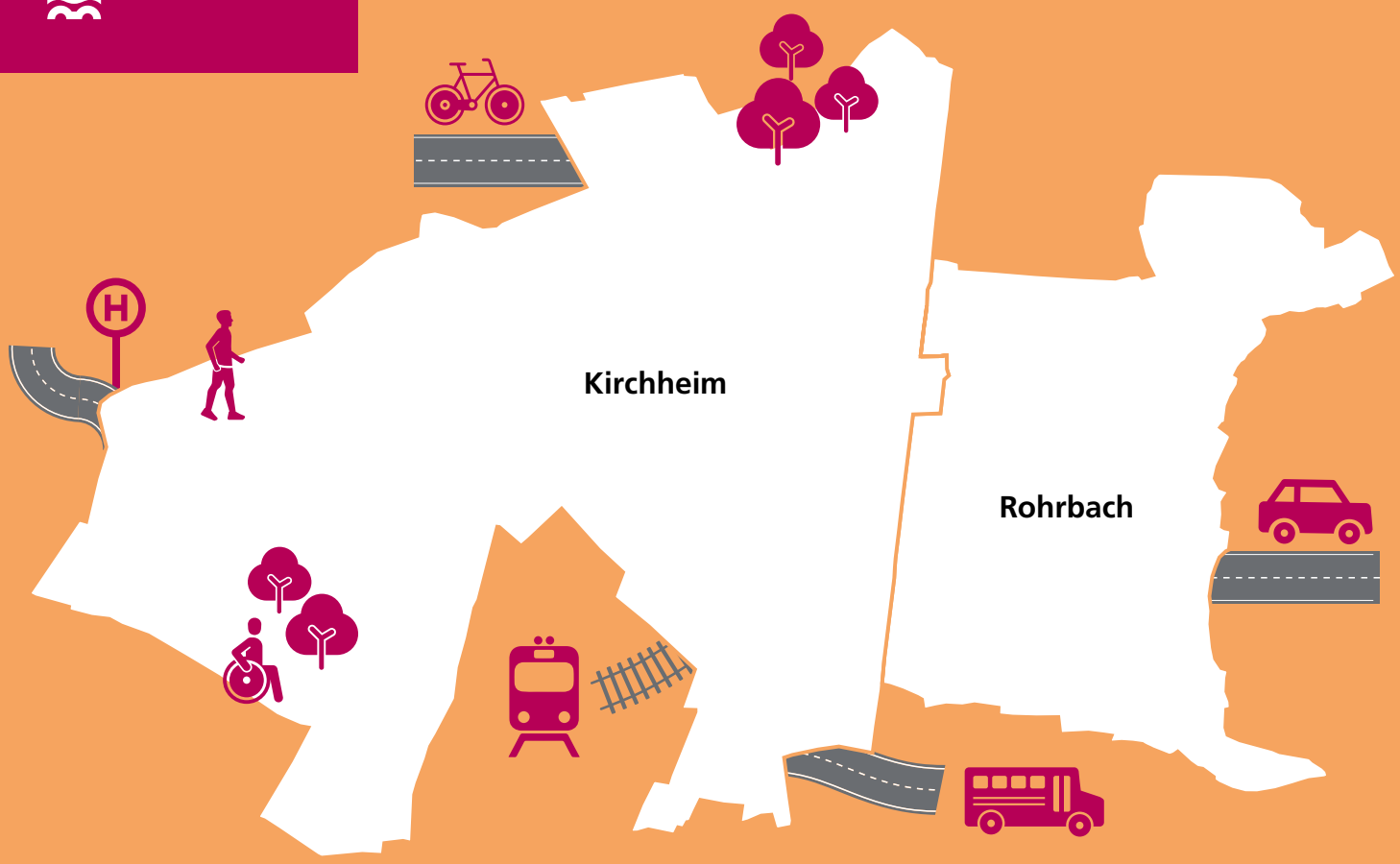
Heidelberg



17. September 2020, 18.30 Uhr

Lokalkonferenz Südwest

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

Herr Kragl, stellvertretender Leiter des Amts für Verkehrsmanagement, begrüßt die ca. 60 Teilnehmenden zur ersten öffentlichen Lokalkonferenz Südwest des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2035. Besondere Situationen erfordern besondere Maßnahmen und somit findet die Lokalkonferenz für die Stadtteile Kirchheim und Rohrbach 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.

Herr Kragl 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 Verkehrsentwicklungsplan 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).

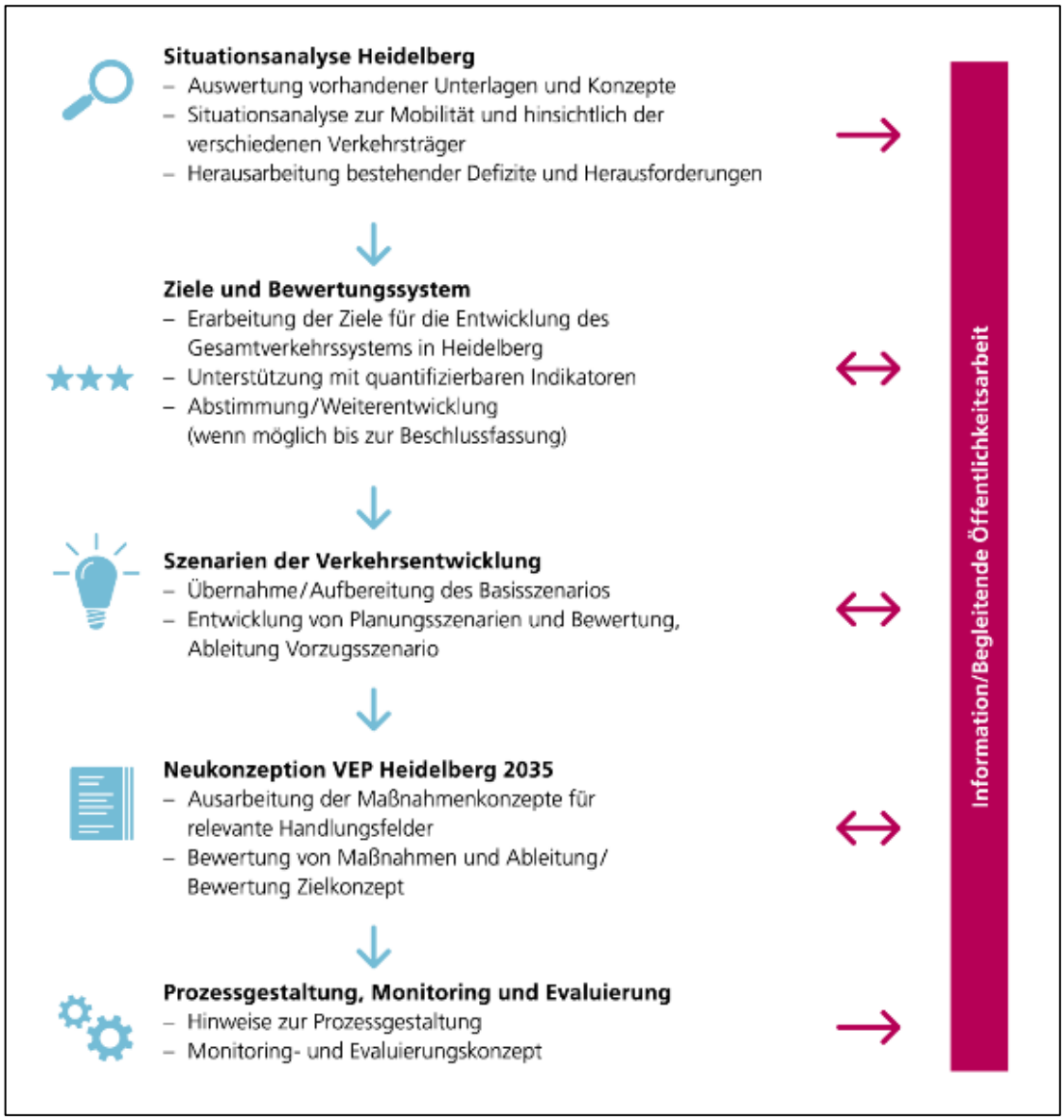


Abbildung: Fünf Schritte des Verkehrsentwicklungsplan-Prozesses

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 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.

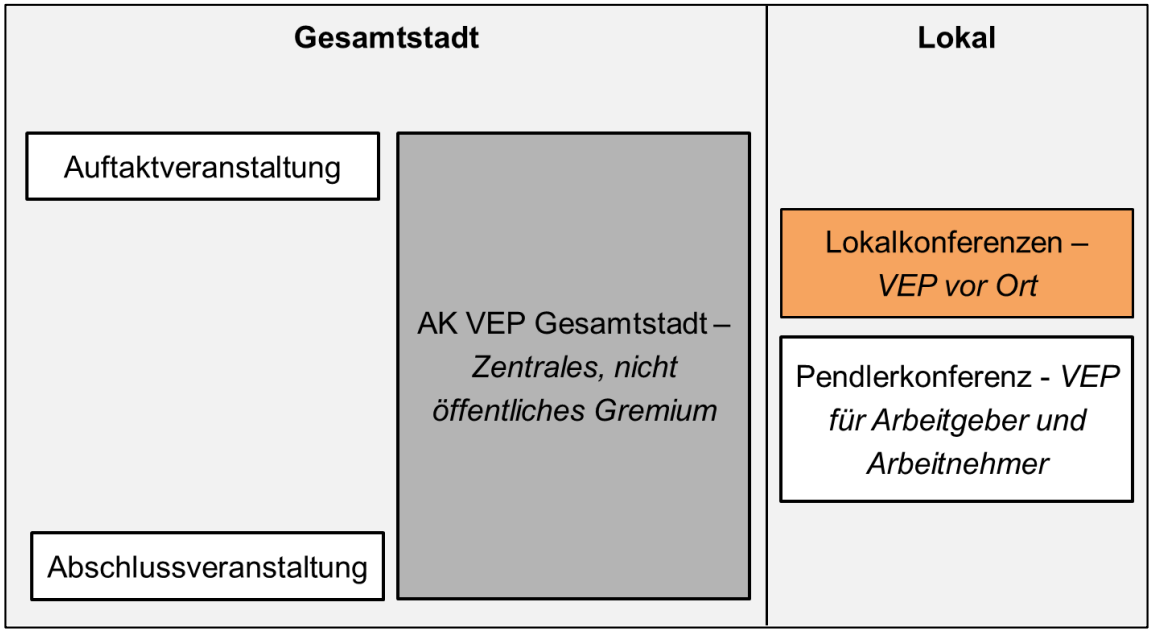


Abbildung: Bausteine der Bürgerbeteiligung

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 im Sommer). In der zweiten Runde werden vertiefende Maßnahmen für den VEP diskutiert.

Was ist Inhalt der Lokalkonferenz Südwest?
Zu Beginn steht ein Informationsteil über die Ergebnisse der Situationsanalyse, sowie eine Darstellung der Analyse mit dem Fokus auf den Stadtteilen Kirchheim und Rohrbach 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 Kirchheim und Rohrbach wohnen. Darüber hinaus sind weitere Bürgerinnen und Bürger aus anderen Stadteilen dabei.

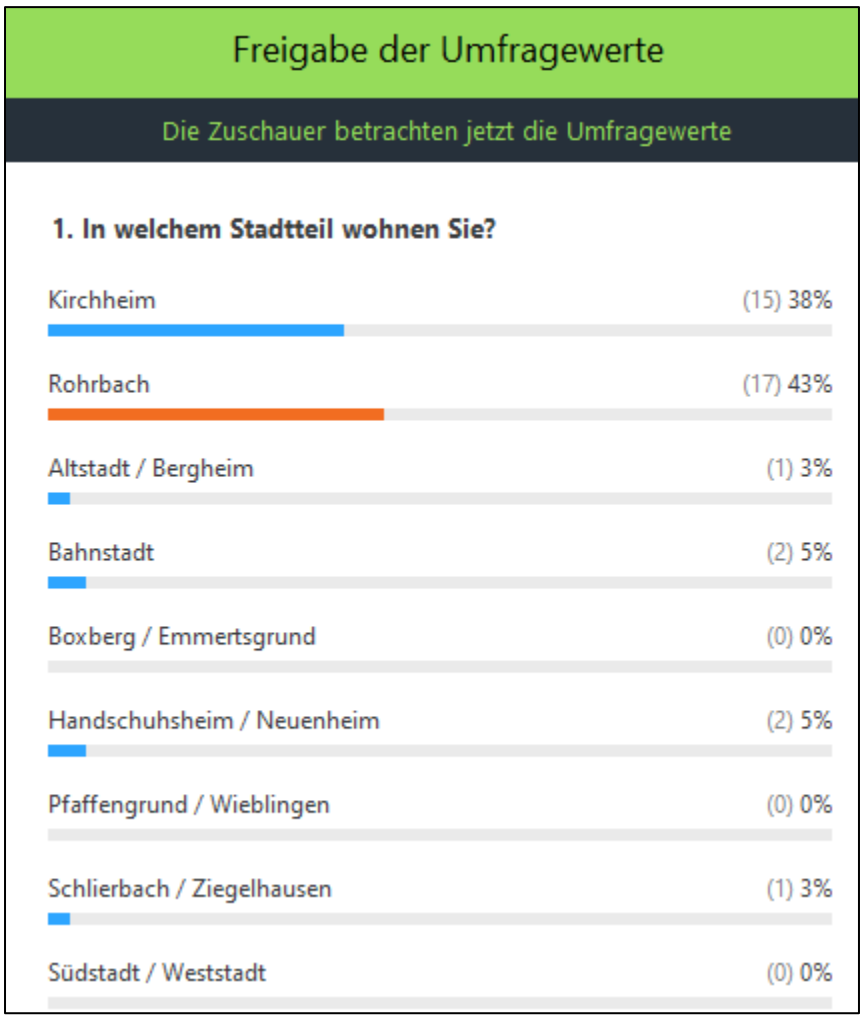


Abbildung: Umfrage: In welchem Stadtteil wohnen Sie?

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

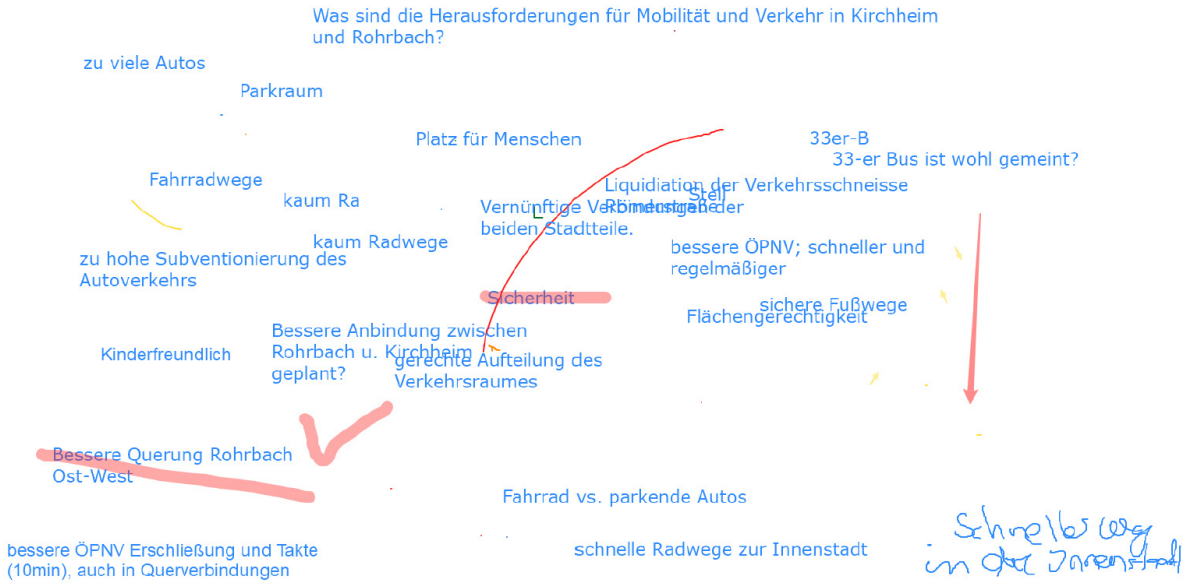


Abbildung: Whiteboard zu der Frage, „Was sind die Herausforderungen für Mobilität und Verkehr in Kirchheim und Rohrbach?“

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 Kirchheim und Rohrbach stellte Herr Anton, IVAS, in einem weiteren Fachbeitrag vor. Er informierte über die allgemeine Lage, die verkehrliche Einordnung in den beiden Stadtteilen (zusammen 33.000 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 wie zum Beispiel die Gewährleistung attraktiver Reisezeiten und Taktzeiten im ÖPNV sowie die Anbindung der Konversionsfläche Patrick-Henry-Village erfasst. Der Fachbeitrag ist unter www.heidelberg.de/vep abrufbar.

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

Wird der Klimanotstand berücksichtigt im VEP 2035?

Bei der Situationsanalyse wurde der gegenwärtige Zustand analysiert. Beschlossene Ziele - auch im Bereich Klimaschutz - fließen in den Erstellungsprozess des Verkehrentwicklungsplans selbstverständlich ein.

Welche Rahmenbedingungen wurden für die Verkehrsentwicklungsprognose angenommen? Die Preise werden unter Aspekten des Klimaschutzes nicht haltbar sein. Wurden die Rahmenbedingungen konservativ gewählt oder sind Anpassungen wie unter anderem im Klimaszenario Baden-Württemberg 2030 (Höchstgeschwindigkeit, Preise) berücksichtigt?

Man kann versuchen diese Dinge zu berücksichtigen. Es sind noch nicht alle Faktoren in der Arbeitsgruppe abgestimmt. Die genannten Faktoren werden geprüft, so dass im Anschluss entschieden werden kann, welche Faktoren aufgenommen und welche nicht integriert werden. Es empfiehlt sich, nicht auf Spekulationen über unklare Rahmenbedingungen einzugehen. Zusätzliche Überlegungen zu Sensitivitäten unter anderem zu Preis und Geschwindigkeiten können in den VEP aufgenommen werden.

Von Kirchheim benötigt die Straßenbahn nun länger in die Altstadt seit der Anschluss an die Bahnstadt besteht. Wird der Stand „vor der Anbindung der Bahnstadt“ an das Straßenbahnnetz betrachtet und findet dies im VEP Berücksichtigung?

Die durchgeführte Verkehrsanalyse beruht hauptsächlich auf den Daten von 2015. Die Änderungen durch die Anbindung der Bahnstadt wurden noch nicht abgeglichen. Dies wird in den Folgeschritten geschehen.

Die Erkenntnis zur Überlastung der Straße B535 basiert auf der Verkehrsauswertung von Google Maps. Es ist eine kreuzungsfreie vierspurige Straße, die nicht ansatzweise überlastet ist. Wie kam es bei der Analyse zu der Aussage einer Überlastung?

Es gibt bestimmte Faktoren und Richtwerte, ab wann eine Straße als „überlastet“ gilt (zum Beispiel Reisegeschwindigkeiten, Gestaltung der Knotenpunkte, Anzahl Fahrzeuge). Die Bewertung der Straße B535 führt demnach dazu, diese als „überlastet“ einzuschätzen. Die Einschätzung erfolgt auf Grundlage des Modells und nicht auf Google Auswertungen.

Aktuell sei der „öffentliche Raum sehr PKW bezogen“.Mit wenigen Eingriffen könnte eine positive Umgestaltung bewirkt werden. Kann dies im Rahmen des VEP berücksichtigt werden ?

Ein großer Umbaubedarf wurde bei Analysen des Hauptstraßennetz festgestellt. Bei ca. 50 % aller untersuchten Straßenabschnitte wurden unterschiedliche Mängel in Steckbriefen dokumentiert. Im Maßnahmenteil werden dann für konkrete Bereiche beispielhaft Möglichkeiten für Umbaumaßnahmen aufgezeigt. Beispielhaft deshalb, weil nicht alle potenziellen Projekte und Straßenräume durchgearbeitet werden können. In Heidelberg wurde bereits ein sehr hoher Grad der Verkehrsberuhigung erreicht, was jedoch nicht bedeutet, dass alle Potenziale ausgeschöpft sind. Der Umbau des öffentlichen Raumes dauert Jahrzehnte und ist extrem kostenspielig. Somit wird an der ein oder anderen Stelle nur provisorisch die Qualität - sowohl mit als auch ohne Verkehr - verbessert werden. Prinzipiell gehört das aber auch als ein Aspekt in den VEP 2035.

Wie sieht die Planung zur Verbindung der Konversionsflächen PHV mit dem ÖPNV aus? Ab wann kann mit einer neuen Straßenbahn gerechnet werden? Wie wäre der Streckenverlauf? Durch die Konversionsfläche entsteht ein zusätzliches PKW-Aufkommen. Wie ist der Umgang diesbezüglich geplant?

Zu der Ausgestaltung einer neuen Straßenbahnlinie kann an dieser Stelle keine Aussage getroffen werden. Dies gilt auch für die Streckenführung. Es läuft hierzu eine parallele Planung. Derzeit wird eine Verkehrsprognose erstellt, welche die Veränderungen des PKW-Verkehrs durch die Anbindung des neuen Stadtteils analysiert. Die Prognose wird zeigen, ob es in Summe zu einem Mehraufkommen des PKW-Verkehrs kommen wird.

Die Anbindung der Bahnstadt an den ÖPNV erfolgte sehr spät, wodurch die Auto-Problematik erst geschaffen wurde. Ähnlich könnte es bei den Konversionsflächen geschehen. Wie werden diese eingetaktet? Oder ist dies für den VEP nicht relevant, da die Anbindung bereits vorher abgeschlossen sein wird?

Es wäre sehr wünschenswert, bereits bei der Entwicklung eines Stadtteils ein hochwertiges Mobilitätsangebot bereitzustellen. Besonders zu Beginn sind die Bewohnerinnen und Bewohner geneigt, ihren Mobilitätsstil zu ändern. Meisten schreiten städtebauliche Veränderungen schneller als der ÖPNV voran. Es muss parallel geprüft werden, was die Stadt Heidelberg letztendlich leisten kann.

In Bezug auf die angesprochene fehlende Querung Kirchheim – Rohrbach auf Folie 12 (Karte mit den Barrieren und Querungen: Wurde dort die Querungsmöglichkeit durch die Kleingärten berücksichtigt? Beispielhaft können die Niederlande herangenzogen werden, welche Querungen für Autos verhindern und somit zum Beispiel den Radverkehr fördern.

Die Querungen wurden sehr differenziert aufgenommen. Die Idee einer Querung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Kirchheim und Rohrbach mittels einer Brücke auf Höhe der Sickingenstraße über die Bahnschienen besteht seit Jahren. Bleibt die Frage, ob die Querung dann auch nutzbar für den ÖPNV und den PKW-Verkehr wäre. Dies spiegelt sich ebenfalls in den Ideen aus der Vergangenheit, die nun aufgegriffen und bewertet werden. Der Schritt der Maßnahmenbewertung erfolgt später.
In Bezug auf sich anschließende Flächenentwicklungen sind ggf. ergänzende Infrastrukturen erforderlich. Möglicherweise kann eine zusätzliche Achse für Entlastung in Kirchheim sorgen. Entlastung und Umnutzung öffentlicher Räume sind in diesem Zusammenhang ebenfalls zu bewerten.

Die Analyse des ÖPNV hat ein gutes Ergebnis bezüglich der Dichte und der Abdeckung erzielt. Bei einer guten Anbindung spricht man von einem maximal 10-minütigen Takt. Wurden in der Analyse auch die Uhrzeit nach 20 Uhr sowie Wochenenden berücksichtigt? Zu diesen Uhrzeiten und Wochentagen weist die Anbindung deutliche Mängel auf.

Die ÖPNV-Einzugsbereich stellt einen 300 Meter-Radius um die Haltestelle dar. Dies sagt vorerst nichts über die Angebotsqualität aus. Diese wurde im Weiteren untersucht. Es wurden bereits Defizite, besonders deutlich abends und am Wochenende festgestellt. Dies ist bei der Erarbeitung des VEP präsent.

Wie sind die Ergebnisse der Uni Kassel[1] zu bewerten, welche unterschiedliche Kosten für die einzelnen Verkehrsträger nennt. Hier wird für den Autoverkehr mit Abstand die höchsten Kosten genannt. Gleichzeitig ist dieser Verkehr unter klimatischen Gesichtspunkten der schlechteste.

Die Studie gibt wichtige und richtige Denkanstöße. Gleichzeitig dürfen die genannten Zahlen auch nicht vereinfacht bewertet werden. So ist beispielsweise eine Stadt auch auf ein funktionierendes Straßenverkehrssystem angewiesen. Unter anderem auch für Liefer- und Entsorgungsverkehre. Der Haushalt der Stadt ist hier das steuernde Instrument.

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.

[1] https://www.unikims.de/de/newsarchiv/der-autoverkehr-kostet-die-kommunen-das-dreifache-des-oepnv-und-der-radverkehr-erhaelt-die-geringsten-zuschuesse (zuletzt abgerufen: 09.11.2020)

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

Die Maßnahmen werden vorgestellt und dann mit den Teilnehmenden diskutiert. Bei den präsentierten Ideen zu dem Radverkehr / Fußverkehr gibt es keine grundsätzliche Kritik. Wichtig ist es, besonders die Verknüpfungen einzelner Radwege und die Knotenpunkte insgesamt zu betrachten. Die Teilnehmenden wünschen sich hier eine rasche Umsetzung der Ideen. Einzelne Maßnahmen wurden genauer diskutiert und Verständnisfragen gestellt.

Im Handlungsfeld Straßennetz und Kfz-Verkehr wurden ebenfalls einzelne vorgeschlagene Ideen genauer diskutiert: Unter anderem die Leistungsfähigkeit der B535 und die Sickingenbrücke. Diese sollte nur für die Nutzung für Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stehen. Grundsätzlich besprechen die Teilnehmenden aber auch Vor- und Nachteile von beispielweise Einbahnstraßenregelungen im Stadtgebiet. Generell wird auch in der Kleingruppendiskussion immer wieder das Spannungsfeld diskutiert, in dem sich der Verkehrsentwicklungsplan befindet. Welche Maßnahmen können Teil des Verkehrsentwicklungsplan sein und welche nicht, da es zu kleinteilige Ideen sind?

Gruppe B – ÖPNV, Multimodalität, ruhender Verkehr und Innovationen

Die vorgestellten Maßnahmen werden grundsätzlich begrüßt. Zu den Park and Ride Parkplätzen wurde der Hinweis gegeben, dass diese möglichst weit außerhalb der Stadt an den Verkehrsquellen als sinnvoll angesehen werden. Damit die Multimodalität auch umgesetzt wird, bedürfe es für mehr Pull-Maßnahmen, die eine multimodale Nutzung stärker unterstützen zum Beispiel Preiserhöhung für das Parken in der Innenstadt, City-Maut oder Stärkung der Car-Sharing Angebote. Zudem müsse man an den Zugangshürden von multimodalen Angeboten wie zum Beispiel die Leihfahrräder Nextbike arbeiten, da diese zwar bekannt seien, aber nicht intensiv genutzt werden.

Zu einem möglichen Straßenbahn-Anschluss an die S-Bahn in Rohrbach Süd seien auch die Ost-West-Verbindungen, auch in Rohrbach selbst, zu berücksichtigen. Grundsätzlich wurde der Wunsch geäußert, dass einige Maßnahmen, die bereits lange diskutiert werden (zum Beispiel Sickingenbrücke) durch den VEP neuen Schub erhalten. Dazu verwies der Fachgutachter darauf, dass es wichtig sei, Prioritäten zu setzen.

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 1 – Lokalkonferenz Südwest, 29.09.2020

Themenfeld: Straßennetz, Kfz-Verkehr

Hinweis: B535 hat Reserven, ist nicht ausgelastet, ist kreuzungsfrei
Schwetzinger Straße → Benutzung mit Fahrrad schwierig
Römerstraße: Fahrstreifen Umgestaltung → Fahrstreifen Beete reduzieren - Warum nicht?
Hegenichstraße → im Bereich der S-Bahn-Station zugeparkt
Problem: Speyerer Straße ist nicht leistungsfähig
Speyerer Straße: links abbiegen
Rohrbacher Straße geht gar nicht → Westumleitung ist gute Maßnahme
Insgesamt müssen die Knotenpunkte berücksichtigt werden
In den Quartieren mehr Einbahnstraßen → dann mehr Platz. Jedoch Einbahnstraßen sind keine einfache Lösung (lange Wege etc.)
Maßnahme/Idee: Str 4 nur für Fuß und Rad
Maßnahme Str 9 (Ermöglichung des Linksabbiegens von der Gneisenaustraße auf die B 37) passt nicht mehr in Planung, zum Beispiel Hauptbahnhof
Maßnahme Str 6 und 4 (Ausbau Sickingenstraße + Neubau Sickingenbrücke): kein Ausbau für KFZ
Maßnahme Str 4/5/6 (Neubau Sickingenbrücke + Ausbau Stettiner Straße + Sickingenstraße): Umweltverband Brücke? Rampenlänge spricht jedoch gegen diese Idee
Maßnahme Str 11 (Neubau der Verbindungsstraße L 600 - L 594): gute Maßnahme
Grundsätzlich keine Projekte mehr, die den MIV fördern!
Flächendeckend Tempo 30 auch für Durchgangsstraßen prüfen
Bei geplanter Parkraumbewirtschaftung → Sicherung der Vorgärten mitdenken
Hinweis: Wettbewerbsergebnis Sickingenbrücke in Handlungsszenario aufnehmen

Themenfeld: Rad-, Fußverkehr

Für den Radverkehr gibt es viel zu tun!
Es gibt Löcher im bestehenden Rad Netz → sollen geschlossen werden
Stellplätze für Rad sind in Rohrbach Süd ein Problem
Rad-Stellplätze an der S-Bahn sind sinnvoll - Parkplätze verdoppeln
Achse durch HIP ist gut
Radweg entlang Karlsruher Straße ist nicht gut
Verbindung Rohrbach Süd nach Rohrbach Ost ist nicht gut
Weg Rohrbach zum Bahnhof: Radweg endet einfach
Oftersheim kann einfach angebunden werden. Um Gewässer zu überwinden → Gitter ins Wasser legen
Anbindung Sandhausen → Fahrspuren an bestehender Straße abtrennen
Vorgestellt Ideen / Themen sind OK
Kirchheim - Hauptbahnhof - Neuenheimer Feld: Radverbindung schlecht
Südliche Route Hasenleiser bis PHV: Sicherheit-Beleuchtung verbessern
Optimierung der Radroute am Bismarckplatz erforderlich - Querung Osten nach Westen (von Rohrbach kommend nach Bergheim)
Verbesserung erforderlich bei der Route Rohrbach - Hauptbahnhof im Bereich Römerstraße
Mehr sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger in Rohrbach im Bereich zwischen Rohrbach Markt und Rohrbach Süd
Rohrbacher Straße "Radweg" → gefährlich! Umbau/Ertüchtigung?
Sickingenbrücke wichtig für Verbindung Rad + Fuß → keine MIV-Brücke
Bestehendes Netz als Basis für zukünftige Routen denken
Breite Radweg Bahnstadt kritisch
Verbindung Bahnstadt - Gneisenaubrücke - Mittemaierstraße: Radwege inklusive Anschlüsse ausreichend breit gestalten
Vorschlag für Mittermaierstraße: 1 Spur als Radspur nutzen
Schwetzinger Straße für Radverkehr gefährlich

Themenfeld: ÖPNV

Pendelrichtung auch Karlsruhe / FRA berücksichtigen
Verantwortlichkeiten nicht bei Stadt um Takt zu erhöhen
Unsicherer Weg Rohrbach-Süd Querung Freiburger Straße (Ampelanlage)
PHV-Schwetzingen ÖPNV schwierig: Inwieweit ist Region mitberücksichtigt? → ja auf großen Achsen
ÖV 22/23: Anbindung? Generelle Annahmen für Verkehrsmodell >> Ausformulierung Maßnahmen
ÖV 5: Abstellfläche für Busse & Bahnen nutzbar? >> Machbarkeit nicht Teil des VEP
Kosten durch Maßnahmen VEP: Kostenklasse sind definiert >> in 1/2 Jahr soweit
24 + 23 Doppelbedienung Weststadt und Rohrbacher Straße >> Straßenbahn Römerstraße
Sickingenbrücke: Neue Ziele wie Karlstor besser anbinden mit Schiene
Ost-West-Verbindung (Ortsbus, 28) in Rohrbach verbessern
VEP als Schub für die Sickingenbrücke!
PHV an umliegenden Stadtteilen und Gemeinden ausbauen
Straba 26 schon 2015 zu langsam → jetzt noch langsamer
Vorrang ÖPNV >> findet das statt? Ja ist Thema für VEP
Offen: Heidelberg braucht klare Prioritäten was anzupacken ist

Themenfeld: Multimodalität, Innovation, ruhender Verkehr

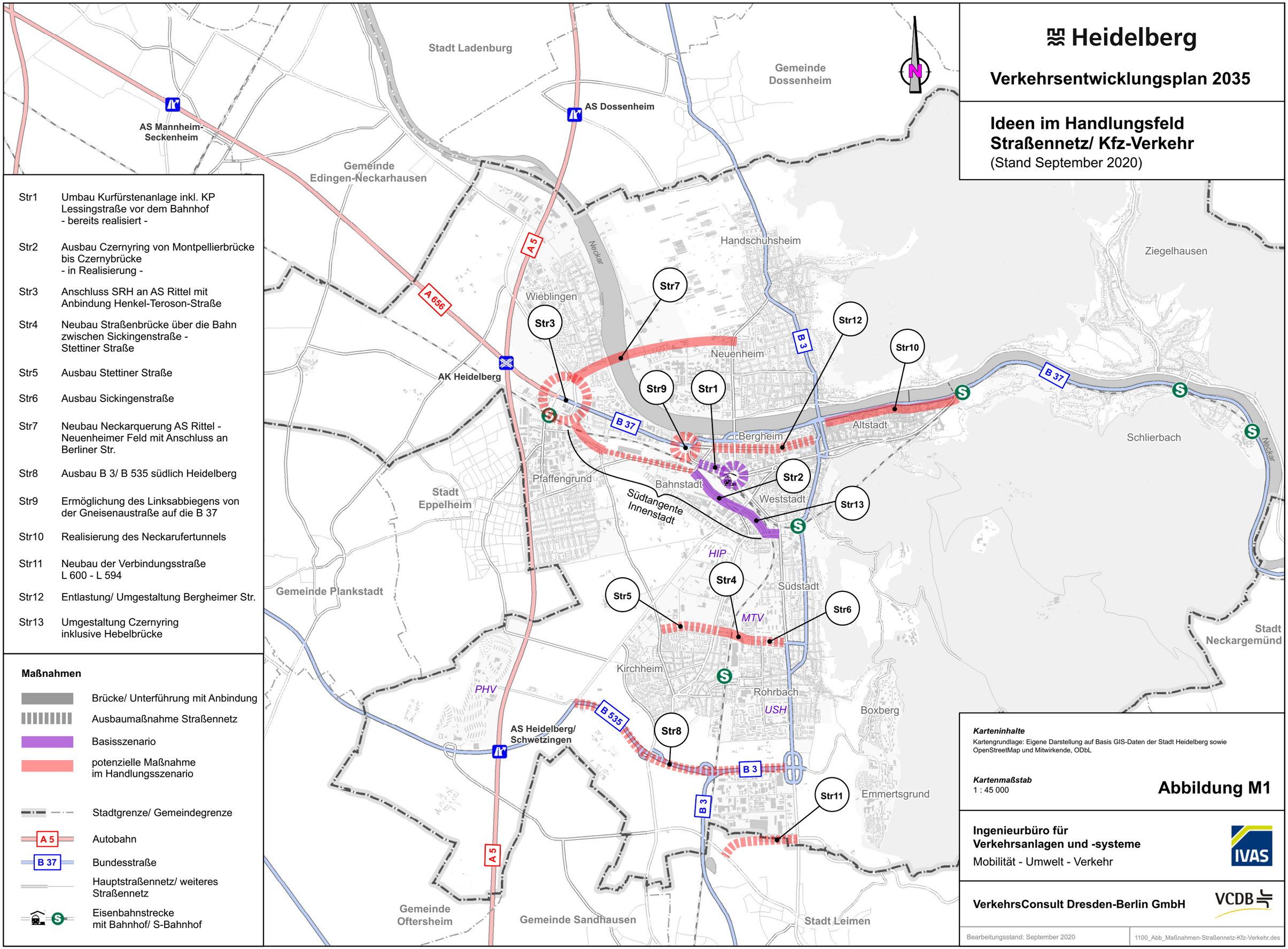
Mehr Pull-Maßnahmen erforderlich, zum Beispiel Preiserhöhung und Stärkung Car-Sharing
Autoarmes Quartier → Nahversorgung notwendig, PHV berücksichtigt? → autoarm ist nicht autofrei
S-Bahn, Rad → Pendler VEP berücksichtigt?
Mobilitäts-Stationen >> Ziel: große Sichtbarkeit der Angebote erreichen
Packstation Mobilitätsstation - IBA: Masterplan Mobilitäts-Standorte vorhanden
City-Maut im VEP berücksichtigen (2035 wird es legal sein)
Parkraumbewirtschaftung im VEP: Strategie für Stadt, nicht Detailplanung für Stadtteile
Multimodalitäts-App: 98% kennen Sichtbarkeit - 2% nutzen es → Zugangshürden senken
Parkraumbewirtschaftung für ganz Rohrbach nicht sinnvoll >> Hasenleiser
Konsensbeitrag ÖV-Netz Mobi-Stationen außerhalb so dicht wie Innenstadt → klappt nur bei massiver Reduktion der Parkplätze am Ziel oder weit außerhalb
Gehweg-Parken kommt das weg? >> JA
Funktion Mobilitätsstationen mit MIV-Angebot. Wer nach Wo? Ziele und Quelle? >> Intermodales Verhalten fördern - Pendeln und dann nextbike
Fahrräder parken - Schließfach

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

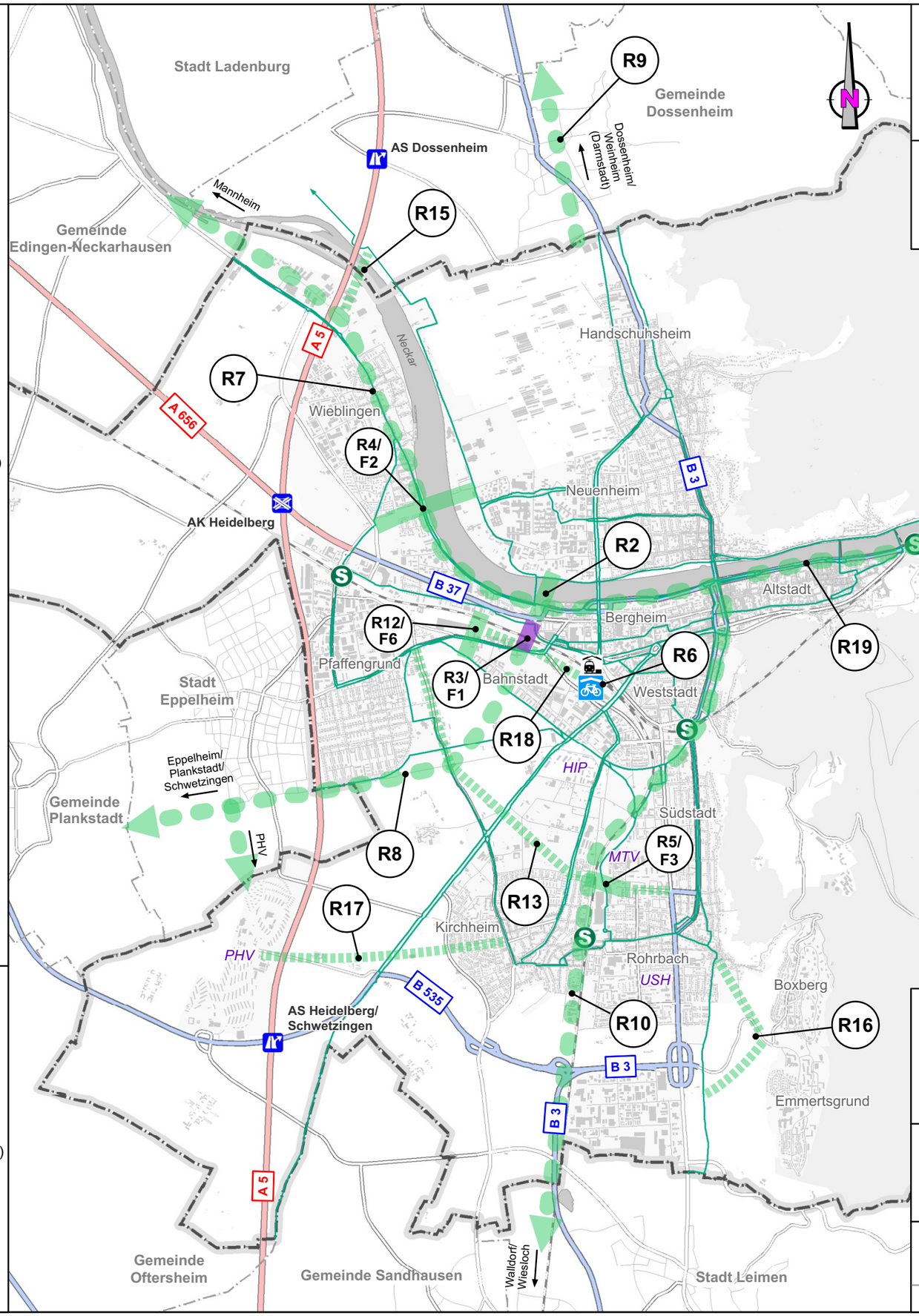
1100_Abb_Maßnahmen-Straßennetz-Kfz-Verkehr.des

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

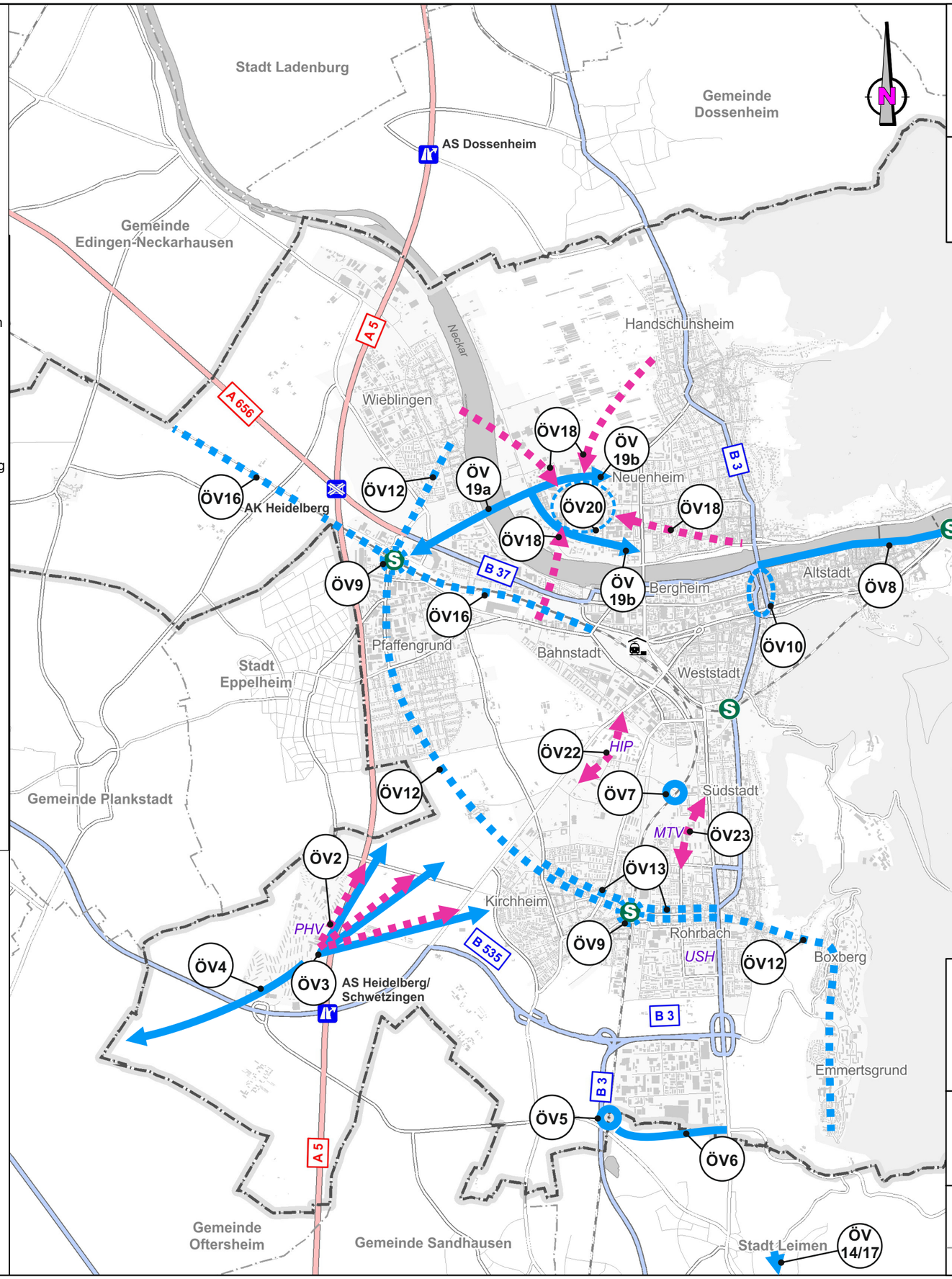
Ideen im Handlungsfeld ÖPNV
(Stand September 2020)

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

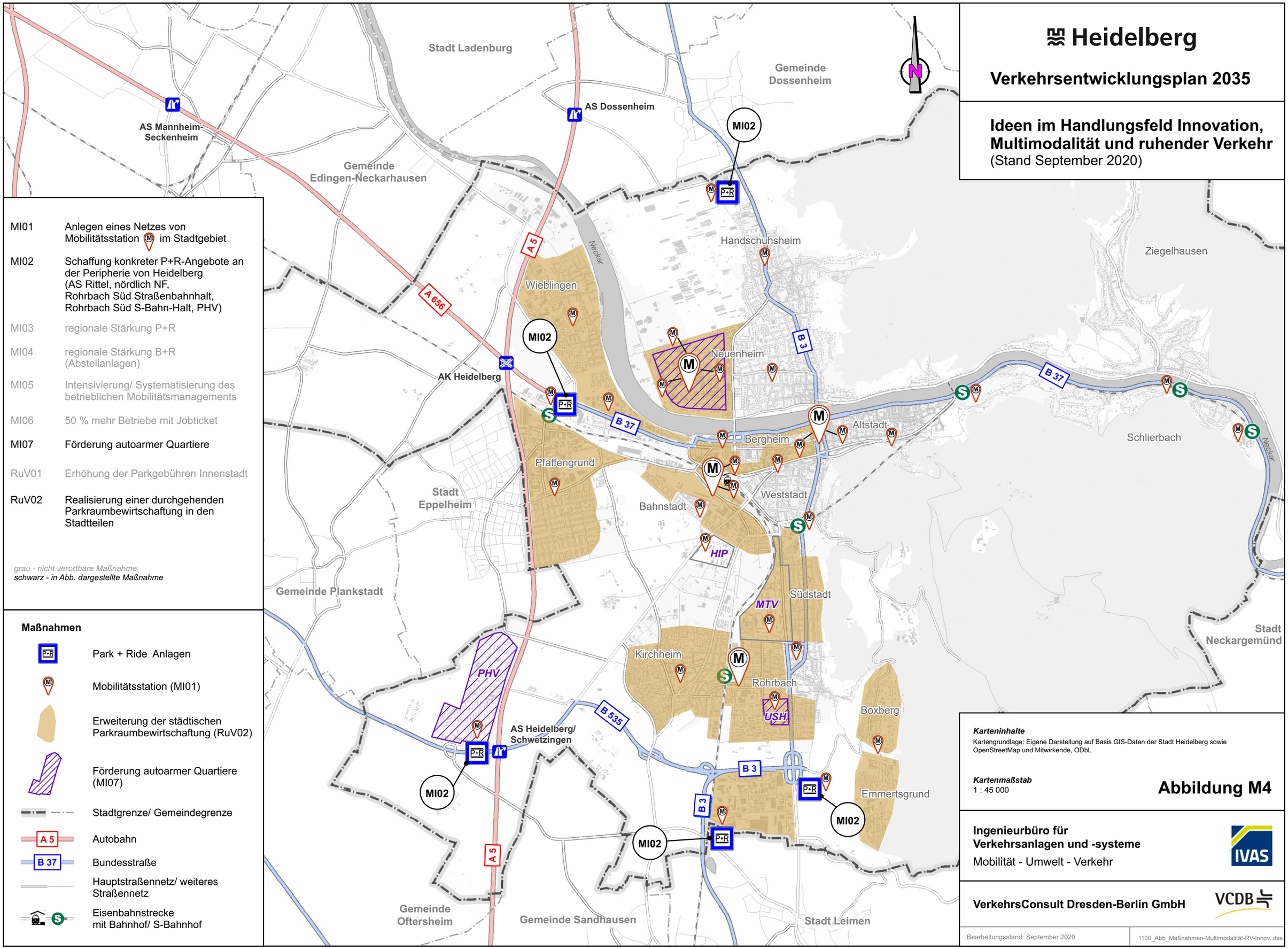
1100_Abb_Maßnahmen.des

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