Heidelberg

06. Oktober 2020, 18.30 Uhr

Lokalkonferenz West

Verkehrsentwicklungsplan 2035

Dokumentation zur Veranstaltung

www.heidelberg.de/vep

Agenda

TOP 1 Begrüßung, Einführung und Ablauf der Sitzung

TOP 2 Vorstellung der Situationsanalyse

TOP 3 Situationsanalyse mit Fokus auf die Stadtteile

TOP 4 Vorstellung Ziele und Herleitung Handlungsszenario

TOP 5 Gruppenphase

TOP 6 Zusammenfassung, Abschluss und Ausblick

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

1. Fachbeitrag Vorstellung ausgewählte Ergebnisse aus der Situationsanalyse allgemein
2. Fachbeitrag Vorstellung Ergebnisse aus der Situationsanalyse mit Fokus auf Rohrbach und Kirchheim
3. Fachbeitrag Vorstellung Ziele und Herleitung Handlungsszenario

Dokumentation: Moderationsbüro team ewen

TOP 1 Begrüßung, Einführung und Ablauf der Sitzung

Frau Dorn von der Stabstelle Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg begrüßt die circa 69 Teilnehmenden zur Lokalkonferenz West des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2035. Der Fokus der Veranstaltung liegt auf den Stadtteilen Wieblingen, Pfaffengrund und Bahnstadt. Es ist die sechste digitale Konferenz im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplan.

Was ist das Ziel eines Verkehrsentwicklungsplans? 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.

Frau Dorn erklärt weiter, dass der Fokus eines Verkehrsentwicklungsplan auf der Gesamtstadt und den gesamtstädtischen Zusammenhängen liegt, also sind heute besonders die Verbindungen zwischen den Stadtteilen und die Verbindung in die Region wichtig. Wie können wir unsere Verkehrsnetze zukünftig noch weiter optimieren?

Zur Information und Einordnung des Prozesses zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans erläutert Frau Dorn von der Stabstelle Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Heidelberg im Gespräch mit Herrn Ilgner vom Moderationsbüro team ewen die wesentlichen Aspekte und den Bearbeitungsstand.

Wie läuft der Prozess zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) ab? Was sind konkrete Bearbeitungsstufen?

Der VEP wird in fünf Schritten erarbeitet (siehe Abbildung).

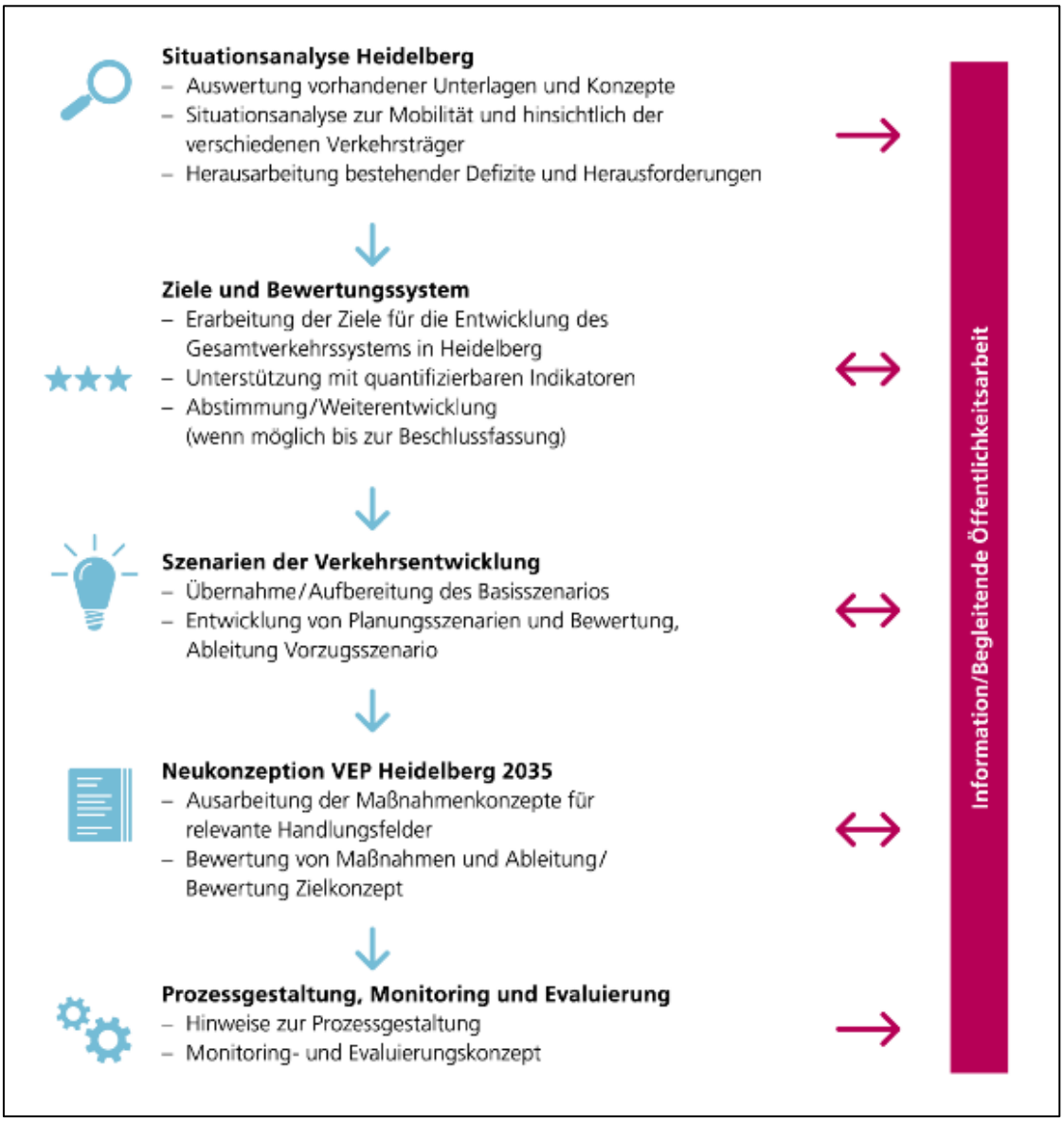


Abbildung: Fünf Schritte des Verkehrsentwicklungsplan-Prozesses

Die Situationsanalyse ist bereits abgeschlossen. Eine Broschüre wurde dazu veröffentlicht und ist online unter www.heidelberg.de/vep im Bereich Downloads abrufbar. 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 folgenden Schritte beschäftigen sich mit Neukonzeptionen des VEPs für 2035 sowie der Prozessgestaltung, dem Monitoring und der Evaluierung.

Wo sind die Unterlagen zum VEP zu finden?
Die Unterlagen aller öffentlichen Veranstaltungen sind auf der Homepage unter www.heidelberg.de/vep in dem Bereich Vorlagen und Protokolle unter Downloads zu finden. Der Arbeitskreis VEP Gesamtstadt tagt nicht öffentlich, daher werden diese Unterlagen nur den Mitgliedern zur Verfügung gestellt.

Wie ist die Beteiligung konzipiert?
Die pinken Pfeile in der Grafik (siehe oben) zeigen die Einbindung der Öffentlichkeit an. In Stufe eins wurde die Öffentlichkeit über das Vorgehen zur Situationsanalyse informiert. Während Stufe zwei, drei und vier werden die Bürgerinnen und Bürger aktiv einbezogen und beteiligt. In der letzten Stufe wird die Öffentlichkeit über die Gestaltung des weiteren Prozesses, das Monitoring und die Evaluierung informiert.

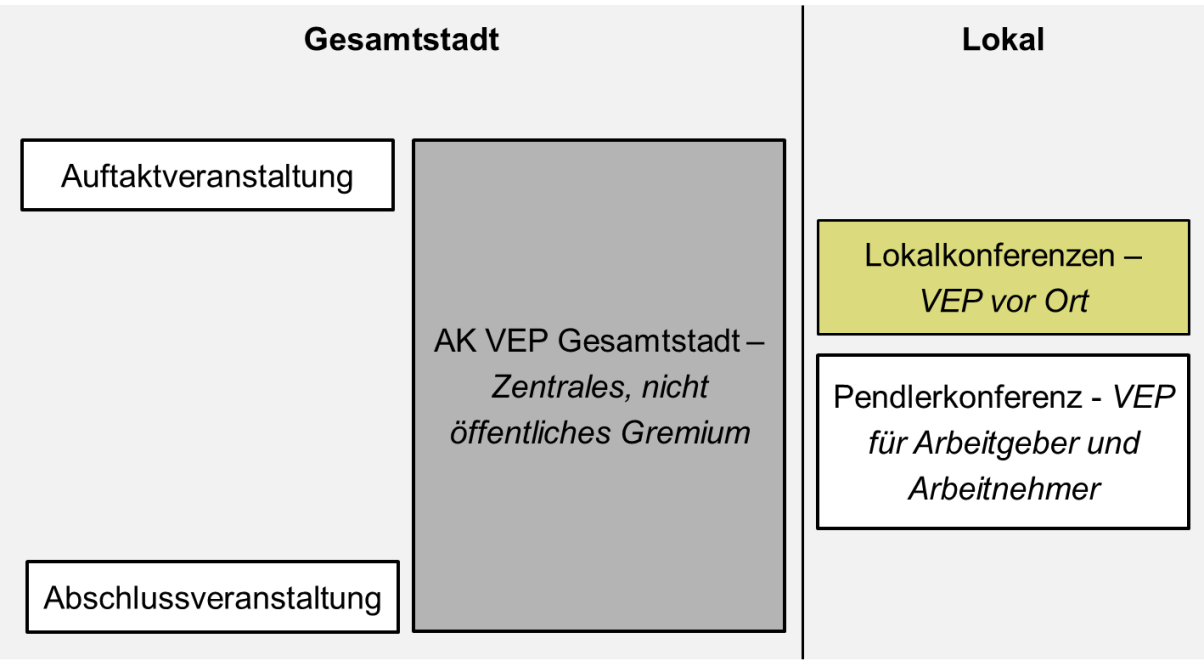


Abbildung: Bausteine der Bürgerbeteiligung

Die Bausteine der Bürgerbeteiligung sehen Elemente auf Ebene der Gesamtstadt sowie auf lokaler Ebene vor. Ein nicht-öffentlicher Arbeitskreis mit insgesamt über 70 Mitgliedern begleitet die Erarbeitung des VEP sehr eng und hat die Gesamtstadt im Blick.

Während der Auftaktveranstaltung (bereits stattgefunden) und der Abschlussveranstaltung werden Bürgerinnen und Bürger öffentlich über das Projekt informiert. Um auch aus Sicht der Bewohner und Bewohnerinnen der Heidelberger Stadtteile Hinweise zum VEP zu erhalten, werden Ideen für ein Handlungsszenario in „Lokalkonferenzen“ vorgestellt und Hinweise aufgenommen. Die Pendlerkonferenz bietet die Möglichkeit, speziell die Sicht der Pendelnden sowie der Arbeitgebenden in den Prozess einzuspeisen. Die sechs Lokalkonferenzen sowie die Pendlerkonferenz sind öffentliche Veranstaltungen, die je zweimal stattfinden (diesen Herbst und voraussichtlich im nächsten Jahr Sommer). In der zweiten Runde werden vertiefende Maßnahmen für den VEP diskutiert.

Was ist Inhalt der Lokalkonferenz West?
Zu Beginn steht ein Informationsteil über die Ergebnisse der Situationsanalyse, sowie eine Darstellung der Analyse mit dem Fokus auf den Stadtteilen Wieblingen, Pfaffengrund und Bahnstadt mit der Möglichkeit für Rückfragen. In Kleingruppen werden die aktuellen Ideen zu den verschiedenen Handlungsfeldern vorgestellt und können durch die Teilnehmenden kommentiert und ergänzt werden.

Per Umfrage wird deutlich, dass die meisten Teilnehmenden in den heutigen Schwerpunktstadtteilen Wieblingen, Pfaffengrund und Bahnstadt wohnen. Darüber hinaus sind weitere Bürgerinnen und Bürger aus anderen Stadteilen beziehungsweise „nicht aus Heidelberg“ dabei.

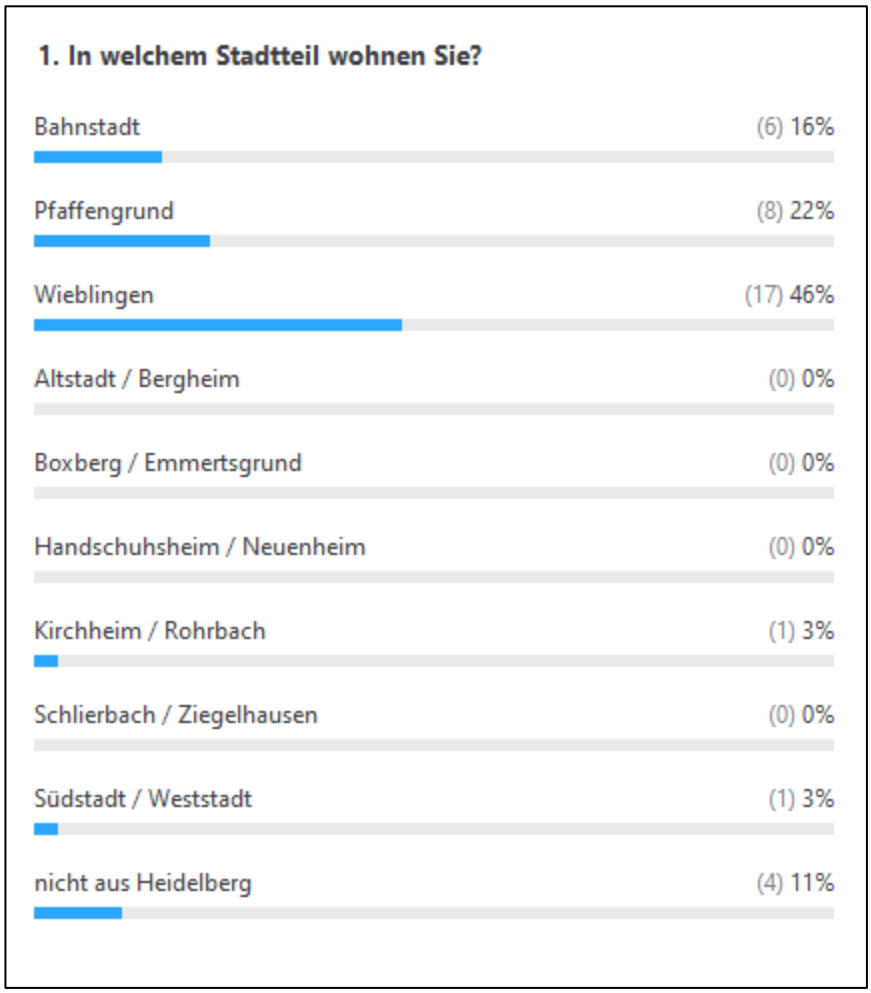


Abbildung: Umfrage: In welchem Stadtteil wohnen Sie?

Per digitalen Whiteboard geben die Teilnehmenden Rückmeldung zu der Frage, „Was sind die Herausforderungen für Mobilität und Verkehr in der Bahnstadt, im Pfaffengrund und in Wieblingen?“.

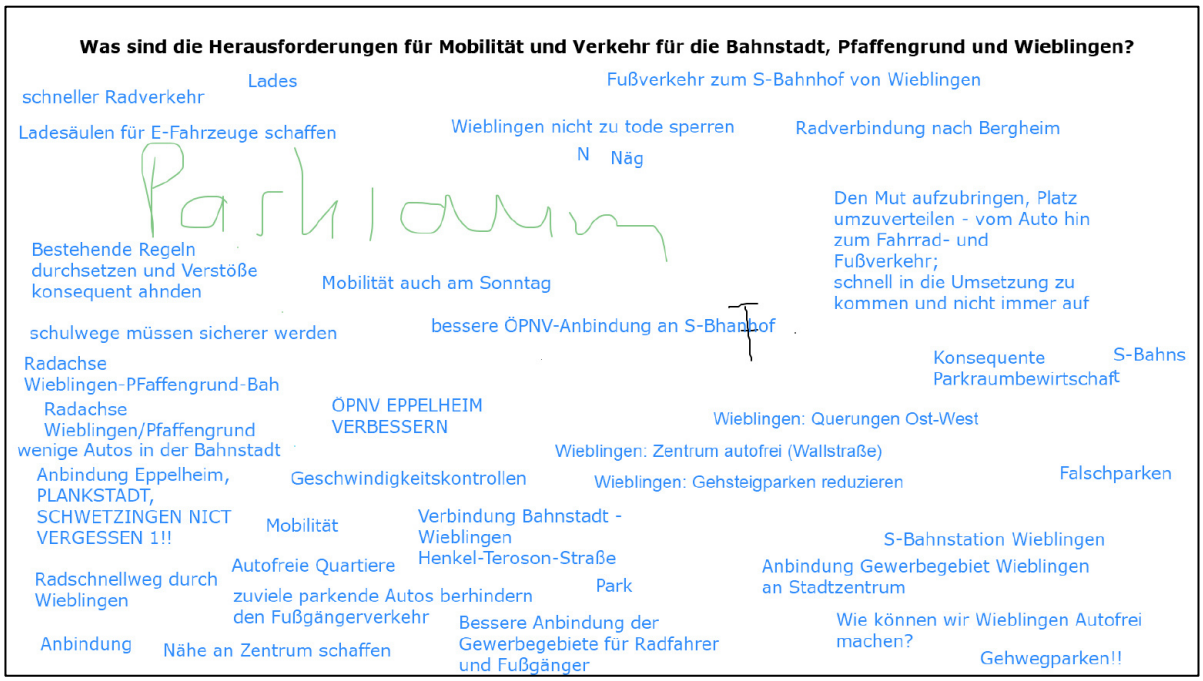


Abbildung: Whiteboard zu der Frage, „Was sind die Herausforderungen für Mobilität und Verkehr in der Bahnstadt, im Pfaffengrund und in Wieblingen?“

TOP 2 Vorstellung der Situationsanalyse

Im aufgezeichneten Fachbeitrag stellt Herr Ohm, Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme (IVAS), ausgewählte Ergebnisse der Situationsanalyse vor.

Sein Beitrag behandelt die Punkte Gliederung und Grundlagen der Situationsanalyse sowie Inhalte und festgestellte Herausforderungen. Trotz einem positiven Abschneiden der Stadt Heidelberg im Modal Split zugunsten des Umweltverbundes (im Vergleich zu anderen Städten in Deutschland) wird das prognostizierte Bevölkerungswachstum der Stadt Heidelberg und die Zunahme an Pendelnden für weitere Herausforderungen der Mobilitätsentwicklung sorgen. Stärken, Schwächen und Herausforderungen wurden im öffentlichen (Nah-)Verkehr, im Straßennetz und dem öffentlichen Raum, dem ruhenden Verkehr, dem Rad- und Fußverkehr, der Inter- und Multimodalität sowie im Bereich Innovationen erfasst. Aus der Situationsanalyse ergeben sich für den VEP 2035 die Schwerpunkte Weiterentwicklung und effektiver Betrieb der Verkehrsnetze, anforderungsgerechte Anbindungen und Einbindungen der Entwicklungsflächen, Verstärkung der regionalen Ansätze zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl der Pendelnden sowie eine verstärkte Entwicklung stadtverträglicher und umweltaffiner Verkehre und Mobilitätssstile. Der Fachbeitrag ist unter www.heidelberg.de/vep im Bereich Downloads abrufbar.

TOP 3 Situationsanalyse mit Fokus auf die Stadtteile

Die Fokussierung der Situationsanalyse auf die Stadtteile Wieblingen, Pfaffengrund und Bahnstadt stellte Herr Anton, IVAS, in einem weiteren Fachbeitrag vor. Er informierte über die allgemeine Lage, die verkehrliche Einordnung in den drei Stadtteilen (zusammen 25.000 Einwohnern) sowie deren Verkehrsmittelwahlverhalten. Es wurden Stärken und Schwächen der Stadtteile in den Bereichen Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr analysiert. So ist beispielsweise in der Bahnstadt der Radverkehrsanteil auffällig hoch. Ebenso fällt negativ auf, dass es hohen Parkdruck im öffentlichen Straßenraum innerhalb der Wohngebiete gibt. In Wieblingen sind die Seitenräume durch Gehwegparken eingeschränkt. Herr Anton benennt Herausforderungen im Westen von Heidelberg, darunter die Anbindung der Konversionsfläche Airfield, Findung geeigneter Lösungen zur besseren Anbindung des Neuenheimer Feldes und die Schaffung einer zufriedenstellenden Situation im ruhenden Verkehr. Der Fachbeitrag ist unter www.heidelberg.de/vep im Bereich Ablauf abrufbar.

Im Folgenden sind die Rückfragen der Teilnehmenden an die Gutachter dargestellt:

Im Vortrag wird die B37 (Am Rittel) mit einer anderen Verkehrsbelastung ausgewiesen, als in anderen Dokumenten zum Verkehrsentwicklungsplan. Wie kommt die Diskrepanz zustande?

Die gezeigten Werte stammen aus dem Verkehrsmodell. Die genannten Zahlen beziehen sich auf den werktäglich DTV (Montag – Freitag). Die Zählstellenauswertung bezieht sich auf den gesamten DTV (Montag- Sonntag), weshalb hier im Durchschnitt geringere Zahlen auftauchen.

Wie ist die Verkehrsbelastung am Czernyring?

Hierzu müssten die Zahlen aus dem Verkehrsmodell abgelesen werden. Die Zahlen sind im Vortrag nur aus Gründen der Lesbarkeit nicht abgebildet, liegen in dem Modell aber vor.

Wie soll überhaupt eine zufriedenstellende Lösung in Wieblingen aussehen? Der Parkdruck ist hier sehr hoch.

In Wieblingen (Beispiel Mannheimer Straße und Nebenstraßen) ist es teilweise nicht möglich mit einem Kinderwagen an den parkenden Autos vorbeizu kommen. Mit Hilfe von Parkraumbewirtschaftung könnte hier der sogenannte „Parkdruck“ veringert werden. Es ist aber auch grundsätzlich zu überlegen, wie der ruhende Verkehr aus den Straßen gebracht wird.

Welche Maßnahmen können ergriffen werden, um die - vermutlich steigende - Zahl an einpendelnden Personen per Auto zu begrenzen?

Es kann niemand gezungen werden auf eine bestimmte Art und Weise zu pendeln. Hier müssen Angebote geschaffen werden, dass ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel genutzt werden.

In wieweit gehen neue Entwicklungen (Home Office) in die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplan ein?

Die hier vorgestellte Analyse ist aus dem Jahr 2018. Somit sind aktuelle Entwicklungen nicht mit abgebildet. In der Szenarienentwicklung wird es aber auch möglich sein, aktuelle Trends besser aufzugreifen und in der Konzeption des Verkehrsentwicklungsplanes zu berücksichtigen.

Wie ist die Anbindung an das Patrick-Henry-Village geplant? Also die Trassenführung der Straßenbahn?

Die Anbindung wird im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplan als Maßnahmenidee aufgeführt. Sowohl als Anbindung per Bus oder per Straßenbahn. Die genaue Trassenlage ist nicht Teil der Planung im Verkehrsentwicklungsplan, sondern ist eine eigene Planung. Die grundsätzliche Anbindung wird in der Planung des Verkehrsentwicklungsplanes nicht in Frage gestellt.
Das Thema wird auch in der Kleingruppe B besprochen.

In Neuenheim und Handschuhsheim gibt es eine Parkraumbewirtschaftung. Gibt es Erfahrungen dazu, wie viel und ob das was gebracht hat?

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplan kann hierzu keine Aussage getroffen werden. Das Gutachterbüro hat keine Vor- und Nachher-Vergleiche vorliegen. Parkraumbewirtschaftung alleine stellt keine Lösung da, um „Platzprobleme“ in den Stadtteilen zu lösen. Die Parkraumbewirtschaftung ist nur ein Teil der Lösung, durch die Bewirtschaftung von Parkflächen werden kurzfristig keine Autos abgeschafft. Anzumerken ist auch, dass für Aussenstehende die bestehenden Regelungen in Heidelberg nicht immer gut nachzuvollziehen sind.

Was ist geplant, um bestehende Maßnahmen und Regelungen besser durchzusetzen? Was kann ein Verkehrsentwicklungsplan hierzu leisten?

Aufklärungskampagnen, Hinterfragen des eigenen Mobilitätsverhalten und Informationen können als Maßnahmenideen in einem Verkehrsentwicklungsplan festgeschrieben werden.

Das Fahrradklima wurde als „gut“ bewertet? Worauf fußt die Einschätzung? Wieso wurde das Radwegenetz als gut bewertet?

Die Frage wird in der Kleingruppe beantwortet.

TOP 4 Vorstellung Ziele und Herleitung Handlungsszenario

Im dritten 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 wiederrum ein Handlungsszenario abgeleitet. Der Szenarioentwurf ist nicht Teil der hier geführten Diskussion. 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, beziehungsweise die planungsrechtlich als gesichert gelten. Das Handlungsszenario dagegen beinhaltet weitergehende, als zielführend eingeschätzte Ansätze. Der aufgezeichnete Fachbeitrag ist unter www.heidelberg.de/vep im Bereich Ablauf zu finden.

TOP 5 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

Aus Wieblinger Sicht wurde der Anschluss der SRH an den Rittel mit Anbindung an die Henkel-Teroson-Straße begrüßt. Detailfragen zu einem möglichen Anschluss wurden diskutiert. Der Neubau einer Neckarquerung (Str 7) wurde kontrovers diskutiert.

Als Anregung zum Themenfeld Radverkehr wurde die Prüfung von Pop-Up bikelanes benannt. Der Hinweis, dass Radwege in Heidelberg meist nicht "radfreundlich" sind wurde ergänzt durch den Vorschlag, zum Beispiel fehlende Breite durch eine Umverteilung des Straßenraums zu beheben (Wegnahme von Parkraum → Zuschlag zum Radweg). Außerdem wurde bemängelt, dass an vielen Kreuzungen die Ampelregelung den Radverkehr unnötig behindert / aufhalte und es noch viele Lückenschlüsse im Radnetz gibt, die zu schließen sind.

Grundsätzlich wurde auch noch genannt, dass es wichtig ist, dass kurzfristige und wirksame Maßnahmen umgesetzt werden und nicht nur langfristige Planungen berücksichtigt werden.

Gruppe B – ÖPNV, Multimodalität, ruhender Verkehr und Innovationen

Bei der Diskussion zum Themenfeld Innovation, Multimodalität und ruhender Verkehr wurde einige wichtige Hinweise mitgenommen. So wurde die Ausweisung von autoarmen Gebieten wie zum Beispiel dem PHV begrüßt. Allerdings wäre hier zu schauen, ob und wie diese Anforderung auch in Bestandsgebieten umgesetzt werden könnte. In diesem Zusammenhang wurde auch das Thema des ruhenden Verkehrs aufgegriffen. Unter anderem wurden der Wunsch nach Reduzierung der Parkflächen, das Verhindern von Gehwegparken und die Bereitstellung von Park and Ride Plätzen an geeigneten Orten angesprochen. Ein weiterer Hinweis war, dass im südlichen Pfaffengrund ausschließlich die Anwohnenden parken und es gebe keine Einpendler. Daher wurde kritisch nachgefragt, ob das Instrument der Parkraumbewirtschaftung hier das richtige sei. Insbesondere die Wohnblöcke aus den 50er Jahren wurden ohne Stellplätze geplant und müssen auf der Straße ihr Auto abstellen.

Bei der Planung von Mobilitätsstationen wurde auch die Schaffung von Carsharing Angeboten als Hinweis mitgenommen, sowie der Vorschlag diskutiert, diese auch mit E-Tretrollern auszustatten.

Grundsätzlich wurde darauf hingewiesen, bestehende Schutzgebiete bei Planungen zu berücksichtigen und vor allem auch die angrenzenden Kommunen bei allen Überlegungen im Zusammenhang mit dem VEP einzubinden.

Bei der Diskussion zum Thema ÖPNV wurden ebenfalls vielfältige Wünsche und Anregungen gesammelt. Neben der Verbesserung von Taktung tagsüber, nachts und an den Wochenenden sowie der verbesserten Abstimmung der Fahrpläne beim Umstieg waren den Teilnehmerinnen und Teilnehmern auch die Anbindungen ins PHV und Neuenheimer Feld wichtig. Auch wenn die Klärung einer Anbindung an das Patrick-Henry-Village nicht im Verkehrsentwicklungsplan stattfindet, so

machten einige Teilnehmenden deutlich, dass der Heinrich-Menger-Weg als grüne Meile vom Pfaffengrund nicht dafür weichen solle. Die Mitnahme von Fahrrädern auch in Bus und Straßenbahn sollte ermöglicht werden um den ÖPNV attraktiver zu machen. Auch der Blick darauf, wie die Wege für Fußgänger zu den jeweiligen Haltestellen attraktiv gestaltet werden können ist ein wichtiger Faktor um die Nutzung des ÖPNV zu erhöhen.

TOP 6 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 Ilgner und Frau Dorn bedanken sich für die angeregte Diskussion der Teilnehmenden und den Input der Experten.

Heidelberg

Anlage – Lokalkonferenz West, 06.10.2020

Themenfeld: Straßennetz, Kfz-Verkehr

Hinweis zu Idee Str 3: Wie soll das genau geplant werden? Soll das per Kreisverkehr angeschlossen werden (Nein, nur Abbildung). Gute Abbildung der Maßnahmenideen hilfreich
Stettiner Straße (Kirchheim) Wird diese ausgebaut? Wird das bei der Ideensammlung berücksichtigt?
Str 5: (Ausbau Stettiner Straße). Wichtig: Hier sind schöne Feldwege. Ein beliebter Ort für Fußgänger. Das sollte nicht zugunsten der Planung verloren gehen.
Str 7: Wieso ist diese Maßnahme hier aufgeführt? Was soll damit bezweckt werden und für welche Verkehrsträger ist die Brücke geplant? Welche Annahmen werden hier getroffen?
Maßnahme Str 3: sehr positiv aus Wieblinger Sicht
Maßnahme Str 4: nur Fuß + Rad /ÖPNV
Maßnahme Str 7: soll nicht als Idee im Rahmen des VEP enthalten sein - (Naturschutz / FFH-Gebiet)
Maßnahmen Str 10 + 12: werden positiv eingestuft
Bergheimer Straße (Konkretisierung der Maßnahme Str 12): früherer Name war "Mannheimer Allee" → Rückgewinnung dieses Charakters
Als wichtig wird ebenfalls die Betrachtung aller Nebenstraßen gesehen

Themenfeld: Rad-, Fußverkehr
Was wird letztendlich empfohlen? Welche Maßnahmen sind denn die besten?
Es wird schwierig das im VEP darzustellen. Im Zusammenspiel mit den anderen Ideen. Die Bewertung und Entscheidung ist nicht einfach.
R15: Radquerung über den Neckar. Wer würde so eine Maßnahme umsetzen?
Eppenheimer Straße: Wann passiert hier etwas?
R12/F6: Wo genau soll diese Querung möglich sein?
Radwege sind in Heidelberg meist nicht "Radfreundlich" → zum Beispiel Breite → Wie kann Standard verbessert werden? Kurzfristige Maßnahmen könnten zum Beispiel sein: Parkraum wegnehmen und Fläche dem Radverkehr zuschlagen (protected bikelanes) / Geschwindigkeit reduzieren / Überholverbote
Pop-Up bikelanes → eventuell auch nicht nur kurzfristige Maßnahme?!
Kollision Fuß / Rad - gemeinsame Nutzung von Flächen ist kritisch
Radverbindung Mannheim - Heidelberg → Planung sieht vor, dass auch Fußgänger dort laufen: bei hohem Fußgängeraufkommen sollten die beiden Verkehrsarten separat geführt werden
Wieblingen-Pfaffengrund - Eppelheim → Knoten → lange Wartezeiten → LSA-Schaltung optimieren für Radverkehr
Verbesserung auf der Achse Wieblingen - Pfaffengrund gewünscht / erforderlich
Verbesserung auf der Achse Bahnstadt - Wieblingen gewünscht / erforderlich
Lückenschlüsse dringend nötig: z.B. Kranichweg - Gneisenaustraße - Czernybrücke
Maßnahme R15 wird positiv eingeschätzt
Problemstellen: Voßstraße >> Bahnstadt / Pfaffengrund >> Kirchheim: teilweise führen Strecken durch Angsträume oder hören Radwege plötzlich auf und man muss auf der Straße weiterfahren
Fahrradabstellanlagen an der Wieblinger Neckarwiese notwendig → sonst sind Fußwege blockiert
Situation an der S-Bahn-Station Südstadt/Weststadt ist für den Rad- und Fußverkehr sehr prekär, da ist auch eine große Lücke
Bahnstadt-Promenade ist nicht als Radschnellweg vorgesehen, wird aber heute schon so genutzt. Das führt zu Problemen mit Fußgängern und langsamen Radfahrern, da die Auslastung dort schon enorm ist. Frage: Eventuell doch als Radschnellweg in Betracht ziehen und ausbauen?
Adlerstraße in Wieblingen ist übrigens die reinste Wohnmobilausstellung. Da könnte die Stadt morgen die Parkplätze wegnehmen und schnell eine echte Radverkehrsachse durch Wieblingen schaffen.
Verbesserungen auf der Achse Wieblingen/Pfaffengrund fehlt. Verbesserung auf der Achse Bahnstadt/Wieblingen an der srh vorbei wäre auch schön.
Das Netz ist grundsätzlich in Ordnung, aber der Mangel für die Radfahrer sind die Brüche zwischen den einzelnen Wegeteilen und die strukturelle Benachteiligung an Kreuzungen. Neben den bereits genannten auch die Überquerung der Ernst-Walz-Brücke mit anschließender Einfahrt ins Neuenheimer Feld.

Themenfeld: ÖPNV

Anbindung des südlichen Pfaffengrund Richtung Zentrum / Altstadt verbesserungswürdig
Idee: Anbindung über den Baumschulenweg, Sportzentrum, Speyer Straße
Hinweis: Heinrich-Menger-Weg als grüne Meile soll nicht einer möglichen Straßenbahntrasse Richtung PHV weichen
Taktung Rhein-Neckar – zum Teil kein Halt in Kirchheim angeboten, dies verbessern
Linie 22: mehr Bahnen am Tag, die die Strecke fahren, anbieten
Linienführung im Stadtteil Pfaffengrund ist wichtig - Verbindung PHV mitdenken
Pfaffengrund ist schlecht angebunden - Fahrten abends und nachts werden nicht ausreichend angeboten
Wenn Menschen den ÖPNV nutzen sollen ist es wichtig, dass die Wege zu den jeweiligen Haltestellen auch zu Fuß gut und attraktiv zu erreichen sind. Im Pfaffengrund sind viele Gehwege zugeparkt. Dies sollte geändert werden.
Verbindung Pfaffengrund / Schwetzingen / Eppelheim Richtung Neuenheiner Feld ist wichtig. Dies sollte im Bereich ÖPNV eingeplant werden.
Anregung: Fahrräder sollten problemlos in Bussen und Bahnen mitgenommen werden können. Beispiele sind Anhänger für Fahrräder im Bus und bei Straßenbahnen.
Es ist wichtig, dass bei allen Überlegungen zum VEP die Nachbarkommunen eingebunden werden.
Bei den Linien 34 + 22 den Umstieg verbessern
Absprache VEP mit Eppelheim und anderen Nachbarn ist wichtig
Nußloch und Wiesloch mit einbeziehen

Themenfeld: Multimodalität, Innovation, ruhender Verkehr

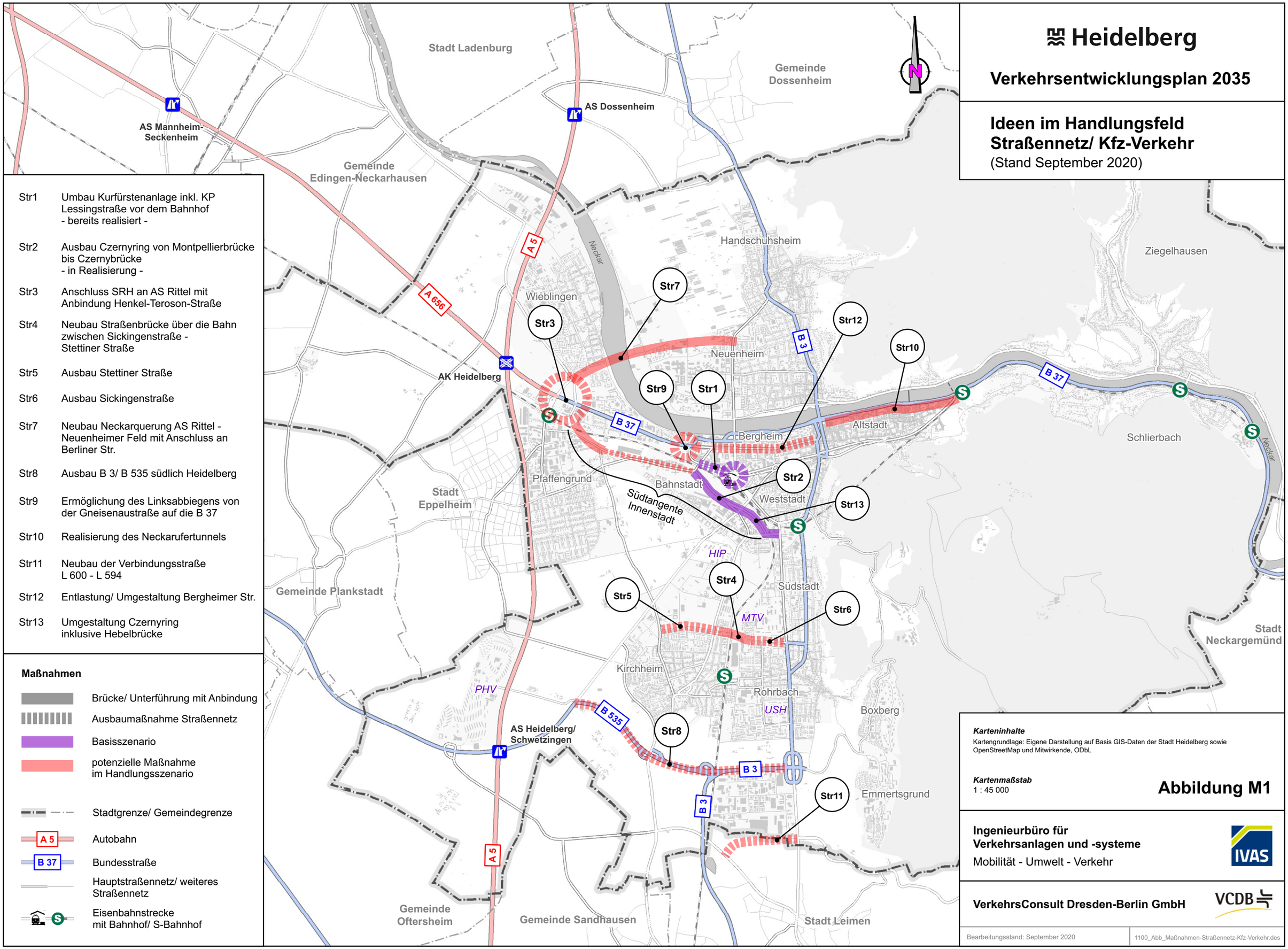
Idee: Bring-Service von Einkäufen aus der Innenstadt an die Mobilitätsstationen
Idee: E-Tretroller an Mobilitätsstationen zur Verfügung stellen
Hinweis: südlicher Pfaffengrund Wohnblöcke aus den 50er Jahren ohne Stellplätze geplant. Keine Einpendler. Ist Parkraumbewirtschaftung das richtige Instrument?
Ruhender Verkehr im südlichen Pfaffengrund ausschließlich Anwohnende
Die Ausweisung von autoarmen Gebieten wie zum Beispiel im PHV ist eine gute Maßnahme. Wichtig ist zu schauen, wie man dies auch in bestehenden Stadtteilen umsetzten kann. Ein wichtiges Thema ist in den Bestandsgebieten (wie zum Beispiel Wieblingen) der Umgang mit dem ruhenden Verkehr.
Anregungen: Parkflächen in Wieblingen reduzieren
Beim Thema Park and Ride ist es wichtig in die angrenzende Region zu denken und diese einzubeziehen. Es ist wichtig im Umland Park and Ride Plätze zu planen, damit der Umstieg in den ÖPNV so früh wie möglich erfolgen kann.
Im Pfaffengrund besteht im Wohngebiet kein Platz für eine Mobilitätsstation. Bitte bei der Verortung der Mobilitätsstation die örtlichen Gegebenheiten genau anschauen.
Bei der Mobistation Pfaffengrund soll auch Carsharing angeboten werden.
Bitte bei allen Überlegungen bestehende Naturschutz- und andere Schutzgebiete berücksichtigen.

Heidelberg

Verkehrsentwicklungsplan 2035

Ideen im Handlungsfeld Straßennetz/ Kfz-Verkehr

(Stand September 2020)



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 Linksabbiegens 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
- A 5 — Autobahn
- B 37 — 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 M1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

VCDB

Bearbeitungsstand: September 2020

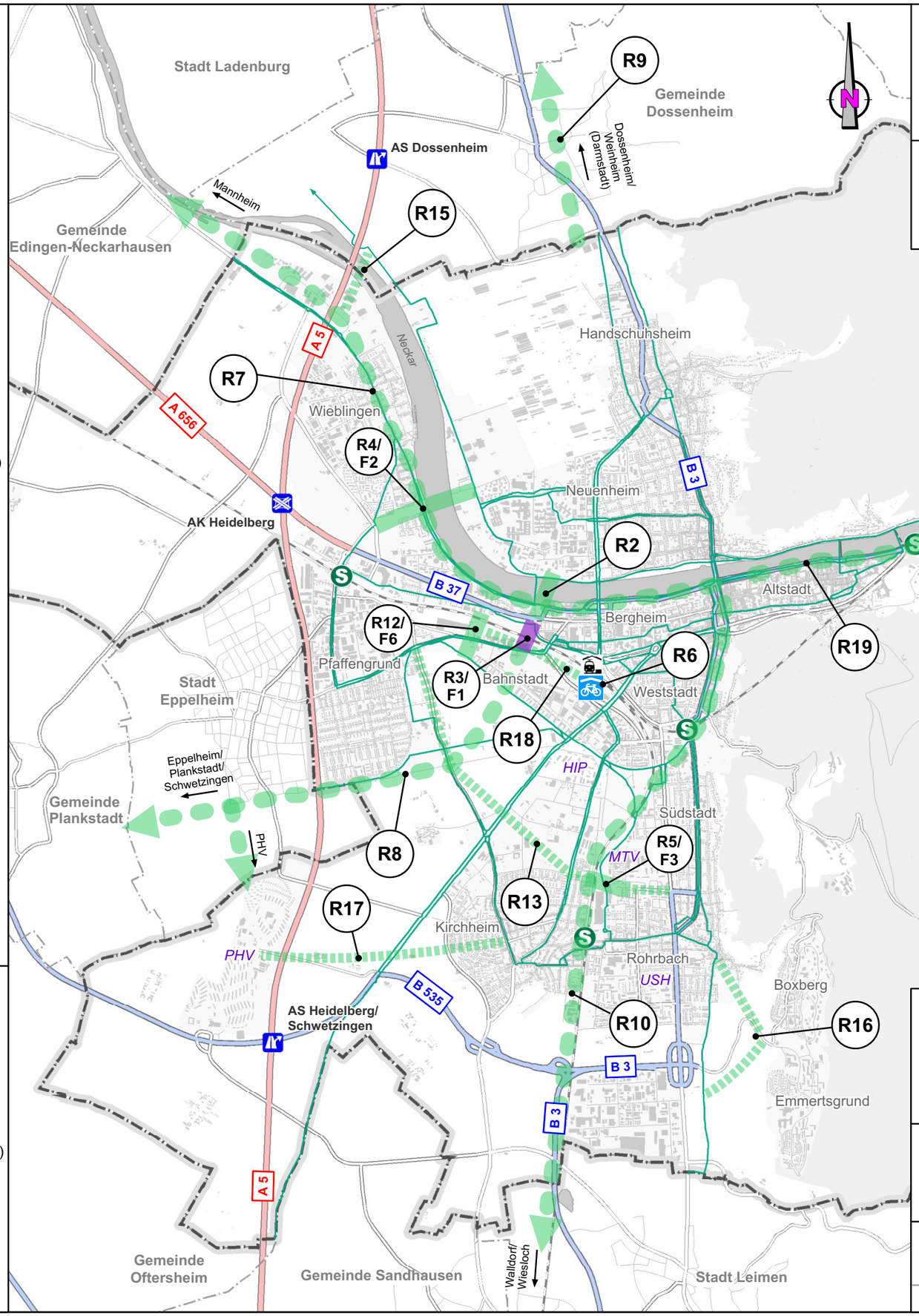
1100_Abb_Maßnahmen-Straßennetz-Kfz-Verkehr.des

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
- A 5 Autobahn
- B 37 Bundesstraße
- Hauptstraßennetz/ weiteres Straßennetz
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ S-Bahnhof



Heidelberg

Verkehrsentwicklungsplan 2035

Ideen in den Handlungsfeldern Radverkehr und Fußverkehr

(Stand September 2020)

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

Bearbeitungsstand: September 2020

1100_Abb_Maßnahmen-Rad-Fußverkehr.des

Heidelberg

Verkehrsentwicklungsplan 2035

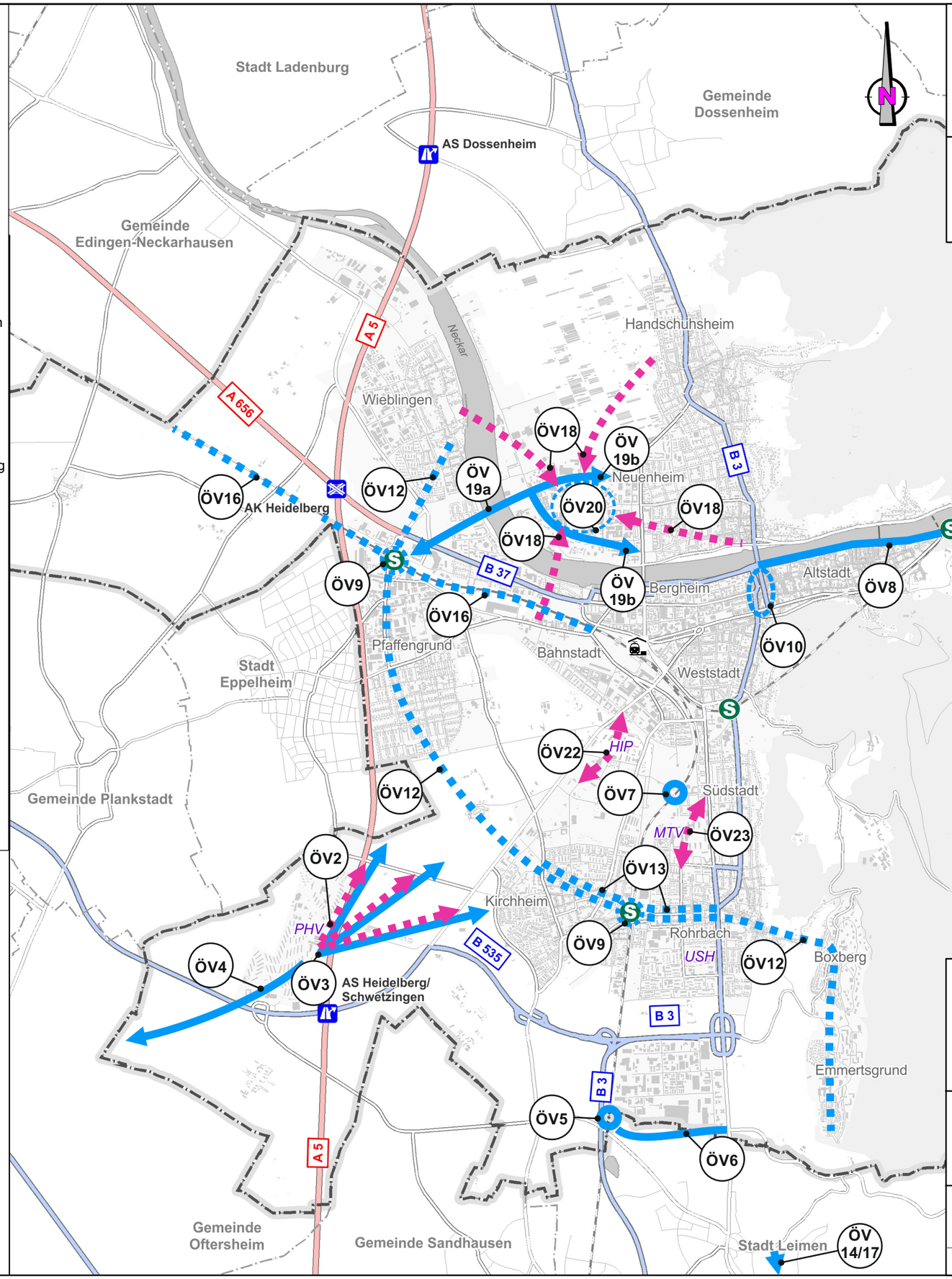
Ideen im Handlungsfeld ÖPNV
(Stand September 2020)

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 Haltestellensituation 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
- A 5 Autobahn
- B 37 Bundesstraße
- Hauptstraßennetz/ weiteres Straßennetz
- Fußgängerverbindung
- 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

Bearbeitungsstand: September 2020

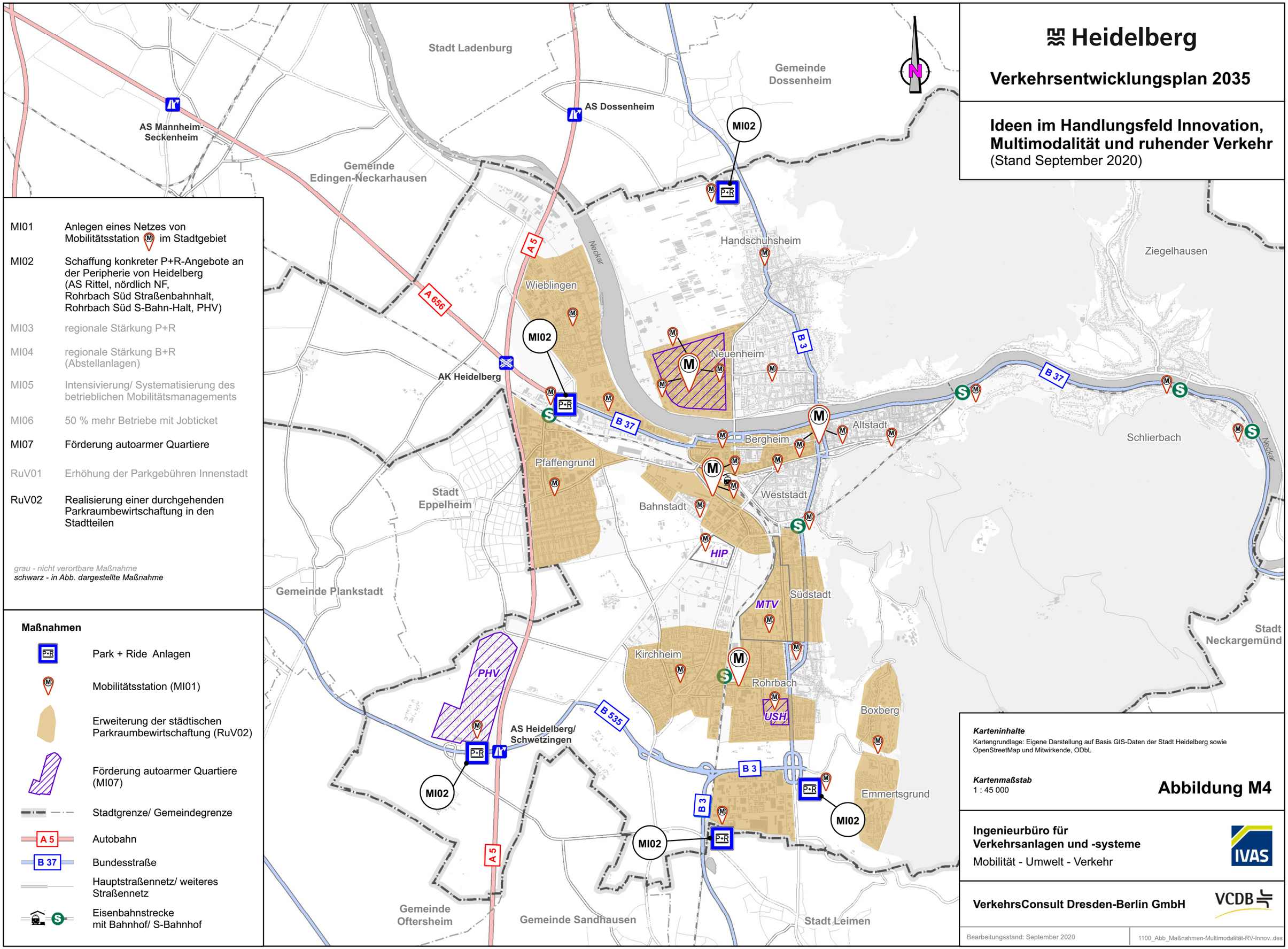
1100_Abb_Maßnahmen.des

Heidelberg

Verkehrsentwicklungsplan 2035

Ideen im Handlungsfeld Innovation, Multimodalität und ruhender Verkehr

(Stand September 2020)



MI01	Anlegen eines Netzes von Mobilitätsstation (M) im Stadtgebiet
MI02	Schaffung konkreter P+R-Angebote an der Peripherie von Heidelberg (AS Rittel, nördlich NF, Rohrbach Süd Straßenbahnhalt, Rohrbach Süd S-Bahn-Halt, 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
- A 5 — Autobahn
- B 37 — 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

IVAS

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

VCDB

Bearbeitungsstand: September 2020

1100_Abb_Maßnahmen-Multimodalität-RV-Innov.des