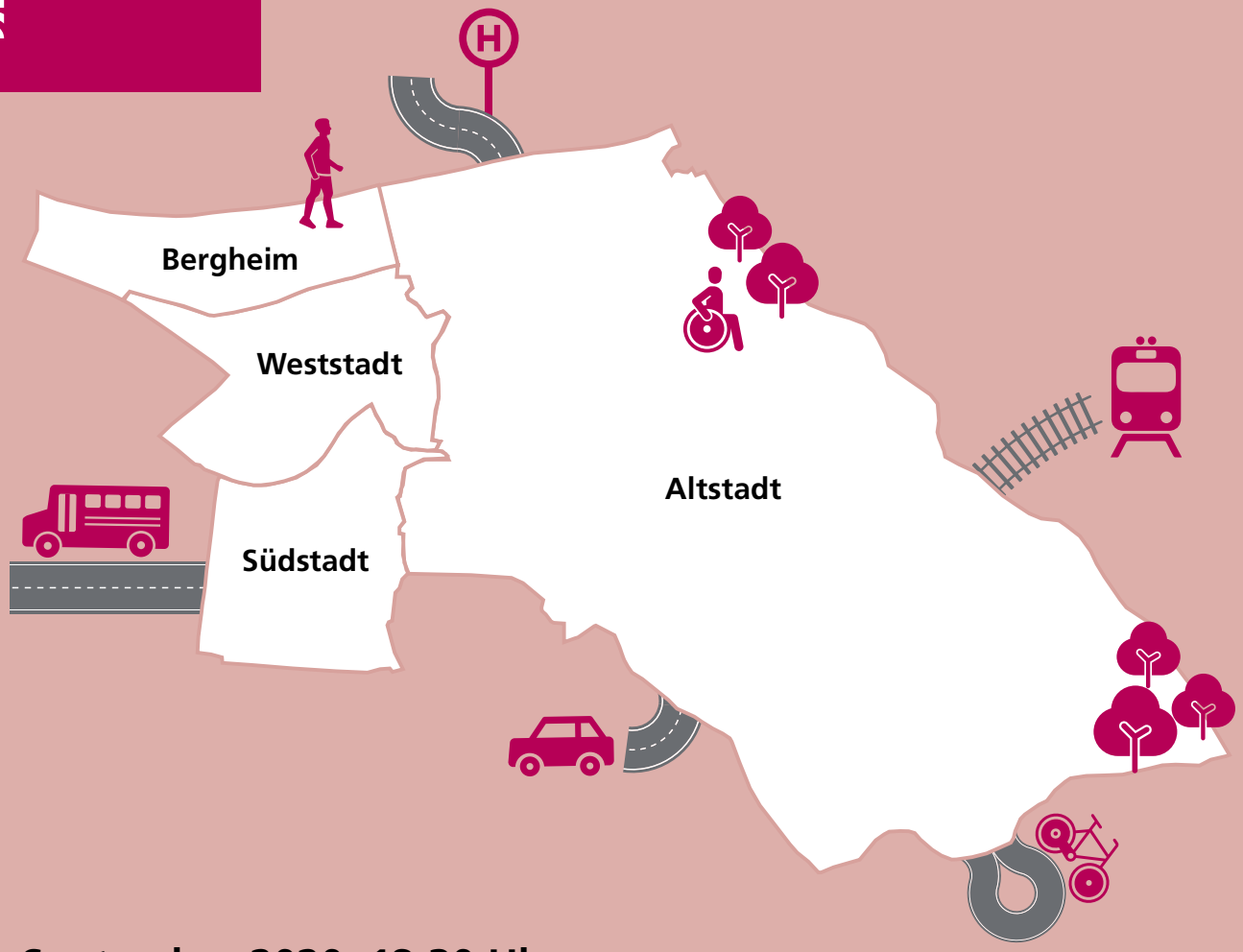
Heidelberg



23. September 2020, 18.30 Uhr

Lokalkonferenz Zentrum

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 Zentrum

TOP 4 Vorstellung Ziele und Herleitung eines Handlungsszenarios

TOP 5 Gruppenphase

TOP 6 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 Zentrum
3. Fachbeitrag Vorstellung Ziele und Herleitung eines Handlungsszenarios

Dokumentation: Moderationsbüro team ewen

TOP 1 Begrüßung, Einführung und Ablauf der Sitzung

Frau Dorn von der Stabstelle Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg begrüßt die ca. 75 Teilnehmenden zur Lokalkonferenz Zentrum des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2035. Der Fokus der Veranstaltung liegt auf den Stadtteilen Altstadt, Bergheim, Südstadt und Weststadt. Es ist die dritte 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).

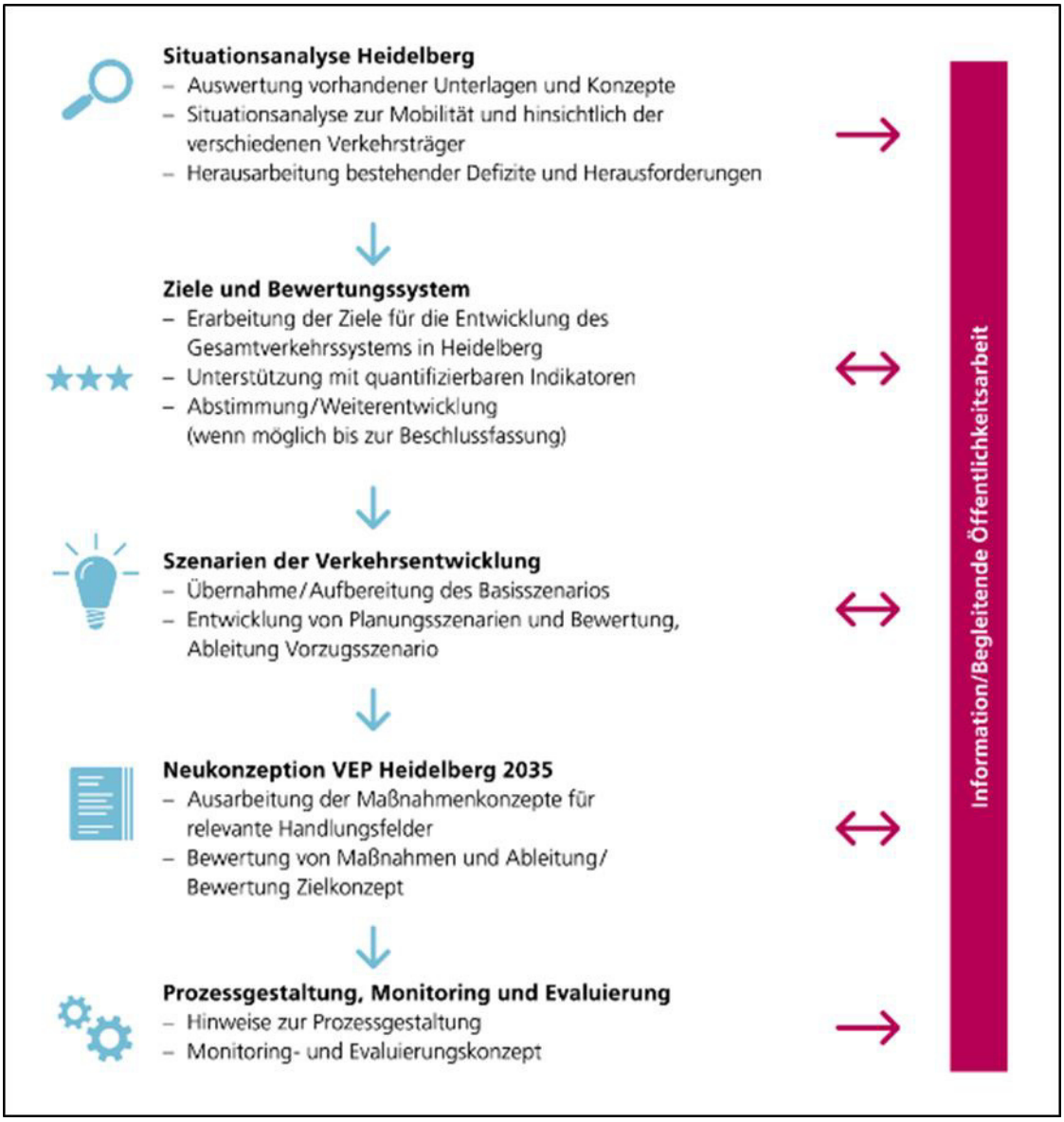


Abbildung: Fünf Schritte des Verkehrsentwicklungsplan-Prozesses

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 der Neukonzeption 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.

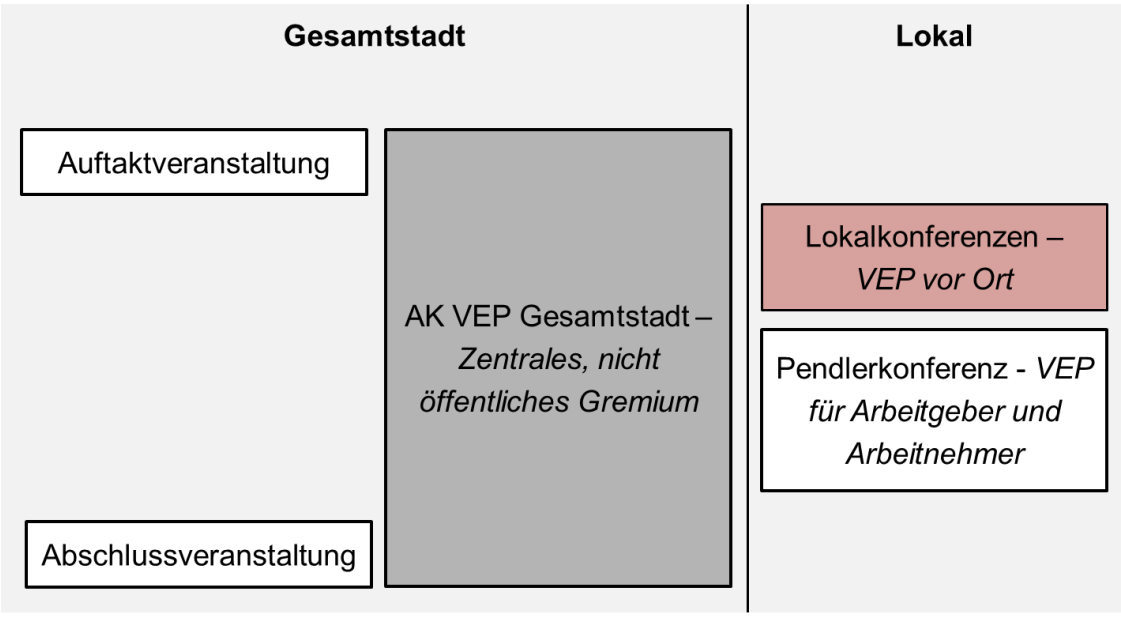


Abbildung: Bausteine der Bürgerbeteiligung

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.

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 Zentrum?
Zu Beginn steht ein Informationsteil über die Ergebnisse der Situationsanalyse, sowie eine Darstellung der Analyse mit dem Fokus auf die Stadtteile Altstadt, Bergheim, Südstadt und Weststadt 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 der heutigen Veranstaltung aus der Weststadt, der Südstadt, Bergheim, der Altstadt sowie der Bahnstadt kommen.

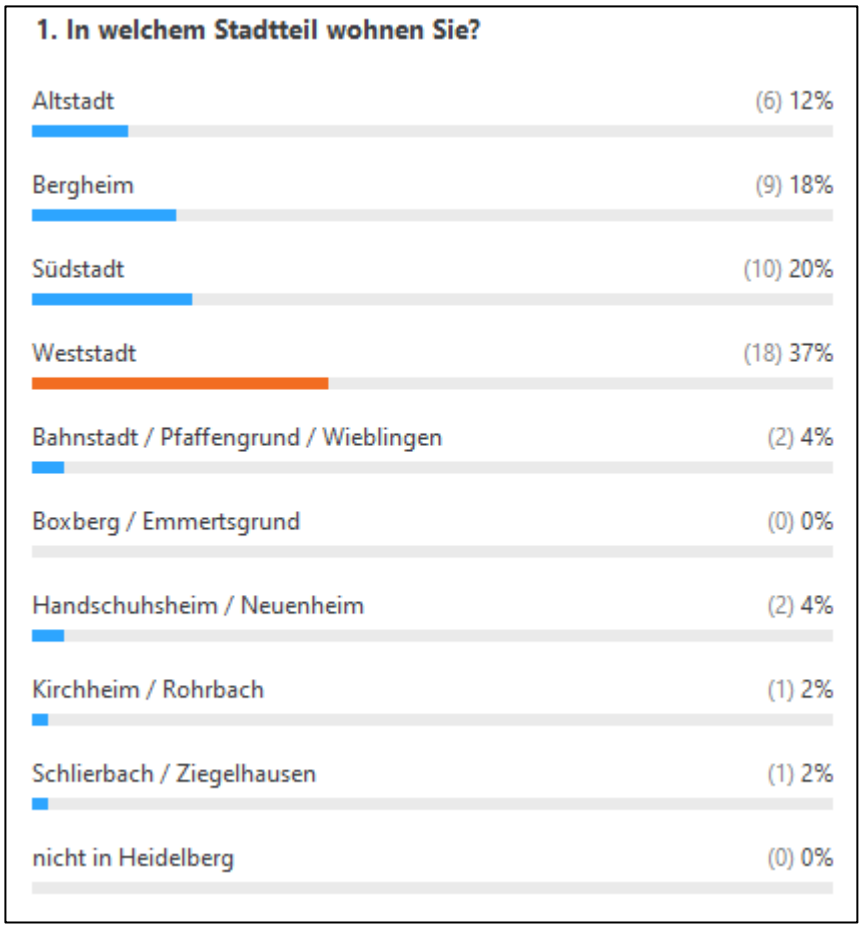


Abbildung: Umfrage: In welchem Stadtteil wohnen Sie?

Herr Ilgner erinnert daran, dass derzeit auch eine Umfrage geschaltet ist, an deren Teilnahme alle Pendler eingeladen sind.

Per digitalen Whiteboard geben die Teilnehmenden Rückmeldung zu der Frage, „Was sind die Herausforderungen für Mobilität und Verkehr in der Altstadt, Bergheim, der Südstadt und der Weststadt?“

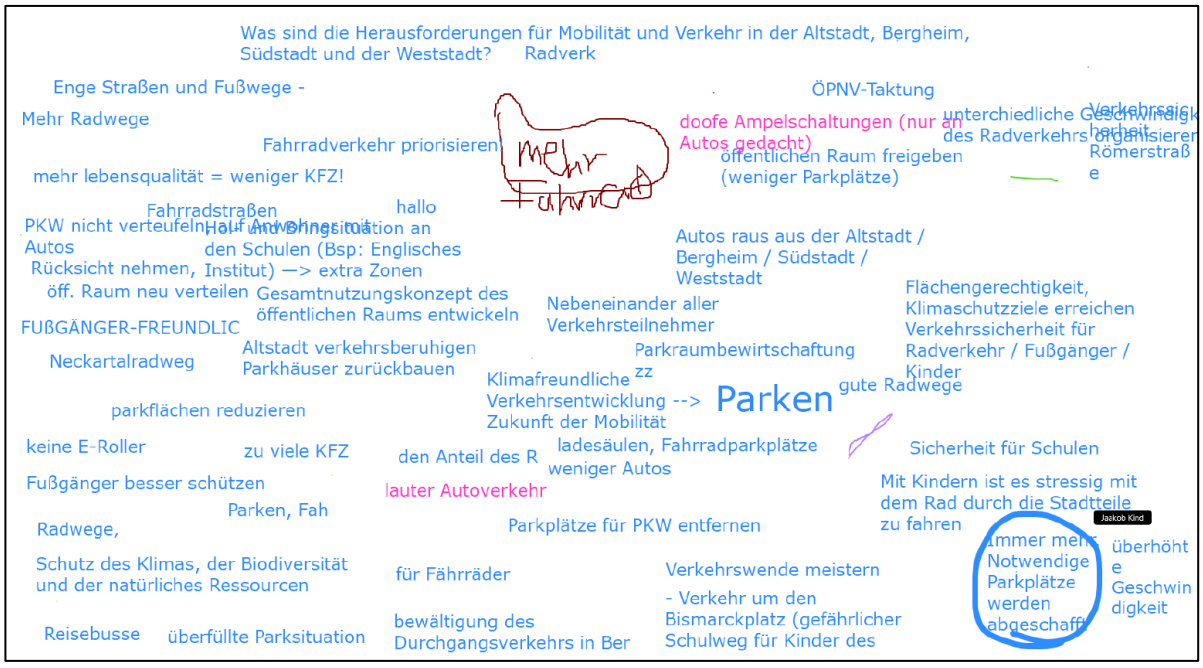


Abbildung: Whiteboard zu der Frage, „Was sind die Herausforderungen für Mobilität und Verkehr in der Altstadt, Bergheim, der Südstadt und der Weststadt?“

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 Stadtteile

Die Fokussierung der Situationsanalyse auf die Stadtteile Bergheim, Weststadt, Südstadt und Altstadt stellt Herr Bochmann, VCDB, in einem weiteren Fachbeitrag vor.
Er informierte über die gute Bedienung durch den ÖPNV und den überdurchschnittlich hohen Fußverkehr in den Stadtteilen der kurzen Wege (zusammen ca. 35.000 Bewohner). Es werden Stärken und Schwächen der Stadtteile in den Bereichen Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr analysiert und allgemeine Herausforderungen wie zum Beispiel die Kompromissfindung am Bismarck-Platz oder „Stadt findet Fluss“ - die Vernetzung von Altstadt und Neckar - genannt. Der Fachbeitrag ist unter www.heidelberg.de/vep im Bereich Ablauf abrufbar.

Im Folgenden sind die Rückfragen an die Gutachter dargestellt:

Wie sieht die Planung der Fahrradstellplätze sowohl im Süden als auch im Norden des Bahnhofs aus?

Für diese Standorte sind eine Fahrradstation beziehungsweise ein Fahrradparkhaus in Planung. Am Beispiel der derzeitigen Situation am Bahnhof ist zu erkennen, wie viel Fläche auch Radabstellflächen benötigen. Die Verwaltung kann auf Nachfrage über den aktuellen Projektstand informieren. Zukünftig sollen Fahrräder jedoch nicht wie gehabt großflächig in der Fläche abgestellt werden.

Wieso ist das Parken (Fachvortrag 1 Situationsanalyse, Folie 11) nicht mit der Straßenverkehrsordnung konform?

In Heidelberg ist bekannt, dass in einigen Bereichen Fußgänger- und Parkzonen sich widersprechen. In wie weit hier Anpassungen / Korrekturen stattfinden ist zu prüfen. Die Handhabung ist für externe Nutzer jedoch häufig missverständlich.

Ruhender Verkehr stellt Herausforderungen dar. Was sind Lösungsanforderungen für die Weststadt?

Es gibt grundlegende Ideen, wie der ruhende Verkehr gesteuert werden kann. Es ist jedoch zu beachten, dass es unterschiedliche Nutzgruppen und damit auch Steuerungsmöglichkeiten beziehungsweise Steruerungsansätze gibt. Für die angesprochenen Stadtteile muss herausarbeitet werden, welche Nutzergruppen herausgehoben beachtet werden sollen: Anwohnerparken, Parkraumbewirtschaftung und Erhöhung der Parkgebühren stellen Möglichkeiten dar. Der VEP enthält grundsätzliche strategische Möglichkeiten, aus denen gewählt werden kann.

Es wurde von einer Steigerung der Belastung der Mittelmaier-Straße durch das Neuenheimer Feld gesprochen (Fachvortrag 2, Fokus Zentrum). Im Masterplan stehe, der Verkehr werde umgelenkt und auf andere Weise ins Neuenheimer Feld gelangen.

Im Beteiligungs- bzw. Planungsprozess zum Neuenheimer Feld wurden bereits viele Maßnahmen konzipiert, die zusätzliche Belastungen verhindern sollen. Die Bewertung der Maßnahme – einschließlich der Maßnahmen aus dem VEP - steht noch aus. An dieser Stelle muss auf die städtebauliche Entwicklung insgesamt hingewiesen werden. Durch die erhebliche Steigerung (zum Beispiel der Arbeitsplätzen, Einwohnerzahl) sind mehr Menschen vor Ort und eine größere Nachfrage nach Mobilität besteht. Es gilt Mehrbelastung so gut es geht zu vermeiden. Die Lösungsansätze sind derzeit noch nicht ausgearbeitet, da der aktuelle Planungschritt die Problemerkennung ist.

Der (Verkehrs-)Raum in den Stadtteilen werde vor allem mit der Brille „Durchquerung“ betrachtet. Im Verkehrsentwicklungsplan sind - Stand heute - einige Entwicklungsräume nicht beachtet und es bedarf weiterer Analysen wie zum Beispiel im ruhenden Verkehr und zu dem Thema Stadtklima.

An vielen Stellen entstehen Fragestellungen, die erstmals als solche erkannt werden müssen, bevor diese bearbeitet werden können. In vielen Bereichen wird der Verkehrsentwicklungsplan Anregungen geben und Prozesse starten - ohne konkrete, abschließende Lösungen zu präsentieren. Der VEP befindet sich auf strategischer Ebene. In Stadtteilen mit den entsprechenden Stadtteilkonzepten werden unter anderem Konzepte zum ruhenden Verkehr, der Nahmobilität und der Barrierefreiheit entwickelt. In diesen Prozessen kann nochmals auf einer detaillierteren Ebene mit Bürgerinnen und Bürgern vor Ort diskutiert werden.

Die Hol- und Bringsituationen an Schulen ist unglücklich unter anderem besonders für diejenigen Schülerinnen und Schüler, die zur Schule laufen. Wird dies berücksichtigt?

Die Thematik ist der Stadt Heidelberg präsent. Die Stadt setzt sich sehr differenziert mit Schulwegen auseinander. Jedoch wird sich im Verkehrsentwicklungsplan nicht differenziert für jede Schule oder jeden Hort mit Schulwegekonzepten auseinander gesetzt.
In diesem Zusammenhang kann auch erwähnt werden das junge Mütter die Gruppe mit der höchsten Pkw-Mobilität sind. Das Holen und Bringen der Kinder und die weitere Versorgung macht einen großen Anteil der gesamten Mobilität aus.

Der Tourismus ist bisher im VEP sehr wenig vertreten und es werden keine Informatinen über Reisebusparkplätze gegeben. Es ist nötig in der Situatinsanalyse das Angebot der Reisebusparkplätze weiter zu qualifizieren, da hier ein dringender Bedarf besteht. Wie wird die Situation in Zukunft aussehen?

Aktuell kann im Verkehrsentwicklungsplan keine Kapazitätsauslastung zu den Reisebusparkplätzen gegeben werden, da keine Zahlen zur Auslastung bekannt sind. Wenn hierzu Zahlen bei weiteren Akteuren vorliegen sollen diese der Stadt Heidelberg zur Verfügung gestellt werden. Dann können diese Erkenntnisse im Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt werden.

In Bergheim ist zum Beispiel die Mittelmaier-Straße ein schwieriger Punkt bezüglich des Verkehrsaufkommen. Es entstehen Belastungen, auch gesundhheitlicher Art. Wie weit werden Verbesserungsmöglichkeiten hierzu im VEP bedacht?

Die Belastung in Bergheim wird überprüft und Konzepte sind in Entwicklung. Verbesserungen des ÖPNV und der Voraussetzungen für den Radverkehr sollen Verschiebungen im Modal Split erzeugen, welche die Belastungen (auch zu Lärm, Abgase) reduzieren.
Die diskutierte Süd-West-Tangente zur Altstadt könnte die Belastung in Bergheim reduzieren. Verkehrsberuhigung und -umgestaltung kann hilfreich sein. Für die Bergheimer-Straße selbst könnte eine Sperrung in Frage kommen. Ob die Maßnahmen die gewünschte Wirkungen erzeugen und ausreichend sind, muss überprüft werden.

Auf Abstellplätzen werden Fahrräder häufig langfristig abgestellt und nie wieder abgeholt. Ist es in Planung Fahrradabstellplätze zu pflegen (nicht mehr benutze Räder abzuholen)?

Die Frage wird in der Kleingruppe A besprochen.

Liegen Erkenntnis über den Ziel- und Quellverkehr zum Berg versus Durchgangsverkehr vor? 1994 galt der Konsens, dass der Durchgangsverkehr über den Berg unterbunden werden sollte, sobald

die Verbindung über Leimen fertig gestellt sei. Die Verbindung über Leimen ist fertig, allerdings ist keine Änderung eingetreten.

Im zur Verfügung stehenden Verkehrsmodell können Durchgangsverkehre im Detail betrachten werden. Die weitere Entlastung der Altstadt wird schwierig, da dies eine Verlagerung von Verkehr in andere Bereiche der Stadt bedeutet. Während vorheriger Lokalkonferenzen zeigte sich bereits Kritik an möglichen Verlagerungen. Der Ansatz besteht darin Verkehr stärker auf den Umweltverbund verlagern.

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

Im Bereich des Straßennetzes und Kfz-Verkehrs stellt sich die Frage, ob der Kfz-Verkehr im gesamten Verkehrsentwicklungsplan bevorzugt behandelt werde. Die Anzahl der Maßnahmen verleite zu dieser Annahme. Dies ist jedoch nicht der Fall und eine quantitative Bewertung der Maßnahmenideen lässt keine Rückschlüsse auf die Ausrichtung zu.

Es besteht tendenziell der Wunsch den Kfz-Verkehr auszubremsen und mehr Platz für andere Verkehrsarten zu schaffen. Die Attraktivität der PKW-Nutzung soll vermindert werden. Ebenfalls werden konkrete Hinweise zu weiteren Maßnahmen festgehalten.

Im Bereich des Radverkehrs erfolgt die Feststellung, dass viele tatsächliche, alltägliche Probleme des Radverkehrs nicht im Verkehrsentwicklungsplan sondern an anderer Stelle adressiert werden müssen. Der Verkehrsentwicklungsplan behandelt die strategische, höhere Ebene. Grundsätzlich werden die genannten Maßnahmen positiv aufgenommen. Der Netzgedanke (sprich die Verknüpfung) ist sehr wichtig. Übergänge der verschiedenen Radwege und Verbesserung der Radwege insgesamt sind wünschenswert. Weiterhin wird die Verbesserung der Nord-Süd-Verbindung sowie die Querung des Bismarckplatzes angemerkt.
Die Thematik der abgestellten, nicht abgeholten Fahrräder wird diskutiert. Dies stellt für die Stadt eine gewisse Problematik dar, weil es sich hier um Privateigentum handelt. Regelmäßig werden abgestellte Fahrräder markiert und aussortiert, wenn sich keine Besitzerin / kein Besitzer findet. Dabei muss zwischen der Markierung und der Räumung eine Frist von sechs Wochen vergehen. Es gibt auch immer wieder Beschwerden deswegen. Also Personen die sich im Nachhinein über die Räumung ihres Fahrrades beschweren.

Gruppe B – ÖPNV, Multimodalität, ruhender Verkehr und Innovationen

Im Bereich ÖPNV und Multimodalität werden Kriterien für eine Taktverdichtung diskutiert. Neben den Fahrgastzahlen sind hierzu die Ziele des Verkehrsentwicklungsplan von Bedeutung.
Es besteht Interesse an den Zahlen und dem Potenzial des Umstieges vom PKW auf den Umweltverbund – speziell in den Gebieten Neuenheimer Feld und Bergheim. Die Auswertung und Zahlen entstehen im weiteren Prozess. Weiter wird die Verortung von Park and Ride angesprochen, mit dem Hinweis, dass diese sinnvoller auf Flächen nahe dem Wohnort der Pendler eingerichtet werden sollten als am Stadtrand von Heidelberg.
Regularien für die Nutzung von E-Roller zum Erhalt von Ordnung (Abstellprozess) und zur Unfallvermeidung werden als sinnvoll erachtet. Diese können jedoch nicht durch die Stadt durchgesetzt werden, da die E-Roller von einem privaten Anbieter betreut werden.
Im Bereich des Tourismus am Schloss werden potenzielle und bestehende Alternativen zu Reisebussen in den Vordergrund gestellt. Als Alternativen können der Anstieg zu Fuß, E-Bikes (inklusiven Stellplätzen und Lademöglichkeiten) und die Stadtbuslinie 30 dienen. Ziele ist es, Reisebusse in der Stadt zu reduzieren.

Weiter werden eine City-Maut und die Erhöhung von Parkraumgebühren vorgeschlagen, um an der Stelle entsprechende Anreize zu schaffen, auf den Umweltverbund umzusteigen.
Lob wird für die Ideen im Bereich des ÖPNVs ausgesprochen. Gleichzeitig sollen diese besser gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern kommuniziert und nahegebracht werden.
Ebenfalls intensiv wird autonomes Fahren unter anderem mit autonomen Shuttle-Bussen diskutiert.
Weitere Themen des ÖPNVs sind der Zugang zur Römerstraße (Anbindung Südstadt-Weststadt) sowie die Anbindung des Königstuhls über die Straßenbahn und Buslinie, deren Taktung aufeinander abzustimmen sei.
Ein großer Wunsch ist die Optimierung des Knotenpunkts Bismarckplatz. Die Prüfung einer weiteren Wendeschleife oder die Reaktivierung der südlichen, früher genutzten Haltestelle Adenauerplatz sind genannte Maßnahmen an dieser Stelle, um die verkehrlichen Beziehungen nach Süden zu entlasten.

Im Anhang finden sie die in den Kleingruppen gesammelten Hinweise.

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 Zentrum, 23.09.2020

Themenfeld: Straßennetz, Kfz-Verkehr

Finanziell oder quantitativ? Wie werden Maßnahmen bewertet
Maßnahmen: Quantitative Abwägung >> wird alles summarisch bewertet
Römerstraße → Fahrrad schlecht / Fuß → Querung der Straße? Neue Gebiete?
Römerstraße → Problem: Lärmbelastung und Geschwindigkeit
Römerstraße: Radweg Richtung Bahnhof - Lessingstraße
Str 4 Sickingenstraße → hier doch auch als Straße >> Idee
Wo wird der Verkehr vermindert? >> Verkehr reduzieren?
Viele Maßnahmen werden durch den Gemeinderat abgelehnt
Kfz "ausbremsen" für mehr Platz / Attraktivität Kfz mindern
"Kleine Autos" belohnen
Sperrung Stadtwald
Sperrung B37 / Neckarstaden >> zumindest am Wochenende
Konzept "Magistrale" weiterdenken

Themenfeld: Rad-, Fußverkehr

Mosaik-Maßnahme? → Plan ist gut, wenn es dann mal so kommt
Poststraße: Altstadt geht nicht. Wann kommt das?
Gaisbergstraße ist super!
Czernybrücke Ampel? Lichtsignalanlage Schaltung prüfen
Erkennbarkeit von Radwegen und Fahrwegen (Beispiel: Czernybrücke)
Römerstraße kein Fahrradweg eingezeichnet. Warum nicht?
Parallel fahren zur Römerstraße?!
Berliner Straße: Radweg ist voll
R 11 → Radverbindung Neckargmünd nicht richtig gezeichnet
R9 → Radschnellweg
Unterschiedliche Geschwindigkeiten der Radfahrer
Es werden bessere Nord-Süd-Verbindungen aus der Südstadt in die nördlich liegenden Stadtteile gewünscht
Verbindung / Anbindung Hauptbahnhof in die Altstadt: Verbesserung der Radanbindung erforderlich
Querung Bismarckplatz verbessern
Kritisch: Überholen Kfz - Rad Bergheimer Straße - Mindestabstand?
Grundsätzlich sind die Beläge von Radwegen / die Gestaltung der Übergänge von Radwegen zu verbessern
Kreisverkehr Römerkreis / Konflikt Kfz - Rad → Verbesserung für den Radverkehr gewünscht
Lösung für den Radverkehr in der Lessingstraße wird kritisch eingeschätzt - anders planen
Ampelschaltung am Hauptbahnhof Nord bringt kritische Situationen für den geradeaus fahrenden Radfahrer mit dem rechts abbiegenden Kfz-Verkehr

Themenfeld: ÖPNV

ÖV23 / 24 Bus → nur bis Bismarckplatz - schlechter Takt - Ziel Bahnhof und Buslinie
ÖV 18 >> Wie viele könnten von der Straße auf ÖV umsteigen?
Mark-Twain-Village - Bedarfe ermitteln >> Bewertung - 2. Linie
Hinweis: Randzeiten / Wartezeiten: attraktive Warteorte schaffen
Taktverdichtung: - abends Straßenbahn? - Weitere Bewertungskriterien als Fahrgastzahlen dafür hinzuziehen
Entlastung Bergheim >> konkrete Zahlen liegen noch nicht vor, folgt
Reaktivierung der Haltestelle südlich des Bismarckplatzes (ehemals Adenauerplatz)
Wäre am Bismarckplatz eine zusätzliche Wendeschleife für die Straßenbahn sinnvoll und möglich?
Verbesserung der Anbindung zum Königsstuhl: Abgestimmte Taktung Buslinie mit der Straßenbahn/S-Bahn
ÖPNV-Angebot verbessern: Direktverbindung zwischen den Unistandorten Uniplatz, Campus-Bereich und INF
Straßenbahn durch die Hauptstraße mit weiterer Linienführung über Bergheimer Straße bis ins Neuenheimer Feld
S-Bahn-Haltestelle Weststadt-Südstadt >> Prüfung Zugang Römerstraße
Zusätzliche Trassen Straßenbahn im Stadtgebiet wünschenswert → Angebot verbessern

Themenfeld: Multimodalität, Innovation, ruhender Verkehr

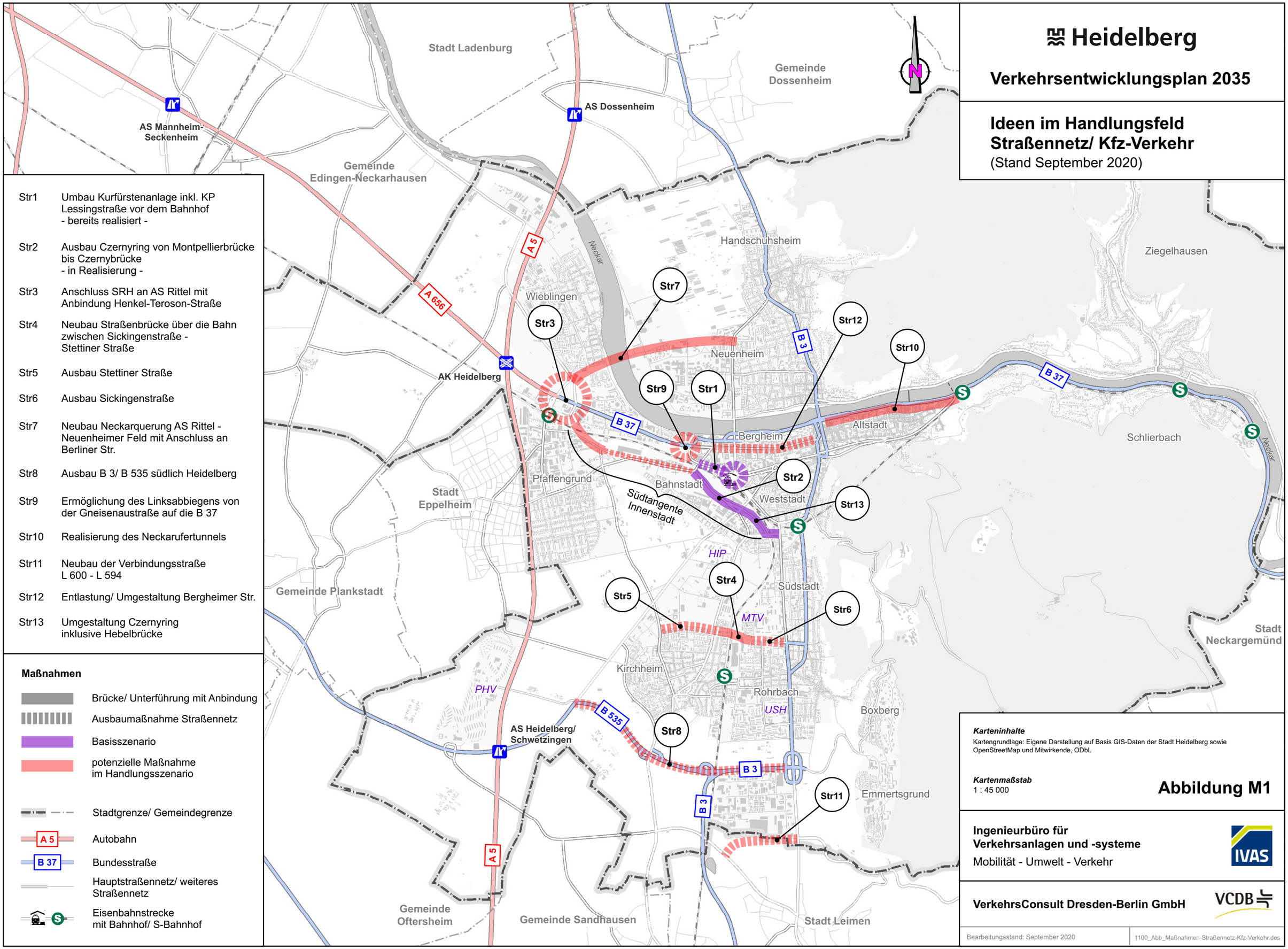
Weststadt - Parkraumbewirtschaftung sehr begrenzt - Verkehr / Suchverkehr nimmt zu, wenn Parkraumbewirtschaftung im angrenzenden Stadtteilen >> eher Ausdehnung als Einkesselung
Auto arme Quartiere → Weststadt denkbar? Ruhender Verkehr: Sammelparkplätze
Mobilitätsstationen - E-Roller regulieren >> Kooperationsvertrag VRN - privates Unternehmen nicht regulierbar
E-Roller: Art Abstellraum / Unfälle mit Rädern - keine Handhabung? Regulierung, Info an Nutzer
Neue Tiefgaragen-Plätze, um Autos von der Straße zu holen >> Verlagerung keine Reduzierung
Zugänge zum Schloss: zu Fuß, Stadtbuslinie 30, Bergbahn. Idee: E-Bike (Stellplätze, Ladesäulen), Car-Sharing als alternative Möglichkeiten zu Reisebussen
Parkraumbewirtschaftung → Gebühren erhöhen, Keine Anreize setzen
Die Idee, im Stadtgebiet mehr Park and Ride Anlagen anzubieten, fördert gleichzeitig auch den MIV.
Einführung City-Maut (neue Idee)
Anpassung Parkraumbewirtschaftung stadtteilbezogen (Weststadt)
Wie soll dem Problem bezüglich des Abstellens von E-Roller im öffentlichen Raum begegnet?
Lob: Die Veranstaltung und die hier vorgestellten Ideen zum VEP sind sehr gut, werden aber in der Öffentlichkeit zu wenig wahrgenommen. Durch eine Verbesserung der bisherigen Kommunikation könnte eine höhere Reichweite und Bekanntheit der tollen Ergebnisse der Situationsanalyse und neuen Ideen generiert werden (z.B. durch Darstellung der tollen Ergebnisse in Infomaterialien)

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

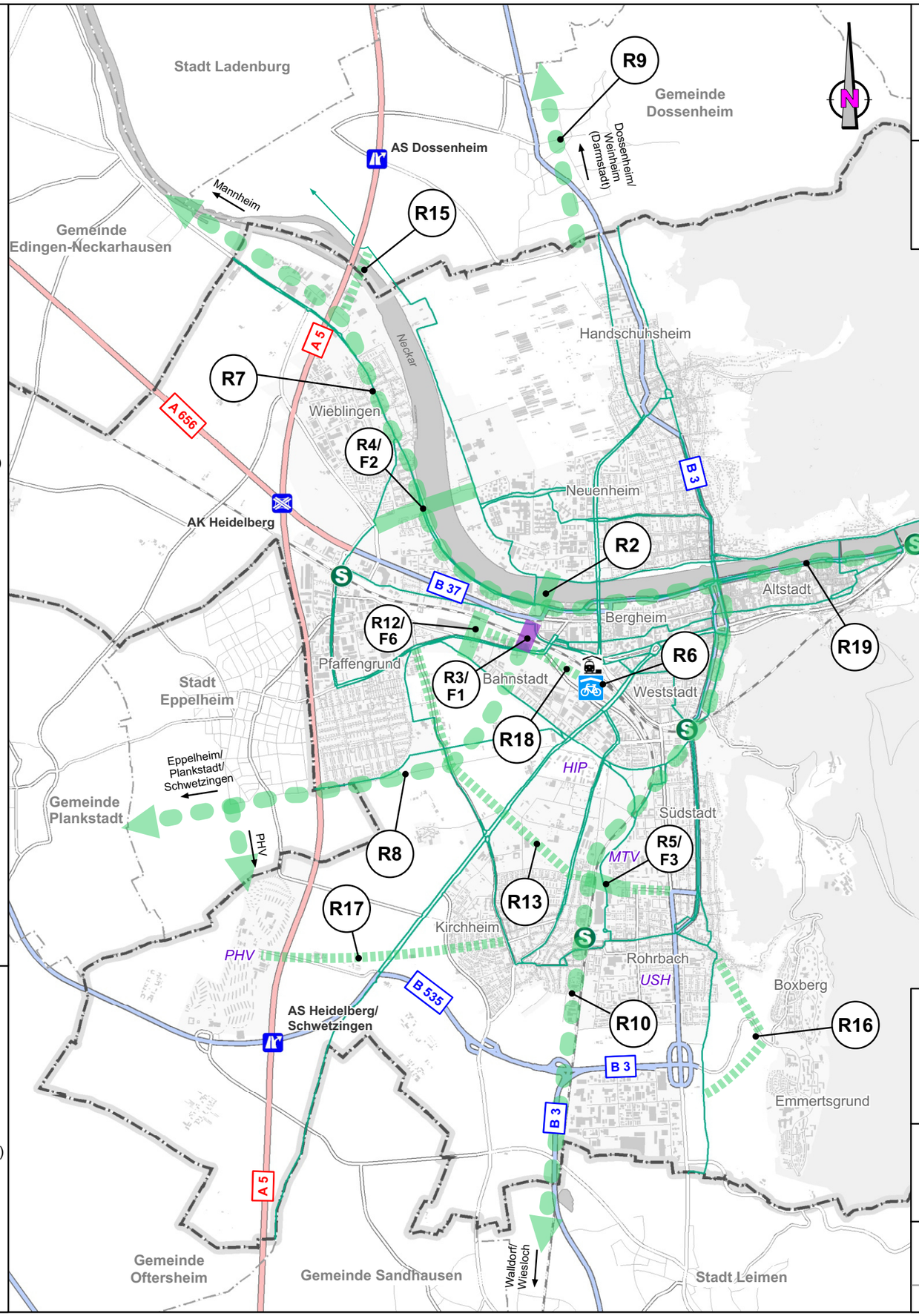
1100_Abb_Maßnahmen-Straßennetz-Kfz-Verkehr.des

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

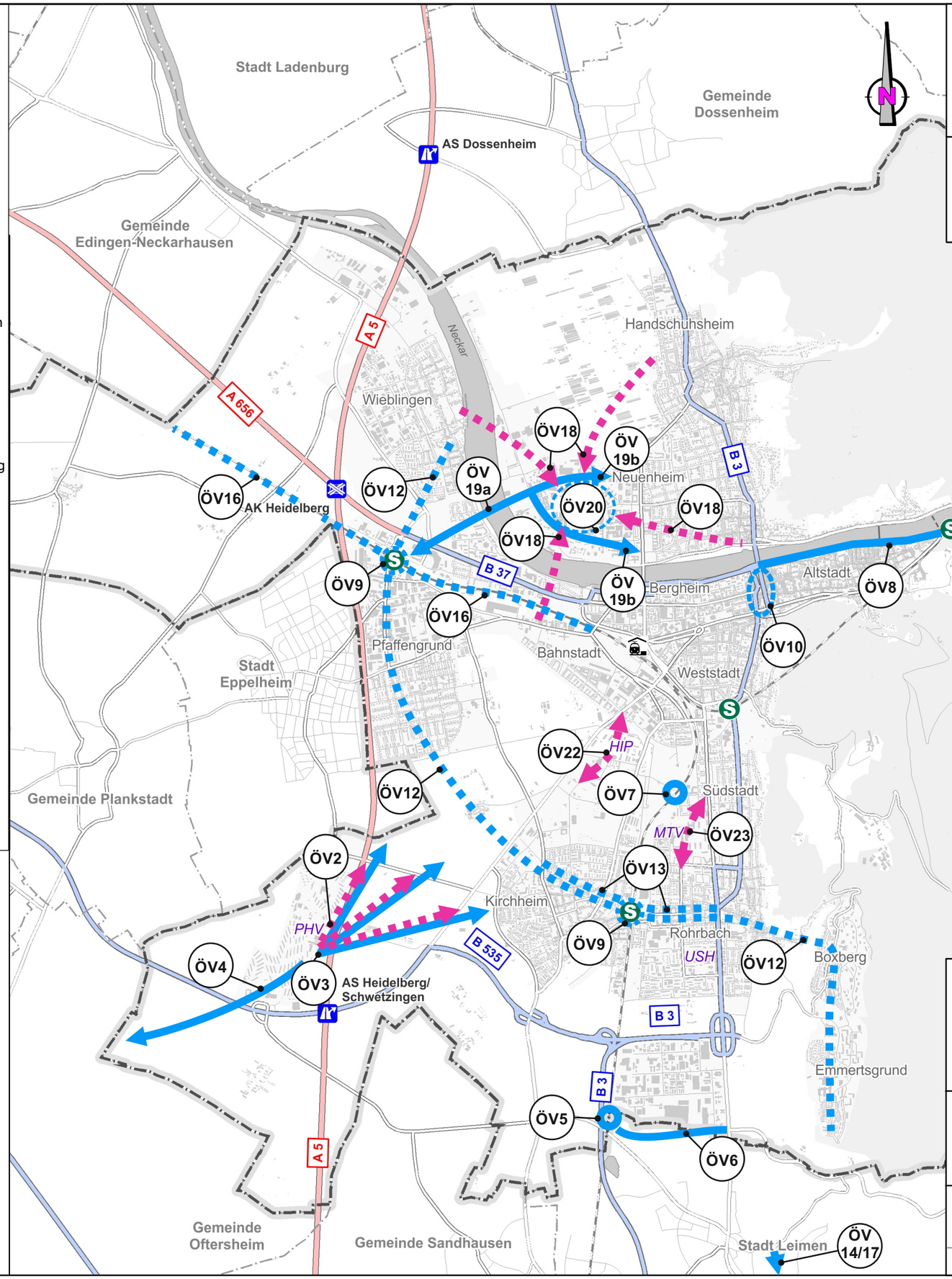
Ideen im Handlungsfeld ÖPNV
(Stand September 2020)

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

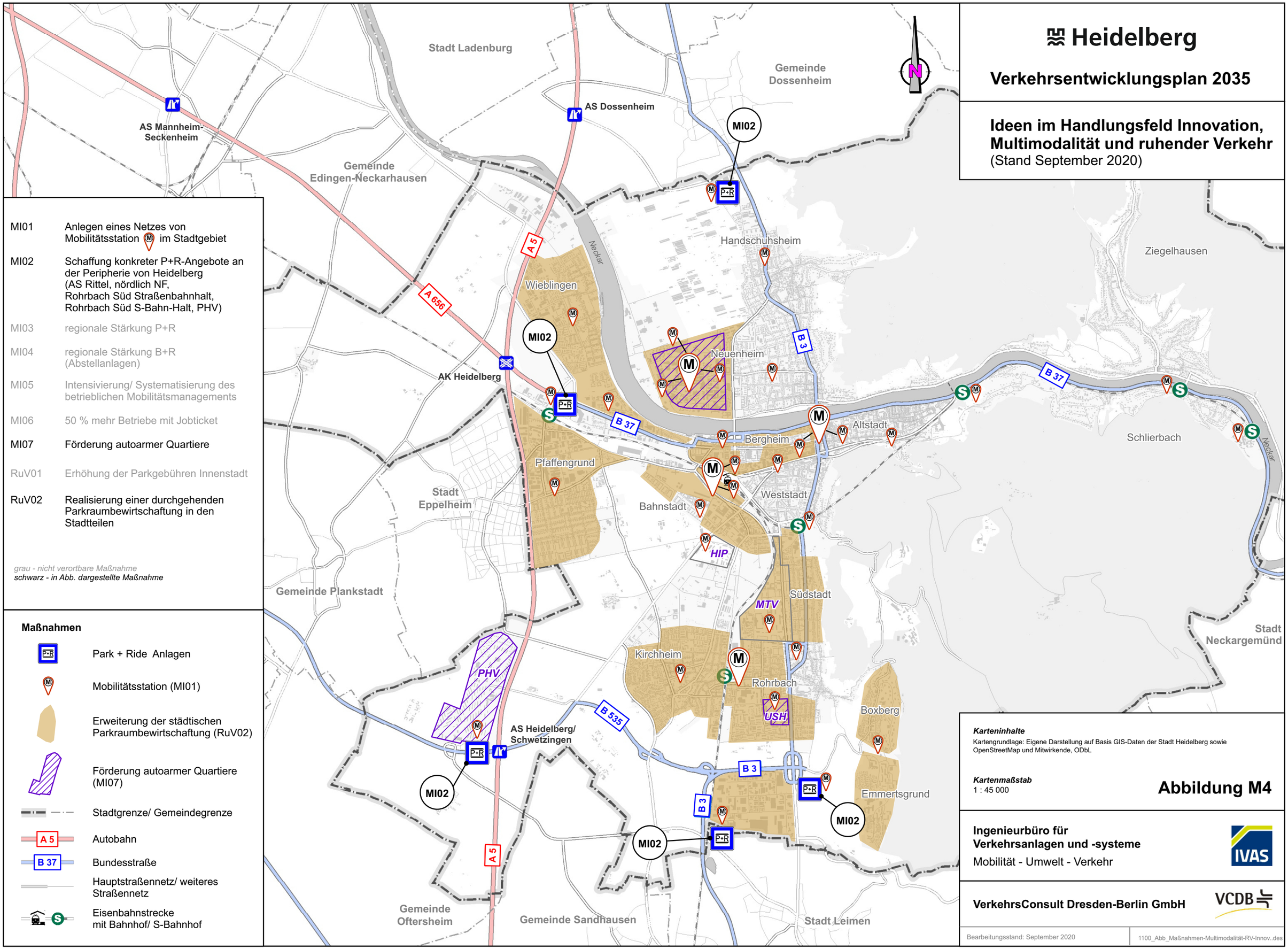
1100_Abb_Maßnahmen.des

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