

22. September 2020, 18.30 Uhr

Pendlerkonferenz zum Verkehrsent- wicklungsplan 2035

Dokumentation
zur Veranstaltung

Agenda

TOP 1 Begrüßung, Einführung und Ablauf der Sitzung

TOP 2 Vorstellung der Situationsanalyse

TOP 3 Situationsanalyse mit Fokus auf Pendler

TOP 4 Vorstellung des neuen Pendlerberichtes

TOP 5 Vorstellung Ziele und Herleitung eines Handlungsszenarios

TOP 6 Gruppenphase

TOP 7 Zusammenfassung, Abschluss und Ausblick

Die aufgezeichneten Fachbeiträge sind online abrufbar unter: www.heidelberg.de/vep

1. Fachbeitrag Vorstellung der Situationsanalyse
2. Fachbeitrag Situationsanalyse mit Fokus auf Pendler
3. Fachbeitrag Vorstellung des neuen Pendlerberichtes
4. Fachbeitrag Vorstellung Ziele und Herleitung eines Handlungsszenarios

Dokumentation: Moderationsbüro team ewen

TOP 1 Begrüßung, Einführung und Ablauf der Sitzung

Der erste Bürgermeister von Heidelberg, Herr Odszuck, begrüßt die ca. 90 Teilnehmenden zur öffentlichen Pendlerkonferenz des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2035. Die Pendlerkonferenz sei eins der vielen und dringend benötigten Beteiligungsinstrumente. Das partizipative Vorgehen unterstütze die Nutzung der Mannigfaltigkeit bei der Konzeption des VEPs.

Was ist das Ziel eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP)? Der VEP soll den strategischen Rahmen für die zukünftigen Verkehrsprojekte bis mindestens 2035 bilden. Die Besonderheit eines VEPs ist, dass er alle Aspekte der Mobilität im Zusammenhang betrachtet. Das bedeutet sowohl die verschiedenen Verkehrsmittel wie Bus/Bahn, Auto, Fahrrad und Fuß als auch die Gründe, warum eine Person unterwegs ist, also zum Beispiel zum Einkauf, zum Sport oder zur Arbeit. Die verschiedenen Belange und Perspektiven sind im VEP zu berücksichtigen. Bei der aktuellen Veranstaltung liegt der Fokus auf den Pendlern, da sie einen wesentlichen Anteil am Verkehrsaufkommen in Heidelberg haben.

68 % der in Heidelberg arbeitenden Beschäftigten sind Einpendler. Die Zahl verzeichne keinen Zuwachse, vorsichtig kann von einem sehr leichten Rückgang gesprochen werden. Hoffnungsvoll könne ebenfalls die Tatsache stimmen, dass ein Großteil der Einpendler älter sei und bald in Rente gehe und sich möglicherweise somit eine weitere Abnahme des Pendleranteils abzeichne. 45 % der in Heidelberg lebenden Beschäftigten sind Auspendler. Bei den Auspendlern seien steigende Zahlen zu verzeichnen. Zweidrittel der Pendler nutzen den PKW-Verkehr. Im Modal Split sei dies jedoch nicht aufgeführt, da dieser nur den Binnenverkehr – nicht die Pendler – beinhalte. Es stellt sich die Frage, wie Verkehr gut bewältigbar sei. Herr Odszuck lädt die Teilnehmenden ein, diese Thematik in der Veranstaltung zu diskutieren. Wichtig sei auch in Bezug auf die Pendler, den Freizeitverkehr nicht zu vergessen, da dieser einen hohen PKW-Anteil habe.

Verkehrsveränderungen sind unter Einfluss von Covid-19 zu verzeichnen. Besitzt der aktueller Trend Kontinuität oder wird zukünftig wieder eine Umkehr stattfinden? Der gestiegene Fahrradverkehr sei zu begrüßen und Hoffnung bestehe, dass in der kälteren Jahreszeit ebenfalls die Zahlen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) steigen. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sei der Verlierer der Corona-Zeit. Der ÖPNV sei zum Beispiel durch den Wegfall der Studenten und durch Homeoffice auf 40 % eingebrochen. Aktuell liege er bei 75 bis 80 %. Dagegen zähle der Fahrrad-Verkehr zu den Gewinnern mit ähnlichen Zahlen wie im Vorjahr. Im Kfz-Bereich seien die Zahlen mit dem Lock-Down drastisch gefallen, tendenziell besteht wieder ein Aufwärtstrend und eine „Normalisierung“ sei zu erwarten.

Der VEP-Prozess gliedert sich in fünf Schritte (siehe Abbildung).

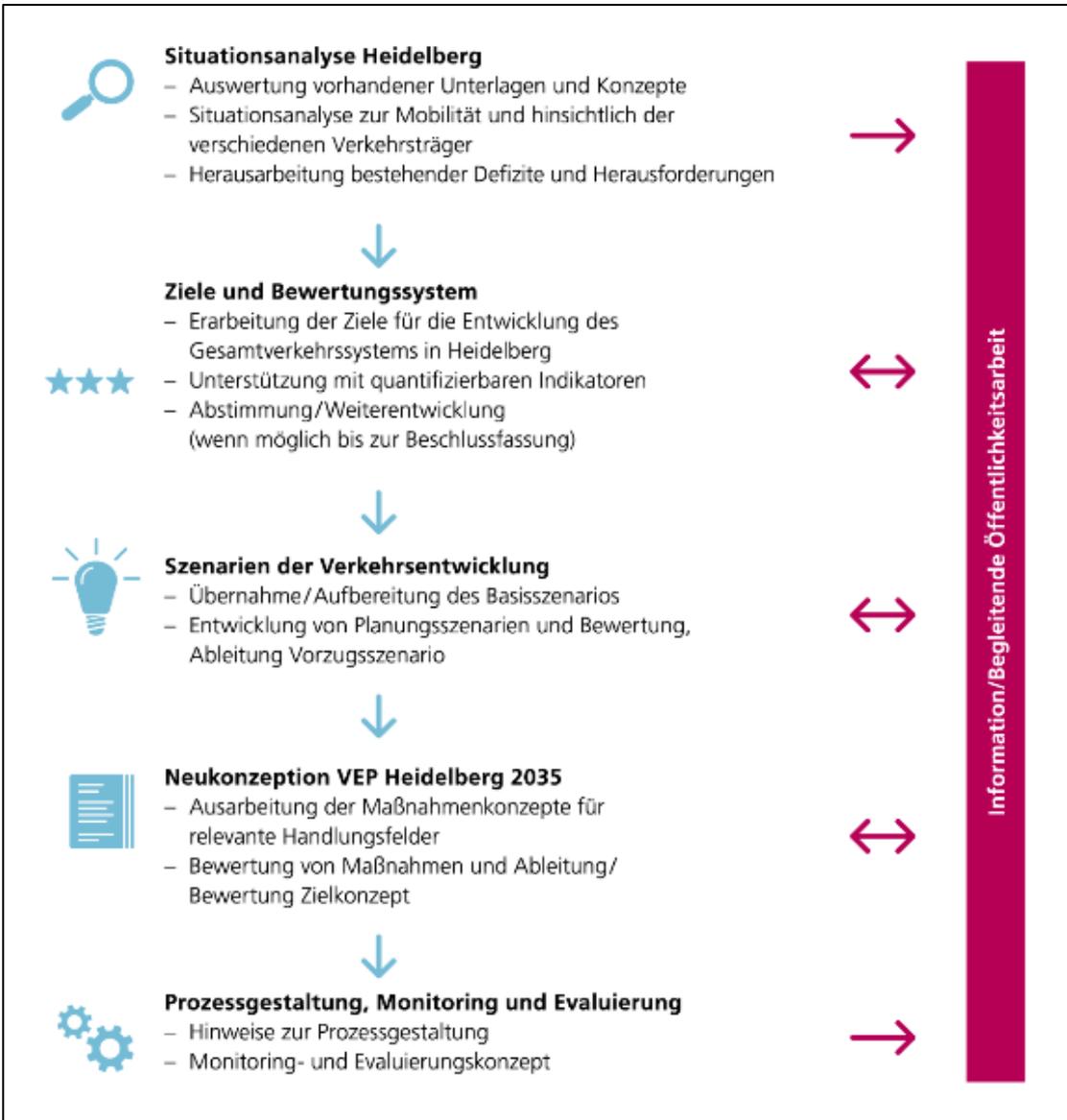


Abbildung: Fünf Schritte des Verkehrsentwicklungsplan-Prozesses

Die Situationsanalyse ist bereits abgeschlossen¹. Jedoch solle weiter eine Offenheit für Input aus den folgenden Diskursen bestehen. Der zweite Schritt, Ziele und Bewertungssystem, ist größtenteils abgeschlossen. Das Bewertungssystem befindet sich noch in Bearbeitung. Die aktuelle Phase ist die dritte Stufe, in der Szenarien zur Verkehrsentwicklung betrachtet werden. Die Phase ist auch für die Sammlung verschiedener Varianten und Ideen und dem Vergleich dieser vorbehalten. Die folgenden Schritte beschäftigen sich mit der Neukonzeption des VEPs für 2035 sowie der Prozessgestaltung,

¹ Eine Broschüre wurde dazu veröffentlicht und ist online unter www.heidelberg.de/vep im Bereich Downloads.

dem Monitoring und der Evaluierung. Der VEP sei jedoch ein kontinuierlicher, lebendiger - kein statischer – Prozess, der die weitere Entwicklung des Verkehrs in Heidelberg beschreibe.

Frau Knapstein als Moderatorin bedankt sich bei Herrn Odszuck für die inhaltliche Einführung und begrüßt die Teilnehmenden. Das Moderationsbüro team ewen begleitet den Beteiligungsprozess zur Erarbeitung des VEP. Frau Knapstein erläutert die Bausteine der Bürgerbeteiligung, welche Elemente auf Ebene der Gesamtstadt als auch auf lokaler Ebene vorsieht. Ein Arbeitskreis mit insgesamt über 70 Mitgliedern begleitet die Erarbeitung des VEP sehr eng. Es ist ein nicht-öffentliches Gremium und hat die Gesamtstadt im Blick. Um auch aus den Stadtteilen Hinweise zum VEP zu erhalten, werden Zwischenergebnisse dort vorgestellt und Hinweise aufgenommen. Die sechs Lokalkonferenzen sowie die Pendlerkonferenz sind öffentliche Veranstaltungen. Insgesamt werden die Stadtteile und Pendelnden zweimal besucht (diesen Herbst und voraussichtlich im nächsten Jahr im Sommer).

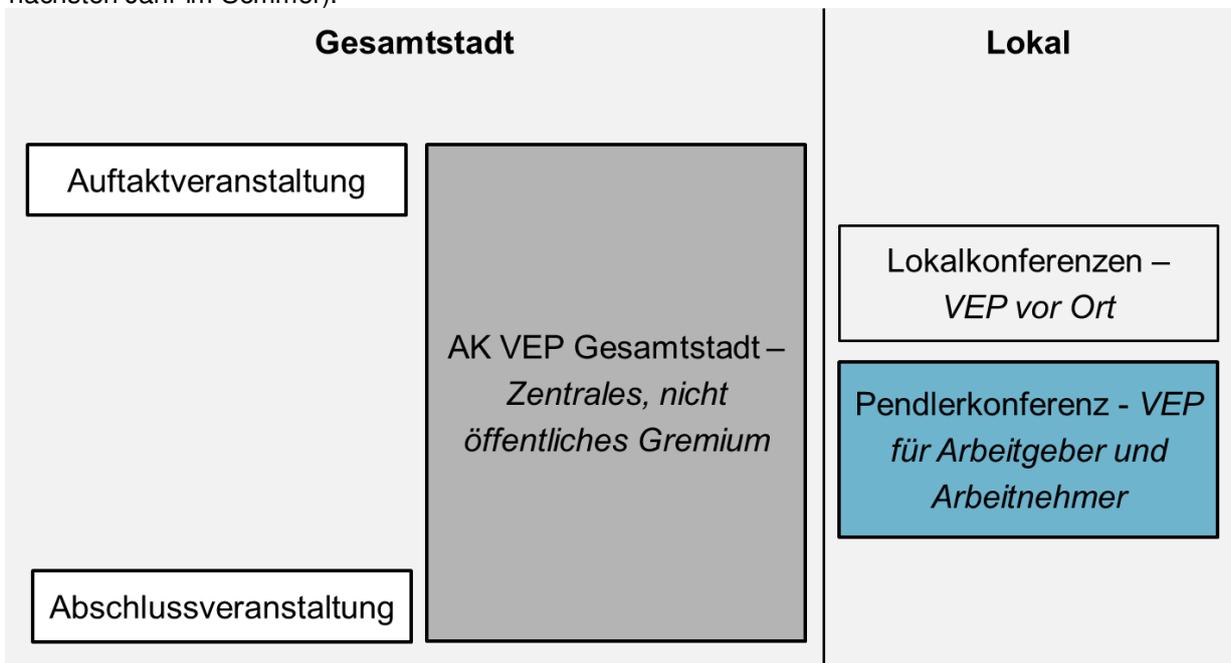


Abbildung: Bausteine der Bürgerbeteiligung

Im Arbeitskreis ist ein Platz für eine pendelnde Person reserviert. Es besteht das Angebot, in diesem Gremium mitzuwirken. Interessierte können sich bis zum 31.10.2020 unter vep@heidelberg.de bewerben. Bei mehreren Einsendungen wird der Platz verlost.

Per Umfrage wird deutlich, dass die meisten Teilnehmenden in Heidelberg leben, gefolgt von Mannheim, Leimen, Eppelheim, Walldorf. Bei der Wahl des am häufigsten genutzten Verkehrsmittel führt der ÖPNV, gefolgt vom Fahrrad- und PKW-Verkehr. Fußverkehr macht dagegen nur einen geringen Anteil aus.

TOP 3 Situationsanalyse mit Fokus auf Pendler

Die Fokussierung der Situationsanalyse auf die Pendlerverkehre stellte Herr Bochmann, VCDB, in einem weiteren Fachbeitrag vor. Er informiert über die Pendlerentwicklung. 90.000 Personen pendeln täglich ein und aus der Stadt. Den Großteil machen Einpendler aus. Jedoch ist bei den Auspendlern ein Zuwachs von 50 % zu verzeichnen. Beim Pendlerverkehr ist der Kfz-Verkehr überdurchschnittlich vertreten (mindestens 60 %). Gründe dafür sind unter anderem, dass meist zwei Umstiege zu den meisten Zielen von Pendlern notwendig sind, die dann wiederum anfällig für Verzögerungen und Verspätungen sind. Die Reisezeiten sind an den Strecken kurz, an denen der ÖPNV eine gute Alternative zum Auto darstellt. Ansätze für bestehende Herausforderungen sind beispielsweise den Umweltverbund in den Stadt-Umland-Beziehungen in den Fokus zu stellen, Park & Ride, die Einführung von Parkraumbewirtschaftung, die optimale Vernetzung der S-Bahnhöfe und Schnellbusse. Der Fachbeitrag ist unter www.heidelberg.de/vep im Bereich Ablauf abrufbar.

Im Folgenden sind die Rückfragen an die Gutachter dargestellt:

Im Fachbeitrag von Herrn Ohm wurde genannt, dass bereits sehr wenige Autos im Modal Split vertreten sind und es deshalb schwierig sei diese zu reduzieren. Sollte eine weitere Reduzierung nicht leichter sein, wenn sich Gewohnheiten bereits umgestellt haben?

Es existieren verschiedene Gründe das Auto zu nutzen unter anderem schnellere Zeiten bei der Nutzung des PKWs. Somit ist die PKW-Nutzung nicht nur Einstellungssache, sondern auch der Lebenssituation. Es gelte mit positiven Angeboten den ÖPNV sowie den Radverkehr zu stärken.

Park & Ride-Parkplätze am Stadtrand sind nicht förderlich, da nur die letzte Wegstrecke mit dem ÖPNV zurückgelegt wird. Es sei sinnvoller, diese möglichst Wohnortnah zu verorten.

Park and Ride Wohnortsnah sei immer besser und einer Verortung am Stadtrand vorzuziehen. Trotzdem lasse es sich nicht immer vermeiden, wenn erst im Stadtraum von Heidelberg gute ÖPNV Möglichkeiten geboten sind. Parkraumbewirtschaftung ist eine Möglichkeit die Nutzung von Park and Ride zu fördern. An erster Stelle stehen zudem Konzepte, die die Nutzung des ÖPNVs fördern.

Herr Odszuck: Am Thema Park and Ride wird gearbeitet. Mit einigen Kommunen laufen Verhandlungen, um Park and Ride -Parkplätze außerhalb von Heidelberg zu errichten und Schnellbuslinien an diese anzuschließen. Das Thema ist in Arbeit.

Bestehen Möglichkeiten für Carsharing auch für Pendler zwischen verschiedenen Gemeinden, so dass das Auto in Gemeinde A für den Weg zu Gemeinde B genutzt werden kann und man es während der Arbeitszeiten abgestellt und es nicht weiter bezahlt werden muss?

Carsharing ist keine Lösung für Berufspendler. Dies liege im System begründet. Hier sei es aus seiner Sicht besser den ÖPNV zu nutzen, da es irrelevant ist, ob das private oder das Carsharing-Auto bewegt wird.

In Kopenhagen bestehen synchronisierte Ampeln an Fahrradwegen, so dass Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer nicht anhalten müssen. Wäre dies in Heidelberg vorstellbar?

Die Synchronisierung von Ampeln ist eine gute technische Lösung. Der Umweltanteil in Heidelberg ist nicht geringer als in Kopenhagen. In Kopenhagen macht der Radverkehr einen großen Anteil aus, wohingegen der öffentliche Personennahverkehr wenig genutzt werde. Das Konzept sei interessant und zu prüfen.

Die Klimakatastrophe ist dramatisch, deswegen wird ein schneller Wandel besonders im Kfz-Bereich benötigt. Häufig ist die Nutzung von öffentlichen Personennahverkehr und Rad die schnellere Variante zur Zielerreichung. Ein großer Vorteil wäre die Möglichkeit, Fahrräder mit in den öffentlichen Personennahverkehr zu nehmen. Dies beinhaltet ebenfalls eine Bepreisungsfrage (aktuell ist der Transport vor 9 Uhr sehr teuer). Kostenloser Transport würde richtige Anreize setzen und gute Alternativen zur PKW-Nutzung bieten.

Für Einzelwege kann es eine sinnvolle Lösung sein. Allerdings hat sich bei Analysen herausgestellt, dass besonders die Südlinie Richtung Bruchsal, teilweise ebenfalls die S-Bahn Richtung Mannheim sehr stark ausgelastet sind. Ohne einen massiven Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs verbaucht die Mitnahme von Fahrrädern kostenbaren Platz im öffentlichen Personennahverkehr. Im Freizeitbereich, außerhalb der Stoßzeiten, kann es eine Lösungsmöglichkeit darstellen. Genauso lohnenswert ist es über Verkehrsmittel (zum Beispiel E-Scooter, Leihräder) nachzudenken, die Personen zur oder von der S-Bahn weg zu befördern.

Seit der Maßnahmen aufgrund von Corona wurden Verbindungen gekürzt, so dass bei normaliger Nutzung des ÖPNVs nun der Umstieg zum PKW erfolgt. Das Auto ist deutlich schneller und unkomplizierter (keine Umstieg, keine überfüllten Busse/Züge, was besonders während Covid-19 vermieden werden sollte). Die Verbindung zwischen Mannheim und Heidelberg ist gut, allerdings sind die weiteren Verbindungen (zum Beispiel die Anbindung des Neuenheimer Feldes) mangelhaft. Es besteht der Wunsch nach mehr Direktverbindungen (zum Beispiel in Richtung Mainz) und Pünktlichkeit, so dass Verbindungen eingehalten werden können.

Viele Leute sind stärker ins Nachdenken gekommen, allerdings ist in der Wissenschaft - Stand heute - kein langfristiger Trend bekannt. Dagegen ist die Trendentwicklung des Homeoffices interessant, da durch diesen Verkehr vermieden werden kann.

Die Unzuverlässigkeit der Busse zum Neuenheimer Feld wurde in die Analyse aufgenommen. Die Entwicklung neuer Verbindungen läuft, so dass Pendler zukünftig auf weniger Umstiege angewiesen sind.

Ist die dargestellte Auspendlerzunahme einmalig oder existieren weitere Beispiele in Deutschland? Kennen Sie Modelle aktiver Wohnraumpolitik, um Einpendler zu reduzieren?

Es ist ein Grundpfeiler der demokratischen Gesellschaft, dass der Wohnort frei wählbar ist. Es ist kompliziert einen Gesamtüberblick zu geben. In einigen Projekten gibt es ebenfalls eine Zunahme der Pendlerzahlen – besonders bei der Entwicklung von Ballungszentren.

Takt- und Umsteigezeiten (30 Minuten bei der S-Bahn und 20 Minuten im Busverkehr) passen nicht zusammen. Haben Sie Auswertungen wie sich die Umstiegsbeziehungen auf den Modal Split auswirken?

Daran wird gearbeitet. Es bestehen Überlegungen, den Takt stark genutzter Achsen zu verdichten und kompatibel anzupassen. Die Wirkungen der Maßnahmen wird sich im Modal Split zeigen.

TOP 4 Vorstellung des neuen Pendlerberichtes

Herr Lenz vom Amt für Stadtentwicklung und Statistik stellt die Entwicklungen und Veränderungen der Pendlerzahlen² vor. Die Auswertung der Zahlen von der Bundesagentur für Arbeit erfasst Auspendler, Einpendler und Binnenpendler. Der Untersuchungsraum ist der Rhein-Neckarkreis sowie die Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen. Im Fokus liegen die Ein- und Auspendler. 116.500 Berufspendler und 53.100 Bildungspendler wurden erfasst. Die exakte Verteilung (räumliche Art, Altersstruktur, Einzugsgebiet sowie Veränderungen) ist im Expertenvideo dargestellt.

TOP 5 Vorstellung Ziele und Herleitung Handlungsszenario

Im vierten Fachbeitrag stellt Herr Ohm Ziele und Szenarioansätze für den VEP vor. Die Ziele basieren auf den UN-Zielen zur nachhaltigen Entwicklung (Sustainable Development Goals) und wurden bereits vom Gemeinderat beschlossen. Szenariotechnik bedeutet die Darstellung mehrerer möglicherer Prognosen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Rahmenbedingungen und eigener Aktivitäten. Hauptsächlich relevant ist das Infrastruktur- bzw. Angebotsszenario, bei welchem die Wirkung verschiedener Strategien und Maßnahmenbündel zur Grundausrichtung der Verkehrssystementwicklung abgebildet wird.

Der Szenarioentwurf fußt auf der Situationsanalyse. Aus dem Entwurf wird wiederum ein Handlungsszenario abgeleitet.

Anschließend erfolgt die Szenariobewertung und das abschließende Vorzugsszenario des VEP 2035 für Heidelberg.

Das Basisszenario enthält bereits Maßnahmen über die ein Beschluss zur Umsetzung erfolgt ist. Das Handlungsszenario dagegen beinhaltet weitergehende, als zielführend eingeschätzte Ansätze. Der aufgezeichnete Fachbeitrag ist unter www.heidelberg.de/vep im Bereich Downloads zu finden.

² Der Pendlerbericht ist bereits einsehbar im Downloadbereich der Homepage der Stadt Heidelberg.

TOP 6 Gruppenphase

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit zwischen zwei thematischen Gruppen zu wählen: Gruppe A (Radverkehr, Fußverkehr, Straßennetz und Kfz-Verkehr) und Gruppe B (ÖPNV, Multimodalität, ruhender Verkehr und Innovation) (um die Gruppengröße zu begrenzen werden beide Gruppen jeweils 2-fach angeboten). In den Kleingruppen werden durch Fachpersonen erste Ideen zu den jeweiligen Handlungsfeldern präsentiert. Diese können durch die Teilnehmenden kommentiert und diskutiert werden. Darüber hinaus können Verständnisfragen an die Fachpersonen gestellt werden und weitere Ideen genannt werden.

Gruppe A – Radverkehr, Fußverkehr, Straßennetz und Kfz-Verkehr

Unterschiedliche Hinweise und Anregungen werden zur Thematik Straßennetz und Kfz-Verkehr gesammelt. „Wie lassen sich Neubauten von Brücke und Straßen mit dem Klimaschutzziel des VEPs vereinen?“ und „Wie kann Verhalten - weg vom Auto hin zum Umweltverbund – verändert werden?“ sind Fragestellungen. Eine weitere Anregung ist die Einführung von Umweltpuren. Dabei würden unter anderem Fahrspuren weggenommen, um den ÖPNV oder Fahrgemeinschaften zu fördern.

Im Bereich des Rad- und Fußverkehrs werden die Kennzeichnung, die Ausgestaltung sowie die Qualität von Radwegen als wichtig erachtet. Konkret wird zum Beispiel ein Radweg hoch zum EMBL genannt. Allgemein werden die vorgeschlagenen Maßnahmen als sinnvoll erachtet. Eine neue Verteilung des Straßenraums – mit Reduzierung des Platzes des MIVs (motorisierter Individualverkehr) wird vorgeschlagen. Weiter erfolgt ein Hinweis, dass es keine Radwege von der Stadt in die Bergstadtteile gäbe und dies verbesserungswürdig sei.

Gruppe B – ÖPNV, Multimodalität, ruhender Verkehr und Innovationen

Im Bereich ÖPNV und Multimodalität werden konkrete Maßnahmen sowie die Bewertung und Wirksamkeit (im Sinne von Klimaschutz und CO₂-Ausstoß) diskutiert. Unterschiedliche Meinungen bestehen zu dem Nutzen und den Effekten zu Park & Ride-Flächen. So könne beispielsweise Einpendlern aus dem Odenwaldkreis – mit schlechter ÖPNV-Anbindungen vor Ort –zielnahes Park and Ride ein sinnvolles Angebot sein. Prinzipiell werden Auto-reduzierende Ideen mitgetragen, allerdings erfordern Praxis und Alltag (wenn zum Beispiel auch Versorgungsfahrten für Kinder erledigt werden müssen) häufig den PKW-Einsatz. Kleine Verbesserungen wie die Errichtung einer neuen Haltestelle beheben diese grundsätzliche Thematik Problematik nicht.

Zur Multimodalität wird das Spannungsfeld „Parkraumbewirtschaftung versus Angebot des ÖPNV“ diskutiert. Häufig bestehe die Notwendigkeit den PKW zu nutzen, um gut anzukommen. Die Nutzbarkeit von Apps zur ÖPNV-Nutzung muss im Sinne der Barrierefreiheit bei der Digitalisierung bedacht werden.

Zum Schwerpunktthema ÖPNV werden speziell für den Stadtteil Boxberg die Parksituation benannt sowie der Pendler- und der Durchgangsverkehr zur Hotelfachschule und zum Beispiel zum Europäischen Laboratorium für Molekularbiologie. Ebenfalls diskutiert wird das Verhältnis von Angebot und Nachfrage.

Der Prüfauftrag der Straßenbahn in die Altstadt über die Friedrich-Ebert-Anlage soll beleuchtet werden. Weiter werden Anregung zur Verbesserung von Taktung und Umsteigezeiten aus der Region Schwetzingen und Worms gegeben. Das Verkehrsleitsystem im Neuenheimer Feld bezüglich Ampeln und Vorrangschaltungen wird thematisiert.

In der Anlage finden Sie alle Hinweise aus den Gruppen dargestellt.

TOP 7 Zusammenfassung, Ausblick und Abschluss

Die Moderatoren der Kleingruppen berichten schlagwortartig über die Diskussionen aus den Kleingruppen.

Die Gutachterbüros werden auf Basis der Konferenzen, die vorgestellten Ideen prüfen, weiterentwickeln und ergänzen. In der nächsten Sitzung des Arbeitskreises (nicht-öffentlich, November 2020) wird ein Vorschlag für ein Handlungsszenario präsentiert und diskutiert. Nächstes Jahr werden nochmals Lokalkonferenzen in den Stadtteilen und eine Pendlerkonferenz stattfinden. Der Schwerpunkt wird dann auf den vertiefenden Maßnahmen für den VEP liegen.

Herr Odszuck bedankt sich für den Input der Experten, bei der Technik und Moderation und vor allem bei den Teilnehmenden. Die komplexen, umfangreichen Themen können häufig nur angerissen werden. Die Gedanken und Ideen werden aufgenommen und fließen in den weiteren Prozess ein. Besonders Ideen- und Meinungsvielfalt seien bedeutend für die Entwicklung des VEPs 2035.

Im Anschluss an die Veranstaltung besteht die Möglichkeit Anregungen zu der Fragestellung „Was braucht es für eine umweltfreundliche Mobilität der Pendler?“ festzuhalten.

Abschließend gaben die Teilnehmenden ihre Hinweise zu der Frage „Was braucht es für eine umweltfreundliche Mobilität der Pendler?“

Was braucht es für eine umweltfreundliche Mobilität der Pendler?
 Kostenlose Schnupperangebote für neue Angebote, wie z.B. NextBike. So können Einstiegshürden abgebaut werden.

Bahn voll? --> Kürzere Takte.

Den Verkehr durch Einkaufen nicht vergessen - hier braucht es Alternativen zum Auto.

Die aufgezeigten Radverbindungen enden oft an den Stadtgrenzen oder davor: - es ist toll einen Radweg bis zum Karlshof zu haben - bitte bis Neckarsteinach - es ist toll einen Radeschnellweg nach Weinheim zu haben - da muss Weinheim, Schriesheim und Dossenheim jedoch mitmachen. Der GR Weinheim hat sich dagegen ausgesprochen.

- Der Radweg nach Hockenheim fehlt leider gänzlich
 - Auch der RSW nach Wiesloch/Walldorf ist toll, der muss jedoch auch in Wiesloch ankommen

ÖPNV-Benutzer sind preissensibel: In Meckesheim ging die Zahl der P+R-Nutzer von 170 auf ca. 40 Pkw zurück, nachdem der P+R-Platz gebührenpflichtig wurde, in Sinsheim war der Rückgang noch stärker

hohe Taktdichte über die Bahnhöfe nutzt Ein- und Auspendlern und vermutlich auch Binnenpendlern

Hockenheim / Schwetzingen brauchen eine direkte S-Bahn-Anbindung an HD. Eine Tram macht da wahrscheinlich wenig Sinn.

Parkraumbewirtschaftung nicht zu Lasten finanziell schwacher.
 Stärkere Förderung von Job-Tickets

Lastenrad-Verleih-System ausbauen!

Kostenlose Jahreskarten für SchülerInnen, Auszubildende und StudentInnen. Früh an den ÖPNV heranführen, dann wird er auch genutzt.

Schnelle, zuverlässige ÖPNV-Verbindungen. Wenn die Pendler ihre Ziele mit dem ÖPNV zufriedenstellend erreichen können, brauchen sie kein Auto mehr und die Umwelt profitiert dann am meisten.

Eine bessere Anpassung von S-Bahn und Regionalverkehr der DB (lange Wartezeiten nach Ankunft der möglichen S-Bahn auf Anschluß der benötigten RB

Das Ganze ist zu unambitioniert. Das Landesverkehrsministerium geht von -30% Verkehr in Städten aus. -30% muss das heißen Z.B. Darmstadt hat auch ein Konversionsprogramm und dort sollen die Straßen in keiner Weise stärker in Anspruch genommen werden.

In Prag ist die Mischung aus preiswertem zeitbasierten ÖPNV und dadurch preisreduzierten P&R_Parkflächen super geregelt.

Mitnahmemöglichkeit bei allen Zeitkarten (auch Rhein-Neckar-Ticket, Karte ab 60, MAXX-Ticket, ...) könnte vielleicht hohe Pkw-Nutzung im Freizeitverkehr verringern und wäre eine gute Gelegenheit, ÖPNV-fremde Personen an Bus und Bahn heranzuführen

Anlage – Pendlerkonferenz, 22.09.2020

Themenfeld: Straßennetz, Kfz-Verkehr

Telearbeit Potenziale analysieren → was wäre wenn ... Analyse Dritter in Zukunft nutzbar.

Neckarquerung - Notwendigkeit nur aus Uni Sicht? → Stadtplanung steuert - Prognosen weisen auf Wachstum hin

SGD Ziel 4: Bildung, Information, Kommunikation → bisherige Maßnahmen reichen nicht dafür aus eine Verhaltensänderung zu erreichen

Neue Straße → Anreiz für mehr Verkehr - induzierter Verkehr - Verkehr als Prognose hat VEP abzuwickeln

Auspendler > 55 Jahre - Wie wird das in Prognose berücksichtigt?

Auto und andere Verkehrsträger werden im VEP in der Gesamtheit betrachtet

Maßnahme Str 7 (Neubau Neckarquerung): kritisch zu sehen (Hochwasser, Umweltperspektive, erzeugt mehr Verkehr...)

Maßnahme Str 12 (Entlastung /Umgestaltung Bergheimer Straße): wichtige Maßnahme, auch das Parken wird in diesem Rahmen geprüft

Idee Umweltspur auf Einfallstraßen: Gibt es dazu Erfahrungen? Beschleunigung ÖPNV, Förderung von Fahrgemeinschaften

30 km/h in der Stadt flächendeckend

Schnellere Umsetzung von geplanten Maßnahmen

Maßnahmen in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen aufteilen

Kleinere Maßnahmen im laufenden Betrieb umsetzen

Themenfeld: Rad-, Fußverkehr

Nutzbarkeit der Radwege: Kennzeichnung wichtig! Zum Beispiel Altstadt

Qualität der Wege-Ausgestaltung, zum Beispiel Bodenbelag Gaisbergstraße

Ungesicherte Querungen → gibt es dazu Qualitätsstandards? Landes-Richtlinien

Netzdurchgängigkeit von Norden über Bismarckplatz - Gaisbergstraße wünschenswert >>
Umsetzung erfolgt Stück für Stück

Nord-Süd-Trasse durch Heidelberg, Rad im Verkehr benachteiligt - viele Ampeln

ÖPNV 1. Rang, Rad vor Auto einzuordnen

EMBL 1000 MA - Radwege nicht gut ausgebaut? Kommt das? >> E-Bike, Idee: Waldwege auszubauen

Verbesserung für Rad = negative Auswirkung auf den ÖPNV? Wichtig: bei anderer Raumaufteilung
> besser: Raum dem MIV wegnehmen

Für Radprojekte: Schnellere Umsetzung

Anbindung Sandhausen mitdenken

Bergstadtteile haben keine Radwege in die Stadt, die Straße sind stark befahren und für Radfahrer gefährlich > (bessere) Anbindung erforderlich

Radschnellweg Mannheim-Heidelberg: Gut Anbindung in Heidelberg ist wichtig

Gerechte Verteilung des öffentlichen Raumes

Grundsätzlich ist eine Bewusstseinsänderung erforderlich / Selbstverständnis "Auto" ändern

Themenfeld: ÖPNV

ÖPNV + RNV ist keine Alternative für Pendler aus Nordrichtung, zum Beispiel aus Heddeshheim kommend

Es gibt auch gute Verbindungen von Heddeshheim nach Heidelberg

Die genannten Zahlen von Herrn Lenz aus dem Fachbeitrag sind ggf. nicht richtig. Der Süden ist deutlich besser angebunden

Ein Zeitstrahl wäre gut, bis wann die Maßnahmen realisiert werden sollen

Betriebliches Mobilitätsmanagement sollte gefördert werden

Verdichtung der S-Bahnlinien (z. B. 10er Takt) führt zu Problemen bei der Anbindung mit dem Bus

Park & Ride ist nicht sinnvoll. Personen steigen dann nicht aus, sondern fahren mit dem Auto bis zu dem Ziel

Park and Ride ist eine Option. Das ist ein attraktives Angebot, um in die Stadt zu kommen

Der Takt der unterschiedlichen Linien muss zusammen voran gebracht werden

Mitarbeiter aus dem Odenwald kommend, sind auf das Auto angewiesen

Industrie-Mitarbeiter: Diese Arbeitsplätze sind besonders schlecht an den ÖPNV angebunden. Sowohl die Örtlichkeiten (liegen Abseits), als auch wegen der Zeiten (Schichtdienst)

Wieblingen ist gut angebunden

Die Umsteigepunkte müssen in ihrer Attraktivität gesteigert werden

Bezüglich Fahrpreis: Es sollte generell ein Job-Ticket geben

Gegebenenfalls können die Arbeitgeber in Heidelberg noch weitere Daten zu den Pendlern an die Gutachter übermitteln?

Lerneffekt Carsharing nutzen: Eine ausreichende Abdeckung des ÖPNV und ein weiterer Ausbau von Car-Sharing, macht die Nutzung und den Besitz eines eigenen Autos weniger erforderlich und führt mittelfristig zu einer weiteren Verlagerung auf den ÖPNV

Mitnahmemöglichkeit der Fahrräder in Straßenbahnen erhöhen (Kapazität)

Mitnahmeregel von Fahrrädern flexibler gestalten (Verbot in Stoßzeiten / Pendlerzeiten aufheben)

Anbindung Worms schlecht: Taktung S-Bahnen in Richtung Mannheim anpassen, um den Anschluss an die Regionalbahn zu erreichen

Zu ÖV 8: zusätzliche Prüfung Straßenbahntrasse durch Friedrich-Ebert-Anlage

Neben Angebotsseite auch Nachfrageseite berücksichtigen (Bezug Pendlerbericht, Verlagerungseffekte: Auspendler im Süden, Einpendler aus dem Norden)

Vorrangschaltung ÖPNV im gesamten Stadtgebiet: Bsp. Haltestelle Betriebshof auf Strecke HBF --> INF

Boxberg: Parksituation schwierig. Idee: 1. Busse mit Radanhängern, 2. Fahrgeld ÖPNV in Schulgeld integrieren (Hotelfachschule)

Anbindung Schwetzingen verbessern → Nutzung bestehender Bahngleise am Hauptbahnhof
Heidelberg und Ausbau Gleisdreieck Mannheim-Friedrichsfeld

Themenfeld: Multimodalität, Innovation, ruhender Verkehr

Für die gezeigten Maßnahmen-Ideen sind die Kosten noch nicht berücksichtigt / bewertet

Parkraumbewirtschaftung: Welche Kosten sind vorgesehen? (steht noch nicht fest)

CO₂ Ziele werden alleine mit den gezeigten Maßnahmen nicht erreicht

Quellnaher Park and Ride ist zu bevorzugen vor zielnahe Park and Ride

Stadtnahe Park and Ride sind überholt. Jetziges Konzept schafft nicht die CO₂ Ziele

S-Bahnstation Pfaffengrund/Wieblingen: ist ein Nadelöhr. Verkehr wird hier immer mehr. Dieser Knotenpunkt muss umgestaltet werden. Neu Verteilung der Fläche für (ÖPNV) Bus, Autos

Digitalisierung im ÖPNV: Für ältere Nutzergruppen sind Alternativen zur App-Nutzung nötig (zum Beispiel an Mobilitätsstationen); Barrierefreier Zugang (unter anderem Sprache und Berücksichtigung der Belange körperlich beeinträchtigter Bevölkerungsgruppen)

Spannungsfeld Parkraumbewirtschaftung versus ÖPNV Angebot

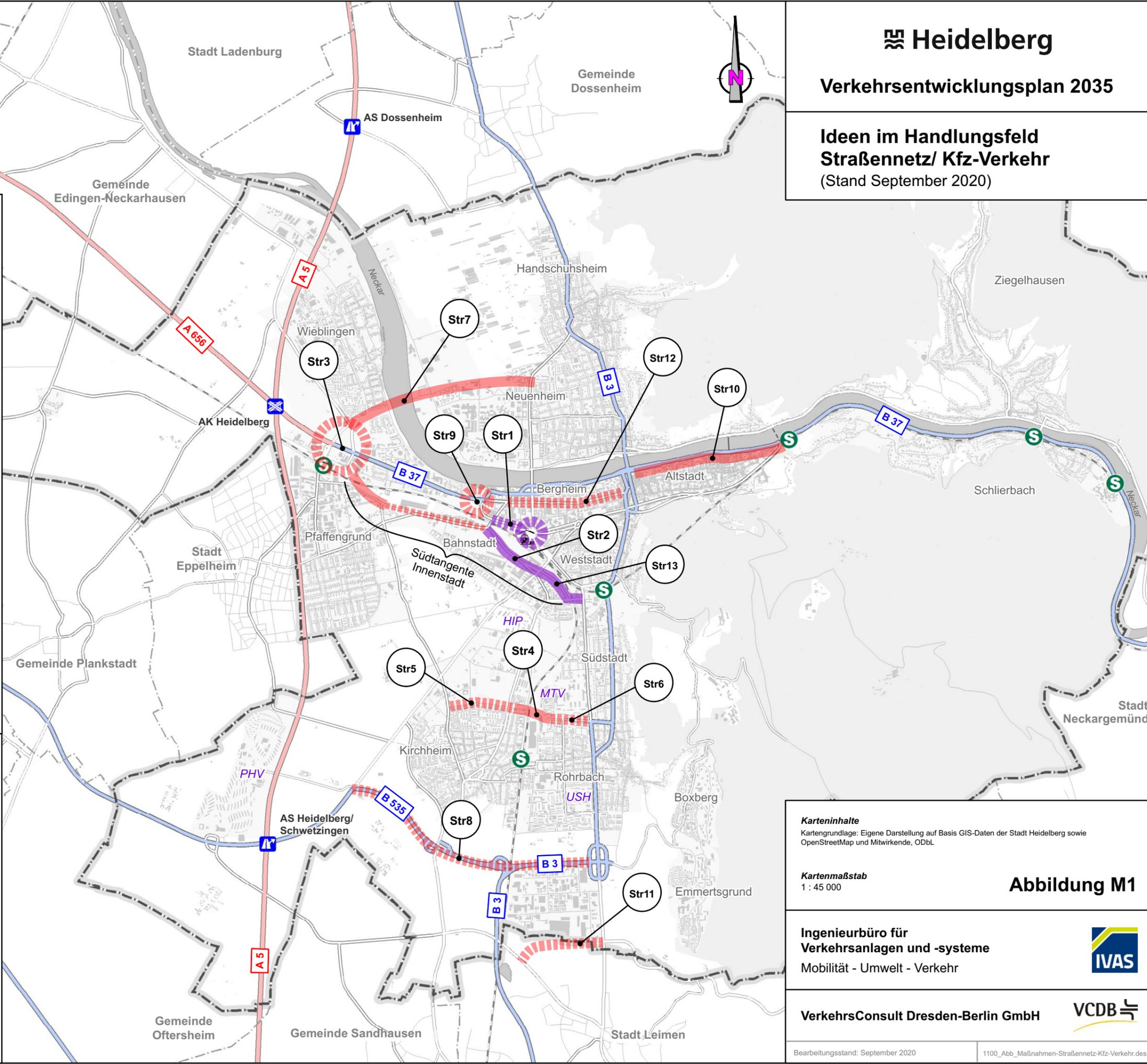
Gesamtstädtische Effekte betrachten (zum Beispiel Verknüpfung mit Masterplan INF)

Finanzierung / Förderung ÖPNV: Jobticket in Zeiten von Corona wird aufgrund von Home-Office und geänderten Nutzerverhalten (mehr Auto und Rad) von manchen Unternehmen / Institutionen in Frage gestellt

- Str1 Umbau Kurfürstenanlage inkl. KP Lessingstraße vor dem Bahnhof - bereits realisiert -
- Str2 Ausbau Czernyring von Montpellierbrücke bis Czernybrücke - in Realisierung -
- Str3 Anschluss SRH an AS Rittel mit Anbindung Henkel-Teroson-Straße
- Str4 Neubau Straßenbrücke über die Bahn zwischen Sickingenstraße - Stettiner Straße
- Str5 Ausbau Stettiner Straße
- Str6 Ausbau Sickingenstraße
- Str7 Neubau Neckarquerung AS Rittel - Neuenheimer Feld mit Anschluss an Berliner Str.
- Str8 Ausbau B 3/ B 535 südlich Heidelberg
- Str9 Ermöglichung des Linksabiegens von der Gneisenaustraße auf die B 37
- Str10 Realisierung des Neckarufertunnels
- Str11 Neubau der Verbindungsstraße L 600 - L 594
- Str12 Entlastung/ Umgestaltung Bergheimer Str.
- Str13 Umgestaltung Czernyring inklusive Hebelbrücke

Maßnahmen

-  Brücke/ Unterführung mit Anbindung
-  Ausbaumaßnahme Straßennetz
-  Basisszenario
-  potenzielle Maßnahme im Handlungsszenario
-  Stadtgrenze/ Gemeindegrenze
-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Hauptstraßennetz/ weiteres Straßennetz
-  Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ S-Bahn



Karteninhalte
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten der Stadt Heidelberg sowie OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Kartenmaßstab
1 : 45 000

Abbildung M1

**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**
Mobilität - Umwelt - Verkehr



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH 

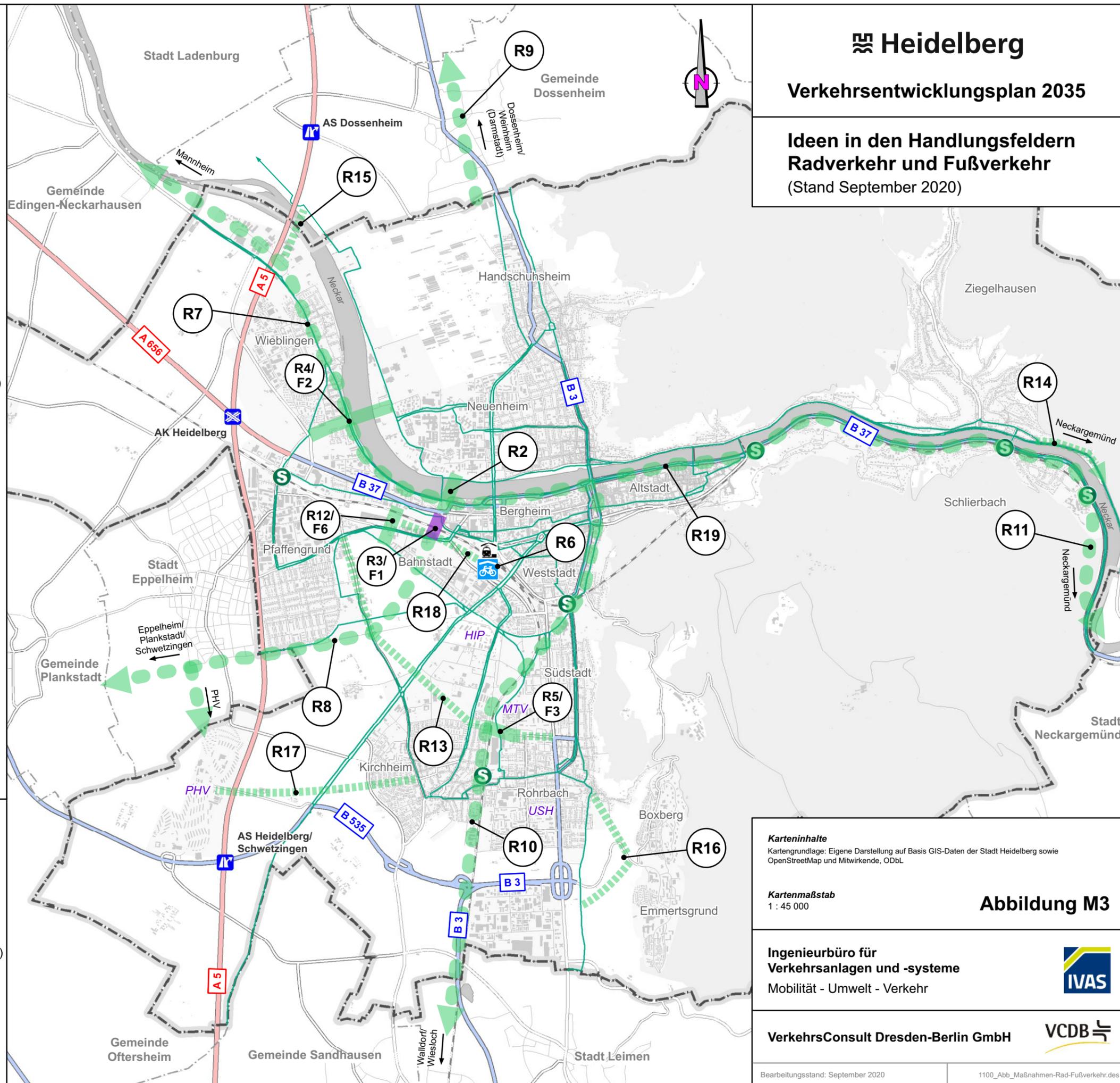
Bearbeitungsstand: September 2020 1100_Abb_Maßnahmen-Straßennetz-Kfz-Verkehr.des

- R1 Sukzessive Entwicklung Radwegenetz (Summe zahlreicher Einzelmaßnahmen)
- R2 Ausbau Fuß- und Radverbindung Neckarbrücke zum Neuenheimer Feld
- R3/ F1 Neubau Fuß- und Radverbindung Gneisenaubrücke
- R4/ F2 Neubau Umweltbrücke Wieblingen - Neuenheimer Feld
- R5/ F3 Neubau Querung Bahngleise zwischen Rohrbach und Kirchheim
- R6 Neubau Parkhaus am Hauptbahnhof
- R7 Ausbau Radschnellverbindung Heidelberg - Mannheim
- R8 Ausbau Radschnellverbindung Bahnstadt - PHV - Eppelheim/ Plankstadt/ Schwetzingen (in der Bahnstadt mit alternativer Wegeführung)
- R9 Ausbau Radschnellverbindung Darmstadt - Rhein-Neckar (Abschnitt Heidelberg - Weinheim)
- R10 Ausbau Radschnellverbindung Heidelberg - Bruchsal (Abschnitt Heidelberg - Walldorf/ Wiesloch)
- R11 Ausbau Radschnellverbindung Heidelberg (Schlierbach) - Neckargemünd
- R12/ F6 Neubau zusätzliche Bahnquerung Bahnstadt/ Ochsenkopf
- R13 Ausbau Direktverbindung Pfaffengrund/ Kirchheim/ Rohrbach
- R14 Ausbau/ Optimierung der Radverbindung an der L 534 zwischen Heidelberg und Neckargemünd
- R15 Verknüpfung über den Neckar
- R16 Verbesserte Anbindung der Bergstadtteile
- R17 Anbindung PHV an Kirchheim
- R18 Bahnstadtradweg
- R19 Projekt „Stadt an den Fluss“
- F4 Stärkung integrierter Stadtentwicklung „Stadt der kurzen Wege“
- F5 Entfall Gehwegparken

grau - nicht verortbare Maßnahme
schwarz - in Abb. dargestellte Maßnahme

Maßnahmen

-  Radschnellverbindung
-  Brücke/ Unterführung mit Anbindung
-  verknüpfende Maßnahme
-  Basisszenario
-  potenzielle Maßnahme im Handlungsszenario
-  ausgewähltes Radhauptnetz (RIN-Stufe II & III)
-  Stadtgrenze/ Gemeindegrenze
-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Hauptstraßennetz/ weiteres Straßennetz
-  Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ S-Bahn



Karteninhalte
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten der Stadt Heidelberg sowie OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Kartenmaßstab
1 : 45 000

Abbildung M3

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

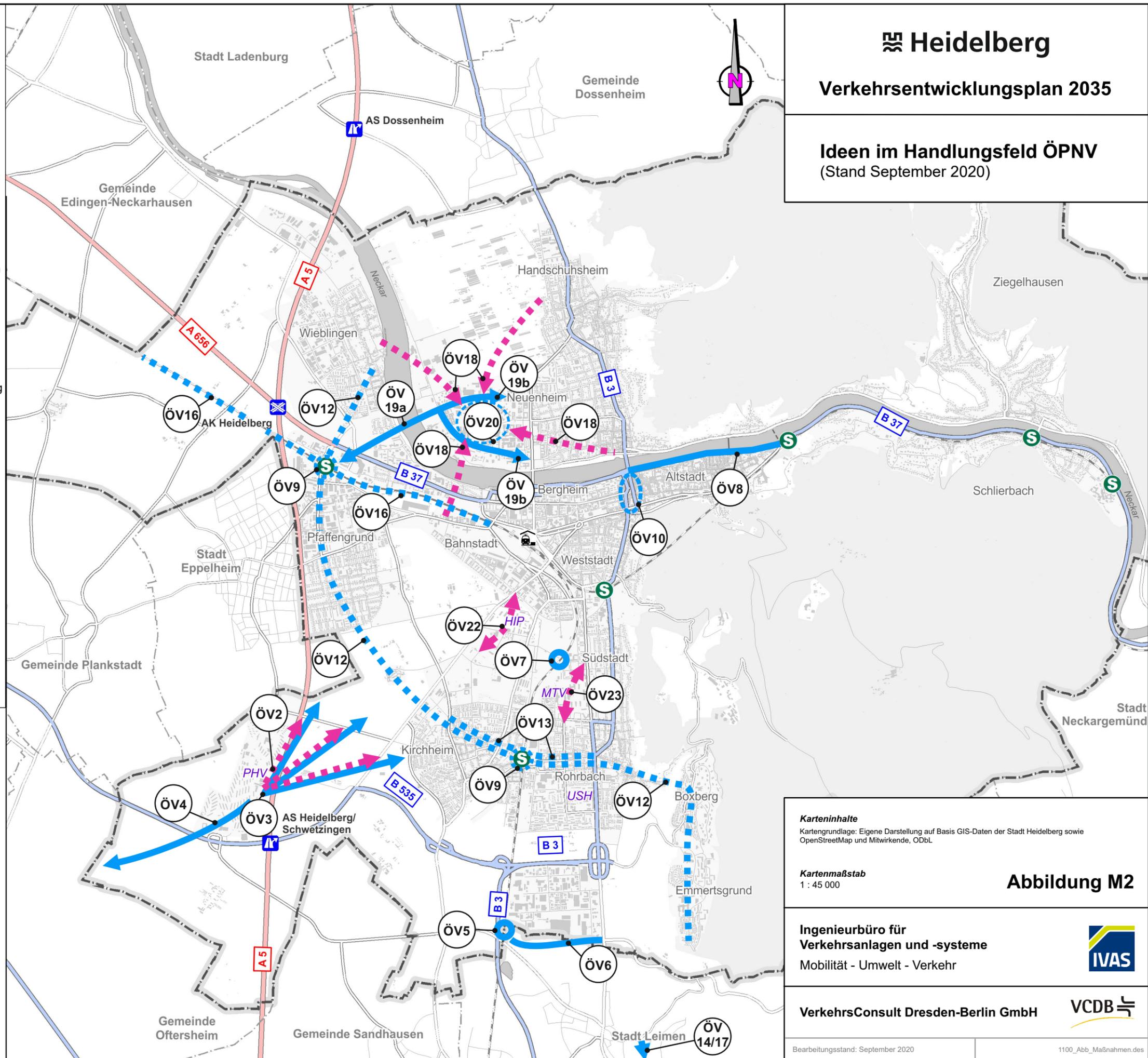


- ÖV1 Anpassung S-Bahn, Straßenbahn- und Busnetz an den aktuellen Stand
- ÖV2 Verstärkte Busanbindung des Patrick-Henry-Village in Richtung Innenstadt
- ÖV3 Straßenbahnverbindung ins Patrick-Henry-Village in Richtung Innenstadt
- ÖV4 Verlängerung der Straßenbahn vom Patrick-Henry-Village nach Schwetzingen
- ÖV5 S-Bahn-Halt am Gewerbegebiet Rohrbach-Süd
- ÖV6 S-Bahn-Halt am Gewerbegebiet Rohrbach-Süd + Verlängerung der Straßenbahn ins GE Rohrbach-Süd
- ÖV7 S-Bahn-Halt Südstadt (in Nähe der Konversionsflächen M.-Twain-Village)
- ÖV8 Straßenbahntrasse Altstadt bis Karlstor
- ÖV9 Optimierung der Anschlusssituation an den S-Bahnhöfen Pfaffengrund/Wieblingen und Kirchheim/Rohrbach
- ÖV10 Optimierung der Wende- und Haltestellen-situation am Bismarckplatz
- ÖV11 Sonderbuslinien für besonders wichtige Pendlerrelationen
- ÖV12 Tangentiale Bus-Achse Wieblingen-Pfaffengrund-Kirchheim-Rohrbach-Boxberg
- ÖV13 ÖPNV-Angebot auf der Spange Kirchheim-Rohrbach
- ÖV14 Verlängerung der Straßenbahn Leimen-Nußloch-Wiesloch
- ÖV15 10-min-Takt auf ausgewählten Bus-Linien
- ÖV16 Taktverdichtung S-Bahn auf ausgewählten Strecken (3. Gleis Mannheim)
- ÖV17 Straßenbahn nach Wiesloch
- ÖV18 direkte Pendlerverbindungen Neuenheimer Feld
- ÖV19 hochwertige ÖPNV-Anbindung Neuenheimer Feld (Seilbahn oder Strab.)
- ÖV20 attraktive innere Erschließung des Neuenheimer Feldes
- ÖV21 Taktverdichtung im Spätverkehr
- ÖV22 Anbindung des Innovation Parks
- ÖV23 Anbindung des Mark-Twain-Village

grau - nicht verortbare Maßnahme
schwarz - in Abb. dargestellte Maßnahme

Maßnahmen

-  Neubau
-  Optimierung/ Aufwertung
-  Basisszenario
-  potenzielle Maßnahme im Handlungsszenario
-  Stadtgrenze/ Gemeindegrenze
-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Hauptstraßennetz/ weiteres Straßennetz
-  Fußgänger Verbindung
-  Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ S-Bahnhof



Karteninhalte
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten der Stadt Heidelberg sowie OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Kartenmaßstab
1 : 45 000

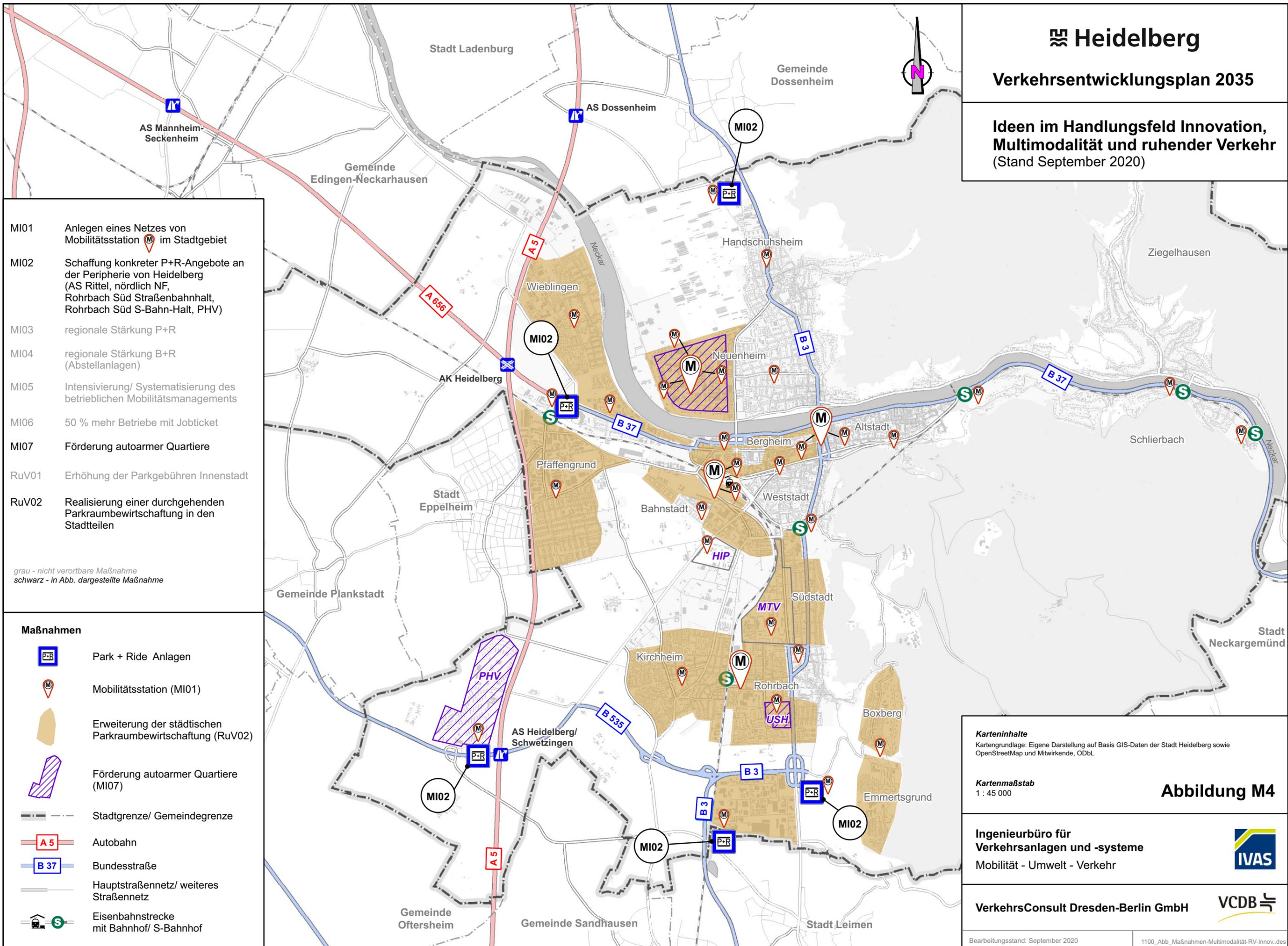
Abbildung M2

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH





- MI01 Anlegen eines Netzes von Mobilitätsstation im Stadtgebiet
 - MI02 Schaffung konkreter P+R-Angebote an der Peripherie von Heidelberg (AS Rittel, nördlich NF, Rohrbach Süd Straßenbahnhalte, Rohrbach Süd S-Bahn-Halte, PHV)
 - MI03 regionale Stärkung P+R
 - MI04 regionale Stärkung B+R (Abstellanlagen)
 - MI05 Intensivierung/ Systematisierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
 - MI06 50 % mehr Betriebe mit Jobticket
 - MI07 Förderung autoarmer Quartiere
 - RuV01 Erhöhung der Parkgebühren Innenstadt
 - RuV02 Realisierung einer durchgehenden Parkraumbewirtschaftung in den Stadtteilen
- grau - nicht verortbare Maßnahme
schwarz - in Abb. dargestellte Maßnahme*

- #### Maßnahmen
- Park + Ride Anlagen
 - Mobilitätsstation (MI01)
 - Erweiterung der städtischen Parkraumbewirtschaftung (RuV02)
 - Förderung autoarmer Quartiere (MI07)
 - Stadtgrenze/ Gemeindegrenze
 - Autobahn
 - Bundesstraße
 - Hauptstraßennetz/ weiteres Straßennetz
 - Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ S-Bahnhof

Karteninhalte
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten der Stadt Heidelberg sowie OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Kartenmaßstab
1 : 45 000

Abbildung M4

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

IVAS

VCDB

Bearbeitungsstand: September 2020 1100_Abb_Maßnahmen-Multimodalität-RV-Innov.de