Heidelberg

Anlage 01 zur Drucksache: 0054/2018/BV

Verkehrs- und Parkkonzept Harbigweg

Bürgerforum am 09. November 2017

Anlage 01 zur Drucksache: 0054/2018/BV

Inhaltsverzeichnis

1. Begrüßung, Einführung, Programm ..... Seite 4

2. Aufgabe des Arbeitskreises ..... Seite 5

3. Verkehrs- und Parkkonzept Harbigweg ..... Seite 6

3.1 Analyse des Harbigweg-Areals ..... Seite 6

3.2 Rahmenbedingungen und Ziele ..... Seite 7

3.3 Strategie ..... Seite 7

3.4 Maßnahmenkonzept zur Umsetzung der Strategie ..... Seite 8

3.5 Erschließungsvarianten ..... Seite 10

4. Empfehlung des Arbeitskreises ..... Seite 14

5. Ergebnisse der Gesprächsinseln ..... Seite 15

5.1 Parkkonzept ..... Seite 15

5.2 Wegebeziehungen ..... Seite 15

5.3 Öffentlicher Verkehr ..... Seite 16

5.4 Rückmeldungen zu den begleitenden Maßnahmen ..... Seite 16

6. Fazit, Ausblick, Dank ..... Seite 17

Impressum ..... Seite 18

1. Begrüßung, Einführung, Programm

Herr Gli Beyene, Leiter der Abteilung Konzeptionelle Verkehrsplanung und ÖPNV des Amtes für Verkehrsmanagement, begrüßt die etwa 35 Anwesenden zum Bürgerforum Verkehrs- und Parkkonzept Harbigweg.

Das Harbigweg-Areal unterliegt spätestens seit der Eröffnung der alla hopp!-Anlage einem großen Andrang. Zwar wurden bereits zur Eröffnung der Anlage verschiedene kleinere Einzelmaßnahmen entwickelt und zum Teil auch schon umgesetzt, doch fehle es an einem übergeordneten, integrierten Verkehrs- und Parkkonzept für das Areal. Aus diesem Grunde wurde der Arbeitskreis Harbigweg gegründet, der in den vorangegangenen Monaten in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro INOVAPLAN ein entsprechendes Konzept entwickelt hat. Auf der heutigen Veranstaltung soll das erarbeitete Konzept den versammelten Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt und gemeinsam diskutiert werden.

Herr Fahrwald vom Büro memo-consulting, Moderator der Veranstaltung, stellt den Ablauf der Veranstaltung vor und geht zunächst näher auf Aufgabe und Arbeitsweise des Arbeitskreises ein (siehe 2.).

Danach beschreibt Frau Schroer vom Planungsbüro INOVAPLAN im Rahmen eines Fachbeitrages die Ausgangssituation am Harbigweg, legt den aktuellen Sachstand dar und stellt drei erarbeitete Erschließungsvarianten für das Areal vor (siehe 3.).

Anschließend erläutert Herr Engbarth-Schuff, aus welchen Gründen sich der Arbeitskreis für die Weiterbearbeitung einer der Erschließungsvarianten ausgesprochen hat (siehe 4.).

Zum Abschluss haben die anwesenden Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, an Gesprächsinseln zu den Themenbereichen Parkkonzept, Wegebeziehungen und ÖPNV Fragen zu stellen und Anmerkungen oder Verbesserungsvorschläge zu machen (siehe 5.).

Die Veranstaltung schließt mit einem Fazit und Ausblick von Herrn Beyene (siehe 6.)

2. Aufgabe des Arbeitskreises

Herr Fahrwald erläutert die Zusammensetzung, Aufgaben und Arbeitsweise des Arbeitskreises. Der Arbeitskreis setzt sich vor allem aus Vertretern der am Harbigweg ansässigen Institutionen, Vereine, Betriebe etc. zusammen.

Im Einzelnen sind vertreten:
Sportkreis Heidelberg, Stadtjugendring, Heidelberger Sportclub, Heidelberger Ruderklub, Hockeyclub Heidelberg, Rudergesellschaft Heidelberg, Sportgemeinschaft Heidelberg-Kirchheim, Alpenverein (DAV), Turnzentrum Heidelberg, Stadtteilverein Kirchheim, Landwirte, Kleingärtner, Taubenzüchterverein, alla hopp!-Anlage, Jump Inn, SoccArena, Gregor-Mendel-Realschule, Vertreter(in) ansässiger Betriebe, Beirat von Menschen mit Behinderungen, Kinderbeauf-tragte(r), zwei VertreterInnen aus dem Bezirksbeirat Kirchheim sowie der Fachverwaltung durch das Amt für Verkehrsmanagement, das Amt für Sport und Gesundheitsförderung, das Landschafts- und Forstamt und das Amt für Stadtentwicklung und Statistik.

Die beiden zentralen Aufgaben des Arbeitskreises waren es, erstens lokales know how und Spezialwissen in die Erarbeitung des Erschließungskonzeptes einzubringen, und zweitens, Diskussionsstand und Fortschritte in die jeweiligen Vereine, Betriebe o.ä. zu tragen und deren Haltung zu bestimmten Themen zu spiegeln, um ein möglichst breit getragenes Konzept für das Harbigweg-Areal zu entwickeln.

In zwei Sitzungen wurde zusammen mit der Fachplanung und dem beauftragten Verkehrsplanungsbüro ein Verkehrs- und Parkkonzept erarbeitet, das heute rückgekoppelt und anschließend den politischen Gremien zum Beschluss vorgelegt werden soll.

Anlage 01 zur Drucksache 0054/2018/BV

Abbildung 1 Parksituation auf dem Parkplatz Messplatz – **Quelle** INOVAPLAN

3. Verkehrs- und Parkkonzept Harbigweg

Frau Schroer vom Planungsbüro INOVAPLAN stellt Rahmenbedingungen und Entwicklungsziele, die sich daraus ableitende Strategie und das entsprechende Maßnahmenkonzept zur Umsetzung dieser Strategie vor. Eine Schilderung der daraus entwickelten drei verschiedenen Erschließungsvarianten schließt ihren Fachbeitrag ab.

3.1 Analyse des Harbigweg-Areals

Frau Schroer legt die fachliche Perspektive auf die aktuelle Verkehrssituation im Harbigweg-Areal dar. Die Analyse zur Vor-Ort-Situation wurde während eines Besuches am Samstag, den 1. Juli 2017 vorgenommen. An diesem Tage fanden ein internationales Rugby-Turnier und verschiedene Sportwettkämpfe statt. Es herrschten Sommertemperaturen, der Himmel war leicht bewölkt. Zusammengefasst lässt sich die aktuelle Situation wie folgt beschreiben:

- Auf dem Parkplatz Messplatz waren zwar prinzipiell viele Parkplätze frei; die Sicht auf diese wurde allerdings durch parkende Lkw´s und Busse behindert. Insgesamt wird aufgrund der fehlenden Stellplatzmarkierung sehr ineffizient, d.h. raumverschwenderisch, geparkt (vgl. Abb. 1).
- Mannschaften nutzen den Messplatz als Anlaufpunkt für ihre Reisebusse.
- In räumlicher Nähe zu den Sportanlagen und auch zur alla hopp!-Anlage ist die Parksituation schlecht. Auf Grün- oder Sandstreifen am Rande der Straße wird dicht geparkt, oder auch auf den Straßen selbst (vgl. Abb. 2).
- In der Pleikartsförster Straße werden Pkw´s ebenfalls an der Straße abgestellt, obwohl auf dem Parkplatz noch Kapazitäten frei sind.
- Die enge Parksituation zusammen mit dem Parksuch- und Schleichverkehr im Harbigweg führen zu Behinderungen für den Busverkehr.
- Park- und Fahrverbote werden regelmäßig nicht befolgt.
- Auf einigen Vereinsanlagen sind Parkplatzkapazitäten vorhanden. Allerdings ist für diese Parkplätze von einer mitunter sehr starken Auslastung durch die Nutzung der zugehörigen Vereine auszugehen.

Abbildungen 2 Parksituation in der Nähe der Sportplätze – **Quelle** INOVAPLAN

3.2 Rahmenbedingungen und Ziele

Die ehemaligen Patton Barracks, welche nördlich der Straße Im Mörgelgewann liegen, werden künftig zu einem Innovationspark. Teil der Planungen ist auch eine neue Großsporthalle mit einer Kapazität von bis zu ca. 5.000 Zuschauern. Im Rahmen dieser neuen Nutzungen sollen auch neue Parkmöglichkeiten errichtet werden, unter anderem ein Parkhaus bei der Großsporthalle. Teilweise entlang des Harbigweges, parallel zur Speyerer Straße, ist eine Radhauptachse geplant, welche Richtung Hauptbahnhof und Innenstadt bis ins Neuenheimer Feld führen soll.

Es gibt auf dem Areal zwei öffentliche Parkplätze - Messegelände und Sportzentrum Süd. Im Zuge der Entwicklung der Patton Barracks soll es einen veränderten ÖV-Linienweg und eine zusätzliche ÖV-Haltestelle geben.

Anhand von Fragebögen und der Verkehrszählung der Stadt Heidelberg wurde eine Analyse des regelmäßigen Besucheraufkommens unternommen.

- Unter der Woche sind die Spitzenstunden von etwa 16:00 – 20:00 Uhr, die Besucherzahlen betragen zwischen 650 und 1.300 Personen.
- Am Wochenende sind die Spitzenstunden von 14:00 – 20:00 Uhr, die Besucherzahlen betragen bis zu 1.100 Personen.

Allgemein ist festzustellen, dass ein Großteil der Besucher mit dem Pkw anreist.
Auf Basis der Situationsbeschreibung durch INOVA-PLAN und im Austausch mit dem Arbeitskreis, wurden folgende Ziele des zu entwickelnden Verkehrs- und Parkkonzepts identifiziert und für die weitere Bewertung der Maßnahmen festgelegt:

- Klare, nachvollziehbare Regeln, Durchsetzung dieser Regeln
- Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder
- Störungsfreier und attraktiver ÖV-Verkehr
- Vermeidung von Parksuch- und Schleichverkehr
- Sicherstellen effizienter Nutzbarkeit der Vereinsgelände
- Informieren und Einbeziehen der Akteure vor Ort
- Einbeziehung Umgebung und zukünftige Entwicklung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmer

3.3 Strategie

Anhand der Rahmenbedingungen und der davon abgeleiteten Ziele lässt sich eine Strategie wie folgt entwickeln:

1. Verkehrsverlagerung:

Verbesserung der Pkw-Alternativen, um Kfz-Nutzer zum Umstieg zu bewegen.

2. Verkehrslenkung:

Lenkung der Verkehrsteilnehmer durch Identifikation von Zielgruppen (alla hopp!-Besucher, Sportler der Vereine etc.).

3. Verkehrsberuhigung:

Reduzierung des Parksuch- und Schleichverkehrs durch intelligenteres Verkehrsmanagement, eindeutige Straßenraumgestaltung.

4. Verkehrsfluss:

Durch Verlagerung, Lenkung und Beruhigung des Verkehrs Verhinderung von Kfz-Ballungen; dadurch Sicherstellung eines möglichst reibungslosen Verkehrsflusses insbesondere für den Bus-Verkehr (ÖPNV).

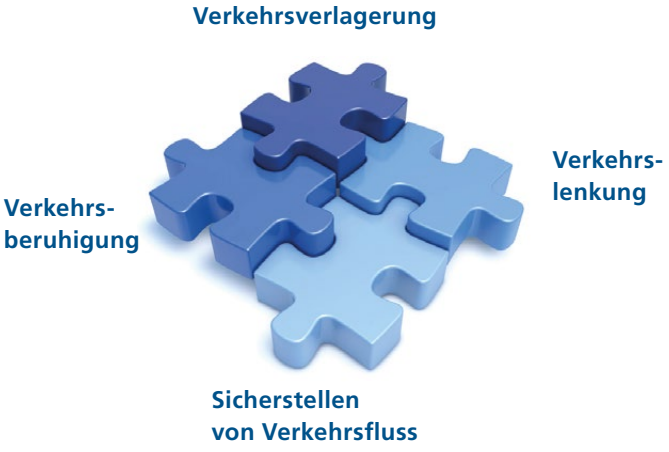


Abbildung 1 Strategiebündel
Quelle www.eineBinsenweisheit.com

3.4 Maßnahmenkonzept zur Umsetzung der Strategie

Frau Schroer stellt die Kernmaßnahmen des Maßnahmenkonzeptes vor.

Parkplatzkonzept

Ertüchtigung des Besucherparkplatzes Messgelände durch:
- Eindeutige Zuweisung der vorderen Sektionen für Pkw, um uneingeschränkte Sicht auf freie Pkw-Parkplätze zu gewährleisten
- Neuanordnung und deutliche Parkplatzmarkierung für effizientere Auslastung
- Hinweisschild: keine Besucherparkplätze innerhalb des Sportparks
- Regelmäßige Kontrollen
- Stellplätze: ca. 230 Pkw-Parkplätze, 5 Behindertenparkplätze, 4 E-Auto-Parkplätze, 6 Bus-/Lkw-Parkplätze

Ertüchtigung des Besucherparkplatzes Sportzentrum Süd durch:
- Hinweisschild: keine Besucherparkplätze innerhalb des Sportparks
- Deutliche Parkplatzmarkierung von Pkw-Stellplätzen für effizientere Auslastung
- Regelmäßige Kontrollen
- Stellplätze: 145 Pkw-Parkplätze, 5 Behindertenparkplätze, 4 E-Auto-Parkplätze, 6 Bus-/Lkw-Parkplätze

Wegeführung

Zur Förderung des Fußverkehrs und zur besseren Verzahnung zwischen Parkplätzen und Zielorten:
- Eindeutige Kenntlichmachung von Gehwegen durch Straßenraumgestaltung
- Keine Einschränkung durch parkende Pkw / Hindernisse auf Gehwegen
- Regelmäßige Kontrollen zur Durchsetzung der Parkverbote
- Ausweitung der Wegweisung (z.B. an ÖV-Haltestellen)
- Richtungs- und Distanzangaben zu den Zielorten alla hopp!, Vereine, Gregor Mendel-Realschule

Aufwertung des Fußweges zwischen alla hopp!-Anlage und Parkplatz Messplatz zu einem interaktiven Spielraum:
- Spielraum als Erweiterung der Bewegungsanlagen
- Spielelemente und Sitzgelegenheiten auf den Wegen
- Kleine Rätsel und Aufgaben, ggf. zur Übung von Verkehrsverhalten (ggf. Kooperation mit ADAC/ADFC)

Bedarfsabhängig soll zwischen der alla hopp!-Anlage und dem Kirchheimer Weg eine Trennung von Fuß- und Kfz-Verkehr in Form eines baulich abgetrennten Bürgersteiges erfolgen.

Zur Erleichterung des Transportes zwischen Parkplatz Messplatz und alla hopp! wäre die Einführung einer Bollerwagen-Ausleihstation am Parkplatz Messplatz denkbar, bspw. in Form eines Pfandsystems (ca. 30 – 50 €). Ein Trackingsystem könnte die Verfolgbarkeit der Bollerwagen sicherstellen.

Radverkehr

Zur weiteren Förderung des Radverkehres ist die Errichtung von attraktiven Fahrradabstellanlagen vorgesehen:
- An Zielen mit hohem Besucheraufkommen und Radpotential
- Auch für Kinderfahrräder geeignet (Rahmenanschluss muss möglich sein)
- Anlagen abseits von Geh- und Radwegen zur Vermeidung von Konflikten

Öffentlicher Verkehr

Adäquates ÖV-Angebot bei Großveranstaltungen/ Sonderveranstaltungen:
- Verstärkerverkehre (z.B. Shuttlebus zum Hauptbahnhof)
- VRN-Kombi-Ticket für ÖV-Nutzung mit der Eintrittskarte bei Großveranstaltungen. Kombitickets sind der Schlüssel zur Angebotserweiterung. Es gibt bereits Beispiele hierfür. Angebote für das Sportzentrum Süd sind bereits angedacht.
- Bewerbung der ÖV Angebote durch Vereine, die Stadt und die ÖV-Betriebe

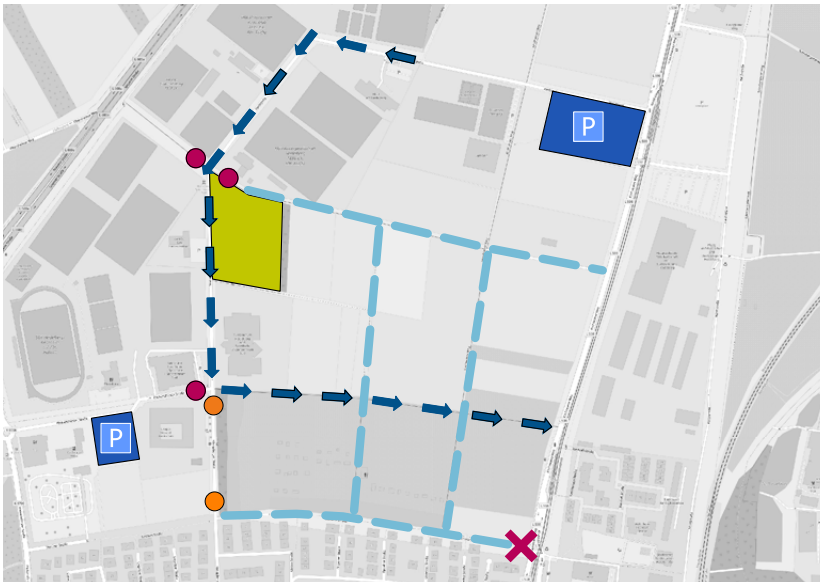
Hohe Aufenthaltsqualität an neuer ÖV-Haltestelle Harbigweg:
- Überdachung des Wartebereichs
- Fußgängerfreundlicher Zugang zu den Haltestellen
- Adäquate Beleuchtung, insbesondere im Winter
- Aufgänge behinderten- und kindgerecht
- Umgebungsplan zur Orientierung

Verkehrsmittelübergreifend:
- Adäquate Beleuchtung: Fußwege, Radwege, Parkplätze, ÖV-Haltestellen
- Verbesserte Aufenthaltsqualität, insbesondere für Fuß- und Radverkehrsteilnehmer

3.5 Erschließungsvarianten

Frau Schroer stellt die drei entwickelten Erschließungsvarianten mitsamt ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen vor.

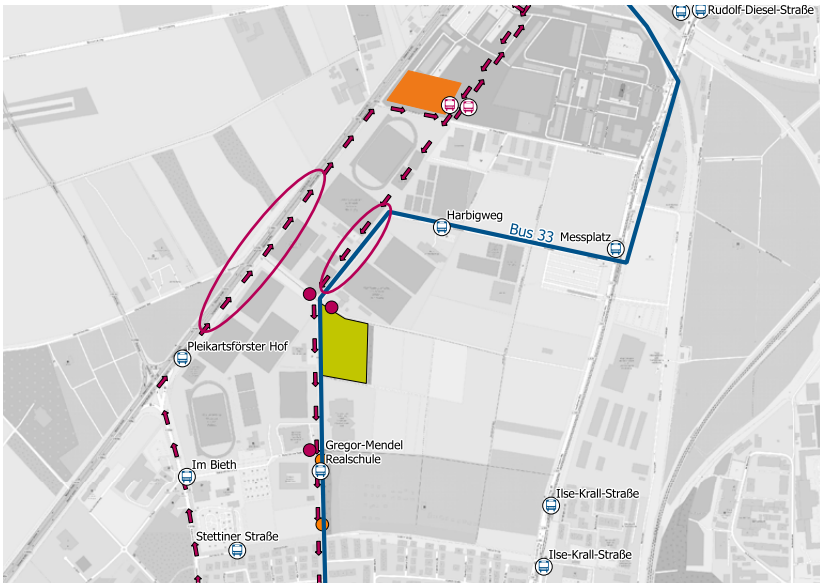
Variante 1: Einbahnstraßenführung



Ziel
Besucher werden zunächst zum Parkplatz Messegelände geleitet

Legende
- Vorschlag Einbahnstraßenführung
- Anlieger frei
- Poller (herausnehmbar/Schlüssel)
- Herunterfahrbare Poller
- Öffentliche Parkplätze
- alla hopp!
- Poller entfällt

Abbildung 4 Einbahnstraßenführung für den Pkw-Verkehr – **Quelle** INOVAPLAN



Verlegung Haltestelle Harbigweg erforderlich, Notwendigkeit von Wartebereich

Legende
- Bus 33 (Bestand)
- ÖV-Haltestelle
- Vorschlag ÖV-Linienführung
- Geplante Haltestelle
- Poller (herausnehmbar/Schlüssel)
- Herunterfahrbare Poller
- geplante Großsporthalle
- alla hopp!

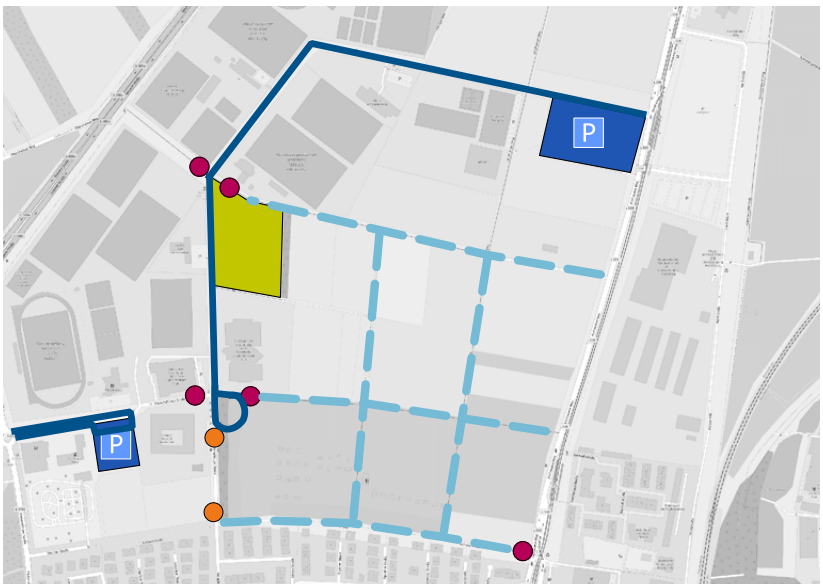
Abbildung 5 ÖV-Linienführung – **Quelle** INOVAPLAN

Zusammenfassung Variante 1

Vorteile:
- Vermeidung von Kfz-Ballung
- Eigene ÖV-Trasse in Königsberger Straße, kein Aufhalten durch Pkw

Nachteile:
- Unterschiedlicher ÖV-Linienweg je Richtung
- ÖV-Haltestellen an unterschiedlichen Straßen
- Zu wenig Haltemöglichkeiten an Speyerer Straße, Stauanfälligkeit
- Aufhebung der Anlieger frei-Regelung an Einbahnstraße
- Ausbau des Feldweges zum Kirchheimer Weg mit baulicher Trennung von Kfz- und Fußverkehr zwingend erforderlich

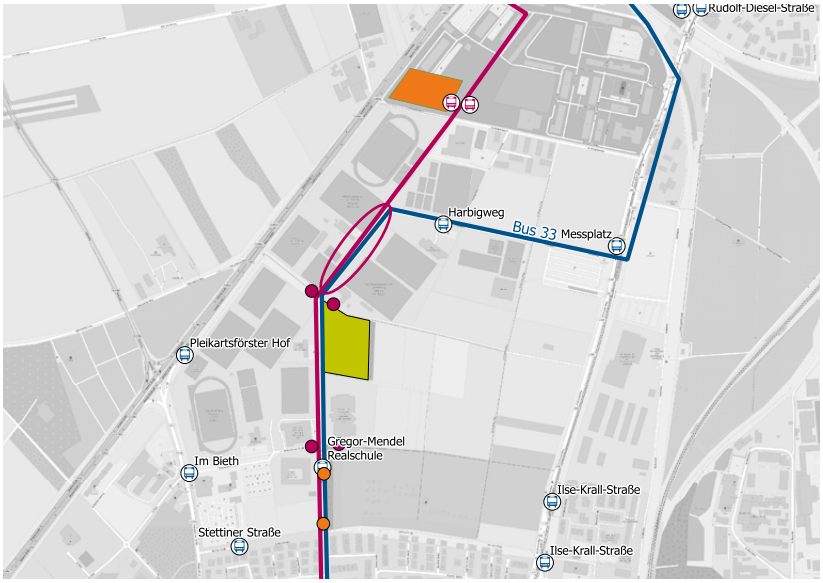
Variante 2: Zweirichtungsführung



Wendeschleife an der Georg-Mendel-Schule

Legende
- Zweirichtungs-führung
- Anlieger frei
- Poller (heraus-nehmbar/Schlüssel)
- Herunterfahrbare Poller
- Öffentliche Parkplätze
- alla hopp!

Abbildung 6 Zweirichtungsführung des Kfz-Verkehrs mit Wendeschleife – **Quelle** INOVAPLAN



Verlegung Haltestelle Harbigweg erforderlich, Notwendigkeit von Wartebereich

Legende
- Bus 33 (Bestand)
- ÖV-Haltestelle
- Vorschlag ÖV-Linienführung
- Geplante Haltestelle
- Poller (heraus-nehmbar/Schlüssel)
- Herunterfahrbare Poller
- geplante Groß-sporthalle
- alla hopp!

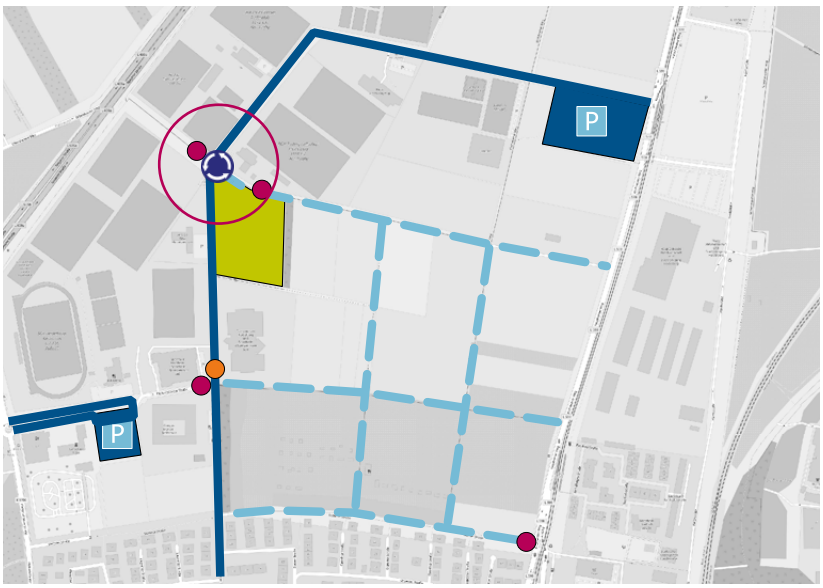
Abbildung 7 ÖV-Linienführung – **Quelle** INOVAPLAN

Zusammenfassung Variante 2

Vorteile:
- Gleiche ÖV-Linienführung auf Hin- und Rückweg
- Eigene ÖV-Trasse in Königsberger Straße, kein Aufhalten durch Pkw

Nachteile:
- Mehr Pkw-Verkehr auf Harbigweg
- Bedarf einer Wendeschleife für Kfz-Verkehr
- Wendeschleife: im Bereich der ÖV-Haltestelle bei Schule
- Mehr Flächenbedarf (Zukauf von Grundstücksfläche)

Variante 3: Zweirichtungsführung, Mini-Kreisverkehr

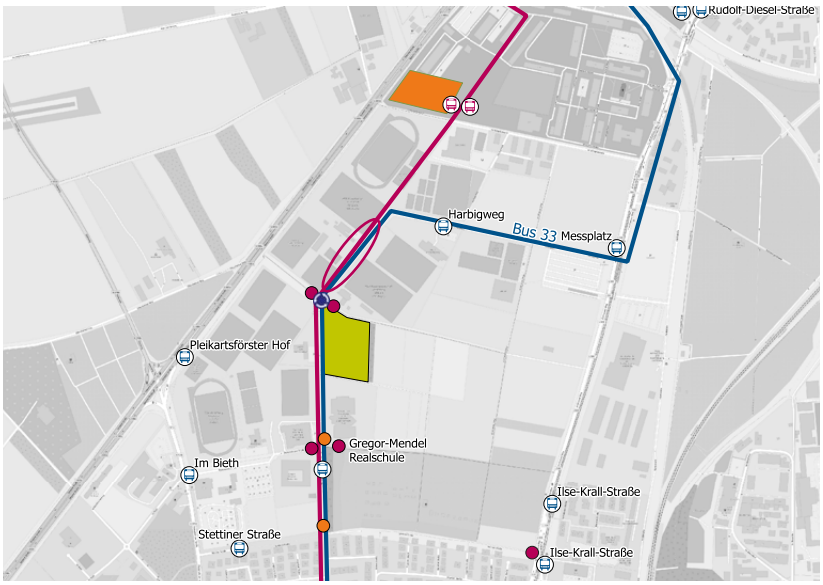


Überfahrbarer Mini-Kreisverkehr an alla hopp!-Anlage

Legende

- Zweirichtungsführung
- Anlieger frei
- Poller (herausnehmbar/Schlüssel)
- Herunterfahrbare Poller
- P Öffentliche Parkplätze
- alla hopp!
- Mini-Kreisverkehr

Abbildung 8 Kfz-Zweirichtungsführung mit Mini-Kreisel – **Quelle** INOVAPLAN



Verlegung Haltestelle Harbigweg erforderlich, Notwendigkeit von Wartebereich

Legende

- Bus 33 (Bestand)
- ÖV-Haltestelle
- Vorschlag ÖV-Linienführung
- Geplante Haltestelle
- Poller (herausnehmbar/Schlüssel)
- Herunterfahrbare Poller
- alla hopp!
- geplante Großsporthalle
- Mini-Kreisverkehr

Abbildung 9 ÖV-Linienführung – **Quelle** INOVAPLAN

Zusammenfassung Variante 3

Vorteile:
- Gleiche ÖV-Linienführung auf Hin- und Rückweg
- Reduzierte Geschwindigkeit durch Vorfahrtsregelung an Kreisel
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Weiterentwicklung auf Basis des Bestands/der Bestandsregelungen

Nachteile:
- Mehr Pkw-Verkehr an Mini-Kreisel und entlang Harbigweg Nord durch Wendeverkehre
- Weiterhin Kfz-Wendesituation auf der Straße vor Poller im Harbigweg Süd
- Ggf. Verengung des Gehweges aufgrund benötigter 13 Meter für Mini-Kreisverkehr

Mögliche Weiterentwicklungen der Variante 3

Herr Beyene bestätigt, dass nach Abwägung der Vor- und Nachteile der drei Varianten, Variante 3 die Vorzugsvariante der Verwaltung darstellt und stellt denkbare Weiterentwicklungen dieser Variante vor, die zum Teil in seiner Abteilung, zum Teil im Arbeitskreis erdacht worden sind.

- Bedarfsabhängige Installation von Pollern auf dem Harbigweg kurz vor der Kreuzung Stettiner Straße (herunterfahrbar), und gegenüber der Pleikartsförster Straße (herausnehmbar), um Schleichverkehr zu verhindern
- Bedarfsabhängig: Hol- und Bringzonen bei der Gregor Mendel-Realschule
- Zufahrt zur Rudergesellschaft Heidelberg soll vom Kreisverkehr aus möglich sein; deshalb Zurücksetzung des Pollers bis an die hintere Grundstückskante
- Zur Verringerung des Parkdrucks optional Schaffung zusätzlicher Stellplätze auf Vereinsgeländen
- Bewirtschaftung des Parkplatzes Messegelände vorbehaltlich Prüfung

Verständnisfragen / Informationen aus der Bürgerschaft

Welchen Zweck erfüllt der Mini-Kreisverkehr?

- Pkw können im Norden des Areals wieder zurückgeführt werden; so werden Wendemanöver und Pkw-Verkehre allegemein auf dem südlichen Abschnitt des Harbigwegs reduziert.

Was bedeutet „Parkraumbewirtschaftung"? Dass der Parkplatz Messplatz künftig Geld kosten wird?

- Exakt, das ist der Plan. Ob und in welcher Form dies geschehen wird, muss allerdings noch geprüft werden.

Der Grünstreifen am Straßenrand zwischen alla hopp!-Gelände und der Rudergesellschaft Heidelberg ist Privatgelände des Vereins. Dieser überlegt, den Zaun an die wirkliche Grundstücksgrenze vorzuschieben und so Stellplatzflächen im Inneren des Geländes zu schaffen.

Nördlich von alla hopp! ist am Harbigweg ein absolutes Haltverbot ausgewiesen. Gilt das nur für die asphaltierte Straße, oder auch für den Grünstreifen?

- Dies gilt nur für die asphaltierte Straße. Das sich anschließende Grün ist kein öffentlicher Raum. Das Ziel der Maßnahmen ist auch, mehr Regelklarheit zu schaffen.

4. Empfehlung des Arbeitskreises

Herr Engbarth-Schuff, Mitglied des Arbeitskreises als Bezirksbeiratsvertreter, referiert als Vertreter des Arbeitskreises zu dessen Empfehlung der Weiterbearbeitung der Variante 3.

Es zeichnete sich für viele Betroffene ab, dass mit der Eröffnung von alla hopp! der ohnehin schon große Verkehrs- und Parkdruck im Areal noch stärker werden würde. Diese, der Stadt seitens Stadtteilverein und Bezirksbeirat rechtzeitig mitgeteilte Befürchtung habe sich bestätigt. Der Gemeinderat hat daraufhin beschlossen, dass ein Beteiligungskonzept zur Entwicklung eines Verkehrs- und Parkkonzepts Harbigweg umgesetzt wird und hierbei auch die verkehrliche Erschließung der Großsporthalle und gegebenenfalls auch die provisorische Ausweisung von Parkplätzen auf dem Messplatz mitberücksichtigt werden soll.

Die Erarbeitung von Lösungskonzepten sollte durch ein externes Verkehrsplanungsbüro unter Beteiligung der Bürgerschaft erfolgen, der Arbeitskreis wurde konstituiert. Zwar haben sich die schlimmsten Befürchtungen im Sommer 2017 aufgrund des unbeständigen Wetters nicht bestätigt, aber dennoch gibt es unbestritten Handlungsbedarf.

Es gab insgesamt zwei Sitzungen; während der ersten waren die Vertreter der ortsansässigen Akteure sehr gut vertreten, in der zweiten leider nicht mehr ganz so zahlreich. In der ersten Sitzung wurden die vor Ort Erfahrungen der verschiedenen Akteure gesammelt und entsprechende Arbeitsaufträge für das Planungsbüro abgeleitet. In der zweiten Sitzung im Oktober 2017 wurden die vom Planungsbüro entworfenen Erschließungsvarianten diskutiert. Schließlich fiel die Entscheidung, Variante 3 als Basis für die weitere Entwicklung zu empfehlen.

Die Entscheidung fiel auf Variante 3, da sie am besten die verschiedenen Interessen der Ortsansässigen auszugleichen bzw. zu berücksichtigen vermochte, namentlich, den Kfz-Verkehr zu reduzieren und dennoch Hol- und Bringdienste zu ermöglichen. Da auch Variante 3 noch nicht ganz ausgereift ist, zum Beispiel wäre das Problem des Schleichverkehrs durch die Gartenanlagen nicht ausreichend gelöst, empfiehlt der Arbeitskreis, diese Variante als Ausgangsbasis für die Weiterentwicklung und nicht als finales Konzept zu verwenden.

Unabhängig von der arbeitskreisinternen guten Zusammenarbeit kritisiert Herr Engbarth-Schuff, dass trotz des Auftrages des Gemeinderates, die Entwicklung der Patton Barracks - und hier insbesondere die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Großsporthalle - in die Überlegungen miteinzubeziehen, genau dafür keine Voraussetzungen geschaffen werden konnten. Das entsprechende Verkehrskonzept für die Patton Barracks lag noch nicht vor. Das Planungsbüro INOVAPLAN habe nachvollziehbar deutlich gemacht, dass durch die Beauftragung des Verkehrsgutachtens an ein anderes Büro seine entsprechenden Möglichkeiten begrenzt seien. Deshalb ist nach Auffassung von Herrn Engbarth-Schuff die Stadt Heidelberg aufgefordert, das Gutachten für die Patton-Barracks möglichst umgehend vorzulegen.

5. Ergebnisse der Gesprächsinseln

Im Anschluss an die Vorträge haben die anwesenden Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, an Gesprächsinseln Anmerkungen zu den Planungen zu machen und Ideen zu diskutieren. Die Gesprächsinseln sind thematisch gegliedert in „Parkkonzept", „Wegebeziehungen" und „Öffentlicher Verkehr". Außerdem gibt es an jeder Gesprächsinsel die Möglichkeit, die einzelnen Begleitmaßnahmen zu kommentieren. Diese Rückmeldungen werden ebenfalls zusammengefasst widergegeben.

Im Folgenden werden die schriftlich gemachten Anmerkungen stichpunktartig wiedergegeben.

5.1 Parkkonzept

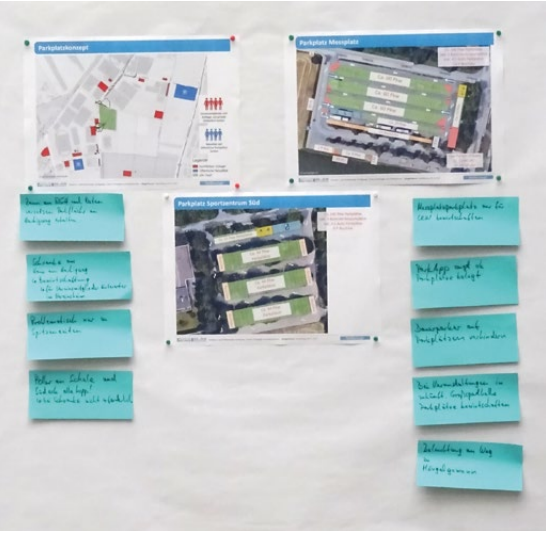


Abbildung 10 Bürgeranmerkungen zum Parkkonzept

- Zaun am RGH nach Osten versetzen. Parkfläche am Harbigweg erhalten
- Schranke am Haus am Harbigweg > Bewirtschaftung > Für Vereinsmitglieder Entwerter im Vereinsheim
- Problematisch nur zu Spitzenzeiten
- Poller an Schule und Südecke alla hopp! > bei Schranke nicht erforderlich
- Messplatzparkplatz nur für Lkw bewirtschaften
- ParkApp zeigt, ob Parkplätze belegt sind
- Dauerparker auf Parkplätzen verhindern
- Bei Veranstaltungen in zukünftiger Großsporthalle Parkplätze bewirtschaften
- Beleuchtung am Weg zu Im Mörgelgewann
- Lkw-Fremdparken verhindern
- Parken beim ADAC prüfen wegen wendenden Kfz (Hecke)

5.2 Wegebeziehungen

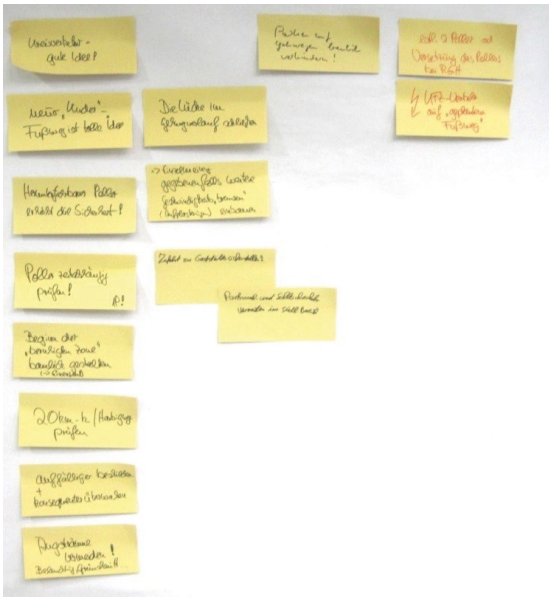


Abbildung 11 Bürgeranmerkungen zu den Wegbeziehungen

- Der Kreisverkehr ist eine gute Idee!
- Neuer „Kinder"-Fußweg ist eine tolle Idee!
- Herunterfahrbarer Poller (Bestand) erhöht die Sicherheit – positiv
- Poller zeitabhängig prüfen!
- Beginn der „beruhigten Zone" baulich gestalten
- Auffälliger beschildern + konsequentes Überwachen
- Angsträume vermeiden! Beleuchtung, Grünschnitt…
- Die Lücke im Gehwegverlauf schließen
- Gegebenenfalls weitere Geschwindigkeits"bremsen" einbauen (dazu gab es überwiegend Widerspruch)
- Zufahrt zu Gaststätte sicherstellen
- Im südlichen Bereich Park- und Schleichverkehr vermeiden
- Parken auf Gehwegen baulich vermeiden
- Evtl. zweiter Poller oder Versetzung des Pollers bei RGH
- Kritisch: Kfz-Verkehr auf „geplantem Fußweg"
- Harbigweg als Fahrradstraße

5.3 Öffentlicher Verkehr

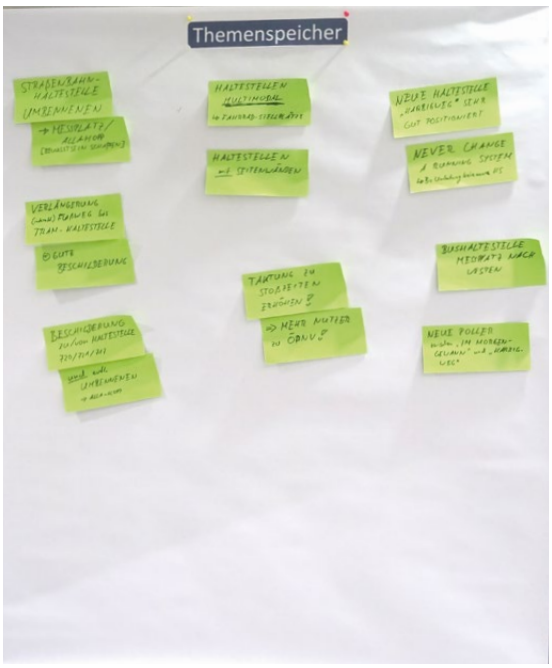


Abbildung 12 Bürgeranmerkungen zum ÖV

- Straßenbahnhaltestelle umbenennen, um Bewusstsein für vorhandene ÖV-Anbindung zu schaffen, z.B. „Messplatz / alla hopp!-Anlage“
- Verlängerung des interaktiven Fußweges bis zur Straßenbahnhaltestelle + gute Beschilderung
- Beschilderung zu/von Haltestelle 717/720/721 und evtl. umbenennen > „alla hopp!-Anlage“
- Haltestellen multimodal > Fahrrad-Stellplätze
- Haltestellengestaltung: mit Seitenwänden
- In Stoßzeiten Taktung des ÖV erhöhen > mehr Nutzer für ÖV!
- Neue Haltestelle „Harbigweg“ sehr gut positioniert
- Never change a running system > keine Haltestellenverlegung bis zur „Eröffnung“ der Patton Barracks
- Bushaltestelle Messplatz etwas nach Westen verlegen
- Neue Poller zwischen „Im Mörgelgewann“ und „Harbigweg“, um Schleichverkehr nach Süden zu verhindern

5.4 Rückmeldungen zu den begleitenden Maßnahmen

Begleitende Maßnahme	Rückmeldungen der Bürger	
Trennung Parkplatzlenkung Besucher und Vereinsmitglieder		✓
Ertüchtigung Besucherparkplatz Messegelände	– Keine Angsträume	✓
Trennung Fuß- und Kfz-Verkehr zw. alla hopp! und Kirchheimer Weg	– Mit Beleuchtung, ganz wichtig!	✓
Ertüchtigung Besucherparkplatz Sportzentrum Süd	– Keine Angsträume	✓
Mini-Kreisverkehr, Nordwestecke alla hopp!		✓
Parkplatzentlastung – Verbesserung Pkw-Alternativen	– ÖV-Haltestelle zu Hockeyplatz verlegen – Siedlung Mörgelgewann auch berücksichtigen	✓
Adäquates ÖV-Angebot, VRN Kombi-Ticket	– Funktioniert nicht – Nicht für alle Vereine sinnvoll, da Spiele kostenlos	
Hohe Aufenthaltsqualität an neuer ÖV-Haltestelle Harbigweg	– Auch überdacht	✓
Attraktive Fahrradabstellanlagen	– Beleuchtung ggf. mit Bewegungsmelder – Hinweise, Sichtbarkeit, Lademöglichkeiten – An ÖV-Haltestellen	
Fußweg zwischen Messplatz und alla hopp! als interaktiver Spielraum	– Super! – Grünpflege sofort > Angsträume	✓
Bollerwagen-Ausleihstation an Parkplatz Messplatz	– Als Versuch – Ob das klappt?	
Eindeutige, sichere Fußgängerführung	– s.o.	
Adäquate Wegeverbindung, Beleuchtung	– Zwischen Straßenbahn und Sportanlagen	✓
Ausweitung der Orientierungshilfen	– Auch zu Vereinen	✓

✓ **bedeutet –** Zustimmung der Maßnahme

6. Fazit, Ausblick, Dank

Herr Beyene bedankt sich bei allen Anwesenden für die engagierte Mitarbeit. Man konnte für die Weiterentwicklung des Konzeptes viel mitnehmen und hat nun die nächsten Monate Zeit, die Anmerkungen in das Konzept einfließen zu lassen. Im März 2018 soll der Bezirksbeirat Kirchheim über das auf Basis der Ergebnisse aus der Arbeitsgruppe und der Beteiligungsveranstaltung überarbeitete Verkehrs- und Parkkonzept für den Harbigweg beraten, bevor im April der Gemeinderat dazu seinen Beschluss fasst.

Für die Umsetzung der Maßnahmen müssen Finanzmittel in den Haushalt eingestellt werden. Der nächste Doppelhaushalt wird für 2019/2020 erstellt, mit einer Umsetzung des Konzeptes kann daher frühestens in den Jahren 2019 bzw. 2020 gerechnet werden.

Herr Beyene dankt abschließend noch einmal allen bei der Vorbereitung und Umsetzung des Bürgerforums Beteiligten und wünscht einen schönen Abend.

Impressum

Stadt Heidelberg
Amt für Verkehrsmanagement
Abteilung Konzeptionelle
Verkehrsplanung/ÖPNV
Gli Beyene
Gaisbergstraße 11
69115 Heidelberg

Telefon 06221 58-30500
Telefax 06221 58-30590
www.heidelberg.de

Moderation und Dokumentation
memo-consulting…
Dipl.-Ing. Joachim Fahrwald
Am Landbach 7
64342 Seeheim-Jugenheim
Telefon 06257 64371
Telefax 06257 64372
team@memo-consulting.de
www.memo-consulting.de

Layout
Referat des Oberbürgermeisters

Fotos und Bildnachweise
Abbildungen 1 bis 9 – INOVAPLAN
Abbildungen 10 bis 12 – Stadt Heidelberg Verkehrsmanagement
Titelfoto, Seite 4,5 und 9 – envato.com

Auflage
2. Auflage, Februar 2018

Anlage 01 zur Drucksache: 0054/2018/BV

Amt für Verkehrsmanagement

Stadt Heidelberg
Gaisbergstraße 11
69115 Heidelberg

Telefon 06221 58-30500
Telefax 06221 58-30590
verkehrsmanagement@heidelberg.de
www.heidelberg.de