

Mobilitätskonzept zur Entwicklung des Hospital-Areals Heidelberg-Rohrbach



Bildquelle: Stadt Heidelberg

Mobilitätskonzept zur Entwicklung des Hospital-Areals Heidelberg-Rohrbach

Durchführung: Dezember 2018 bis April 2019

Auftraggeberin: GGH - Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz mbH Heidelberg

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

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

Dipl.-Ing. Gisela Stete

Simon Bülow, M.Sc.

Darmstadt, April 2019

STETE PLANUNG

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Inhalt	Seite
1 Hintergrund	1
2 Trends im Mobilitätsverhalten	2
3 Rahmenbedingungen der Mobilität für das Quartier	4
3.1 Lage in der Stadt	4
3.2 Pkw-Besatz	5
3.3 Erreichbarkeit des Standorts.....	6
3.4 Sharing-Angebote im Bestand	9
3.5 Zusammenfassende Bewertung	10
4 Planungsrechtlicher Rahmen Ruhender Verkehr	11
5 Das Projekt Hospital-Areal	14
5.1 Ehemalige und zukünftige Nutzungen	14
5.2 Erschließungskonzept	14
6 Szenarien zur Stellplatzherstellung im Hospital Areal	16
6.1 Vorgaben ruhender Verkehr durch die Stadt Heidelberg.....	16
6.2 Stellplatzangebot im Hospital Areal (Pkw und Fahrrad) - Szenarien	17
7 Weitere Bausteine eines Mobilitätskonzepts	20
7.1 Sharing-Angebote.....	20
7.2 Einrichtung eines Micro-Depots	21
7.3 Besondere Angebote an Mieterinnen und Mieter	21
7.4 Lastenradverleih	22
7.5 Information und Kommunikation	23
8 Zusammenfassende Empfehlungen	24

Abbildungen im Text:	Seite
Abbildung 1: Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Heidelberger Bevölkerung	2
Abbildung 2: Mobilitätssegmente nach üblicher Verkehrsmittelnutzung	3
Abbildung 3: Lage des Hospital-Areals im Stadtteil Rohrbach.....	4
Abbildung 4: Erreichbarkeit des Standorts mit dem Kfz.....	6
Abbildung 5: Radverkehrsführung im direkten Umfeld	7
Abbildung 6: Lage im Liniennetz des ÖPNV und SPNV	8
Abbildung 7: Car- und BikeSharing-Stationen im näheren Umfeld im Bestand.....	9
Abbildung 8: Erschließungskonzept gemäß Gutachten Büro R+T.....	15
Abbildung 9: Lage der geplanten Mobilitätsstationen	20

Tabellen im Text:	Seite
Tabelle 1: Pkw-Besatz und Pkw-Schlüssel in Heidelberg 2017.....	5
Tabelle 2: Richtzahlen für Pkw- und Fahrradstellplätze (Land und Kommune)	16
Tabelle 3: Grundannahmen der Szenarien	18
Tabelle 4: Möglichkeiten und Spielräume beim ruhenden Verkehr (Pkw und Fahrrad)	19

Verwendete Quellen

Friedrich, Matthias (2009): Neue Mobilität auf alter Bahnfläche – Die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ in Köln-Nippes, Diplomarbeit an der Universität Bonn

Landesbauordnung Baden-Württemberg

<http://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=BauO%20BW%20%C2%A7%2037&psml=bsbawueprod.psml&max=true> (zuletzt abgerufen am 12.02.2019)

Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze)

https://www.akbw.de/fileadmin/download/dokumenten_datenbank/AKBW_Merkblaetter/Baurecht_Planungsrecht/Merkblatt593-VWV-Stellplaetze2015.pdf (zuletzt abgerufen am 12.02.2019)

R+T Ingenieure für Verkehrsplanung Dr.-Ing. Ralf Huber-Erlor (2019): Verkehrser-schließung Hospital Heidelberg

Stadt Darmstadt (2015): Durchführungsvertrag zum Städtebaulichen Vertrag gem. § 11 BauGB zur Konversion der Lincoln-Siedlung vom 15.12.2015

Stadt Heidelberg, Konversionsgesellschaft (o.J.): Konversion in Heidelberg – Wohn-quartier im ehemaligen US Hospital, verfügbar unter: www.heidelberg.de/konversion

Stadt Heidelberg (2014): Handlungsleitfaden Fahrradparken für Investoren und private Bauherren in der Bahnstadt

Stadt Heidelberg (2017): Drucksache 0222/2016/IV - Errichtung von Mobilitätsstationen auf Konversionsflächen – Informationsvorlage

Stadt Heidelberg (2018): Drucksache 0215/2018/BV - Konversionsfläche Rohrbach - Zielsetzung der Quartiersentwicklung

Statistisches Bundesamt (Destatis) –(2018): Wirtschaftsrechnungen Einkommens- und Verbrauchsstichprobe. Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten Gebrauchsgü-tern und Versicherungen

1 HINTERGRUND

Das Gelände des ehemaligen Hospital-Areals in Heidelberg-Rohrbach soll in den nächsten Jahren zu einem gemischten Quartier entwickelt werden, wo neben der Wohnnutzung ergänzende Nutzungen wie Einzelhandel, Cafés, Büronutzungen, Bildungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie Kita und Schule entstehen sollen. Ein städtebaulicher Wettbewerb wurde durchgeführt, an den sich eine städtebauliche Rahmenplanung anschloss, deren Ergebnisse 2017 vorgelegt wurden, ergänzt um verkehrliche Untersuchungen zur Erschließung des Areals durch die Stadt Heidelberg.

Ein Bebauungsplan befindet sich in Aufstellung. Die zeitliche Umsetzung der Planungen inklusive Hochbau ist zwischen 2019 und 2023 geplant.

Ziel der Entwicklung ist es, ein in vieler Hinsicht nachhaltiges Quartier zu schaffen, das den Anforderungen an soziale, stadträumliche und ökologische Verträglichkeit entspricht. Hierzu gehören auch Aspekte des Verkehrs / der Mobilität, denn der Verkehr, insbesondere der motorisierte Individualverkehr MIV, ist verantwortlich für Probleme unterschiedlichster Art - im fließenden Verkehr (z.B. Emissionen, Verkehrssicherheit) und im ruhenden Verkehr (Flächenverbrauch) gleichermaßen. Als Ziel wird explizit formuliert, dass hier ein verkehrlich nachhaltiges, autoreduziertes Quartier entstehen soll (siehe Drucksache 0215/2018/BV, Seite 3.5), das sich am Prinzip der "Stadt der kurzen Wege" orientiert.

Ein auf Nachhaltigkeit ausgerichtetes Mobilitätskonzept fördert die Nutzung des Umweltverbunds (ÖPNV (einschließlich Taxi), Fuß- und Radverkehr sowie Sharing-Angebote) und trägt den aktuellen Befunden Rechnung, dass das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und hier insbesondere der jüngeren Generation, in den letzten Jahren zunehmend von angebotsorientierten Infrastrukturen und Dienstleistungen geprägt ist und der Besitz eines eigenen Autos (zumindest in Städten) stark an Bedeutung verliert. Außerdem hat die Überlagerung von mehreren Trends wie gestärktes Umweltbewusstsein, die Digitalisierung und *shared mobility* dazu geführt, dass die Menschen zunehmend multimodal, d.h. mehr als ein Verkehrsmittel pro Woche oder Tag benutzend, unterwegs sind.

Das Hospital Areal wird von der kommunalen Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz GmbH (GGH) entwickelt. Die GGH hat sich von Beginn an für die Idee eines multimodalen und Stellplatzreduzierten Quartiers eingesetzt und das Büro StetePlanung mit der Entwicklung eines entsprechenden Konzepts beauftragt.

2 TRENDS IM MOBILITÄTSVERHALTEN

Das Mobilitätsverhalten der Heidelberger Wohnbevölkerung war in den letzten Jahrzehnten einem Wandel unterzogen. Zwar ist aufgrund unterschiedlicher Erhebungssystematiken der Vergleich zwischen der SrV-Erhebung und der Umfrage aus 2011 nur mit Einschränkungen möglich. Deutlich wird jedoch, dass es einen Trend vom Motorisierten Individualverkehr MIV zum Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und Öffentlichem Verkehr (ÖV) gibt, wobei der ÖV in den letzten Jahren zurückgegangen und der Fuß- und Radverkehr gestiegen sind.

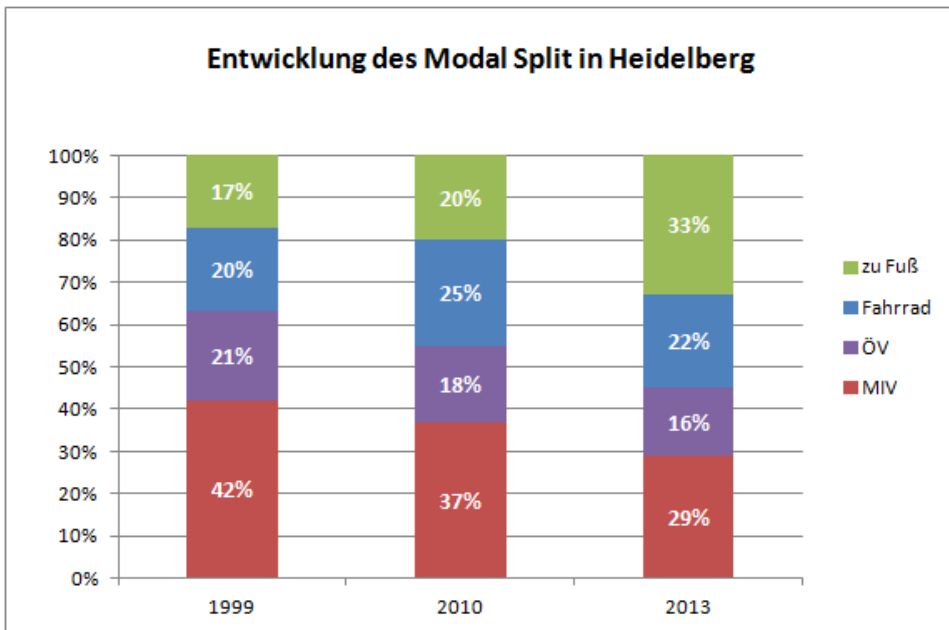


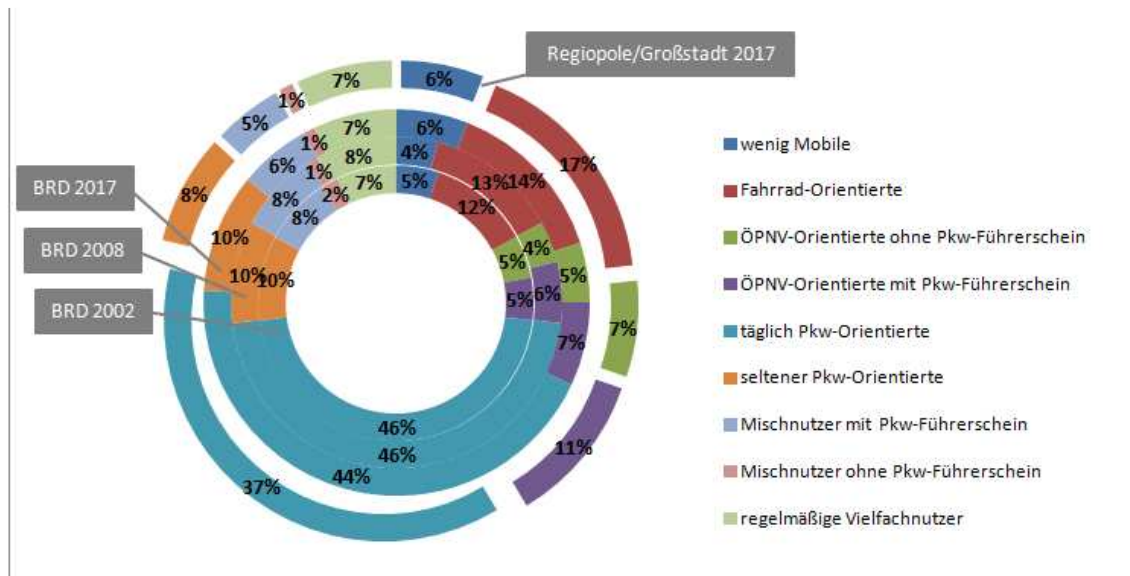
Abbildung 1: Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Heidelberger Bevölkerung¹

Dieser Trend ist gegenüber dem bundesdeutschen Durchschnitt deutlich stärker ausgeprägt, wonach sich der MIV-Anteil zwischen 2002 und 2017 nur leicht verringert hat und wo die ÖPNV-Nutzung stärker zugelegt hat als in Heidelberg.

Die Bevölkerung lässt sich noch weiter in sogenannte Mobilitätssegmente unterteilen, die ein typisches Mobilitätsprofil darstellen. So gibt es „Fahrrad-Orientierte“, „täglich Pkw-Orientierte“ oder „Misch- bzw. Vielfachnutzende“. Auch wird eine Unterscheidung hinsichtlich des Führerscheinbesitzes getroffen. Hier zeigt sich bundesweit ebenfalls ein leichter Trend hin zum Umweltverbund (leichte Abnahme des täglich Pkw-Orientierten Segments, leichte Zunahme Radverkehr und ÖPNV-Orientiertes Segment mit und ohne Pkw-Führerschein).

Heidelberg gehört zur Kategorie Großstadt / Regiopole. Auch hierzu gibt es differenzierte Betrachtungen.

¹ Datenbasis: Mobilitätssteckbrief – Umfrage 2010 zum Mobilitätsverhalten der Heidelberger Einwohner, IVAS, im Auftrag der Stadt Heidelberg, 04/2011; Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2013), TU Dresden, im Auftrag der Stadt Heidelberg, 2014



verändert nach: BMVI 2018: Mobilität in Deutschland (MiD) - Kurzreport

Abbildung 2: Mobilitätssegmente nach üblicher Verkehrsmittelnutzung

Bei der Betrachtung der Mobilitätssegmente wird deutlich, dass eine Stadt wie Heidelberg (Einstufung Großstadt / Regiopolis) ein deutlich anderes Profil als der Bundesdeutsche Durchschnitt aufweist. Allein der Anteil der täglich Pkw-Orientierten liegt ca. 7% niedriger als im Bundesschnitt. Auf der anderen Seite steigen die Anteile der Fahrrad- und ÖPNV-Orientierten aufgrund des in Großstädten allgemein besseren Angebots für diese Verkehrsteilnehmergruppen. Ein deutlicher Unterschied bei den Misch- bzw. Vielfachnutzern geht nicht aus den Daten der MiD 2017 hervor (vgl. Abbildung 2).

3 RAHMENBEDINGUNGEN DER MOBILITÄT FÜR DAS QUARTIER

3.1 Lage in der Stadt

Das Hospital-Areal liegt im Stadtteil Rohrbach im Quartier Hasenleiser südwestlich des alten Ortskern von Rohrbach und wird durch die Karlsruher Straße (Osten), Ortenaustraße (Norden), Kolbenzeil (Westen) und die Freiburger Straße (Süden) abgegrenzt. Das Quartier Hasenleiser ist überwiegend von Wohnbebauung der 70er Jahre geprägt.

Wichtige Ziele wie der Marktplatz Rohrbach, der S-/R-Bahn-Halt Kirchheim/Rohrbach sind fußläufig in ca. 15 min. erreichbar und nur ca. 1-1,2 km entfernt. Große Sport- und Freizeitanlagen liegen in ca. 10 min Fußweg-Entfernung an der südwestlichen Grenze des Bezirks. Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf befinden sich in einem Umkreis von 400 m bis 1.000 m vom Quartiersmittelpunkt.



Abbildung 3: Lage des Hospital-Areals im Stadtteil Rohrbach

3.2 Pkw-Besatz

Die Kennwerte (Pkw-Besatz, d.h. Anzahl Pkw/1.000 Einwohner und Stellplatzschlüssel, d.h. Anzahl Pkw/Wohneinheit) werden hier differenziert nach Bezirk, Stadtteil und Gesamtstadt dargestellt. Grundlage für die Kennwerte bilden die gemeldeten Pkw, die gemeldete Wohnbevölkerung und die Anzahl der Privathaushalte.

Es zeigt sich, dass der Stellplatzschlüssel im Quartier Hasenleiser leicht unterhalb des Heidelberger Durchschnitts und zwischen den Kennzahlen in Rohrbach West und Rohrbach Gewinn See liegt. Aufgrund der unterschiedlichen Bebauungsstruktur (Hasenleiser überwiegend Geschosswohnungsbau der 70er Jahre, Rohrbach Gewinn See eher Einfamilienhäuser und Rohrbach West eher Mehrfamilienhausbebauung, z.T. Gründerzeit ohne Stellplatzmöglichkeit) ergeben sich die unterschiedlichen Kennwerte.

Tabelle 1: Pkw-Besatz und Pkw-Schlüssel in Heidelberg 2017

	Stadt Heidelberg	Stadtteil Rohrbach	Rohrbach Hasenleiser	Rohrbach West	Rohrbach Gewinn See
Wohnbevölkerung	147.881	16.768	4.714	6.165	1.284
Wohneinheiten	83.647	9.351	2.490	3.339	693
Gemeldete Pkw	59.982	7.498	1.695	1.755	636
Pkw/1.000 Einwohner	405	447	359	284	495
Pkw/Wohneinheit	0,72	0,8	0,68	0,52	0,9

3.3 Erreichbarkeit des Standorts

Straßennetz und Erreichbarkeit mit dem Kfz

Das Plangebiet liegt an einer der zentralen Verkehrsachsen Heidelbergs, der Bundesstraße 3/Karlsruher Straße. Sie stellt mit ihrem vierstreifigen Ausbau für den Kfz-Verkehr und der Straßenbahnführung in Seitenlage für den Stadtteil Rohrbach eine städtebauliche Barriere dar. Die Freiburger Straße, Ortenauer Straße und Kolbenzeil haben die Funktion von Sammelstraßen in einer Tempo 30-Zone. Die Verkehrsflächen am Knoten Karlsruher Straße/Freiburger Straße bzw. Karlsruher Straße/Ortenaustraße sind überdimensioniert.

Die Erreichbarkeit des Quartiers mit dem Kfz ist als gut zu bezeichnen. Die Anschlussstelle Heidelberg/Schwetzingen der A5 ist in 5 min. bzw. in 5 km erreicht. Das Zentrum von Heidelberg wird in weniger als 10 min. erreicht. Die Stadt Mannheim ist in weniger als einer halben Stunde Fahrzeit erreicht.

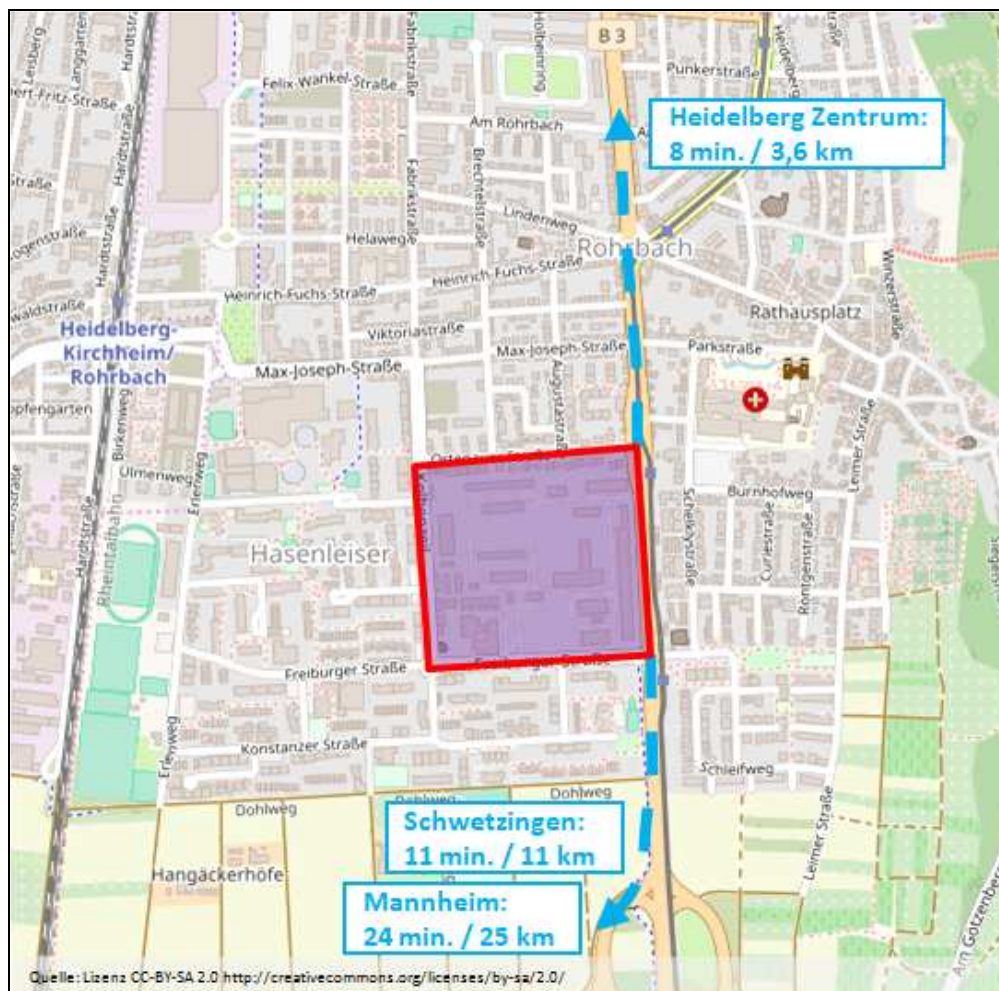


Abbildung 4: Erreichbarkeit des Standorts mit dem Kfz

Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Das Gebiet liegt derzeit an keiner wichtigen gesamtstädtischen Radroute. Entlang der Verbindung aus der Innenstadt über Römerstraße - Karlsruher Straße sind keine durchgehenden Radverkehrsanlagen vorhanden, auch wenn entlang des Hospital-Areals selbst ein Radweg ausgewiesen ist. Der Radverkehr muss daher auf Nebenstraßen ausweichen. Das Umfeld ist überwiegend von Tempo 30-Zonen geprägt, in denen der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird. Separate Anlagen sind hier nicht erforderlich.

Im östlichen Teil des Stadtteils Rohrbach verläuft der touristische Odenwald-Madonnenweg. Die Alltagsradrouten bündeln sich von Norden kommend beim Bahnhof Heidelberg Kirchheim/Rohrbach und verlaufen anschließend entlang der Bahnstrecke in Richtung Süden. Derzeit befinden sich drei Stationen des Regionalen Fahrradvermietensystems in der näheren Umgebung.

Grundsätzlich fehlt rund um das Gebiet noch eine Wegweisung und eine entsprechende Radverkehrsinfrastruktur entlang der Karlsruher Straße, die den Bezirk Hasenleiser in das Netz einbindet.

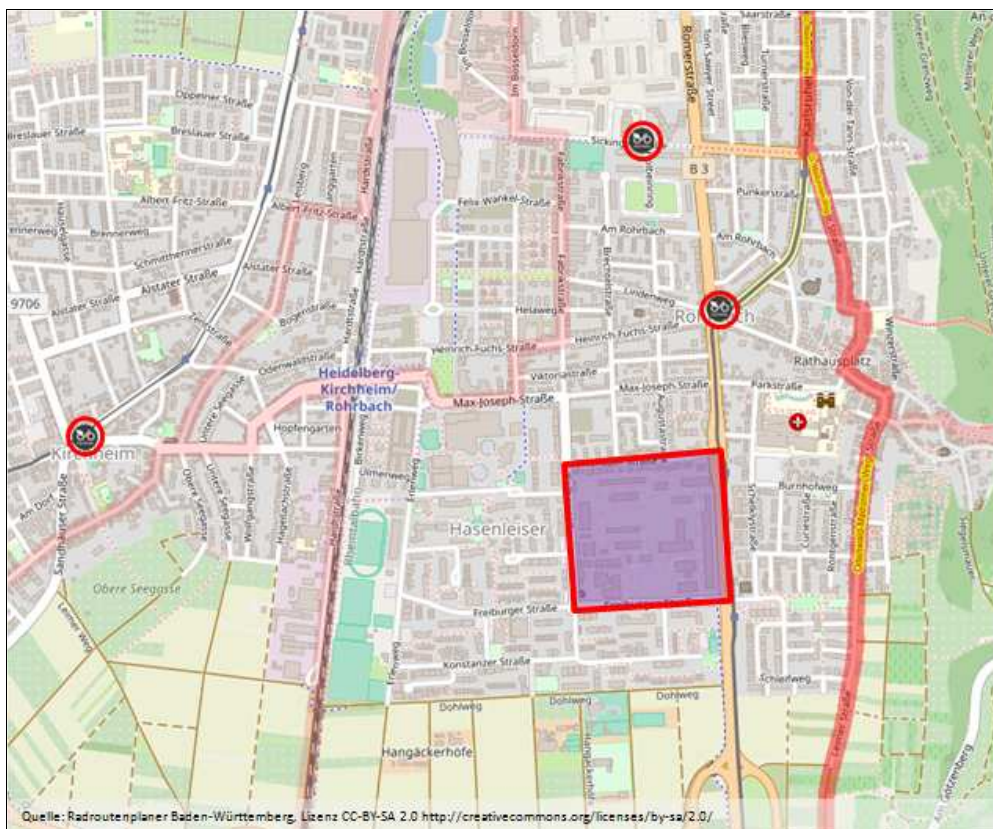


Abbildung 5: Radverkehrsführung im direkten Umfeld

Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und SPNV

Derzeit ist der Standort über die Bushaltestellen Baden-Badener Straße, Freiburger Straße, Kolbenzeil und Ortenauer Straße an das Busliniennetz (Linien 28 und 33) angebunden. An den Haltestellen Freiburger Straße und Ortenauer Straße ist auch die Verknüpfung zu den Buslinien 24 und 29 sowie zu den Straßenbahnlinien 21, 23 und 24 möglich.

Die Straßenbahnlinie 23 verkehrt werktags i.d.R. im 10 min.-Takt, nach 21 Uhr im 30 min.-Takt. Sie bildet auch am Wochenende das Grundangebot im 15 bzw. 30 min.-Takt. Die Fahrtzeit zum Hauptbahnhof Heidelberg beträgt rund 12 min. und in die Innenstadt zum Bismarckplatz ca. 16 min. Sie wird werktags von der Linie 21 ergänzt, die i.d.R. alle 20 Min. verkehrt.

Die Buslinie 28 (Rohrbach) verkehrt werktags zwischen 7 und 19 Uhr im 20 min-Takt. Die Linie 33 (Anbindung mit Nachbarstadtteilen und in Richtung Zentrum und Hbf) verkehrt werktags von 5 bis 20 Uhr im 20 min-Takt, danach im Halbstundentakt.

Am SPNV-Haltepunkt Heidelberg Kirchheim/Rohrbach verkehren die Linien S 3 und 4 nach/aus Richtung Mannheim und Karlsruhe sowie die Regionalbahn in Richtung Frankfurt bzw. Wiesloch-Walldorf.

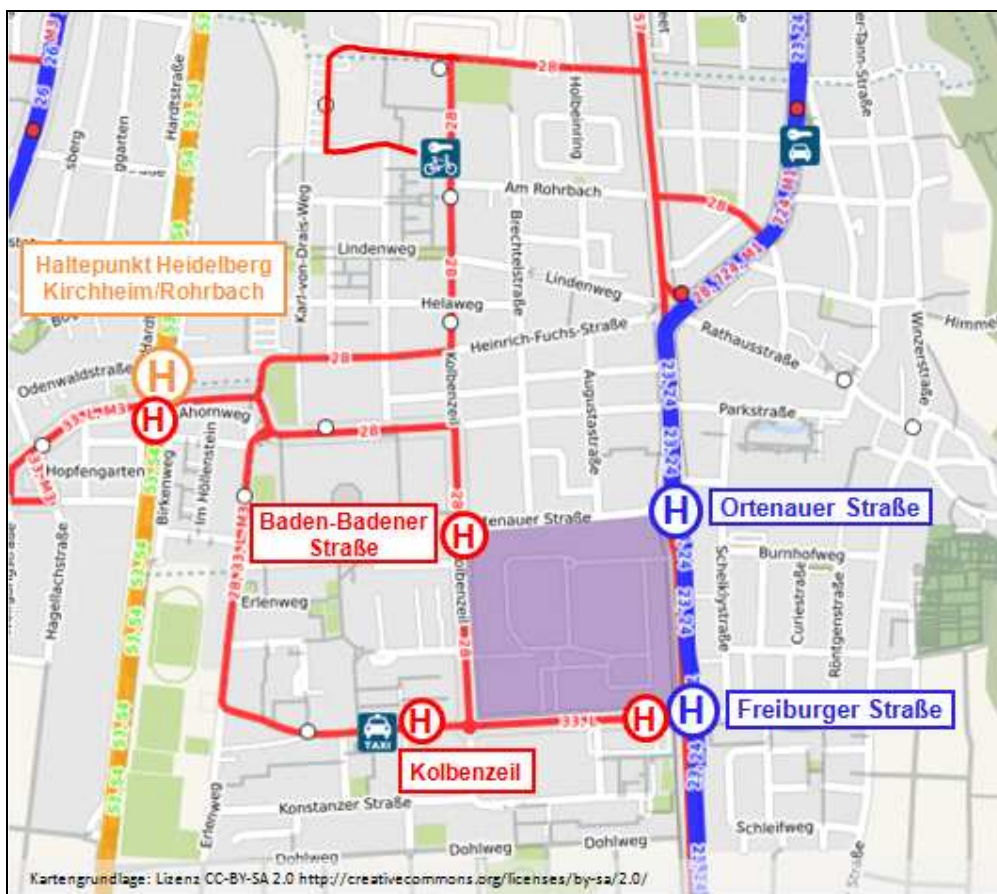


Abbildung 6: Lage im Liniennetz des ÖPNV und SPNV

3.4 Sharing-Angebote im Bestand

Im Umfeld von ca. 500 m um das Plangebiet liegen vier CarSharing-Stationen mit 6 Fahrzeugen, wobei 3 Stationen nur über einen Pkw verfügen.

Im Ortszentrum von Rohrbach befindet sich eine BikeSharing-Station. Die nächsten Stationen befinden sich ca. 1 km nördlich des Gebiets und im Stadtteil Kirchheim.

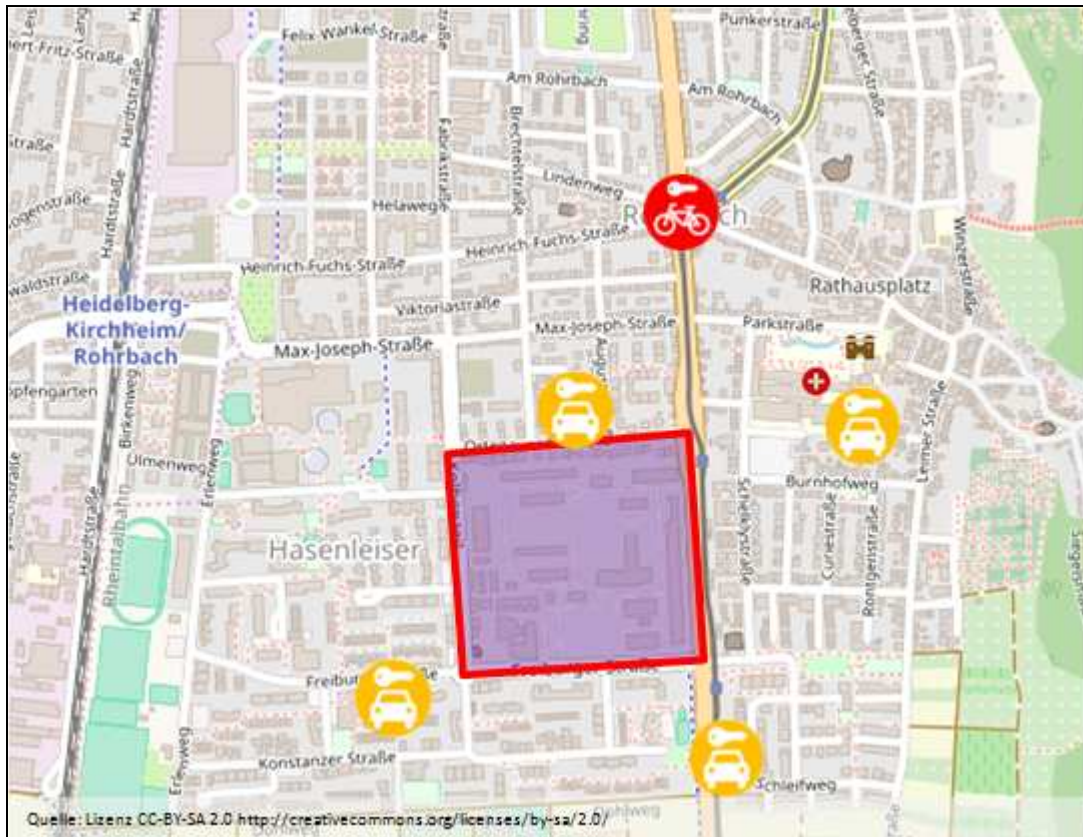


Abbildung 7: Car- und BikeSharing-Stationen im näheren Umfeld im Bestand

3.5 Zusammenfassende Bewertung

Das Hospital-Areal ist aufgrund seiner Lage im Stadtgefüge mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Einschränkend gilt dies für das Fahrrad, dem kein attraktives Angebot zur Verfügung steht.

Wesentliche Ziele (Innenstadt, Nahversorgung, Dienstleistungen) liegen in fuß- und fahrradfreundlicher Entfernung bzw. in kurzer Fahrdistanz mit dem ÖPNV. Hauptbahnhof und Innenstadt sind in einer Viertelstunde erreicht.

Erste multimodale Angebote wie Car- und BikeSharing finden sich im Stadtteil und bilden eine gute Grundstruktur, die weiter ausgebaut werden kann, um die Abhängigkeit vom Privat-Pkw zu reduzieren (siehe hierzu Planungen im Kapitel 7.1).

Der heute in Rohrbach Hasenleiser vorliegende Stellplatzschlüssel von 0,68 liegt in etwa in der Höhe des im Hospital-Areal geplanten mindestens herzustellenden Stellplatzschlüssels. Mit dem geplanten Mix der Wohnungssegmente (hoher Anteil preisgedämpfter und geförderter Mietwohnungen in Geschossbauweise und der Verzicht auf Einfamilienhäuser) kann davon ausgegangen werden, dass sich eine ähnliche soziale Mischung der Bevölkerung am Standort ansiedelt und dass ein gegenüber dem üblichen Stellplatzschlüssel reduziertes Stellplatzangebot auf dem Areal ausreichen wird. Durch ergänzende Mobilitätsangebote und verschiedene Anreize soll die zukünftige Wohnbevölkerung zu einer erhöhten Inanspruchnahme umweltverträglicher Verkehrsmittel angeregt werden. Das Mobilitätskonzept gibt hierzu Empfehlungen.

4 PLANUNGSRECHTLICHER RAHMEN RUHENDER VERKEHR

Die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen ist in der Landesbauordnung LBO Baden-Württemberg geregelt und in der Verwaltungsvorschrift (VwV) Stellplätze:

- **§ 37, Abs. 1 und 2 LBO Baden-Württemberg:**

Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen muss mindestens 1 Pkw-Stellplatz pro Wohneinheit hergestellt werden. Bei der Errichtung von sonstigen baulichen Nutzungen mit zu erwartendem Zu- und Abfahrtsverkehr sind notwendige Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie - unter Berücksichtigung der Qualität des ÖPNV – für die ordnungsgemäße Nutzung ausreichen.

Die notwendigen Stellplätze sind auf dem Baugrundstück, ggfs. auch auf einem anderen Grundstück herzustellen (§ 5 LBO Baden-Württemberg).

Die LBO BW bietet die Möglichkeit zur Reduzierung von Stellplätzen, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind:

- **§ 37, Abs. 4 LBO Baden-Württemberg, ergänzt um die VwV Stellplätze:**

Aussetzung der Herstellung von notwendigen Stellplätzen, solange und soweit nachweislich kein Bedarf besteht, weil:

- BewohnerInnen kein Kfz halten (beispielsweise bei Altenwohnungen),
- BewohnerInnen preisgünstige Zeitkarten für den ÖPNV zur Verfügung stehen („Job-Tickets“)

Der Nachweis über die Erfüllung der Voraussetzungen obliegt dem Bauherrn. In beiden Fällen ist die Stellplatzpflicht als solches nicht berührt, d.h. es sind durch Baulast gesicherte Fläche zur späteren Herstellung von Stellplätzen vorzuhalten (s.a. § 37 Abs.4, S.20 LBO BW), da nur die Herstellung ausgesetzt ist, solange die Voraussetzungen erfüllt sind.

Die **Verwaltungsvorschrift zur LBO** enthält Richtzahlen zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs (Punktesystem). Die Anzahl der herzustellenden Stellplätze (außer Wohnnutzung) kann hinsichtlich der Einbindung der baulichen Anlage in den ÖPNV um bis zu 70% reduziert werden („Die Grundausstattung der Anlage beträgt mind. 30% der Stellplätze“). Der grundsätzliche Bedarf an Pkw- und Fahrrad-Stellplätzen wird hinsichtlich der verschiedenen Nutzungen in Anhang 1B und Anhang 2 festgelegt.

Auch zur sog. "Stellplatzablöse" trifft die LBO BW Aussagen:

- **§ 37, Abs.5/6 LBO Baden-Württemberg:**

Bei „großen Schwierigkeiten“ (unmöglich oder unzumutbar) kann die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen durch Zahlung eines Geldbetrags abgelöst werden. Die Ablösebeiträge sind zweckgebunden (z.B. auch für ÖPNV und Fahrradverkehr) zu verwenden. Ablösungen sind bei Wohnnutzungen zunächst ausgeschlossen → Ausnahmen, Befreiungen über § 56 Abs.2 LBO.

Die Stadt Heidelberg verfügt nicht über eine Verordnung zu Ablösebestimmungen.

Bei der Frage, wie ein nachhaltiges Quartier im Hinblick auf das Parkraumangebot und dessen Verteilung aussehen kann, ist zu unterscheiden zwischen stellplatzfreien, stellplatzreduziert und autofreien Quartieren:

- Stellplatzfrei bzw. optisch autofrei bedeutet: Wohnen mit Auto ist möglich, aber ohne Stellplatz vor der Wohnungstür. Die Stellplätze befinden sich in der Regel in Quartiersgaragen, vorzugsweise am Quartiersrand.
- Stellplatzreduziert bedeutet, dass weniger Stellplätze pro Wohn- oder Nutzungseinheit als üblich errichtet werden.
- Autofrei bedeutet: Wohnen ohne eigenes Auto, diese Konzepte werden überwiegend in Teilbereichen von Gebieten entwickelt und basieren meist auf einer Selbstverpflichtung der Bewohnerschaft (siehe Freiburg Vauban).

Die Voraussetzungen dafür sind zum Einen die Aussetzung von der Stellplatzpflicht zur Errichtung von Stellplätzen sowie eine vertragliche Regelung des Verzichts auf ein eigenes Auto („Autofrei-Erklärung“ wie beispielsweise in Freiburg-Vauban). Dies bedarf jedoch einer eigenen Stellplatzeinschränkungssatzung für das Gebiet bzw. einer rechtlichen Regelung in der örtlichen Stellplatzsatzung (beides liegt in Heidelberg nicht vor und ist auch nicht geplant).

Hinsichtlich einer Pflicht zur Errichtung von Stellplätzen für Fahrräder trifft die **überarbeitete LBO BW in den §§ 35 Abs. 4 und 37 Abs. 2** in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen (VwV Stellplätze) (seit 28. Mai 2015 in Kraft) folgende Aussagen:

- Für jede Wohnung sind zwei geeignete wettergeschützte Fahrrad-Stellplätze herzustellen, es sei denn, dass sie nicht oder nicht in dieser Anzahl nach Art, Größe und Lage der Wohnung erforderlich sind. Sie decken dabei sowohl den Bedarf für Bewohnerinnen und Bewohner als auch für Besucherinnen und Besucher.
- Bei der Errichtung sonstiger baulicher Anlagen kann bis zu einem Viertel der **notwendigen Kfz-Stellplätze durch die Schaffung von Fahrrad-Stellplätzen ersetzt werden**. Dabei sind für einen Kfz-Stellplatz vier Fahrradstellplätze herzustellen. Eine Anrechnung der so geschaffenen Fahrrad-Stellplätze auf die oben erwähnte Verpflichtung – unter Berücksichtigung der ÖPNV-Qualität – erfolgt nicht.
- Für die Errichtung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr von Fahrrädern zu erwarten ist, müssen notwendige Fahrrad-Stellplätze in solcher Zahl hergestellt werden, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen ausreichen. Die notwendigen Fahrrad-Stellplätze müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig, durch Rampen oder durch Aufzüge zugänglich sein und eine wirksame Diebstahlsicherung ermöglichen.

Darüber hinaus können entsprechende Satzungen von der Kommune erlassen werden. Die Stadt Heidelberg verfügt derzeit nicht über eine eigene Stellplatzsatzung.

Ergänzend stellt die Stadt Heidelberg für die Errichtung von Fahrradstellplätzen Richtzahlen bei Bauvorhaben zur Verfügung. Sie richten sich nach der Art der baulichen Nutzung und beziehen sich entweder auf Wohneinheiten, Nutzflächen, Betten- oder Besucher-/Beschäftigten-/SchülerInnen-Anzahl.

5 DAS PROJEKT HOSPITAL-AREAL

5.1 Ehemalige und zukünftige Nutzungen

Das rund neun Hektar große Gebiet befindet sich auf einer ehemaligen Nachrichtenkasernen der Wehrmacht aus den 1930er Jahren, die nach dem Zweiten Weltkrieg vom US-Militär als Militärkrankenhaus genutzt wurde. Auch ein Theater, eine Sporthalle und Büro- und Lagerflächen befinden sich derzeit auf dem Areal, das eingezäunt ist.

Im Mai 2017 wurde vom Gemeinderat der Rahmenplan für die Entwicklungsfläche verabschiedet.

Auf dem Gebiet soll Wohnraum für ca. 600 neue Wohneinheiten entstehen. Die Bestandsgebäude entlang der Karlsruher Straße sollen erhalten werden und einer neuen Nutzung zugeführt werden. Der größte Teil der Bestandsbebauung soll abgebrochen werden. Zielgruppen für die 600 Wohneinheiten sind vor allem Familien in unterschiedlichen Preissegmenten.

Zentrale Elemente des Quartiers sind die großzügige Grün-/Freifläche und die drei Platzflächen Freiburger Platz, Karlsruher Platz und Kolbenzeilplatz.

„Die Stadt Heidelberg und die städtische Wohnungsbaugesellschaft haben zudem ein völlig neues Wohnzielgruppenkonzept entwickelt. Demnach soll bei 40 Prozent des Wohnraums der Grundsatz gelten, dass die Mieterinnen und Mieter nur 30 Prozent ihres verfügbaren Einkommens für die Warmmiete bezahlen müssen. Rund 10 Prozent des Wohnraums sollen zudem um 10 Prozent unter Marktwert als Eigentumswohnungen an Menschen gehen, die die Einkommensgrenzen des Förderprogramms Wohnungsbau Baden-Württemberg nicht überschreiten.

Die verbleibenden 50 Prozent des Wohnraums werden frei auf dem allgemeinen Wohnungsmarkt angeboten.“ (Stadt Heidelberg, Konversionsgesellschaft o. J.)

5.2 Erschließungskonzept

Für die Erschließung des Areals wurde ein Gutachten erstellt, das das Ziel eines möglichst autoreduzierten Wohnquartiers verfolgt, in dem die Freiräume zu einem wesentlichen Qualitätsmerkmal werden sollen, wo nicht der Autoverkehr das Bild bestimmt. Für die Kfz-Anbindung der Baufelder bedeutet dies, dass die Baufelder nicht jederzeit anfahrbar sind und vor den Gebäuden keine privaten Stellplätze hergestellt werden. Dem nicht-motorisierten Fuß- und Radverkehr soll dagegen ein dichtes Netz durch das gesamte Quartier zur Verfügung stehen.

Aus dem Gutachten des Verkehrsplanungsbüros R+T ergibt sich der in Abbildung 8 dargestellte Vorschlag zur Quartiersanbindung und -erschließung.

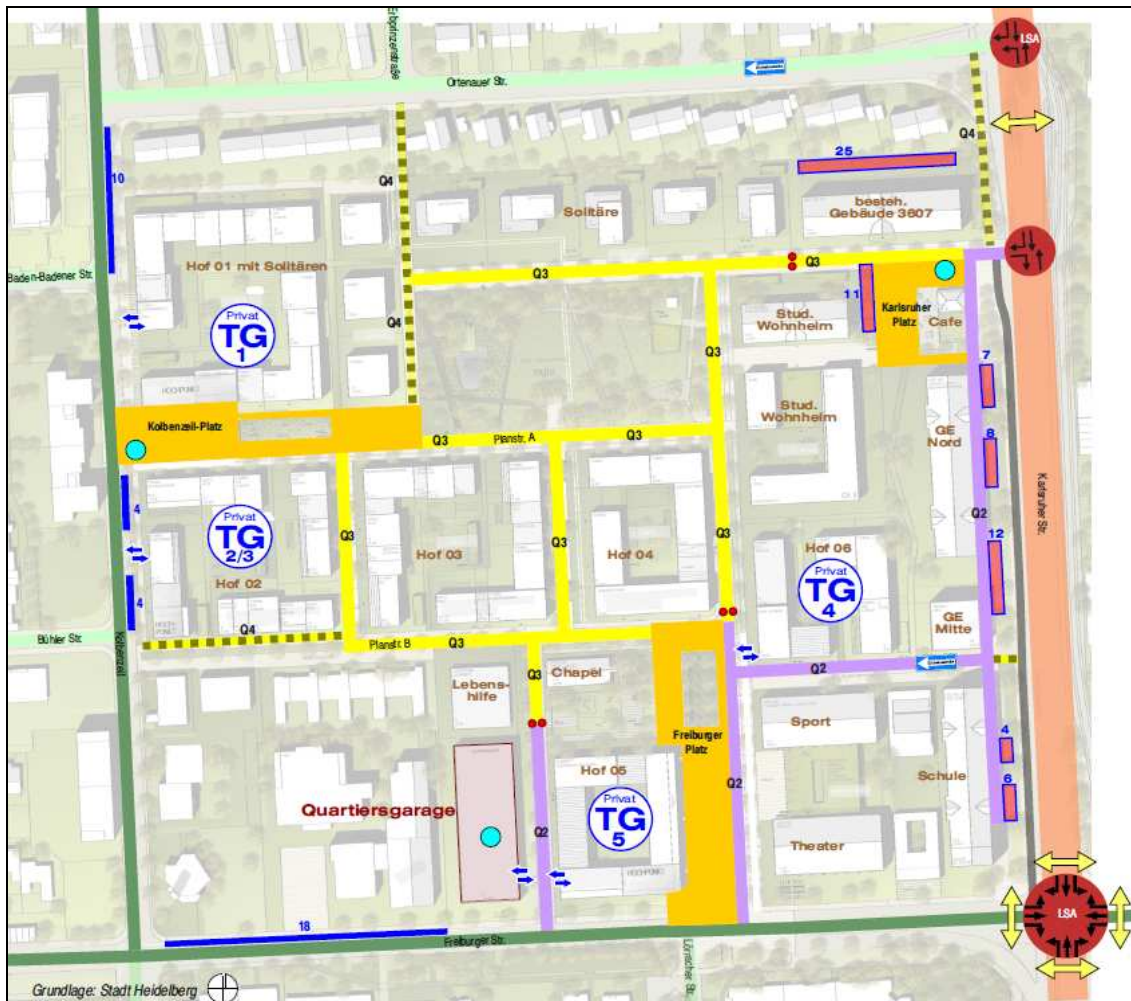


Abbildung 8: Erschließungskonzept gemäß Gutachten Büro R+T (Stand 12.03.2019)

Danach ist das Quartier weitestgehend von den Randstraßen erschlossen, über die - mit kurzen Stichen - die Parkieranlagen angebinden und auch die Stellplätze im öffentlichen Raum erschlossen werden.

Die Anfahrbarkeit der Baufelder ist in Ausnahmen (Umzug, Krankentransport) möglich. Eine dauerhafte Anfahrbarkeit besteht für Rettungsdienste und Ver- und Entsorgung wie z.B. Müllabfuhr.

Derzeit sind alle drei Quartiersplätze Kfz-Durchgangsverkehrsfrei. Der Freiburger Platz wird von einem Verkehrsberuhigten Bereich tangiert, der die Anbindung der TG 4 gewährleistet.

Freie Stellplätze am Quartiersrand dienen als Überlauf bei hohem Parkdruck und können auch von der heutigen Bewohnerschaft im Umfeld genutzt werden.

Die ursprünglich für die Solitäre vorgesehenen Tiefgaragen im Norden können unter dem Hof 2 untergebracht werden, wodurch das Autofrei-Konzept stringenter umgesetzt wird.

6 SZENARIEN ZUR STELLPLATZHERSTELLUNG IM HOSPITAL AREAL

6.1 Vorgaben ruhender Verkehr durch die Stadt Heidelberg

Die Stadt Heidelberg verfügt über keine Stellplatzsatzung. Sie richtet sich überwiegend nach den Kennwerten der LBO Baden-Württemberg und nach dem Leitfaden für Fahrradparken in der Bahnstadt.

Das städtebauliche Konzept sieht vor, die Pkw-Stellplätze des Hospital-Areals in Tiefgaragen sowie in einer Quartiersgarage (Parkhaus) unterzubringen. Die Quartiersgarage soll dabei sowohl Stellplätze der (geförderten) Mietwohnungen als auch öffentliche Stellplätze (z.B. für Veranstaltungen in den Räumen der Stadt Heidelberg) aufnehmen. Die Anzahl der insgesamt herzustellenden Stellplätze soll den hohen Anteil an (geförderten) Mietwohnungen berücksichtigen, die nachweislich weniger stark motorisiert sind als die Bevölkerung mit Wohneigentum².

Die Kennzahlen aus der VwV LBO Anlage 1B und die Richtzahlen der Stadt Heidelberg sind in Tabelle 2 gegenübergestellt und unterscheiden sich nur zum Teil, insbesondere bei den Fahrradstellplätzen, voneinander.

Tabelle 2: Richtzahlen für Pkw- und Fahrradstellplätze (Land und Kommune)

	Richtzahlen der VwV LBO, Anlage 1B		Richtzahlen Stadt Heidelberg	
	Pkw	Rad	Pkw	Rad
Wohnen, Mehrfamilienhaus	1 je Wohneinheit	2 je Wohneinheit	i.d.R. $\geq 1,0$ s. LBO	1 je 30 m ² Wohnfläche ³
Studierendenwohnheim	1 je 4-10 Plätze, mind. 2	1 je 2 Plätze	s. LBO	1 je 2 Plätze
Bürogebäude allgemein	1 je 30-40 m ² Büronutzfläche, mind. 1	1 je 100 m ² Büronutzfläche	s. LBO	1 je 80 m ² Hauptnutzfläche

Stellplätze (Pkw und Fahrrad) für Wohnnutzung

Das Hospital-Areal soll stellplatzreduziert entwickelt werden, dabei wird von einer Quote von 0,7 SP pro Wohneinheit ausgegangen, statt 1,0 nach LBO. Die Stellplatzreduzierung lässt sich aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung und dem Aufbau von drei Mobilitätsstationen im Quartier mit insgesamt 6 CarSharing-Fahrzeugen und 30 Mietfahrrädern begründen. Ein weiterer Aspekt ist der hohe Anteil an Mieterhaushalten mit zusätzlich reduziertem Bedarf bei unteren Einkommensgruppen.

² So verfügen im Durchschnitt 65% der deutschen Miet-Haushalte (unabhängig von ihrem Einkommen) über einen Pkw, während ca. 94 % der Haushalte mit Wohneigentum über einen Pkw verfügen. Bei Berücksichtigung der unteren Einkommensgruppen sinkt der Ausstattungsgrad mit Pkw auf 30 bis 50 % (vgl. Statistisches Bundesamt 2018)

³ Vgl. Stadt Heidelberg 2014

Aufgrund der günstigen Rahmenbedingungen und des Pkw-Stellplatz reduzierten Ansatzes wird empfohlen, den Radverkehr als Leitverkehrsmittel im Hospital Areal zu fördern und die herzustellenden Fahrradstellplätze gegenüber dem „Normalfall“ nach LBO anzuheben.

Richtwert in der LBO sind 2 Fahrrad-Stellplätze je Wohneinheit. Die Stadt Heidelberg gibt 1 Fahrrad-Stellplatz je 30 m² Wohnfläche als Richtwert an. In der Regel liegt der Fahrrad-Stellplatz-Bedarf für autofreie Haushalte jedoch höher⁴. Daher sollte der Schlüssel auf 2,25 Fahrräder pro Wohneinheit angepasst, pro Baufeld berechnet und jeweils aufgerundet werden.

Beispielrechnung: Bei 10 Wohneinheiten erhöht sich der Schlüssel von 20 auf 22,5, also 23 Fahrrad-Stellplätze.

Stellplätze (Pkw und Fahrrad) für andere Nutzungen

Die ÖPNV-Bonus-Regelung nach LBO soll bei sonstigen Nutzungen angewendet werden und damit eine Reduzierung auf 60% der herzustellenden Stellplätze erreicht werden. Sofern eine Reduzierung der Pkw-Stellplätze gewünscht ist, können darüber hinaus die herzustellenden Stellplätze um 25 % reduziert und im Verhältnis 1 Pkw-Stellplatz zu 4 Fahrrad-Stellplätzen ersetzt werden. Dies gilt nicht für Wohnnutzungen.

Beispielrechnung: Die Sporthalle erfordert 14 Pkw-Stellplätze. Sie können auf 11 reduziert werden, wenn im Gegenzug 12 Fahrrad-Stellplätze (3x4) errichtet werden.

6.2 Stellplatzangebot im Hospital Areal (Pkw und Fahrrad) - Szenarien

Im Folgenden werden die Möglichkeiten und Spielräume aufgezeigt, die sich für eine Stellplatzherstellung ergeben, wobei die LBO zusammen mit den Vorgaben der Stadt Heidelberg herangezogen werden. Die Werte sind jeweils aufgerundet.

Es werden zwei Szenarien betrachtet. Ein konservatives Szenario mit dem Stellplatzschlüssel nach LBO und ein Innovativ-Szenario mit reduziertem Pkw-Stellplatzschlüssel und höherem Stellplatzschlüssel für das Fahrrad. Damit werden Haushalte ohne Privat-Pkw in ihrer Verkehrsmittelwahl unterstützt. Untersuchungen in autoreduzierten oder autofreien Quartieren zeigen, dass ein erhöhter Bedarf an Fahrradabstellanlagen besteht, da die meisten Wege, die sonst mit dem Pkw zurückgelegt werden nun mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (Freizeit, Einkauf, Ausbildung/Arbeit). Daher wird der Schlüssel auf 2,25 pro Wohneinheit und der Besuchs-Stellplatzschlüssel von 7 auf 10 % erhöht (Besuchende nutzen zu dritt nicht mehr nur 1 Pkw, sondern 3 Fahrräder). Zudem wird empfohlen bei Studierendenwohnungen eine 1:1-Zuweisung vorzunehmen, um die Nachfrage wie in einer Fahrradstadt wie Heidelberg zu decken.

⁴ In der autofreien Siedlung Stellwerk 60 in Köln werden mindestens 3 Fahrradstellplätze pro Wohneinheit (vgl. Friedrich 2009) und in der Pkw-reduzierten Lincoln-Siedlung in Darmstadt 2,4 Fahrradstellplätze inklusive Besucherstellplätze angeboten (vgl. Stadt Darmstadt 2015).

Zusätzlich findet im Innovativ-Szenario die Umwidmung von 25 % der Pkw-Besucherstellplätze in die 4-fache Fahrradstellplatzanzahl für alle Nutzungen außer Wohnen statt. Dies jedoch erst bei der Mindestanzahl von 10 Pkw-Stellplätzen.

Tabelle 3: Grundannahmen der Szenarien

		Wohnen		Sonstige Nutzungen	
		Bewohner	Besucher	Beschäftigte/Kunden	
Szenario	Konservativ	Pkw	1,0 pro WE	7 %	ÖPNV-Bonus 60 %
		Fahrrad	2,0 pro WE	7 %	Nach LBO
	Innovativ	Pkw	0,7 pro WE	7 %	ÖPNV-Bonus 60 %, ab 10 SP: -25 % Stellplätze durch Umwidmung in Fahrrad-Stellplätze Faktor 1:4
		Fahrrad	2,25 pro WE	10 %	Nach LBO + Umwidmungsfaktor ab 10 Pkw-Stellplätze, s.o., Studierendenwohnheim: 1 SP/Bett

Fahrradstellplätze sollten sowohl in Tiefgaragen als auch im Außenbereich der Baufelder errichtet werden. Wie dies konkret erfolgt, ist abhängig vom Bebauungskonzept der einzelnen Baufelder.

In der Bilanz werden im Innovativ-Szenario insgesamt 203 Pkw-Stellplätze weniger erforderlich, während ausgleichend ca. 450 Fahrradstellplätze errichtet werden sollten.

Bei der gängigen Annahme des Kostenfaktors 10 der Herstellungskosten zwischen gesicherten Fahrradstellplätzen (800 €) und Pkw-Stellplätzen im oberirdischen Bereich (8.000 €) ergibt sich im Innovativ-Szenario eine Kosteneinsparung von 1.262.000 Euro.

Die in der Quartiersgarage unterzubringenden Stellplätze können ggf. noch weiter reduziert werden, wenn die unterschiedlichen Nachfragezeiten der Nutzungen berücksichtigt werden.

Aufgrund des verringerten Angebots für die Bewohnerschaft, wird auch der Anteil für Besucherstellplätze abgesenkt werden können.

Tabelle 4: Möglichkeiten und Spielräume beim ruhenden Verkehr (Pkw und Fahrrad)

	Nutzung	Nutzergruppe	Konservativ						Innovativ									
			In TG		auf Baufeld		In QG		Summe		In TG		auf Baufeld		In QG		Summe	
			Pkw	Rad	Pkw	Rad	Pkw	Rad	Pkw	Rad	Pkw	Rad	Pkw	Rad	Pkw	Rad	Pkw	Rad
Hof 1	Wohnen	Bewohner Besucher	128		256	9	137	265	90		288	7	97	301				
					9						13							
	Gewerbe	Beschäftigte/Kunden			2	2	2	2			2	2	2	2	2	2		
Hof 2	Wohnen	Bewohner Besucher			154	77	83	160			174	54	60	182				
					6	6					8	6						
Hof 3	Wohnen	Bewohner Besucher			166	83	89	172			187	59	65	196				
					6	6					9	6						
Hof 4	Wohnen	Bewohner Besucher			140	70	75	145			158	49	54	165				
					5	5					7	5						
Hof 5	Wohnen	Bewohner Besucher	49		98		53	102	35		111		39	116				
					4	4					5	4						
	Einzelhandel	Beschäftigte/Kunden			17	13	13	17			17+12**	10	10	29				
Hof 6	Wohnen	Bewohner Besucher	57		114		61	118	40		129		44	135				
					4	4					6	4						
Solitäre	Wohnen	Bewohner Besucher	37		74		40	77	26		84		29	88				
					3	3					4	3						
Bestandsgebäude 3607	Wohnen	Bewohner Besucher		12	24		13	25		9	27		10	29				
				1	1					1	2							
	Gewerbe	Beschäftigte/Kunden		8	5		8	5		6	5+8**		6	13				
Studierende	Wohnen	Bewohner Besucher			109	22	24	111			217***	16	18	239				
					2	2					22	2						
Montessori-Schule	Schule	Personal/ SchülerInnen ü. 18 J.		10	147	1	14	147		8	147+8**	1	12	155				
					3						3							
GE Mitte	Büro	Beschäftigte/Kunden		27	57	49	76	57		8	57+76**	49	57	133				
Café	Gastronomie	Beschäftigte/Kunden		11	54	21	32	54		3	54+32**	21	24	86				
Sporthalle	Sportstätte	Beschäftigte/Besucher			5	14	14	5			5+12**	11	11	17				
Theater	Versammlung	Beschäftigte/Besucher			30	30	30	30			30+28**	23	23	58				
Chapel	Versammlung	Beschäftigte/Besucher			7	3	3	7			7	3	3	7				
Summe			271	69	1.499	427	767	1.499	191	35	1.951	338	564	1.951				

7 WEITERE BAUSTEINE EINES MOBILITÄTSKONZEPTS

Ziel der Entwicklung ist es, ein verkehrlich nachhaltiges, autoreduziertes Quartier zu schaffen (siehe Drucksache 0215/2018/BV, Seite 3.5), das sich am Prinzip der "Stadt der kurzen Wege" orientiert. Durch eine Vielfalt an Mobilitätsangeboten in allen Bereichen soll die Bewohnerschaft in die Lage versetzt werden, ihre Mobilität mit einem möglichst geringen Aufwand an Motorisiertem Individualverkehr zu organisieren und abzuwickeln und ein eigenes (Zweit-)Auto entbehrlich zu machen.

7.1 Sharing-Angebote

Ein wesentlicher Baustein ist die Bereitstellung von Sharing-Angeboten. Auf dem Areal sollen daher drei Mobilitätsstationen am Kolbenzeilplatz, am Karlsruher Platz und in der Nähe des Freiburger Platzes, vorzugsweise in der Quartiersgarage, errichtet werden.⁵ Jede Station umfasst zwei CarSharing-Stellplätze und zehn Mietfahrräder (Lage siehe Abbildung 9).



Abbildung 9: Lage der geplanten Mobilitätsstationen

⁵ Stadt Heidelberg 2017: Drucksache 0222/2016/IV

7.2 Einrichtung eines Micro-Depots

Die sogenannten KEP-Dienste (KEP=Kurier-Express-Paketdienste) können über ein Microdepot in der Quartiersgarage abgewickelt werden. Damit kann einerseits der komplette Lieferverkehr aus dem Quartier herausgehalten bzw. vermieden werden, andererseits wird sichergestellt, dass Online-Bestellungen den Kunden erreichen.

In der Quartiersgarage lassen sich Paketboxen installieren, die von den Bewohnerinnen und Bewohnern gebucht werden können. Die Paketdienste liefern die Waren in die Boxen und die Bewohner erhalten einen Code, mit dem sie die Box anschließend öffnen können. Wie viele Boxen benötigt werden, ist im Verfahren zu klären. Auch ein schrittweiser Ausbau des Systems ist denkbar.

7.3 Besondere Angebote an Mieterinnen und Mieter

Um die Mieterinnen und Mieter in ihrem Mobilitätsverhalten zu unterstützen, sind zahlreiche Angebote denkbar. Im Folgenden ist eine Auswahl zusammengestellt.

Mietertickets

Durch Mietertickets lässt sich die Nutzung des ÖPNV gezielt und niederschwellig fördern. Mietertickets können sowohl für GelegenheitsnutzerInnen als auch für Dauernutzende interessant sein. Sie sind vor allem sinnvoll, wenn die Zielgruppen vor Ort nicht bereits zu einem großen Anteil über Dauerzeitkarten (Studierendenticket, Jobticket) verfügen. Sie können durch die attraktiven Konditionen die Mieterbindung nachhaltig steigern.

Es können in der Regel drei Ticket-Modelle unterschieden werden:

- **Sharing-Modell:** Hier teilen sich MieterInnen übertragbare Tickets, die vom Wohnungsunternehmen bereitgestellt werden und zentral ausgegeben bzw. verliehen werden (denkbar in einer Mobilitätszentrale, s.u.),
 - Das Modell richtet sich an eine überschaubare Anzahl von Gelegenheitsnutzern. Voraussetzung: Möglichkeit von übertragbaren Tickets durch die lokale/regionale Verkehrsgesellschaft.
- **Freiwilliges Modell:** Kauf einer großen Anzahl von ÖPNV-Fahrkarten durch die Wohnungsgesellschaft, die durch den hohen Absatz den Rabatt an die MieterInnen weitergeben kann. Die Anzahl der Tickets kann sich im Zeitverlauf ändern. Die Nutzung und der konkrete Bedarf sollte evaluiert werden.
 - Das Modell ist vor allem für größere Quartiere bzw. für große Wohnungsgesellschaften geeignet.
- **Solidarmodell:** Bei diesem Modell werden alle MieterInnen obligatorisch mit Mietertickets ausgestattet. Die Finanzierung geschieht über einen Aufschlag auf die Kaltmiete. Grundsätzlich dürfen solche Leistungen nicht über die Nebenkosten abgerechnet werden. Ggf. ist auch eine zusätzliche vertragliche Regelung zu al-

len Mobilitätsdienstleistungen im Quartier hilfreich. Somit besteht kein finanzielles Risiko für das Wohnungsunternehmen.

→ Das Modell bietet sich vor allem für Neubauquartiere aus Gründen der Vertragsbindung und hinsichtlich der Akzeptanz an.

Neben der Wahl des richtigen Modells sind auch die Themen Information und Kommunikation (siehe auch Abschnitt 3.3) von Bedeutung. Auch sollten die konkreten Bedürfnisse der Bewohnerschaft von Beginn an erfragt und laufend evaluiert werden, z.B. um bei einer sich ändernden Bewohnerstruktur nachzusteuern.

Mieter-E-Carpooling

Um die Abschaffung des Privat-Pkw zu erleichtern und auch den bereits autofrei lebenden Mieterinnen und Mietern der GGH für nicht-alltägliche Wege ein Auto zur Verfügung zu stellen, bietet sich Carpooling als Mieter-Modell und Anreizsystem an.

Dabei sind alle Mieterinnen und Mieter berechtigt ein E-Fahrzeug für eine gewisse Zeitdauer pro Woche oder Monat zu nutzen. Die dafür anfallenden Gebühren können entweder - wie bei Mietertickets - als Aufschlag auf die Kaltmiete erhoben werden oder als Teil eines Solidarbeitrags für ein quartiersinternes Mobilitätsmanagement (siehe Lincoln-Siedlung Darmstadt). Die Fahrzeuge können auch über das kostenfreie Stundenkontingent hinaus kostenpflichtig gebucht werden. Eine Buchungsplattform erleichtert den Zugang.

Ob die Fahrzeuge dezentral verteilt – z.B. am Rand der Quartiersplätze – oder zentral in der Quartiersgarage abgestellt werden, ist zu prüfen. In beiden Fällen ist die erforderliche Ladeinfrastruktur bereitzustellen.

Inwieweit dieses Angebot nicht nur für die Mieterschaft der GGH sondern im gesamten Quartier zur Verfügung gestellt wird, ist zu gegebener Zeit zu prüfen und ein geeignetes Betreibermodell zu etablieren.

7.4 Lastenradverleih

Der Aufbau eines Lastenradverleihs – idealerweise auch stadtteilübergreifend – ist ein weiterer Baustein, um in Heidelberg die nachhaltige Mobilität zu fördern. Derzeit bestehen nur Insellösungen am Bahnhof und am Rand der Kurfürstenanlage beim Zentrum für umweltbewusste Mobilität.

Lastenräder erleben derzeit einen echten Boom. Sie eignen sich nicht nur für den Wocheneinkauf, sondern auch für Bring- und Holfahrten oder Tagesausflüge mit ein bis zwei Kindern. Ob hierfür ein professioneller Anbieter (z.B. signo) angesprochen wird oder ob die GGH als Anreiz für z.B. 2 Jahre die Lastenräder zur Verfügung stellt, ist zu prüfen.

Besonders interessant und Anreize setzen sind E-Lastenräder. In der Lincoln-Siedlung in Darmstadt werden die Bewohnerinnen und Bewohner bei der Ausleihe des stadtweiten E-Lastenradverleihs bevorzugt berücksichtigt. (siehe: www.heinerbike.de).

7.5 Information und Kommunikation

"Tue Gutes und rede darüber". Eine Broschüre zu den Kennwerten und den spezifischen Mobilitätsangeboten des Quartiers ist nicht nur für zukünftige Bewohnerinnen und Bewohner von Interesse, sondern kann auch evtl. Bedenken und Vorurteile bei der Vermarktung von Miet- und Eigentumswohnungen / der Baufelder an Investoren ausräumen. Je früher das Konzept und die Ansätze vermittelt werden, desto besser sind die Aussichten, dass das Konzept gelebt wird.

Des weiteren denkbar ist eine online-Plattform für die Mieterinnen und Mieter der GGH zur Information über den - sukzessiven - Ausbau der Angebote und zum Erfahrungsaustausch.

In neuen Quartieren werden zunehmend Mobilitätszentralen als Anlaufstellen eingerichtet, die Managementaufgaben für das Quartier übernehmen und beraten. Sie können sowohl über ehrenamtliches Engagement als auch über Unternehmen betrieben oder auch in Anlaufstellen wie Kiosk, Bäckerei entstehen (siehe Lincoln-Siedlung in Darmstadt, Domagk-Park in München, Stellwerk 60 in Köln).

8 ZUSAMMENFASSENDE EMPFEHLUNGEN

Auf der Grundlage der vorliegenden Befunde und den Rahmenbedingungen am Standort sowie unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der VwV zur LBO mit deren aktuellsten Ansätzen werden folgende Empfehlungen für den Umfang der herzustellenden Pkw- und Fahrrad-Stellplätze ausgesprochen:

- Kfz-freier Innenring, mit Ausnahme von Behindertenplätzen, dadurch Erhöhung der Aufenthaltsqualität,
- Ansatz eines ÖPNV-Bonus von 60 % zur Reduzierung notwendiger Stellplätze bei Nutzungen außer Wohnen,
- Herstellung von Pkw-Stellplätzen und Fahrrad-Stellplätzen in Höhe des Innovativ-Szenarios inkl. Ersatz von 25% der Pkw-Stellplätze durch Rad-Abstellplätze und damit Erweiterung des Angebots an Radabstellplätzen auf dem Gelände,
- Konzentration der Stellplätze in Quartiersgarage und Tiefgaragen bei Minimierung der Stellplätze im öffentlichen Raum (Öffentlicher Raum: 35 SP im Innovativ- statt 69 SP im Konservativ-Szenario).

Sollten sich im Verlauf des Bezugs der ersten Entwicklungsflächen Probleme durch steigenden Parkierungsdruck im Hasenleiser ergeben, weil keine Stellplätze in der Quartiersgarage angemietet werden, wird empfohlen, im öffentlichen Raum im Umfeld eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, um die Nutzung der Quartiersgaragen zu fördern und die umgebenden Straßenzüge vom ruhenden Verkehr und Parksuchverkehr zu entlasten.

Das Mobilitätskonzept für das Hospital-Areal, das die Unabhängigkeit vom eigenen Auto fördern und die Menschen vor Ort in die Lage versetzen soll, ihre Mobilität mit möglichst wenig Aufwand an Motorisiertem Individualverkehr zu organisieren, sollte im städtebaulichen Vertrag mit folgenden Elementen fixiert werden:

- Festlegung der Anforderungen an Anzahl (> 2,0 pro WE), Ausführung, Standort und Zugänglichkeit von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum und auf den Bau-feldern.
- Errichtung der drei geplanten Mobilitätsstationen auf dem Gelände, die Fahrzeuge sollten auch für die Öffentlichkeit außerhalb des Quartiers zugänglich sein.
- Bereitstellung von Lastenrädern, Handkarren etc. zum Ausleihen und weiterer Ser-vice-Angebote über eine Mobilitätszentrale in der Nähe der Quartiersgarage.
- Bereitstellung der Räumlichkeiten für eine Fahrrad-Service-Infrastruktur mit E-Lade- und Reparaturmöglichkeiten, ggf. Werkstatt.
- E-Ladeinfrastruktur für E-Carpooling und ggf. private E-Fahrzeuge