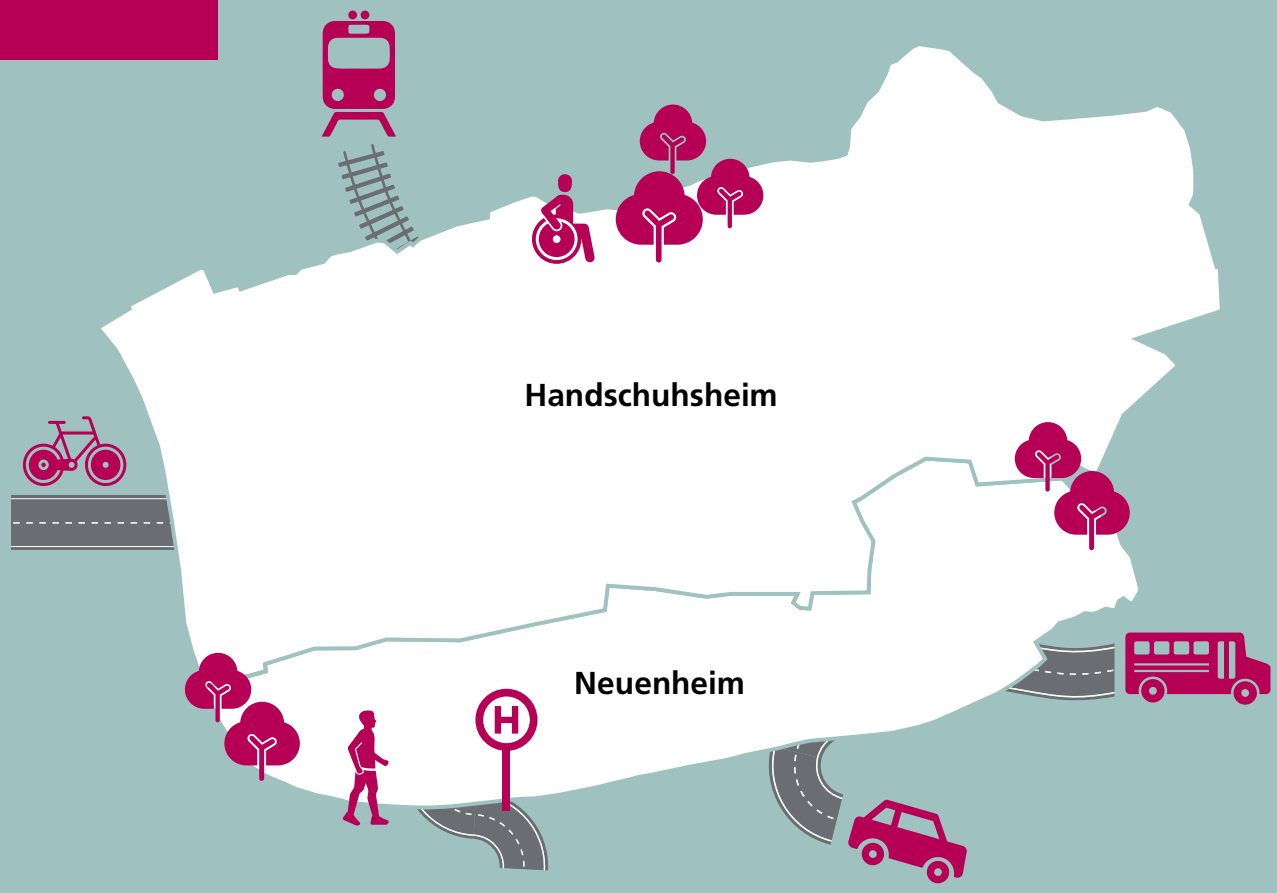
Heidelberg



12. Oktober 2020, 18.30 Uhr

Lokalkonferenz Nord

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 Handschuhsheim und Neuenheim
3. Fachbeitrag Vorstellung Ziele und Herleitung Handlungsszenario

Dokumentation: Moderationsbüro team ewen

TOP 1 Begrüßung, Einführung und Ablauf der Sitzung

Frau Dorn, Stabstelle Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg, begrüßt die circa 65 Teilnehmenden zur öffentlichen Lokalkonferenz Nord des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2035. Besondere Situationen erfordern besondere Maßnahmen und somit findet die Lokalkonferenz für die Stadtteile Handschuhsheim und Neuenheim in digitaler Form statt. Aufgrund der steigenden Covid-19-Fallzahlen erweise sich die Online-Veranstaltung als richtige Entscheidung.

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 VEPs 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 Frau Knapstein 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).

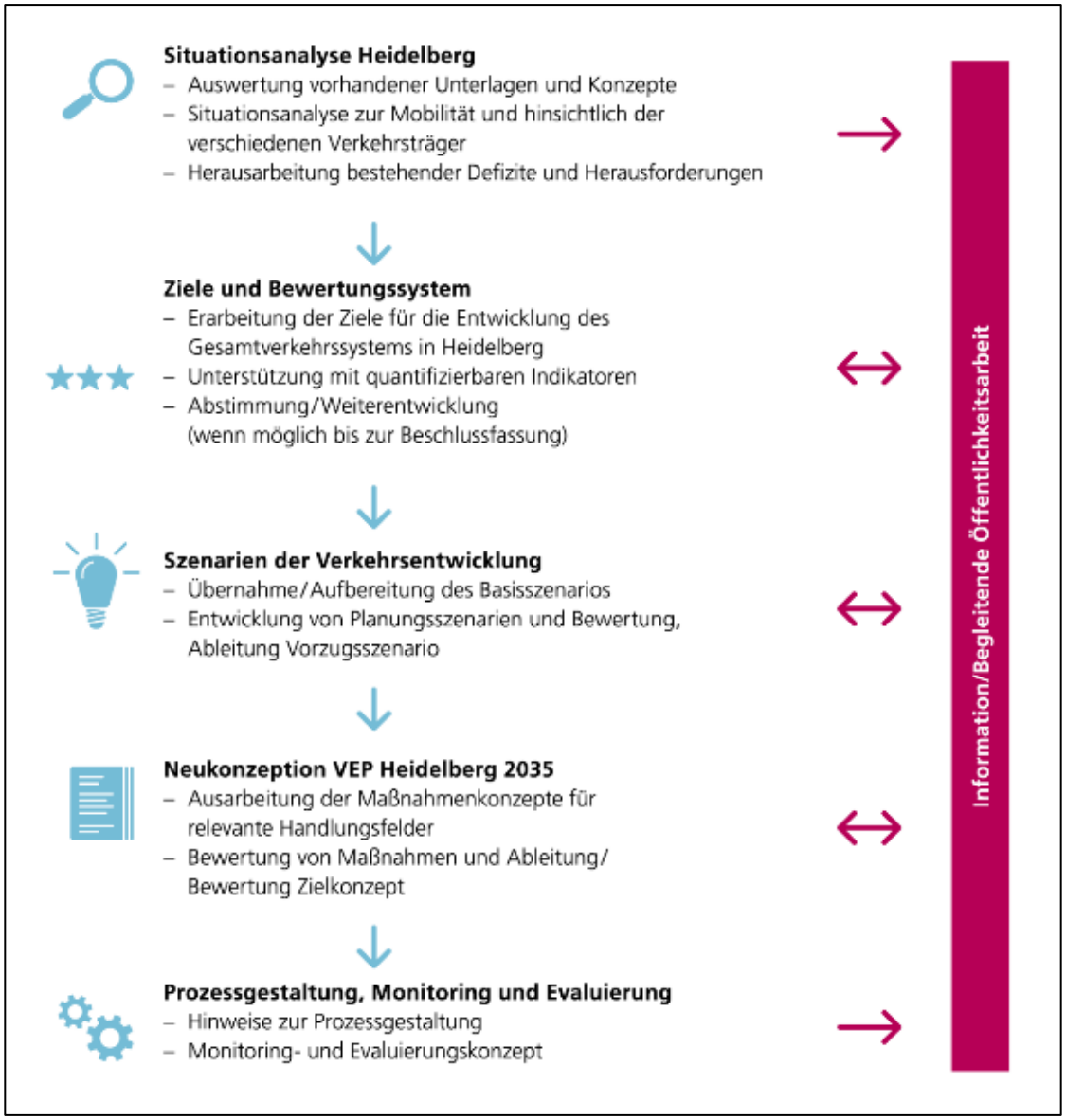


Abbildung: Fünf Schritte des Verkehrsentwicklungsplan-Prozesses

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 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.

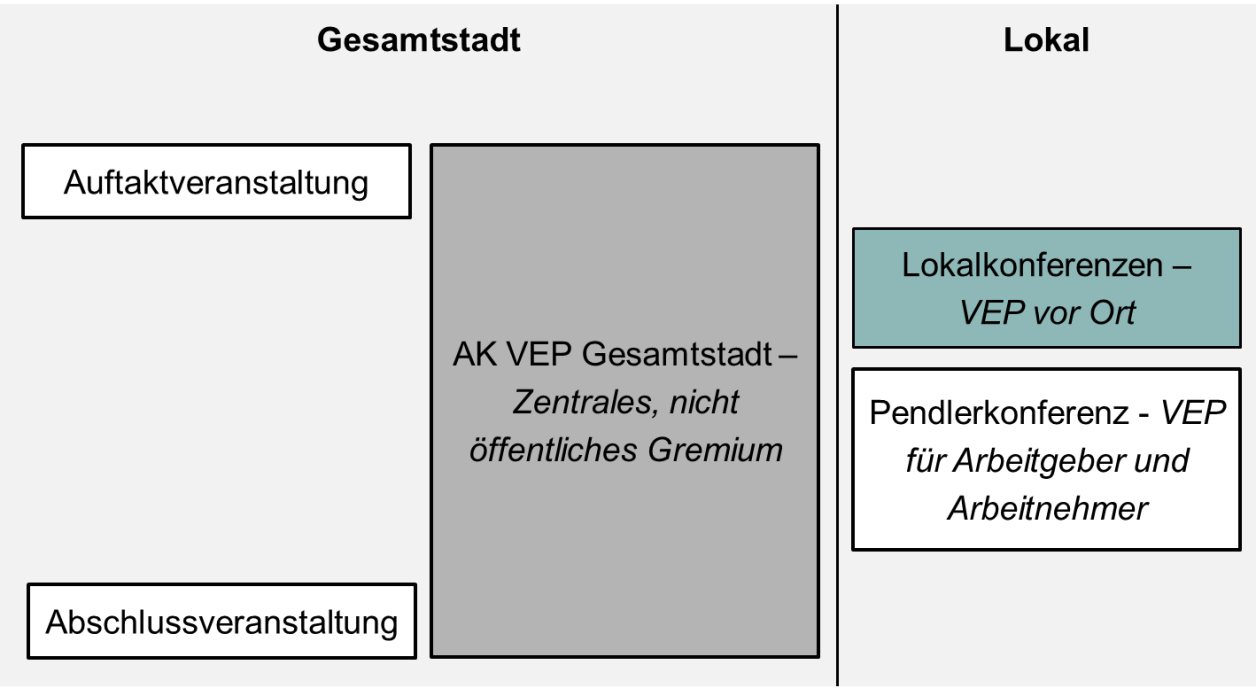


Abbildung: Bausteine der Bürgerbeteiligung

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. Im Arbeitskreis sind Interessengemeinschaften, Vereine und Unternehmen, Gemeinderäte und Gemeinderätinnen sowie zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreter und Vertreterinnen aus den Stadtteilvereinen.

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 Nord?
Zu Beginn steht ein Informationsteil über die Ergebnisse der Situationsanalyse, sowie eine Darstellung der Analyse mit dem Fokus auf den Stadtteilen Handschuhsheim und Neuenheim 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 Handschuhsheim und Neuenheim wohnen. Darüber hinaus sind weitere Bürgerinnen und Bürger aus anderen Stadteilen dabei.

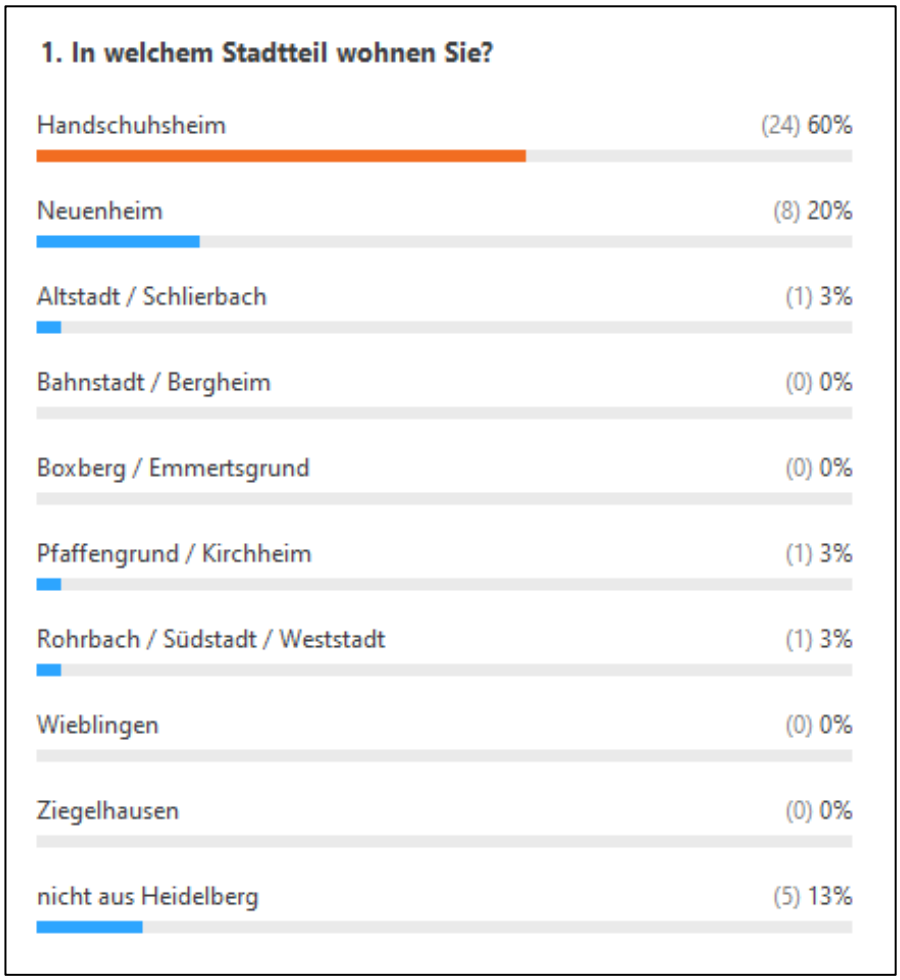


Abbildung: Umfrage: In welchem Stadtteil wohnen Sie?

Per digitalen Whiteboard geben die Teilnehmenden Rückmeldung zu der Frage, „Was sind die Herausforderungen für Mobilität und Verkehr in Handschuhsheim und Neuenheim?“.

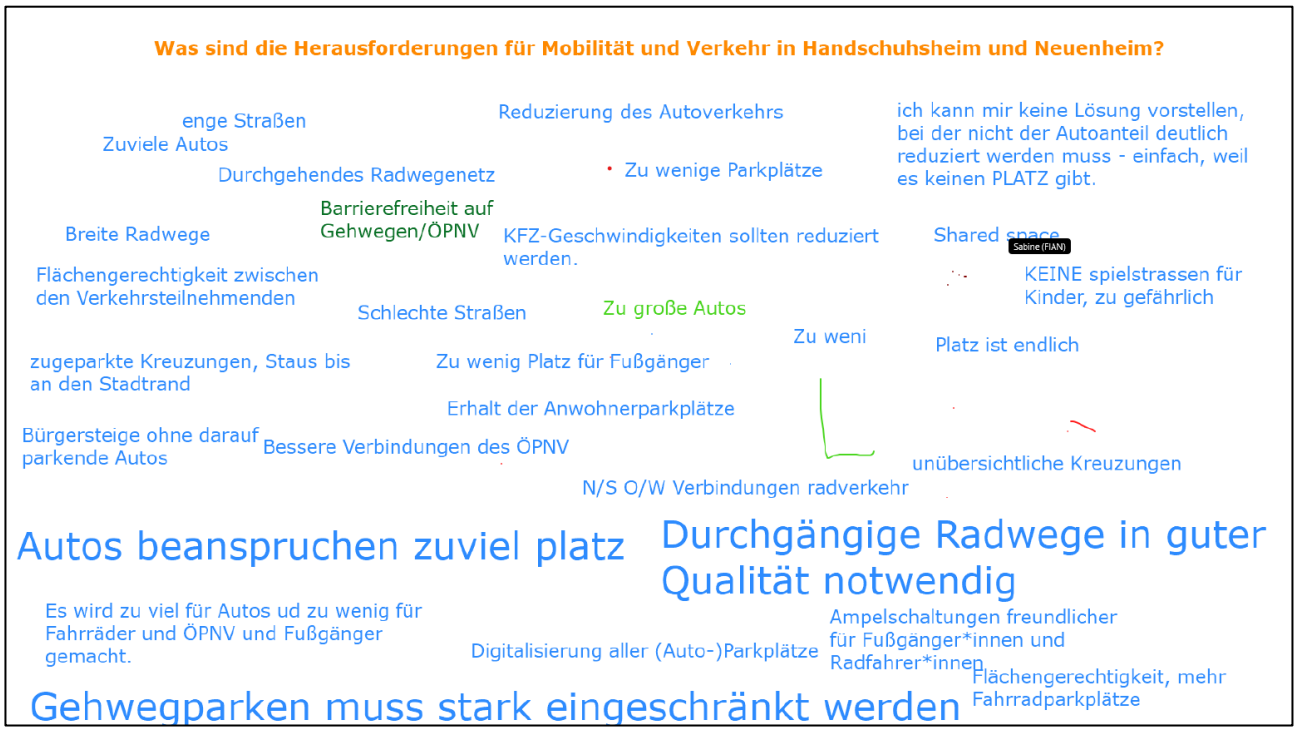


Abbildung: Whiteboard zu der Frage, „Was sind die Herausforderungen für Mobilität und Verkehr in Handschuhsheim und Neuenheim?“

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 Handschuhsheim und Neuenheim stellte Herr Schwarzbach, VCDB, in einem weiteren Fachbeitrag vor. Er informierte über die allgemeine Lage, die verkehrliche Einordnung in den beiden Stadtteilen (zusammen 31.000 Einwohnern) sowie deren Verkehrsmittelwahlverhalten. Es wurden Stärken und Schwächen der Stadtteile in den Bereichen Kfz-Verkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr analysiert und allgemeine Herausforderungen formuliert wie zum Beispiel die gesicherte Nutzung der Straßen- und Seitenräume durch alle Verkehrsteilnehmer, die rasante Entwicklung vor allem des Neuenheimer Feldes, die zusätzliche Verkehre verursachen wird. Gleichzeitig bietet diese Situation eine Chance, eine bessere Erreichbarkeit der nördlichen Stadtteile zu entwickeln. Hierbei steht insbesondere eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung des Neuenheimer Feldes im Vordergrund, um den Umweltverbund weiter zu stärken. Der Fachbeitrag ist unter www.heidelberg.de/vep im Bereich Ablauf abrufbar.

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

Bevölkerungsprognose ist ja nur eine Annahme. Wie geht man mit dieser Unsicherheit um? Sind dazu verschiedene Szenarien denkbar?

Für die Stadtentwicklungskonzepte in Heidelberg habe man sich auf diese Ausgangsannahme verständigt. Diese leite sich ab aus Trends aus den vorangegangenen Jahren und spiegelt auch eine politische Zielstellung wider. Dies hat das Gutachterteam nicht zu bewerten. Sie haben die verkehrlichen Folgen zu beurteilen.

Findet die aktuelle Entwicklung mehr im Home Office zu arbeiten und die damit verbundenen wegfallende Arbeitswege Berücksichtigung im VEP?

Es gäbe noch keine empirischen Hinweise dazu, welche Auswirkungen dies haben wird. Man müsse sich überlegen welche Auswirkungen es haben könnte. Man werde in den Folgejahren genau beobachten müssen wie sich die Dinge entwickeln und gegebenenfalls nachsteuern.

Gehwegparken sei seit den 80er Jahren ein Thema. Hängt das damit zusammen, dass die Autos immer breiter werden, dass es nun wieder mehr ins Bewusstsein rückt?

Man habe einen höheren Druck auf die Gehwege aufgrund einer höheren Motorisierung. Gleichzeitig habe man einen Bewusstseinswandel zu verzeichnen, dass man mehr für den Fußverkehr tun möchte und die bestehenden Situationen nicht mehr so hinnehmen möchte.

Wo befinden sich E-Ladesäulen bzw. Fahrradabstellanlagen in den beiden Stadtteilen? Zählt dies auch zu den notwendigen Grundlagen für den VEP?

Größere öffentliche Abstellanlagen wurden erfasst. Dabei hat das Gutachterteam auf gute Grundlagen durch die Stadt zurückgreifen können. Private Abstellanlagen seien schwierig flächendeckend zu erfassen. Trotzdem seien sie wichtig und im VEP werden dazu auch Aussagen getroffen.

Nach welchen Planungskriterien wird ein Radweg gestaltet? Es biete sich keine einheitliche Gestaltung im Stadtbild.

Es gibt in Deutschland standardisierte Lösungen. Allerdings werden diese stetig weitergeschrieben und den aktuellen Anforderungen angepasst. Wir müssen damit leben, dass nicht immer alle Radwege nach demselben Standard gestaltet sind.

Könne man vorschreiben bestehende private Garagen auch zum Parken von Autos zu nutzen?

Hier komme man an die Grenzen, was innerhalb der Analyse möglich sei. Man müsse in der Strategie formulieren, dass finanzielle Anreize und Restriktionen dafür zu schaffen sind, um eigene Stellplätze in Garagen zu nutzen.

Wieviel Fläche belegt der Autoverkehr und der ruhende Verkehr in der Stadt?

Warum braucht man getrennte Wege für Radfahrer, Fußgänger, Autos? Sei nicht ein gemeinsamer Verkehrsraum auch denkbar in den Stadtteilen?

Für die einzelnen Verkehrsarten gäbe es keine einzelnen Flächenberechnungen. Allerdings liegt eine neue Studie in Heidelberg vor, die auch Aussagen zu Flächen mache. Diese wird noch durch das Gutachterteam ausgewertet. Sie würden eine Auswertung nicht am Modal Split festmachen, sondern in Bezug auf Flächengerechtigkeit schauen, wieviel Verkehrsleistung anteilmäßig jeder Verkehrsträger (Kfz- und Wirtschaftsverkehr) hat. Man werde in Zukunft über Mischnutzungen zu mehr Flächengerechtigkeit kommen, nach der Einschätzung von Gutachter Ohm. Trotzdem brauche eine Stadt auch leistungsstarke Straßen für den ÖPNV und auch für den Straßenverkehr.

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 Downloads 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

Als weitere Ideen zum Radverkehr wurde die Anbindung des Park and Ride Parkplatzes in Dossenheim an das Radwegenetz Richtung Handschuhsheim, Neuenheim angeregt, das einen Umstieg von dem Auto auf das Rad ermöglicht. Auch sichere Abstellmöglichkeiten für Räder seien hier sinnvoll. Darüber hinaus wurde für mehr Verkehrssicherheit angeregt, das Tempo auf 20km/h in Fahrradstraßen zu senken. Eine Verbesserung der unübersichtlichen Straßensituationen von Neuenheim Richtung Stadt und Bahnhof, die insbesondere für Kinder schwierig zu überblicken seien, wäre wünschenswert. Als Anregung für den Fuß- und Radverkehr wurde die Prüfung von „Shared Space“ für den Bereich um den Neuenheimer Marktplatzes benannt. Wichtig war den Teilnehmenden außerdem eine Verbesserung der Radwegeführung im Zusammenhang mit dem Radschnellweg nach Darmstadt: um das Befahren der B 3 vermeiden zu können sollte die innerstädtische Achse durch Handschuhsheim (Zeppelinstraße) und Neuenheim (Werderstraße) bis zum Neckar führen. Auf eine konfliktfreie Anbindung an die vorhandenen Radwege ist dabei besonders zu achten.

Zu den vorgestellten Ideen zu dem Handlungsfeld Straßennetz, Kfz-Verkehr hat es im wesentlichen Rückfragen gegeben. Könne der Kfz-Anteil am Verkehrsaufkommen weiter gesenkt werden? Könne eine Reduktion des Kfz-Anteils gelingen, in dem man neue Straßen baue? Werden Alternativen zur Neckarquerung vom Neuenheimer Feld zur Anschlussstelle Rittel untersucht? Der Fachgutachter Ohm macht deutlich, dass Heidelberg mit 29% Kfz-Anteil einen guten Wert habe. Diesen zu reduzieren bedürfe starker Anstrengungen. Im Kontext der Ein- und Auspendler mache der Kfz-Anteil 69% aus. Hier müssen Alternativen zum Auto attraktiver gemacht werden. Änderungen im Straßennetz – auch Neubau von Straßen – seien im Kontext von allen Maßnahmen zu betrachten und können so auch einen Beitrag zur Reduktion von Autoverkehr leisten.

Maßnahmen wie die Neckarquerung werden im Hinblick auf ihren Beitrag zur Erreichung der Ziele des VEP untersucht. Alternative Maßnahme liegen in der Förderung des Umweltverbundes. Dies werden die weiteren Untersuchungen ergeben, so Herr Ohm.

Vielen Teilnehmenden war der Hinweis wichtig, dass der Zunahme des Verkehrs nur entgegengewirkt werden kann, wenn alle Maßnahmen integriert betrachtet werden. Angeregt wurde ebenfalls, zu prüfen, ob zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht in ganz Heidelberg Tempo 30 angeordnet werden kann (nicht nur auf den Hauptverkehrsstraßen).

Gruppe B – ÖPNV, Multimodalität, ruhender Verkehr und Innovationen

Bei der Lokalkonferenz zu den Stadtteilen Handschuhsheim und Neuenheim wurde im Bereich Multimodalität, Innovation und ruhender Verkehr die Idee der Parkraumbewirtschaftung begrüßt. Zufahrtsbeschränkungen und Geschwindigkeitskontrollen im Stadtgebiet sollen ausgebaut werden. In Stoßzeiten sei es wichtig, den Ausweichverkehr ins weitere Stadtgebiet zu unterbinden. Park and

Ride Plätze sollten wohnortnah angeboten werden. Bezüglich der vorgeschlagenen Mobilitätsstationen diskutierten die Teilnehmenden, wo denn überhaupt Platz für solche Stationen sei und welchen Einzugsradius die Stationen abdecken können beziehungsweise sollen. Ein weiterer Wunsch besteht darin, dass in einem digitalen Angebot die verschiedenen Sharing-Angebote zusammengefasst werden und damit die Handhabung vereinfacht wird.

Im Bereich des ÖPNV wurde die fehlende Verlässlichkeit der Umstiege zwischen verschiedenen ÖPNV Angeboten bemängelt, beispielweise zwischen Bus und S-Bahn. Oft stehen Busse im Stau, da sie keine eigene Busspur haben. Dieses verringert die Attraktivität des ÖPNV. Busse fahren manchmal nicht bis zur angegebenen Endhaltestelle, wie zum Beispiel dem Hauptbahnhof. Dann müssen Fahrgäste das letzte Stück zu Fuß zurücklegen und verpassen ihre Anschlüsse. Der neue Bussteig am Hauptbahnhof ist zu klein dimensioniert. Grundsätzlich wurde die Dringlichkeit der weiteren Neckarquerung unterstrichen.

Weiter wurde in den Gruppen diskutiert, wie mit aktuellen Baumaßnahmen umgegangen wird und wie diese in den Verkehrsentwicklungsplan einfließen.

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.

Frau Knapstein und Frau Dorn bedanken sich für die angeregte Diskussion der Teilnehmenden und den Input der Experten.

Heidelberg

Anlage – Lokalkonferenz Nord, 12.10.2020

Handschuhsheim, Neuenheim

Themenfeld: Straßennetz, Kfz-Verkehr

Frage: Werden Alternativen zur 5. Neckarquerung (Str 7) gedacht? Ja es wird geprüft inwieweit die Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des VEP dienen. Neben einer 5. Neckarquerung werden alternative Maßnahmen im Umweltverbund untersucht.
Frage: Mehr Straßen bedeutet mehr Autos. Wie kann dann eine Reduktion des Kfz-Anteils gelingen? Um eine Reduktion am Kfz-Anteil erreichen zu können, sind Änderung am Straßennetz im Kontext und Zusammenwirken aller Maßnahmen notwendig.
Hinweis: Die vom Gemeinderat beschlossenen Ziele des VEP und des 30 Punkte-Aktionsplans für mehr Klimaschutz stünden der Str 7 (Neckarquerung) entgegen.
Frage: Kann der Kfz-Anteil von 29% weiter gesenkt werden? Dies sei im Vergleich zu anderen Städten bereits ein guter Wert. Es bedarf starker Anstrengungen, um diesen Wert noch weiter zu senken.
Hinweis: 29% Kfz-Anteil beschreiben den Binnenverkehr in Heidelberg. Bezieht man die Ein- und Auspendler mit ein liegt der Kfz-Anteil bei 69%.
Frage: Werden Maßnahmen im VEP mitgedacht, die der Tatsache entgegenwirken, dass nur 1-2 Personen in Autos sitzen (Pendler)?
Weitere Anbindung Handschuhsheim / INF von AS Dossenheim kommend möglich?
Maßnahme Str 7: wird positiv für Verkehrsabwicklung eingeschätzt
Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit: Tempo 30 in ganz Heidelberg nicht nur auf den Hauptverkehrsstraßen
Um der Zunahme des Verkehrs entgegenzuwirken, müssen alle Maßnahmen integriert betrachtet werden → Prio: Stärkung Umweltverbund

Themenfeld: Rad-, Fußverkehr

Anschluss der Park and Ride Anlage an der A5 in Dossenheim an das Radwegenetz Richtung Neuenheim, Handschuhsheim. Bike + Ride Anlagen zur sicheren Verwahrung der Räder sei hier sinnvoll.
Fahrradstraßen sollten Tempo 20 haben statt 30, um mehr Verkehrssicherheit zu erreichen (zum Beispiel in der Steubenstraße)
Unübersichtliche Straßensituationen für Radfahrende (insbesondere Kinder) von Neuenheim Richtung Stadt und Bahnhof
Radfahrende fahren teilweise mit hoher Geschwindigkeit und halten sich nicht immer an Verkehrsregeln.
Am Fuße des Philosophenwegs sollten mehr Fahrradständer zur Verfügung gestellt werden.
Radverbindung Neuenheim / Uferstraße sowie Neuenheim - Ziegelhausen → kritisch /Gefährlich
Im Bereich Marktplatz Neuenheim über Shared Space nachdenken
Maßnahme R 9: über Zeppelinstraße verlängern nach Neuenheim bis Neckar (Ziel: Alternative zum Radfahren auf der B 3)
Anbindung Maßnahme R 9 in Neuenheim (an die Ernst-Walz-Brücke, an die Theodor-Heuss-Brücke sowie an die neue Radverbindung über den Neckar) besonders an den Knoten verkehrssicher und konfliktfrei planen
Radweg B 3 gefährlich - besonders auch an den Haltestellen "Kapellenweg" + "Kußmaulstraße"
Knoten Hans-Thoma-Platz / Berliner Straße für Radfahrer kritisch / gefährlich:
1. Richtung Norden nach Süden: bei Nutzung Fahrbahn: Spurwechsel oder bei Nutzung Radweg: Ampel
2. Richtung Westen nach Norden: Ampelmasten auf Radweg!"

Themenfeld: ÖPNV

ÖV 18: Soll hier die Verbindung über den Neckar gehen? Werden neue Angebote geschaffen?
Wie wird der ÖPNV im Jahr 2035 definiert? Gibt es dann ganz andere ÖPNV-Systeme? Wie stellt sich die Planung darauf ein?
Wie wird auf größere Baumaßnahmen reagiert? Wie findet eine Verzahnung mit dem VEP-Prozess statt? Diese verändern doch auch die ÖPNV - Führung. Hier das Beispiel Dossenheimer Landstraße
S-Bahn: Wird es eine S-Bahn in den Norden geben? In der Presse war mal etwas dazu? Wird das hier Berücksichtigt? Gutachter werden das Prüfen
Bei Verbindungen nach Frankfurt muss fast immer über Mannheim umgestiegen werden. Muss das sein? Kann das verändert werden?
Wie lange dauert es bis zur Realisierung der angedachten Maßnahmen?
Anschluss Bus / S-Bahn ist nicht verlässlich Es kommt immer wieder vor, dass Busse, die zum Bahnhof fahren sollten nur bis zur Jahnstraße fahren und man dadurch seinen Umstieg am Bahnhof verpasst.
Oft ist man mit dem Auto schneller unterwegs. So sind zum Beispiel auf der Ringstraße / Neuenheimer Feld oft Staus. Da die Busse keine eigene Busspur haben stehen diese ebenfalls im Stau und verspäten sich. Dadurch verpasst man zum Beispiel Anschlüsse wie eine S Bahn.
Bei der Linie 5 werden zu wenige Wagen eingesetzt. Diese sind dann überfüllt. Dies ist auch mit Blick auf die Abstandsregeln bei Corona ein Problem.
Die Neckarquerung ist dringend notwendig.
Auf dem Weg nach Neuenheim als Einpendler: die S-Bahn ist oft verspätet wodurch die Busanbindung verpasst wird.
Der Bussteig am Hauptbahnhof ist grundsätzlich zu klein, dies wird vor allem in Stoßzeiten zum Problem.

Themenfeld: Multimodalität, Innovation, ruhender Verkehr

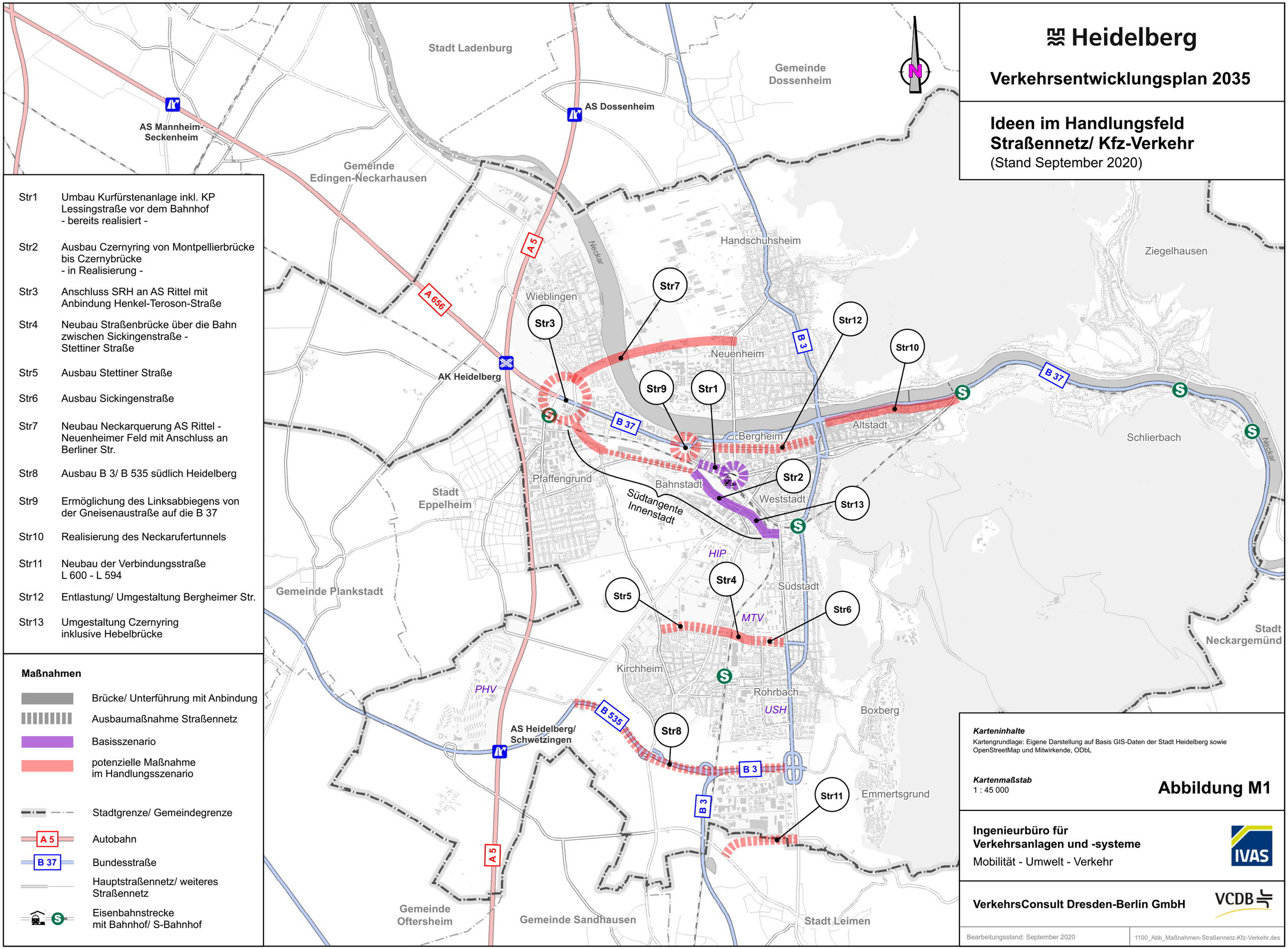
Sind Quartiersparkhäuser auch in anderen Stadteilen als hier aufgezeigt denkbar? Z. B. im Norden von Handschuhsheim
In Schriesheim ist ein leeres Autohaus. Hier könnte ein P&R entstehen
P&R: ist das ein sinnvolles Angebot? Ist das in Handschuhsheim sinnvoll?
Mobilitätsstationen: Hier sollte mehr auf die Gegebenheiten vor Ort ran gezoomt werden. Wie soll das im Detail dort aussehen?
Was ist ein sinnvoller Radius zur Erreichbarkeit und Abdeckung von den Mobilitätsstationen?
Wohnortnahes Park and Ride ist sinnvoll
Digitalisierung mehr nutzen: Nur ein Zugangssystem für Carsharing, Fahrrad-Leihsystem etc. → nur ein digitales System und nicht mehrere
E-Ladesäulen: Wo sollen die im Detail aufgestellt werden? Sind diese öffentlich nutzbar? (In Neuenheim?)
Die Unterbindung von Ausweichverkehren in den Stoßzeiten ist notwendig.
Neben der Parkraumbewirtschaftung, die befürwortet wird, sollten auch Zufahrtsbeschränkungen eingeführt und Geschwindigkeitskonzepte erarbeitet und umgesetzt werden.
Die Weiterentwicklung / Optimierung der Parkraumbewirtschaftung ist in Handschuhsheim und Neuenheim notwendig.
Park and Ride - Plätze sollten wohnortsnah geschaffen werden.
Park and Ride ist sinnvoll, wenn es quellnah an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs stattfindet. Zielnahes Park and Ride stellt dagegen keine Förderung des ÖPNV dar. Durch Verlagerung von ÖV-Fahrten würden durch den zielnahen Park and Ride die Zahl der Autofahrten, die gefahrenen Auto-Kilometer und die CO2-Emissionen nicht ab-, sondern zunehmen.

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

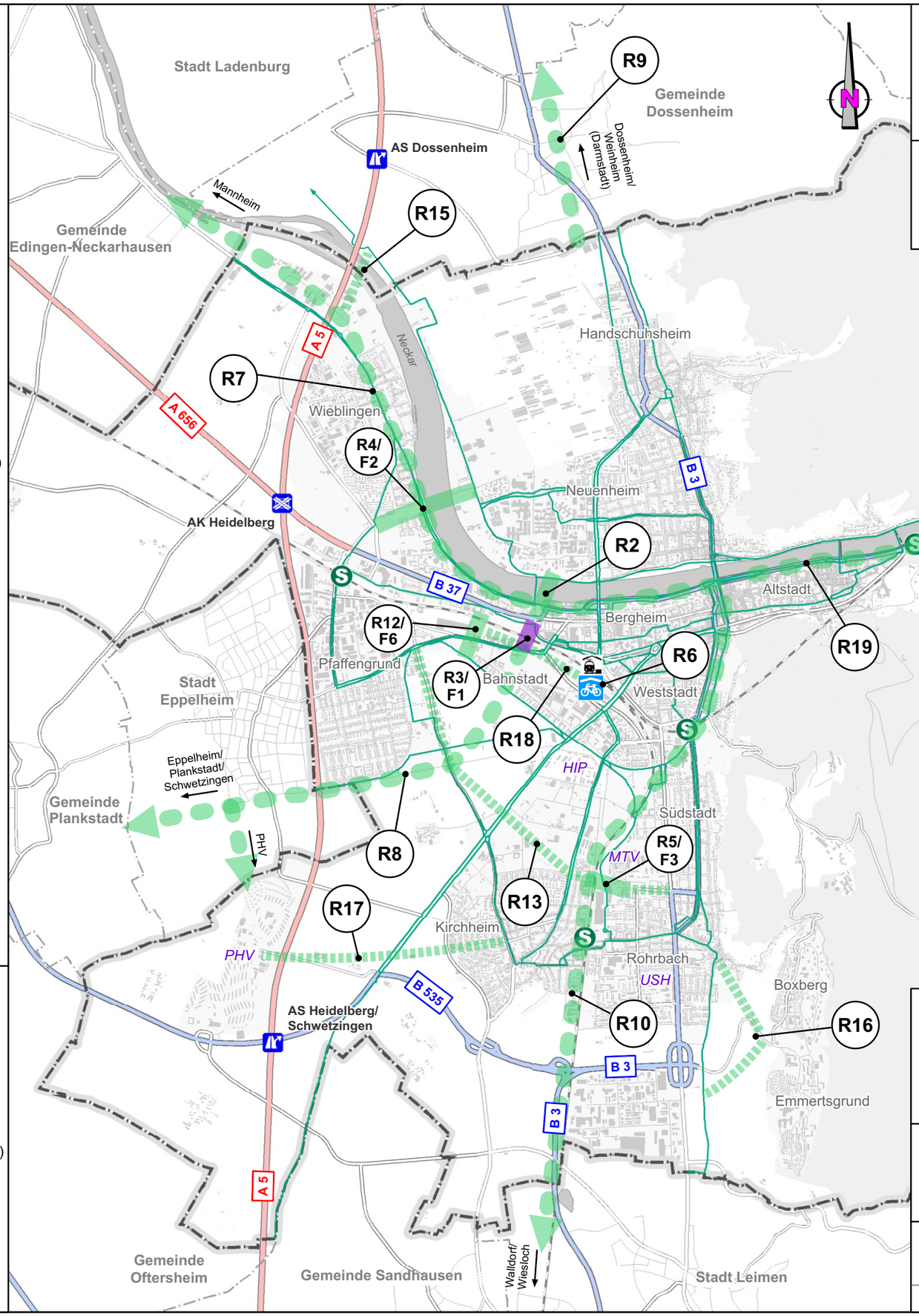
1100_Abb_Maßnahmen-Straßennetz-Kfz-Verkehr.des

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

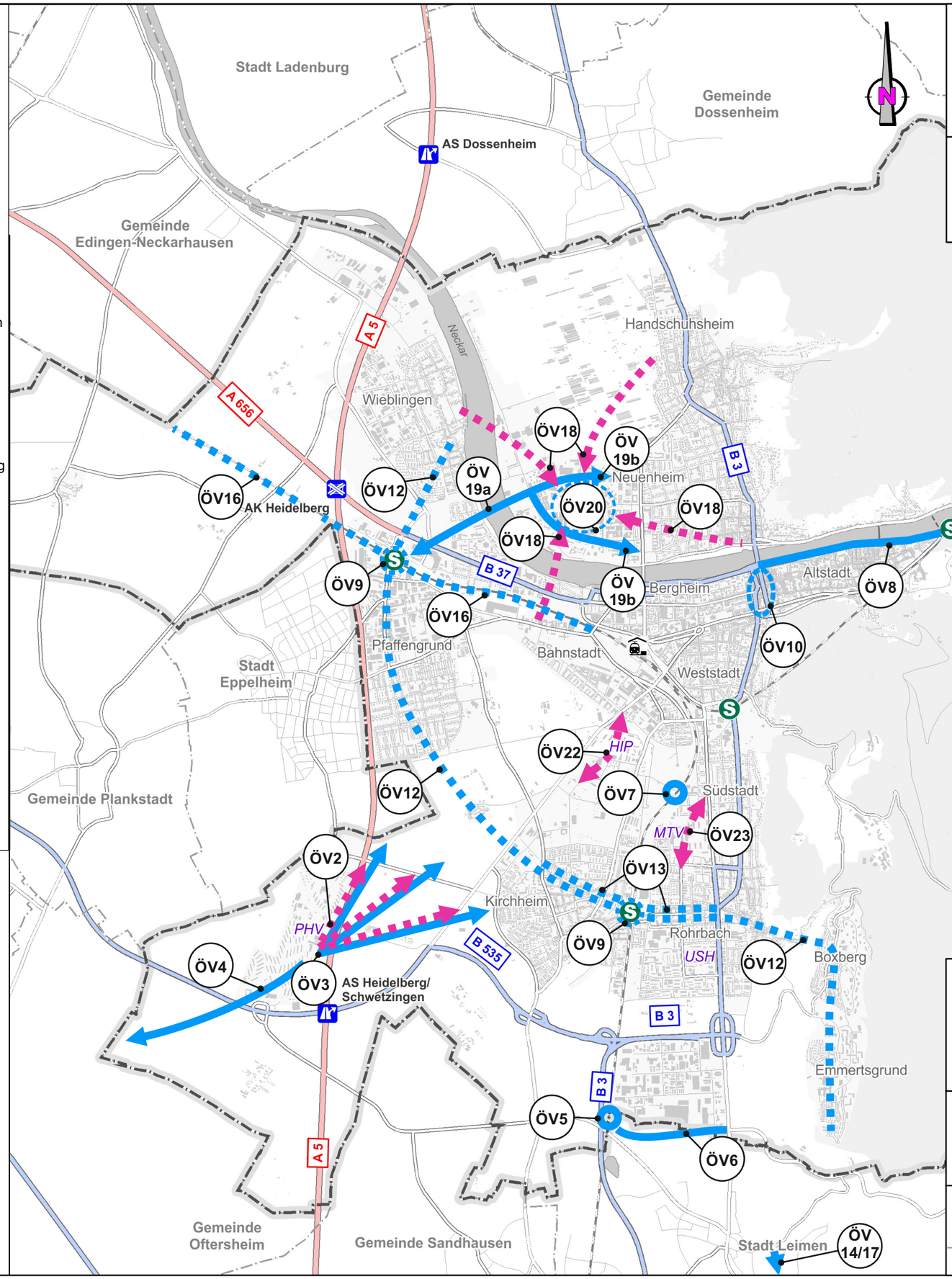
Ideen im Handlungsfeld ÖPNV
(Stand September 2020)

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

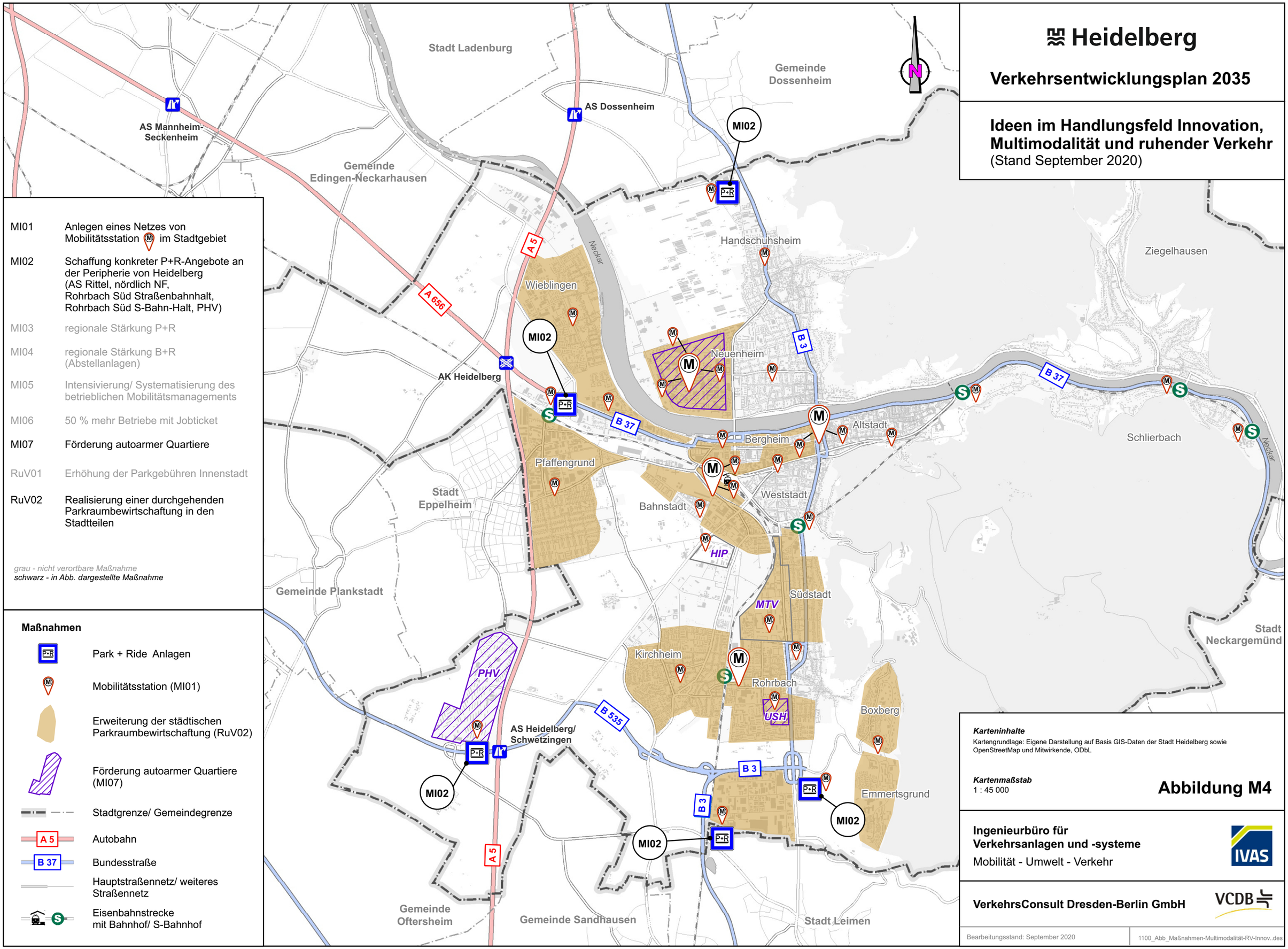
1100_Abb_Maßnahmen.des

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