/ Ausfahrt über Schumanstraße
sowie über Thibautstraße an P15
Grundbelastungen im Querschnitt Schumanstraße
liegen bei etwa 1.600 Fz/h (M) / 1.200 Fz/h (N).
Auslastungserwartung an Signalanlagen
gering, da Parkverkehr auf mehrere Anlagen verteilt.
Technische Anpassungen
Signalanlagen Thibautstraße
Änderung Reisebus über Vorfahrt Schumanstraße
Warteposition im Umfeld außerhalb NKHD-Standort.
Anbindung über Schumanstraße und weitere
Vorfahrt auf Nordseite
Anlieferung über Voßstraße an Rampe auf Südseite.
Taxi-Vorfahrt über B37 ins Grundstück

ÖPNV-Anbindung, Fußwege

Bahn-Fernverkehr über Hauptbahnhof
zu/von Hbf. Bus 32 ab/bis Altes Hallenbad direkt
sowie Straßenbahn/Busse bis Bismarckplatz.
Jeweils mit Fußweg 200 m

Bauliche Maßnahmen

Zufahrten Tiefgarage, Anlieferzone
und Taxi-/VIP-Vorfahrt
Anpassungen Signalanlage Thibautstraße
und Verschiebung der Schumanstraße
(Wegfall Parkstreifen)
Statisches / dynamisches Parkleitsystem,
optional mit Parkgassen- und Einzelplatzleitsystem.
Statisches Radwege- und Fußgängerleitsystem.
Optional: Unterirdische Verbindung zwischen
TG neu und P15 zum gleichmäßigen Parkplatzfüllen

Feb. 2016

9.8 Tabelle „Erforderliche Stellplatzkapazitäten gemäß Richtlinien und Regelwerken“

Umsetzung Raumprogramm Konferenzzentrum								
Dargestellte oberirdische Bruttogrundfläche Konferenzzentrum								
	nachgewiesene Nutzfläche größter Saal	2.000 m²	8.100 m²	10.000 m²	8.950 m²	10.000 m²	11.025 m²	14.130 m²
benötigte und realisierbare Nutzfläche größter Saal		2.000 m²	1.600 m²	1.950 m²	1.760 m²	2.160 m²	2.285 m²	2.075 m²
	Sitzplätze größter Saal bei Reihenbestuhlung	2.000 m²	1.600 m²	1.950 m²	1.760 m²	2.000 m²	2.000 m²	2.000 m²
1,00 m²	maximal 2.000 Plätze	1.600 Plätze	1.950 Plätze	1.750 Plätze	2.000 Plätze	2.000 Plätze	2.000 Plätze	2.000 Plätze
m² Nutzfläche / Person								
Sitzplätze größter Saal bei Konferenzbestuhlung	1.600 Plätze	1.280 Plätze	1.560 Plätze	1.408 Plätze	1.600 Plätze	1.600 Plätze	1.600 Plätze	1.600 Plätze
m² Nutzfläche / Person								
Stellplatzsituation (Bedarf nach der Abstimmung mit Behörde)								
baurechtlich notwendige Stellplätze Reihenbestuhlung (gem. Satzung: 1 StP/4-8 Gastplätze), für Berechnung angesetzter Wert:	1 StP je 6 Gastplätze	267	325	233	333	333	333	333
baurechtlich notwendige Stellplätze Hotel: (gem. Satzung: 1 StP je 2 - 4 Zimmer), für Berechnung angesetzter Wert:	1 StP je 3 Zimmer	48	80	83	83	82	97	
Summe baurechtlich notwendiger Stellplätze Konferenzzentrum + Hotel		315	405	376	416	415	430	333
PKW-Stellplätze in zu bauender Tiefgarage - tlw. für Stellplätze bei 2.000 Gastplätzen: 500	Bedarf an frei verfügbaren Stellplätzen bei 2.000 Gastplätzen: 500	150	460	400	400	350	550	390
SIP sind folgender Nutzung zugeordnet	Konferenzzentrum	Konferenz + Hotel	Konferenz + Hotel	Konferenz + Hotel	Konferenz + Hotel	Konferenz + Hotel	Konferenz + Hotel	Konferenz + Hotel
Anzahl der Tiefgaragen-Ebenen	2 Ebenen	2 Ebenen	2 Ebenen	2 Ebenen	2 Ebenen	2 Ebenen	2 Ebenen	2 Ebenen
baurechtlicher Überschuss/Defizit (-)	-117	55	24	-16	-65	120	57	
branchenüblicher Stellplatz-Bedarf Hotel: 50-65% der Zimmer, für Berechnung angesetzter Wert	50%	73	120	125	123	145	#WERT!	
frei verfügbare PKW-Stellplätze im Umfeld		300 (diverse Parkhäuser)		200 (TG HDM)	200 (TG HDM)	400 (geplante TG Hof Süd)	400 (geplante TG Hof Süd)	400 (geplante TG Hof Süd)