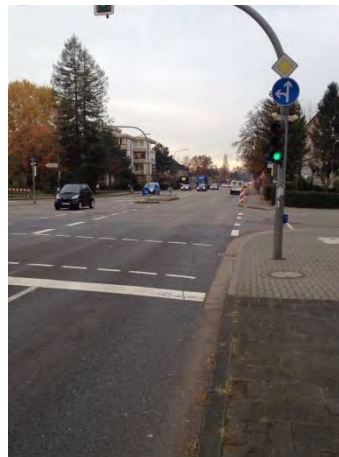


Stadt Heidelberg

Konversionsfläche Südstadt: Aktualisierung von Erschließung,  
Straßenquerschnitten und Parkraumkonzept

## Konversionsfläche Südstadt: Aktualisierung von Erschließung, Straßenquerschnitten und Parkraumkonzept

Vorstellung der Zwischenergebnisse mit Fokus auf MTV-Nord  
und Parkraum



## Gesamtgliederung

1. Erschließungssysteme in der Konversionsfläche (Behandlung im Rahmenplan)
2. Parkraumkonzeption mit **Fokus auf MTV-Nord**
  - 2.1 Parkraumangebot in MTV-Nord ( öffentlich / privat)
  - 2.2 Berechnung notwendiger privater Stellplätze
  - 2.3 Teilräumliche Bilanz (Angebot vs. Nachfrage) privater Stellplätze
    - nach Landesbauordnung bzw. B-Plan
    - nach Verkehrsaufkommensberechnung (Behandlung im Rahmenplan)
  - 2.4 Ergebnisse zu notwendigen privaten Stellplätze und Bilanz (MTV-Nord)
    - nach Landesbauordnung (LBO)
    - nach Verkehrsaufkommensberechnung (Verifizierung)
  - 2.5 Bilanz zu öffentlichen Nutzungen und Parkplätzen (Gesamtgebiet)
  - 2.6 Ergebnis zu öffentlichen Nutzungen und Parkplätzen
  - 2.7 Maßnahmenempfehlungen MTV-Nord und öffentliche Parkplätze
3. Verkehrserschließung der J.-Springer-Schule
  - 3.1 Empfehlungen

Stadt Heidelberg

Konversionsfläche Südstadt: Aktualisierung von Erschließung, Straßenquerschnitten und Parkraumkonzept

## 2.1 Parkraumangebot in MTV-Nord

### Parkraumnutzung

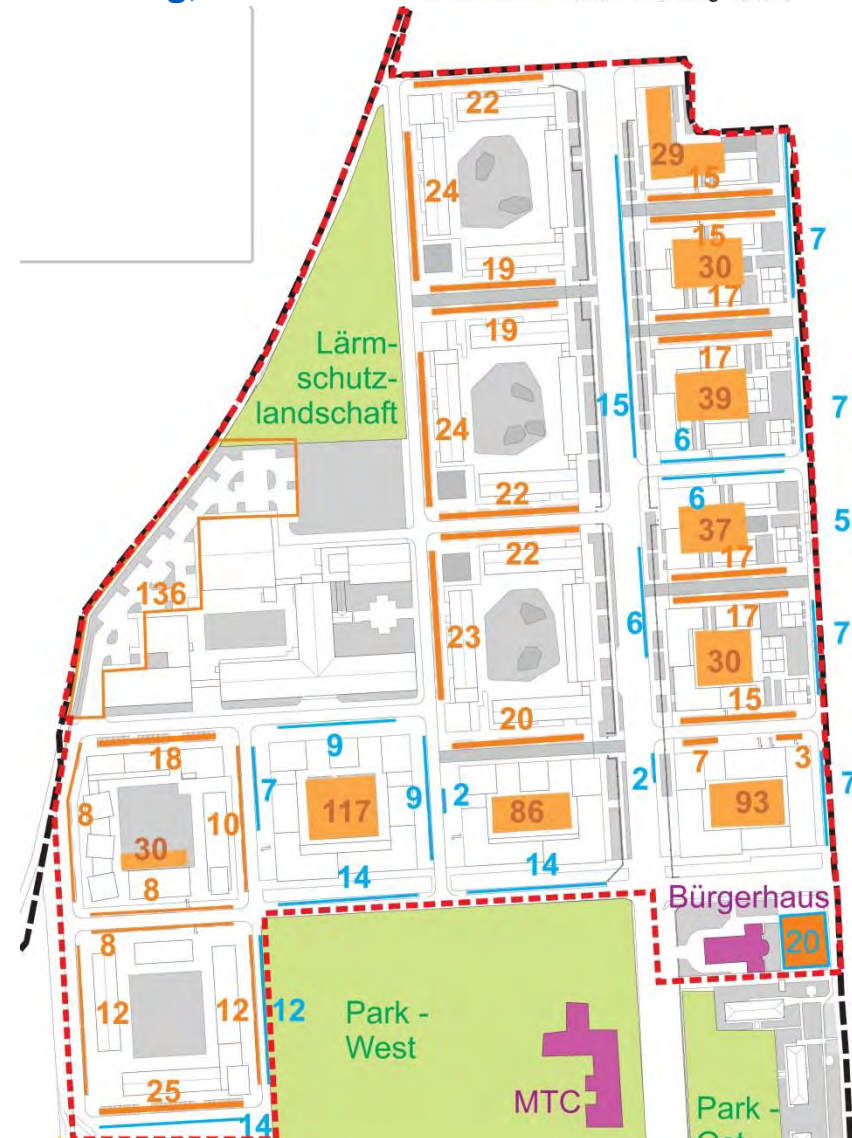
- ▬ öffentliche Parkplätze
- ▬ private Stellplätze
- öffentliche Sammelparkflächen/  
Parkhaus (private Betreiber)
- private Sammelparkflächen  
(Stellflächen auf privatem Grund)
- private Tiefgaragen
- Private Stellflächen für öffentliche Nutzungen

**7** Anzahl der Park-/ Stellplätze

### Parkraumangebot im Teilbereich MTV-Nord

Zukünftiges Angebot gemäß Planunterlagen in MTV-Nord

	öffentlich	privat	privat, öff. Nutzung
Straßenraum	149	419	0
Sammelflächen	0	136	20
Tiefgaragen		491	
<b>Summe</b>	<b>149</b>	<b>1.046</b>	<b>20</b>



## 2.2 Berechnung notwendiger privater Stellplätze

### Berechnung der Anzahl erforderlicher privater Stellplätze

- 2 Berechnungsansätze:
  - Stellplatznachfrage nach Verkehrsaufkommensberechnung (Behandlung im Rahmenplan)
  - Stellplatzforderung nach Landesbauordnung

#### Stellplatzforderung (baurechtlich)

...nach Landesbauordnung (LBO BW)

- Diese legt für verschiedene Nutzungen die notwendige Anzahl an Stellplätzen je Nutzung und Größe fest (z.B. Anzahl Wohneinheiten, Größe der Verkaufsfläche, .. etc.)
- Gewerblich / sonstige Nutzung: erlaubt Reduktion in Abhängigkeit von der Qualität der ÖPNV-Erschließung (ÖPNV-Faktor)
- Wohnnutzung: erlaubt weitere Reduktionsmöglichkeit durch Festsetzungen im B-Plan (Stellplatzschlüsselreduzierung)




Stadt Heidelberg

Konversionsfläche Südstadt: Aktualisierung von Erschließung,  
Straßenquerschnitten und Parkraumkonzept

## 2.3 Teilräumliche Bilanz (Angebot vs. Nachfrage) privater Stellplätze nach LBO bzw. B-Plan (MTV-Nord)

### verfügbare Stellplätze

 -10 bis 10

 bis 25

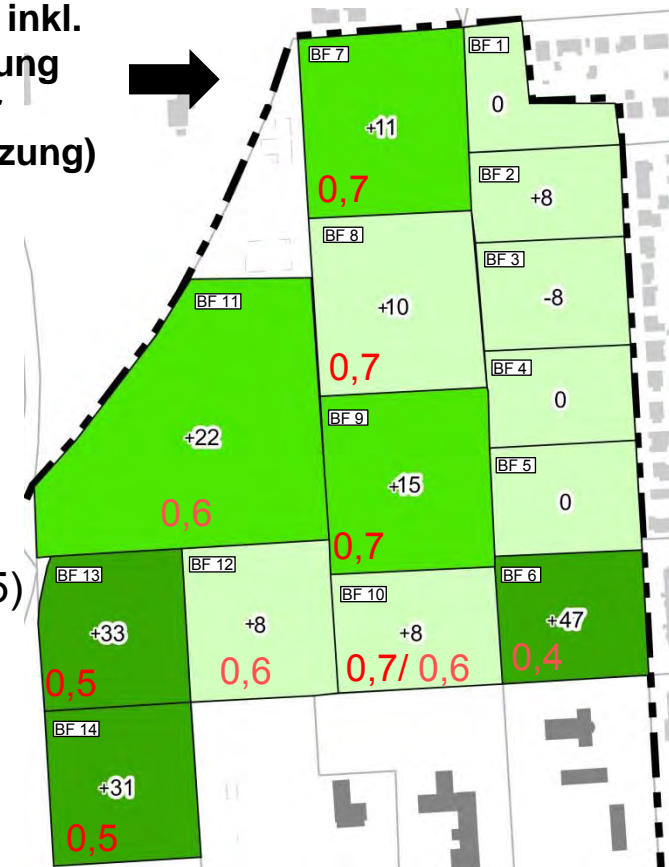
 bis 50

0,7 Stellplatzschlüsselreduzierung für Wohnnutzung nach B-Plan

0,6 ÖPNV-Faktor für Gewerbe und sonstige Nutzungen nach LBO

Baurechtliche Berechnung, inkl.  
Stellplatzschlüsselreduzierung  
(Wohnen) und ÖPNV-Faktor  
(Gewerbe und sonstige Nutzung)

- Das aktuell geplante Angebot übersteigt die Stellplatzforderung nach Landesbauordnung → Möglichkeit der Stellplatzreduzierung nicht in vollem Umfang wahrgenommen (rund 0,9 anstatt 0,7 bzw. 0,5)
- Es werden mehr Stellplätze hergestellt, als gefordert
- Die Zahl der geplanten Stellplätze entspricht dem Ø Pkw-Besitz/Haushalt in Heidelberg



## 2.4 Ergebnis zu notwendigen privaten Stellplätzen und Bilanz (MTV-Nord)

Die Zahl der geplanten privaten Stellplätze in MTV-Nord (1.046) liegt...

- ...unterhalb der Forderung nach der Landesbauordnung (Stellplatzforderung) ohne Berücksichtigung der Reduktionsmöglichkeiten (1.190) aber
  - ...oberhalb der Forderung bei Berücksichtigung des ÖPNV-Faktors (Gewerbe und Schule) bzw. Festsetzung B-Plan bei Wohnnutzung (861)
  - ...auf dem Niveau der Nachfrage nach Verkehrsaufkommensberechnung (1.083) (HD-üblicher Kfz-Besitz bei Wohnnutzung und ermitteltes Verkehrsaufkommen der weiteren Nutzungen) – entspricht Pkw-Besatz der Südstadt
- ⇒ In der Teilraumbetrachtung bildet das Angebot an Stellplätzen die zu erwartende Verkehrsnachfrage realistisch ab.  
Das Angebot liegt deutlich oberhalb der Forderung nach LBO mit Reduktionsmöglichkeiten (B-Plan und ÖV-Faktor).

Stadt Heidelberg

**Konversionsfläche Südstadt: Aktualisierung von Erschließung,  
Straßenquerschnitten und Parkraumkonzept**



## **2.5 Bilanz zu öffentlichen Nutzungen und Parkplätzen (Gesamtgebiet) (1)**

- Berechnung der Verkehrsnachfrage der öffentlichen Nutzungen:
  - anhand von Kennwerten (Größe, Anzahl Plätze etc.), Modal Split Daten Heidelberg (SrV 2013) und Annahmen (in Abstimmung mit Stadt HD)
- Parkplatznachfrage in Abhängigkeit der Tageszeit ermittelt
- Bilanzierung für gesamte Konversionsfläche und
- Bilanzierung im Umkreis von 300m um die jeweilige öffentliche Nutzung herum (analog Haltestelleneinzugsbereich Nahverkehrsplan Heidelberg)

Stadt Heidelberg


Konversionsfläche Südstadt: Aktualisierung von Erschließung,  
Straßenquerschnitten und Parkraumkonzept

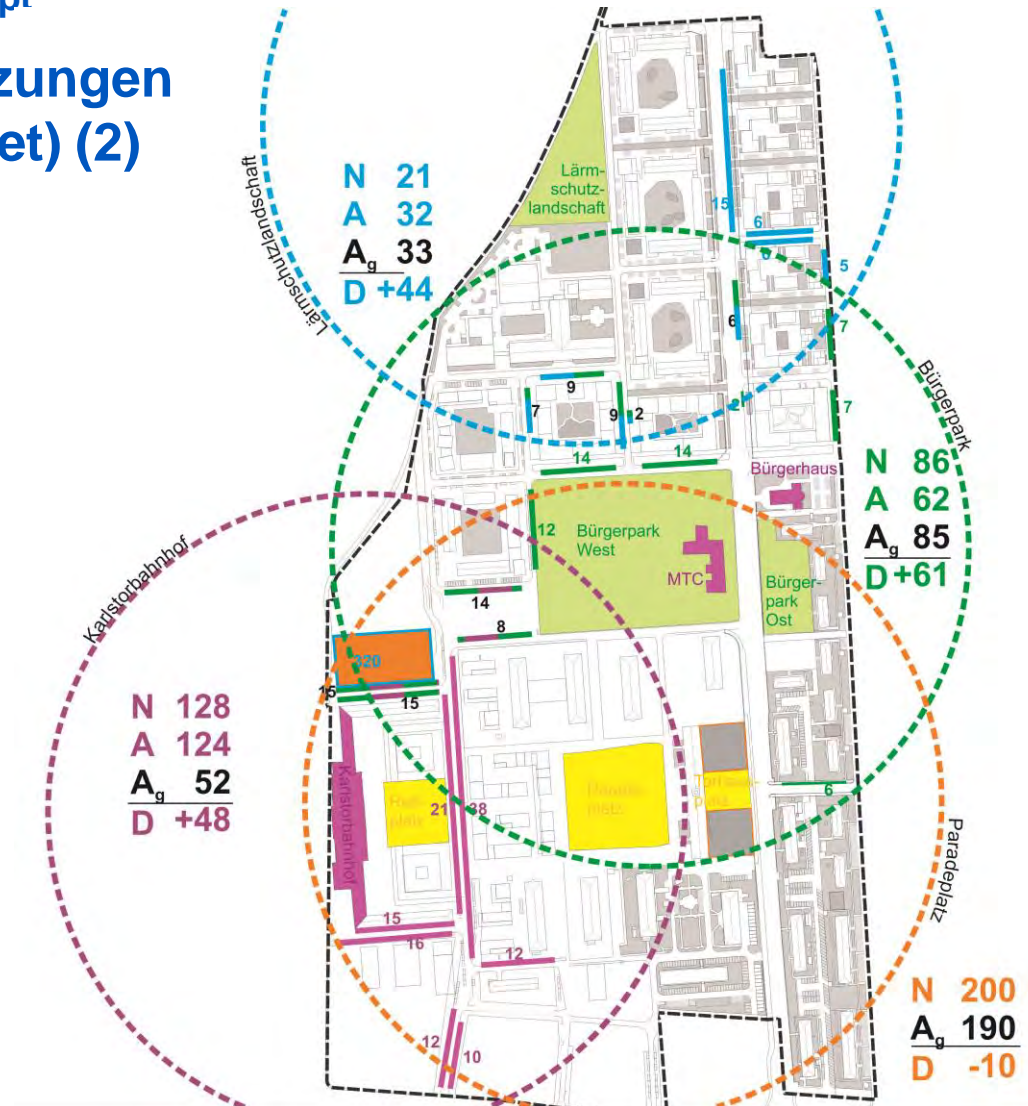
LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

## 2.5 Bilanz zu öffentlichen Nutzungen und Parkplätzen (Gesamtgebiet) (2)

### Bilanzierung

- N** Parkraumnachfrage durch öffentliche Nutzungen
- A** öffentliches Parkraumangebot (im Konversionsgebiet) ohne Überlagerung innerhalb des Wegeradius 300m (ohne Parkhaus)
- A<sub>g</sub>** gemeinsam beanspruchtes öffentliches Parkraumangebot (im Konversionsgebiet) innerhalb des Wegeradius 300m (ohne Parkhaus)
- D** Differenz aus Parkraumangebot und Nachfrage innerhalb des Wegeradius 300m (ohne Parkhaus)
-  Wegeradius 300m, analog Haltestelleneinzugsbereiche Nahverkehrsplan Heidelberg





## 2.6 Ergebnis zu öffentlichen Nutzungen und Parkplätzen - Gesamtgebiet

- Die für das Mark-Twain-Center und das Bürgerhaus vorgesehenen Stellplätze reichen zur Deckung der Nachfrage im Regelbetrieb aus.
- Bezogen auf die gesamte Konversionsfläche reichen die geplanten öffentlichen Parkplätze (straßenbegleitend – ohne Parkhaus) jederzeit zur Deckung des ermittelten Bedarfs der übrigen öffentlichen Nutzungen (Lärmschutzlandschaft, Park, Karlstorbahnhof) aus, (außer bei publikumsintensiver Nutzung des Paradeplatzes).
- Im Umkreis von max. 300m (analog Haltestellenbereiche HD) der jeweiligen öffentlichen Nutzungen (Karlstorbahnhof, Park oder Lärmschutzlandschaft) kann die Nachfrage auf den öffentlich hergestellten Parkplätzen abgedeckt werden.
- Es verbleibt ein weiteres Angebot an öffentlichen Parkplätzen, z.B. zur Nutzung durch Wirtschaftsverkehr, Besucher der Wohnnutzungen oder Kundenverkehr.

## 2.7 Maßnahmenempfehlung MTV-Nord und öffentliche Parkplätze (1)

1. Einrichtung der Stellplätze in MTV-Nord wie nach aktuellem Stand vorgesehen (**siehe Folie 3**) - mehr als nach LBO und B-Plan verlangt (Schlüssel ca. 0,9 anstatt 0,7 bzw. 0,5 [B-Plan])
2. Umsetzung von gewerblichem, wohnstandortbezogenem und schulischem Mobilitätmanagement (**siehe nächste Folie**) – im Einvernehmen mit den Bauherren sollen Maßnahmen diskutiert und beschlossen werden, Möglichkeiten zur Nachsteuerung sind vorhanden
3. Ggf. Bereitstellung weiterer Stellplätze in Baufeldern mit Überangebot (Regelung mit Investor MTV-Nord notwendig)
4. Bewirtschaftung der öffentlichen Parkflächen

## 2.7 Maßnahmenempfehlung MTV-Nord und öffentliche Parkplätze (2)

### Beispiele zu Mobilitätsmanagement

- Starterpaket für Erstbezug (mit ÖPNV-Gutschein), z.B. Hannover, Bochum
- Vergünstigung im Car-Sharing (tlw. Kostenübernahme), z.B. Münster, Kassel, Köln, Frankfurt, Leipzig
- Mieterticket (vergünstigte ÖPNV-Jahreskarten durch Rabatt-Weitergabe), z.B. Hannover, Bielefeld, Bochum
- Mobilitätsstationen (Car-Sharing, Leihfahrräder, Lastenfahrräder [elektrisch]), z.B. Konstanz, Offenburg, Hamburg, Heidelberg
- Mobilitätszentralen (Verleih von Fahrradanhängern und Handkarren für Bewohner der Siedlung, abgeschlossener Raum oder Pavillon), z.B. Köln
- Fahrradservice (ebenerdige, barrierefrei Abstellanlagen, ggf. über Rampen), Überdachung – siehe Handlungsleitfaden Fahrradparken Stadt Heidelberg
- betrieblich: Jobticket, Abstellanlagen, Duschen, Dienstfahrräder, Bewerbung von Fahrgemeinschaften - z.B. Stadtverwaltung Heidelberg

### 3. Verkehrserschließung der Julius-Springer-Schule

#### Erschließung vom S-Bahn-Halt Weststadt zum neuen Standort



Erschließung der Julius-Springer-Schule mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Zeitpunkt der Aufnahme des Schulbetriebs

**Linienwege**

- S-Bahn-Achse
- Straßenbahnlinien 23+24
- Buslinie 29
- Einsatz-Busse Julius-Springer-Schule (je 2 Fahrten Vor- und Nachmittag ab / von Bismarkplatz)
- - - Einsatz-Busse\* - 1 Fahrt am Nachmittag zum Hbf
- - - Einsatz-Busse\* - ohne Bedienung (Betriebsfahrt)
- - - Fußweg (Einsatz\*-)Bus/ Straßenbahn-Haltestelle zur Julius-Springer-Schule

max. ca. 15 min.

- Radverkehr (möglicher Verlauf) ➔ Radweg in ca. 5 min. möglich
- Fußverkehr (möglicher Verlauf) ➔ Fußweg in ca. 15 min. möglich

**Haltestellen**

- Haltestelle Straßenbahn und (Einsatz-\*) Bus
- Haltestelle (Einsatz-\*) Bus
- Haltestelle Straßenbahn

\* bzw. Verstärkerfahrten der Buslinie 29

➔ Keine negative Veränderung für Schüler in Bezug auf die morgendlichen Anreise



## 3.1 Empfehlungen (1)

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

## 3.2 Empfehlungen (2)

- Bewirtschaftung des Schulparkplatzes (Parkausweis), Vergabe nach Kriterien (z.B. keine ÖPNV-Anreisemöglichkeit, Fahrgemeinschaften usw.)
  - Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze im Umfeld der Schule und Unterbinden des wilden Parkens im Umfeld der Schule
  - Bei Bedarf kurzfristig: z.B. Bereitstellung von Parkplätzen auf Gelände der Praxishochschule
  - Bei Bedarf langfristig: Nutzung des Parkhauses (kostenpflichtig)
- 
- Zusätzliche Parkpalette zur Stellplatzerweiterung im schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis (Kosten je Stellplatz: 5.000 € bis 10.000 €)
  - → Die vorhandenen Fuß- und Radverbindungen, ÖPNV-Maßnahmen und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind ausreichend