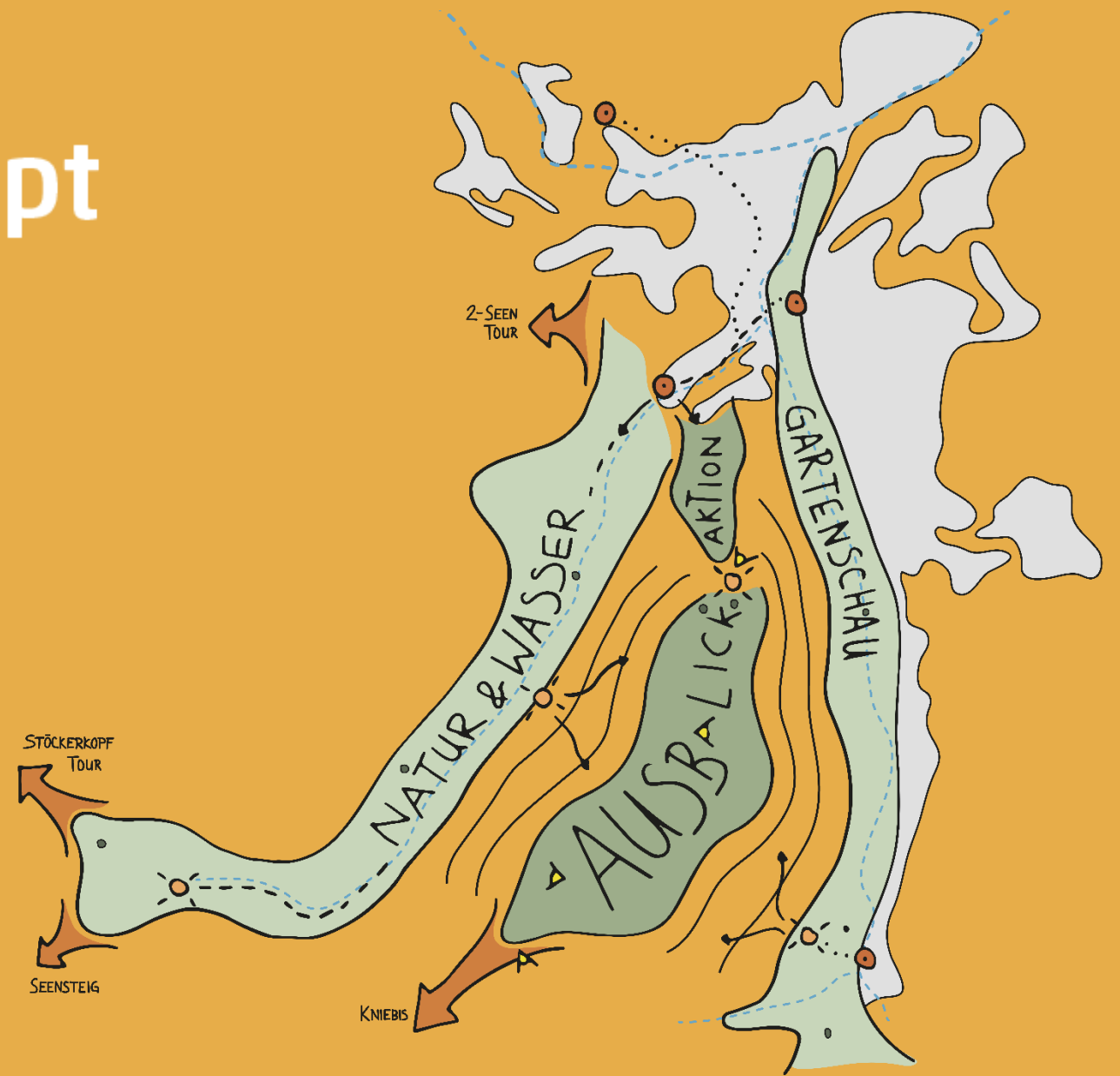


Entwicklungskonzept Stöckerkopf

BAIERSBRONN



Entwicklungskonzept Stöckerkopf

BAIERSBRONN



01. Einführung und Ziele



Stöckerkopf ist ein Naturerlebnisort, der die Besucher mit einer Vielzahl von Aktivitäten und Informationen versorgt. Er ist ein zentraler Punkt für die Besucher, die die Stöckerkopf-Region besuchen. Die Stöckerkopf-Region ist ein zentraler Punkt für die Besucher, die die Stöckerkopf-Region besuchen.

1.1 Hintergründe und Anlass

Die Stöckerkopf-Region ist ein zentraler Punkt für die Besucher, die die Stöckerkopf-Region besuchen. Die Stöckerkopf-Region ist ein zentraler Punkt für die Besucher, die die Stöckerkopf-Region besuchen.



2.2 Herausforderung Verkehr

Die Herausforderung liegt in der Verkehrssituation. Die Stöckerkopf-Region ist ein zentraler Punkt für die Besucher, die die Stöckerkopf-Region besuchen.



2.3 Herausforderung Natur

Die Herausforderung liegt in der Natur. Die Stöckerkopf-Region ist ein zentraler Punkt für die Besucher, die die Stöckerkopf-Region besuchen.

3.2 Landschafts- und Nutzungskonzept

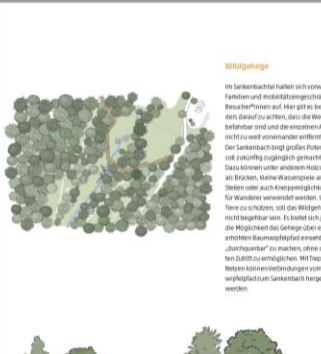


Das Landschafts- und Nutzungskonzept ist ein zentraler Punkt für die Besucher, die die Stöckerkopf-Region besuchen. Das Landschafts- und Nutzungskonzept ist ein zentraler Punkt für die Besucher, die die Stöckerkopf-Region besuchen.



3.3 Landschafts- und Nutzungskonzept

Das Landschafts- und Nutzungskonzept ist ein zentraler Punkt für die Besucher, die die Stöckerkopf-Region besuchen. Das Landschafts- und Nutzungskonzept ist ein zentraler Punkt für die Besucher, die die Stöckerkopf-Region besuchen.



3.4 Landschafts- und Nutzungskonzept

Das Landschafts- und Nutzungskonzept ist ein zentraler Punkt für die Besucher, die die Stöckerkopf-Region besuchen. Das Landschafts- und Nutzungskonzept ist ein zentraler Punkt für die Besucher, die die Stöckerkopf-Region besuchen.



3.5 Landschafts- und Nutzungskonzept

Das Landschafts- und Nutzungskonzept ist ein zentraler Punkt für die Besucher, die die Stöckerkopf-Region besuchen. Das Landschafts- und Nutzungskonzept ist ein zentraler Punkt für die Besucher, die die Stöckerkopf-Region besuchen.

Online verfügbar!

1. Informationsveranstaltung / Anregungen

Entwicklungskonzept Stöckerkopf | Bürgerinfo 19.07.2022

berchtoldkrass space&options
Raumplaner, Stadtplaner. Partnerschaft

RMP

Stephan Lenzen
Landschaftsarchitekten

dwd

INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

The image shows a collage of handwritten notes and printed documents. The documents include a survey titled "Entwicklungskonzept Stöckerkopf/Sankenbachtal/Balsenstrom" with questions about the area's significance and future development. There are also handwritten letters or notes in German, some mentioning "Stöckerkopf" and "Sankenbachtal". A small logo for "Stöckerkopf" is visible on one of the documents.

1. Informationsveranstaltung / Anregungen

Anliegen/ Anregungen aus der „Veranstaltung zum Prozessauftritt“ (September 2020) waren eine wertvolle Grundlage für das Entwicklungskonzept.

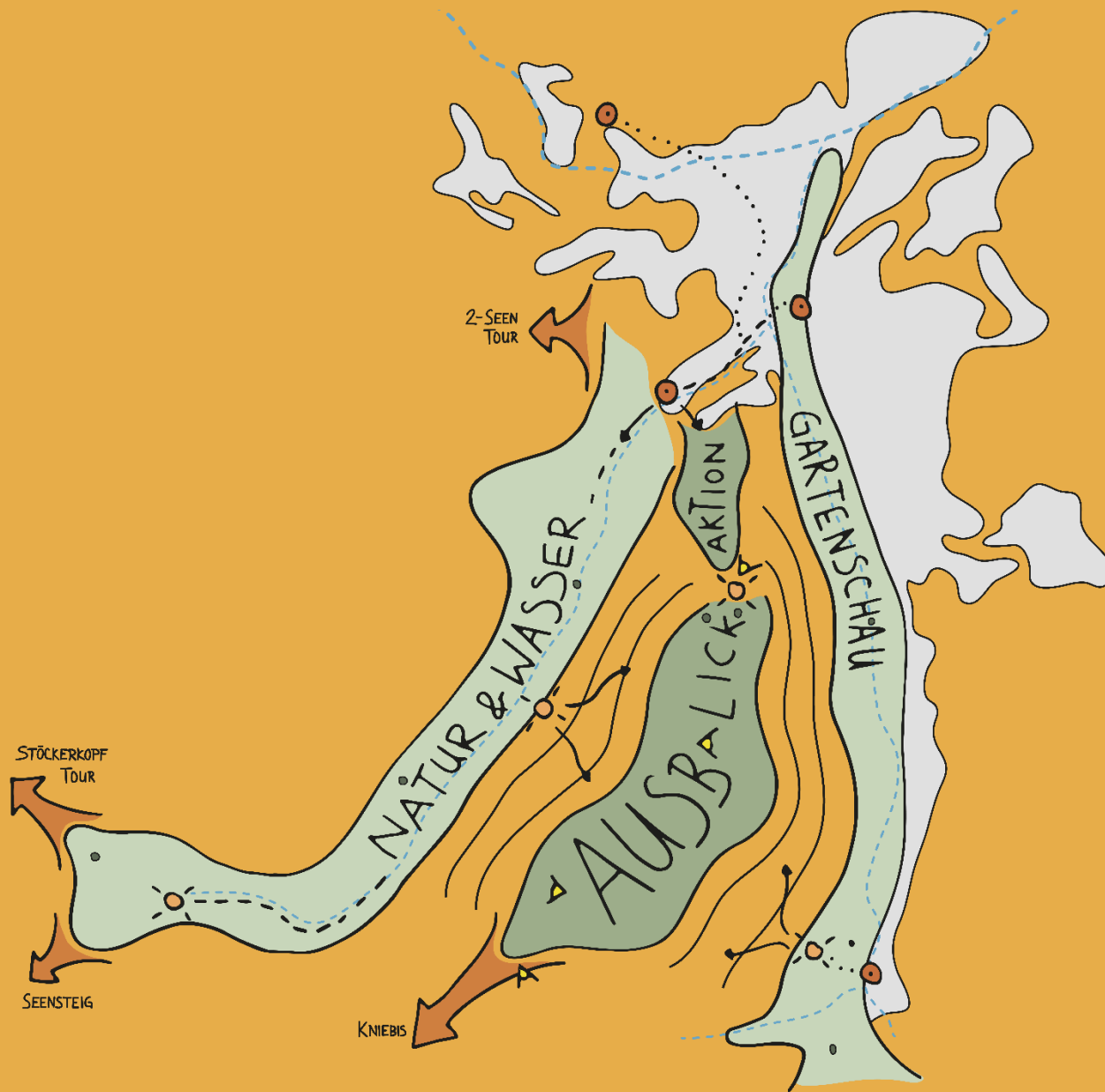
- naturnaher, sanfter Tourismus, kein Eventtourismus
- Problematik Sankenbachstraße/ Anwohner, Fußgänger Verkehr
- Verkehr zum “hinteren Parkplatz”, Lärm, Konflikte mit Fußgängern
- Sauberkeit/ Vermüllung
- Bedeutung des Liftes
- ...

Vielen Dank dafür!



Grundsätzliches zum Entwicklungskonzept

- Entwicklungskonzept ist Basis für weitere Planungen
- Ist kein starres Konzept sondern setzt die Leitplanken
- Das Entwicklungskonzept ist integriert gedacht und beinhaltet die verkehrliche Thematik
- Fügt sich ein in eine Gesamtvorstellung des „Baiersbronner Wertesystems“
(Natur, Qualität, Aktivitäten, Gastronomie ...)



Ideenskizze/ Konzept:

3 unterschiedliche Landschaftserlebnisse

- Sankenbachtal: Entschleunigung, Natur- und Wasserbezug
- Stöckerkopf:
 - a) Nordhang: Aktion
 - b) Bergplateau: Ausblick, Bewegung
- Murgtal: Gartenschau



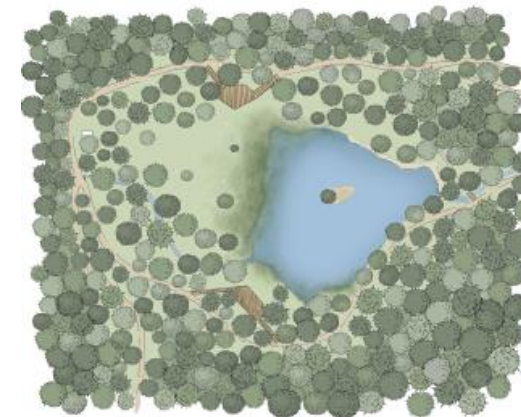
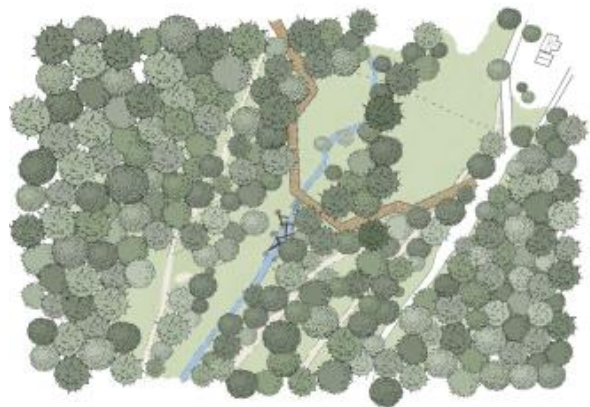
Sankenbachtal



Sankenbachtal

- Naturnahes autofreies Sankenbachtal mit einfachen Wegen und Möglichkeiten für Familien
- Sanierung und Attraktivierung Wildgehege
- Sperrung der „hinteren“ Sankenbachstraße für den motorisierten Verkehr ab großem Parkplatz
- Parkraumbewirtschaftung auf Sankenbachtalparkplatz, Fokus auf Kurzzeitnutzer (Seilbahnfahrten/Hütte)
- Rückbau des Parkplatzes am Wildgehege
- Gute fußläufige Anbindung des Sankenbachtals an den Bahnhof
- Attraktiver Shuttleservice vom Parkplatz Aue für längere Aktivitäten





Gestaltungskonzept

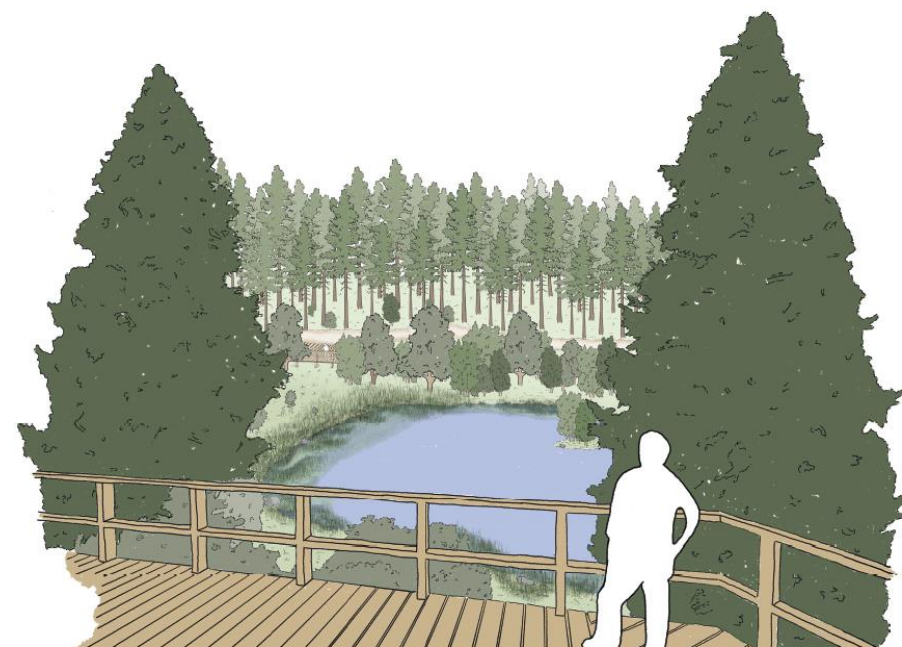


Oben:
Schematischer
Lageplan des
Wildgeheges

Unten:
Spielmöglichkeit
am Sankenbach
sowie Einblick in das
Wildgehege

Oben:
Schematischer
Lageplan des
Sankenbachsees

Unten: Holzsteg
am Rande des
Naturschutzgebiets





Stöckerkopf

Entwicklungskonzept Stöckerkopf | Bürgerinfo 19.07.2022



berchtoldkrass space&options
Raumplaner, Stadtplaner. Partnerschaft

RMP

Stephan Lenzen
Landschaftsarchitekten

dwd  INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

Stöckerkopf

Gipfelbereich (barrierefrei erreichbar)

- Neubau Lift/Bergbahn
- Ausbau/Neubau Hütte
- Gipfelbereich als Ausgangspunkt für unterschiedliche Aktivitäten
- Baumhotel

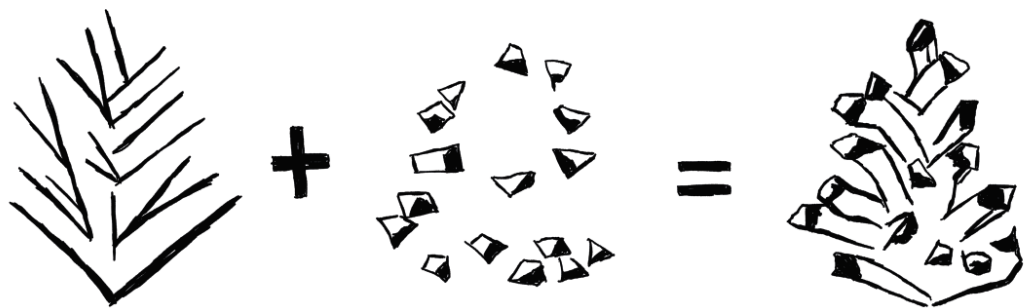
Nordhang

- Aktivitätszone für unterschiedliche (sportliche) Aktivitäten (Ausschluss von lärmigen, störenden Nutzungen)

Bergplateau

- Attraktives Wegenetz, Rundwege
- Aufenthaltsorte mit Ausblicken in die Landschaft
- Verknüpfung mit Friedrichstal (GS)





Verbindungen | Wege

Ort | Akzente

Entwurfsidee

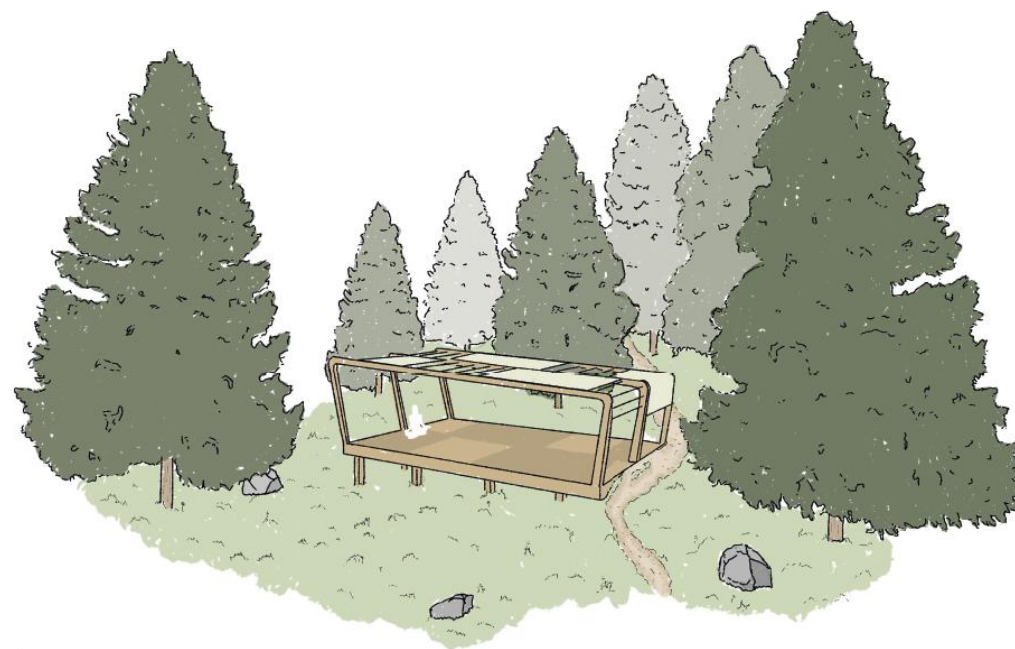
Bergplateau

Durch die neuen Lift sind der Gipfelbereich sowie das Bergplateau für alle zugänglich. Daher ist hier mit einer höheren Besucherzahl zu rechnen, die sich durch viele Wege und kleine Aktionsorte gut verteilt. Auch die Spanne der Nutzergruppen wird sich in Zukunft erweitern. Daher ist es wichtig, die kleinen Orte und Akzente divers zu gestalten. Bei den Wegen ist ebenfalls darauf zu achten, dass es ein Netz für Kinderwagen oder Rollstühle gibt, sowie kleinere Trampelpfade, die beispielsweise Kindern als Abkürzungen dienen können. Als Aktivitäten dienen zum einen Pavillons oder Bänke als Rückzugs- und Pausenmöglichkeiten, zum anderen bieten Lehrpfade und naturbelassene Spielelemente Raum für Kinder und Familien. Auch neue Trekking Camps können als Orte in das Wegenetz integriert werden.



Oben:
Schematischer
Lageplan des
Bergplateaus

Unten: Pavillon als
Ruheort im Wald





Verkehrssituation / Verkehrskonzept

- Rahmenbedingungen für Verkehrskonzept:
 - Bestandsparkplatz bei Talstation umfasst ca. 90 Pkw-Parkplätze ohne Einteilung
 - Weitere Parkplatzkapazitäten am Bahnhof und auf dem Aue-Platz vorhanden
 - alpiner Skibetrieb wird nicht fortgeführt
 - Mountaincart-Strecke wird verlegt bzw. ergänzt
 - es wird ein Hotel realisiert (Gäste sind potenzielle Fahrgäste der Seilbahn)
 - das gastronomische Angebot auf dem Gipfel wird beibehalten bzw. ausgebaut



Rahmenbedingungen für Verkehrskonzept:

- 134.100 Besucher Pro Jahr (angepasste Berechnung auf Grundlage der Montenius Consult Machbarkeitsstudie, 2016)
- damalige Annahme: Einseilumlaufbahn mit 300 Betriebstagen pro Jahr
- **Sankenbachstraße ist sehr eng, Begegnungsverkehr ist teilweise schwierig**
 - nur über Forbachstraße (Zentrum) erreichbar
 - „Sackgasse“
 - auch gewerblicher Verkehr nutzt die Straße
 - keine Parkmöglichkeiten entlang der Straße
 - Gehwege entlang Sankenbachstraße sind teilweise nicht gut zu erkennen, werden teilweise zugeparkt
 - Verbreiterung der Sankenbachstraße ausgeschlossen



Annahmen für Verkehrskonzept:

- **Sankenbachparkplatz ist ein limitierender Faktor:**
 - 110 Parkplätze stehen zur Verfügung wenn eine Parkordnung erstellt wird (aktueller Stand: durch Grundstückskäufe stehen zwei weitere Grundstücke zur Verfügung → andere Verteilung möglich)
 - 20 Parkplätze sind reserviert für Angestellte, Behindertenstellplätze und Hotelbesucher
 - 90 Parkplätze stehen gesamthaft zur Verfügung
 - bereits heute Kapazitätsgrenzen zeitweise überschritten
- **Parkplatz am Wildgehege steht nicht mehr zur Verfügung**
- **Gesamtparkplatzkapazität wird nicht erhöht, Flächen für Fahrradabstellanlagen, Buswendeplatz, evtl. Bus-PP??**



Annahmen für Verkehrskonzept:

- **Abschätzung des theoretischen Parkplatzbedarfs pro Tag:**
 - Aufteilung nach Besucherstärken pro Tag (z.B. besucherstärkster Tag 2.100 Personen) und Verteilung auf das Jahr
 - angenommene durchschnittliche Aufenthaltsdauer 4 h
 - verschiedene Szenarien durchgerechnet mit diversen Aufenthaltsdauern (steuerbar durch Parkraumbewirtschaftung)
 - 20 % ÖPNV- Anteil von Gesamtbesucheraufkommen

Abschätzung des theoretischen Parkplatzbedarfs pro Tag:

Kategorie Besucher- stärke	d/ Jahr	Besucher / Tag	20% ÖPNV- Nutzer/ Tag	Besucher PKW/ Tag	Mit 20% ÖPNV-Anteil			Ohne 20% ÖPNV-Anteil		
					PKW/ Tag	Bedarf PP mit 2x PP- Belegung	Bedarf PP mit 2,5x PP- Belegung	PKW/ Tag	Bedarf PP mit 2x PP- Belegung	Bedarf PP mit 2,5x PP- Belegung
Spitzentag	3	2.100	420	1680	672	336	269	840	420	336
Gut. WE-Tag, guter F.-Tag Sommer	15	1.800	360	1440	576	288	230	720	360	288
Norm. WE-Tag, guter W-Tag	25	1.000	200	800	320	160	128	400	200	160
Norm. Tag	100	430	86	344	138	69	55	172	86	69
Schlecht. Tag	122	250	50	200	80	40	32	100	50	40
Sehr schlecht. Tag	35	70	14	56	22	11	9	28	14	11
Gesamt	300									

Tabelle 1: Darstellung rechnerischer, theoretischer Parkplatzbedarf pro Tag

→ an besucherstärkeren Tagen (mind. 18 Tage/ Jahr) kann der Parkplatzbedarf durch den Sankenbachparkplatz nicht gedeckt werden.



→ es müssen weitere Parkplätze in die Betrachtung mitaufgenommen werden, da der Sankenbachparkplatz alleine nicht ausreicht und Überlastungen verhindert werden sollen:

- Bahnhofsparkplatz:
 - Annahme: ca. 117 Parkplätze zukünftig
 - derzeit laufen Untersuchungen für weitere detaillierte Planung
- Aueplatz:
 - Annahme: ca. 161 Parkplätze zukünftig
 - derzeit laufen Untersuchungen für weitere detaillierte Planung
- theoretische Annahme: alle Parkplätze stehen vollständig zur Verfügung (in Realität so wahrscheinlich nicht umzusetzen)
- verfügbare Gesamtparkplatzkapazität : 368 Pkw-Parkplätze

Entwicklung von Tagesganglinien zur Simulation von Besucherankünften (ohne ÖPNV-Nutzung, Worst Case Szenario):

- Darstellung von Zeiträumen, wann kommen wie viele Besucher an
- Ergebnis: Sankenbachparkplatz wäre mind. an 43 Betriebstagen bereits nach der ersten Stunde bzw. nach den ersten beiden Stunden vollständig belegt
- auch unter Einbeziehung des Aue-Platzes und des Bahnhofparkplatzes reichen an Spitzentagen die Parkplätze nicht für das erwartete Besucheraufkommen aus
- wenn 20% ÖPNV-Nutzer berücksichtigt werden, reicht die Parkplatzkapazität aus (336 benötigte PP an Spitzentag)

Uhrzeit	PKW			
	Spitzentag	Norm. WE-Tag, guter W-Tag	Norm. W-Tag	%-Anteil
09.00	100	48	20	12
10.00	200	95	41	24
11.00	100	48	20	12
12.00	20	10	4	2
13.00	0	0	0	0
14.00	190	90	39	23
15.00	80	38	16	10
16.00	100	48	20	12
17.00	50	24	10	6
Summe	840	400	172	100
Benötigte PP (ohne ÖPNV-Nutzer)	420	200	86	
Vorhandene PP gesamt	388	388	388	

Tabelle 2: Darstellung rechnerische Tagesganglinie Besucherankünfte

Fazit

An Spitzentagen und normalen Wochenend- bzw. guten Wochentagen wäre der Sankenbachparkplatz ohne weitere Maßnahmen schon zwischen 9.00 Uhr und 11.00 Uhr vollständig belegt (ca. 15% der Betriebstage).

→ ohne weitere Maßnahmen hätte dies ein Verkehrschaos in der Sankenbachstraße zur Folge

Die im Verkehrskonzept berücksichtigte Gesamtparkplatzanzahl (mit PP Bahnhof und Aue) würden knapp ausreichen.

Maßnahmen des Verkehrskonzeptes



Stufe 1

- ▲ Parkraum-bewirtschaftung Sankenbachparkplatz
- ▲ Zufahrtsbeschränkung am Wochenende und in den Ferien bzw. an Feiertagen durch Ordner-Posten



Stufe 2

- ▲ Dynamisches Parkleitsystem an der Freudenstädter Straße
- ▲ Anzeige „frei/besetzt“ bezogen auf Belegung Sankenbachtalparkplatz



Stufe 3

- ▲ weitreichendes, dynamisches Parkleitsystem mit mechanischer Zufahrtsbeschränkung zur Sankenbachstraße
- ▲ Anzeige Anzahl tatsächlich freier Parkplätze
- ▲ an allen Ortseingängen

Maßnahmen des Verkehrskonzeptes

- Ergänzende Maßnahmen:
 - Busparkplätze bei Aueplatz schaffen (Buswendemöglichkeit bei Sankenbachparkplatz erforderlich)
 - Attraktivität der alternativen Parkplätze (Aue und Bahnhof) erhöhen
 - Fahrradservice-Stationen
 - extra breite Parkplätze (z.B. für Gleitschirmflieger)
 - kostenfreie Parkplätze
 - Shuttle-Service (s. Gartenschaumodell) von Aueplatz zu Stöckerkopf
 - attraktive Fußwegeverbindungen schaffen
 - ÖPNV-Nutzung attraktiv gestalten

Mögliche Maßnahmen des Verkehrskonzeptes

- Ergänzende Maßnahmen:
 - Fußwege ausbauen und gut lesbar beschildern
 - Wegebeziehung von Aueplatz zu Stöckerkopf beschildern
 - Neue Wegebeziehung von Bahnhof zum Stöckerkopf herstellen
 - „Roter“ Gehweg entlang Sankenbachstraße anpassen/ optimieren
 - breite Öffentlichkeitsarbeit bzgl. Parkleitsystem und Parkordnungen
 - Homepage, Infoveranstaltung, Murgtaler Bote etc.
 - bei sehr erhöhtem Bedarf Parkplatzerweiterung am Bahnhof in Blickfeld ziehen
 - z.B. über Parkdeck

Entwicklungskonzept Stöckerkopf

BAIERSBRONN

Vielen Dank!

