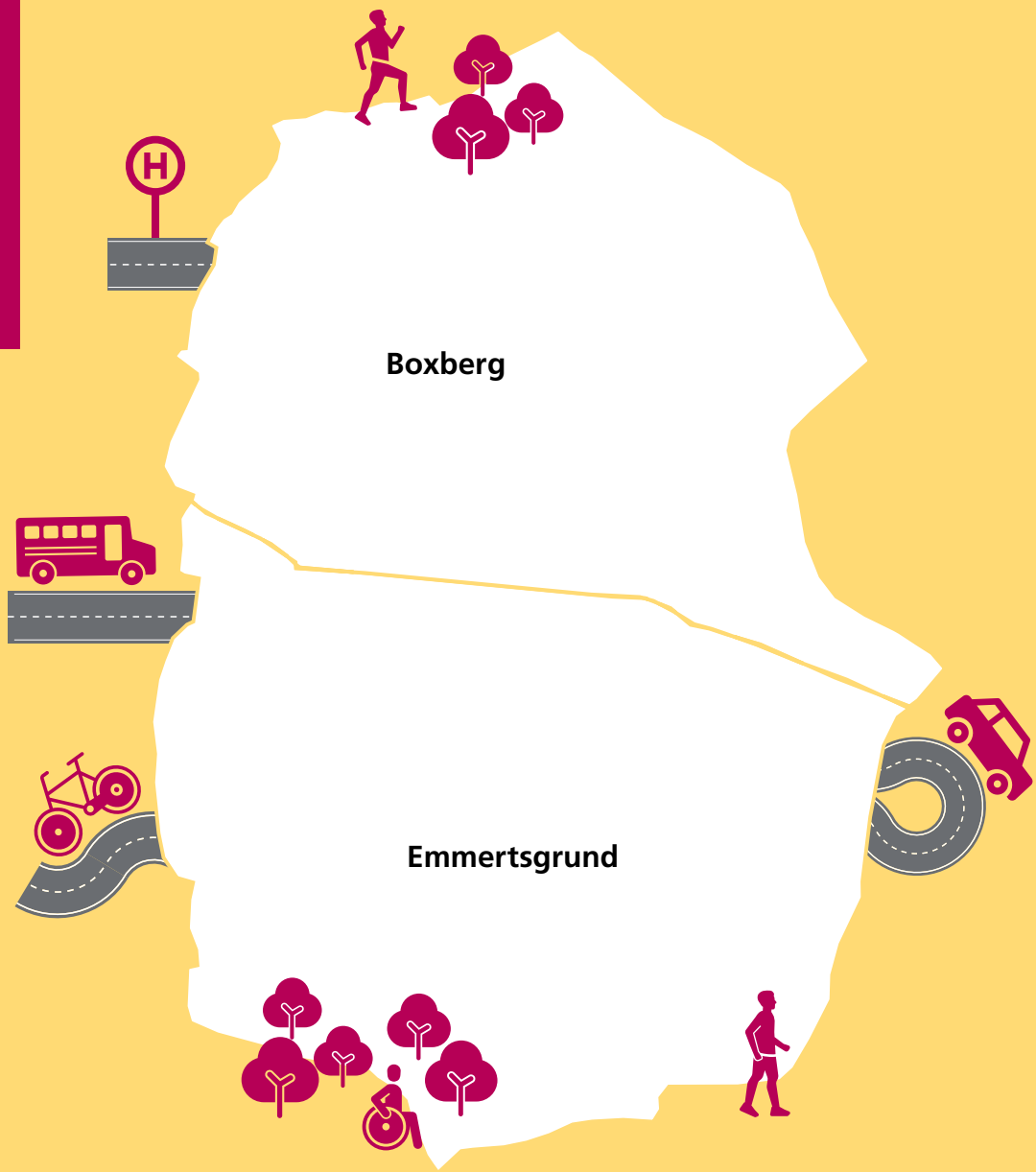
Heidelberg



29. September 2020, 18.30 Uhr

Lokalkonferenz Südost

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 Boxberg und Emmertsgrund
3. Fachbeitrag Vorstellung Ziele und Herleitung Handlungsszenario

Dokumentation: Moderationsbüro team ewen

TOP 1 Begrüßung, Einführung und Ablauf der Sitzung

Frau Dorn begrüßt die circa 40 Teilnehmenden zur öffentlichen Lokalkonferenz Südost im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2035. Besondere Situationen erfordern besondere Maßnahmen und aufgrund der steigenden Covid-19-Fallzahlen findet die Lokalkonferenz für die Stadtteile Emmerstgrund und Boxberg in digitaler Form statt.

Was ist das Ziel eines Verkehrsentwicklungsplans? Der VEP soll den strategischen Rahmen für die zukünftigen Heidelberger 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. Der VEP betrifft uns demnach alle und in den Lokalkonferenzen sollen die Sichtweisen der Stadtteile mitgenommen werden, um sie in die Erarbeitung des VEP einfließen lassen zu können.

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 Verkehrsentwicklungsplan 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).

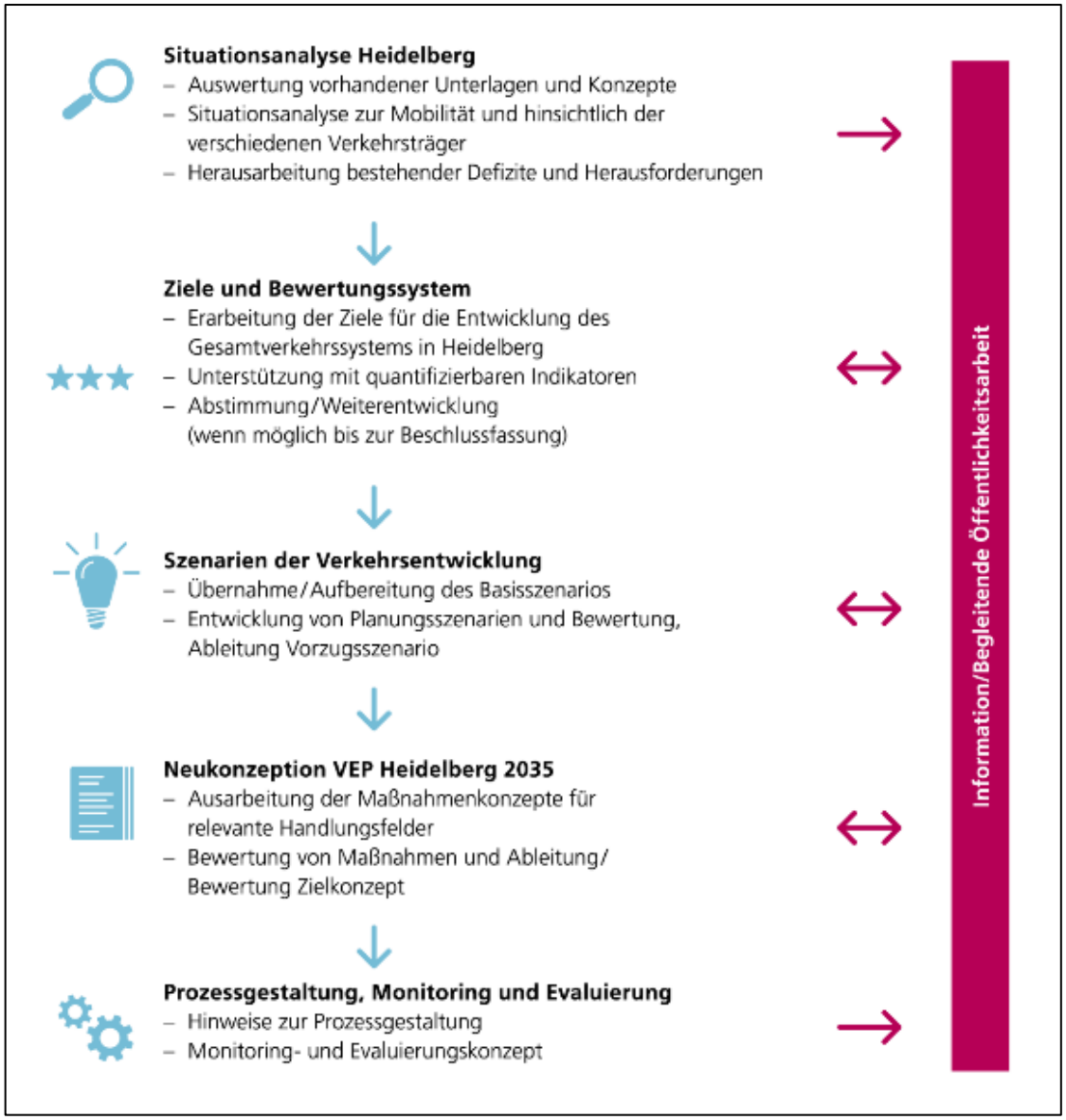


Abbildung: Fünf Schritte des Verkehrsentwicklungsplan-Prozesses

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 unter Downloads zu finden. Der Arbeitskreis VEP Gesamtstadt tagt nicht öffentlich, daher werden diese Unterlagen nur den Mitgliedern zur Verfügung gestellt.

Wie ist die Beteiligung konzipiert?
Die pinken Pfeile in der Grafik (siehe oben) zeigen die Einbindung der Öffentlichkeit an. In Stufe

eins wurde die Öffentlichkeit über das Vorgehen zur Situationsanalyse informiert. Während Stufe zwei, drei und vier werden die Bürgerinnen und Bürger aktiv einbezogen und beteiligt. In der letzten Stufe wird die Öffentlichkeit über die Gestaltung des weiteren Prozesses, das Monitoring und die Evaluierung informiert.

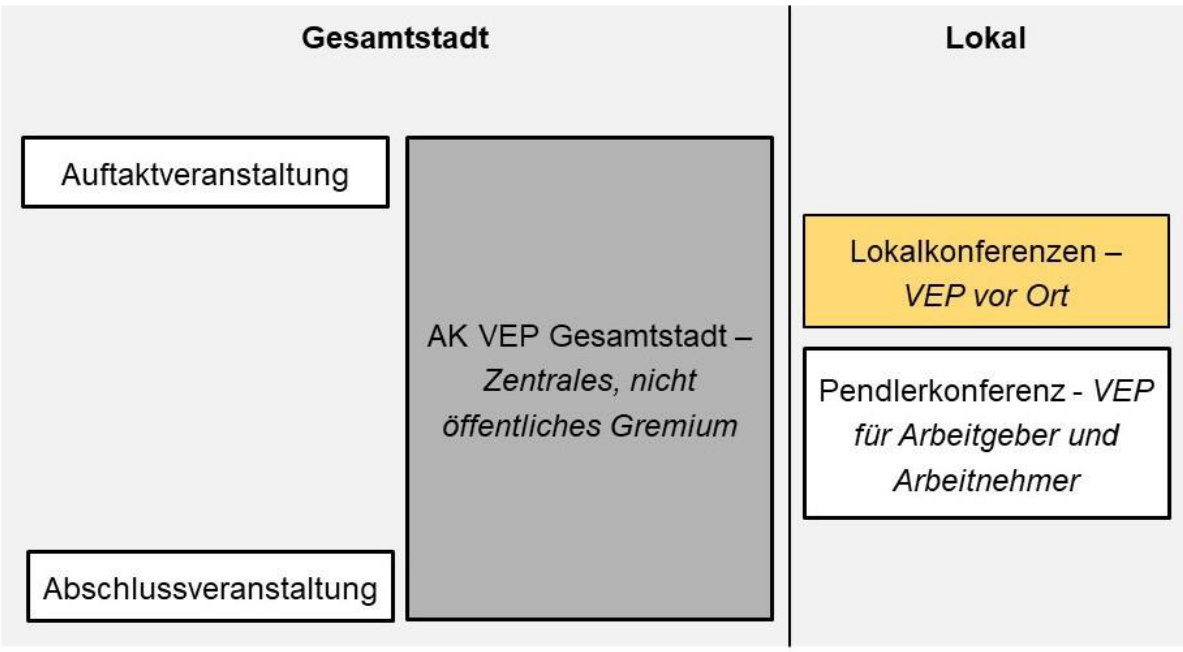


Abbildung: Bausteine der Bürgerbeteiligung

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

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

Was ist Inhalt der Lokalkonferenz Südost?
Zu Beginn steht ein Informationsteil über die Ergebnisse der Situationsanalyse, sowie eine Darstellung der Analyse mit dem Fokus auf den Stadtteilen Boxberg und Emmerstgrund 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 Boxberg und Emmerstgrund 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 Boxberg und Emmertsgrund?“.

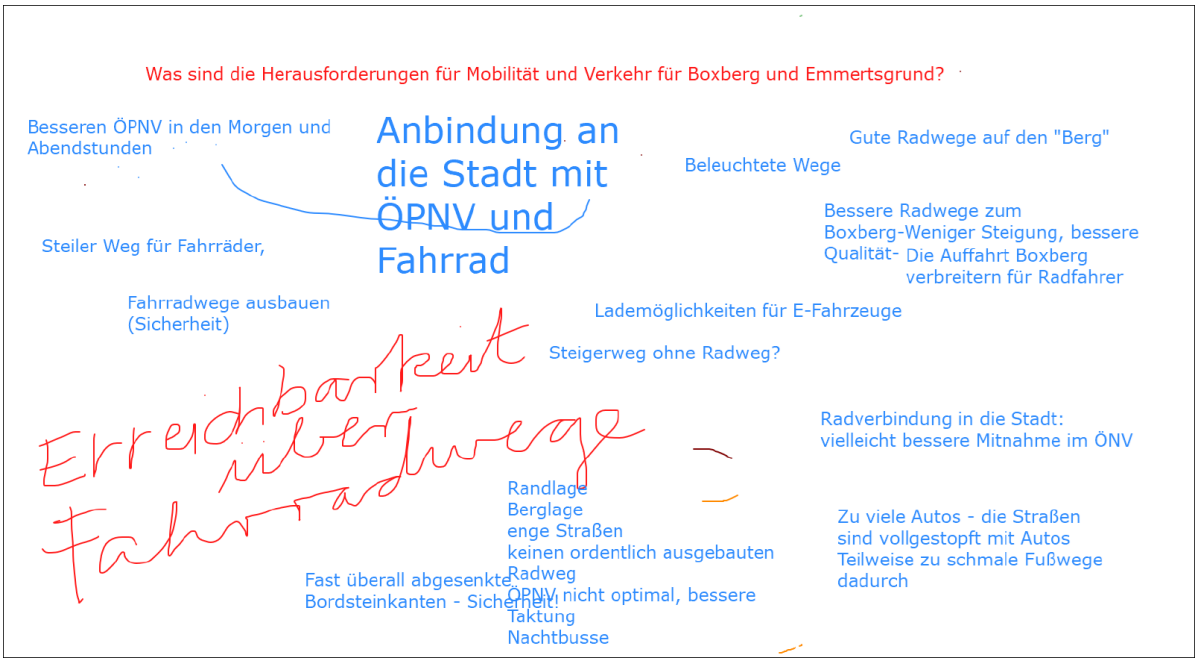


Abbildung: Whiteboard zu der Frage, „Was sind die Herausforderungen für Mobilität und Verkehr in Boxberg und Emmertsgrund?“

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 Emmerstgrund und Boxberg stellte Herr Schubert, IVAS, in einem weiteren Fachbeitrag vor. Er informierte über die allgemeine Lage, die verkehrliche Einordnung in den beiden Stadtteilen (zusammen 12.000 Einwohnern) sowie deren Verkehrsmittelwahlverhalten. Es wurden Stärken und Schwächen der Stadtteile in den Bereichen Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr analysiert und allgemeine Herausforderungen wie zum Beispiel die Gewährleistung einer autounabhängigen Mobilität, eine Stärkung der Barrierefreiheit vor allem an den ÖPNV-Haltestellen, eine bessere Anbindung an das Radroutennetz sowie der Erhalt des eigenständigen und verkehrsberuhigten Charakters der Stadtteile erkannt. Der Fachbeitrag ist unter www.heidelberg.de/vep im Bereich Ablauf abrufbar.

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

Wurden Fahrradabstellanlagen an den Wohngebäuden mit erhoben? Ist die Erreichbarkeit der Eingänge barrierefrei möglich?

Bei der Situationsanalyse habe man auf eine Datengrundlage der Stadt zurückgegriffen und darin seien keine Fahrradabstellanlagen an den Wohngebäuden verortet gewesen. Man nehme das aber nochmal als Hinweis mit, im weiteren Bearbeitungsprozess darauf zu achten. Das Thema Barrierefreiheit konkret für die Hauseingänge sei aufgrund des gesamtstädtischen Charakters des VEP nicht Inhalt der Überlegungen. Die topographische Lage der beiden Stadtteile stelle dahingehend sicher eine Herausforderung dar.

Auch wenn der Beitrag der Gutachter die Situation der beiden Stadtteile gut dargestellt hat, so beschreibt eine Teilnehmerin, dass es einen zunehmenden Durchgangsverkehr über den Boxberg gäbe, der eine Querung der Straße für die Boxberger sehr schwierig mache.

Auf Grundlage eines Verkehrsmodell der Stadt Heidelberg habe man für die Gesamtstadt die Verkehrsmengen auf den Straßen sich angeschaut. Dabei sei die angesprochene Route nicht durch hohe Verkehrszahlen aufgefallen. Nichtdestotrotz könne die Wahrnehmung von den Bewohnerinnen und Bewohner auf dem Boxberg natürlich eine andere sein.

Der Boxbergring sei sehr zugeparkt, so dass der Gehweg für Fußgänger mit Kinderwagen oder Rollator sehr schmal ist. Zudem komme der Bus nicht gut durch. Darüber hinaus führe eine überhöhte Geschwindigkeit der Autofahrer (beispielsweise Otto-Hahn-Straße) dazu, dass sich Kinder nicht sicher im Straßenraum bewegen können.

Das Gehwegparken sei generell in Heidelberg ein Problem. Im VEP sollen Lösungen entwickelt werden, um die Verkehrssicherheit auch für Fußgänger zu gewährleisten. Der VEP könne generelle Strategien aufzeigen, die man im gesamten Stadtgebiet auf Stadtteilebene dann anwenden kann.

Warum hat man Bordsteinkanten in der Otto-Hahn-Straße abgesenkt? Dies verleite zum Falschparken.

Herr Schubert vermutet, dass die Bordsteinkanten abgesenkt wurden, um eine barrierefreie Querung des Straßenraums zu ermöglichen.

Fahrradfahren finde in den beiden Bergstadtteilen nicht statt, beschreibt ein Teilnehmer. Trotz 30 Zonen seien insbesondere Schüler eher zu Fuß unterwegs, da der Autoverkehr in den Morgenstunden sehr hoch sei. Wie könne der VEP dahingehend einwirken, dass mehr Radfahren möglich ist?

In Tempo 30 Zonen ist es rechtlich nicht möglich, extra Radwege auf der Straße anzulegen. Der Gesetzgeber gehe davon aus, dass man bei Tempo 30 im Mischverkehr auf der Straße fahren kann. Man könne darüber nachdenken sogenannte Schutzstreifen auszuweisen. Dies seien nicht benutzungspflichte Radverkehrsanlagen, aber dadurch werde ein gewisser Sicherheitsraum geschaffen. Dies müsste man sich nochmal genauer anschauen.
Zur Einhaltung der Tempo 30 seien mehr Verkehrsüberwachung notwendig und dies könnte man als gesamtstädtische Strategie für den VEP auch formulieren.

Kinder und ältere Menschen seien eher benachteiligt im Verkehrsraum. Insbesondere sollten mehr sichere Querungsmöglichkeiten der Straßen geschaffen werden.

Ein Sicherheitsaudit für die Stadteile sollte nachgeholt werden, um die Situation in den Stadtteilen dahingehend genauer zu betrachten und Maßnahmen zu formulieren. Defizite von Querungsmöglichkeiten wurden in der Situationsanalyse auf gesamtstädtischer Ebene betrachtet, dabei seien aufgrund des Maßstabs in Boxberg, Emmertsgrund keine Defizite erkennbar gewesen. Trotzdem sei es natürlich vorstellbar, dass es dort Bedarf an Verbesserung auf Stadtteilebene gäbe, die nicht im VEP, sondern in Stadtteilkonzepten umgesetzt werden müssten.

Bestimmte Orte in den Stadtteilen, wie der Botheplatz, Otto-Hahn-Platz, Forstquelle seien nicht optimal an den ÖPNV angebunden. Wären kleine Busse, die für eine verbesserte Anbindung sorgen, ähnlich wie in Rohrbach, auch für Boxberg und Emmerstgrund denkbar?

Herr Bochmann beschreibt, dass man in der Situationsanalyse die Erreichbarkeit der Haltestellen anhand von 300 Meter Radien um die Haltestelle, sich angeschaut habe. Im Boxberg und Emmertsgrund sei dazu kein Defizit aufgefallen. Eine Erklärung könnte sein, dass es an der topographischen Lage liege, die zu überwinden ist und dann im Einzelfall den Weg beschwerlicher macht. Denkbar wäre dazu ein Hangbedarfsverkehr des ÖPNV, wie es in anderen Stadtteilen von Heidelberg eingesetzt wird. Möglicherweise sei im Emmerstgrund aufgrund der ÖPNV-Ringerschließung ein Grund, dass die Wege zu der gut bedienten Haltestelle länger sind als zu der nächstgelegenen Haltestelle. Gegebenenfalls mache es Sinn, hier mit feineren Erschließungsstrukturen zu arbeiten.

Viele seien im Boxberg auf ein Auto angewiesen. Es fehlen Stellplätze bzw. Garagen. Dann würden auch weniger im Straßenraum parken.

Bezüglich der Auslastung der Parkplätze seien die beiden Stadtteile nicht negativ aufgefallen. Um Gehwegparken entgegenzuwirken seien alternative Stellplatzflächen zu prüfen, da sonst die Fahrzeuge nicht regelkonform abgestellt werden.

Es gäbe wenige Radrouten ins Tal hinunter. Straßen seien nicht sicher für Radfahrerinnen und Radfahrer und Schleichwege seien nicht beleuchtet.

Die schlechte Einbindung ins Radwegenetz sei in der Situationsanalyse erkannt worden. Es gibt derzeit keine Hauptradroute ins Tal. Hier bedarf es Maßnahmen zu entwickeln.

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). 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

Der Bedarf einer gut ausgebauten Radwegeverbindung von und zu den Bergstadtteilen wird von den Teilnehmenden bestätigt. Eine Anbindung an das S-Bahn-Netz bzw. das ÖPNV-Netz sei dabei notwendig, um den Umstieg auf den ÖPNV zu ermöglichen. In dem Gruppenaustausch werden verschiedene konkrete Ideen einer möglichen Wegeführung eingebracht.

Die vorgestellten Ideen zu dem Handlungsfeld Straßennetz/Kfz-Verkehr werden insbesondere im südlichen Bereich von Heidelberg begrüßt. Zu dem Ausbau der Stettiner und Sickingenstraße (Str 4, 5, 6) werden Bedenken geäußert, da dies ein verkehrsberuhigter Bereich sei.

Gruppe B – ÖPNV, Multimodalität, ruhender Verkehr und Innovationen

Die besondere Anforderung der beiden Bergstadtteile in der ÖPNV-Erschließung und ihrer Anbindung an das Stadtzentrum und die anderen Stadtteile bildete das zentrale Thema in der Gruppendiskussion. Das ÖPNV-Angebot sei aktuell nicht zufriedenstellend. Die Optimierung des Liniennetzes und der Fahrpläne hinsichtlich der Taktung und (Direkt-)Anbindung zu den wichtigsten Verkehrsknotenpunkten wie den Hauptbahnhof, Bismarckplatz und die S-Bahn-Haltestellen würde die alltäglichen Wege erleichtern und das Angebot attraktiver gestalten. Darüber wurden unter anderem folgende Ideen von den teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern eingebracht: Die Erschließung der beiden Stadtteile mit der Straßenbahn, beispielsweise als Verlängerung der Linie 24 bis zum Mombertplatz. Die Anpassung des Kurzstreckentickets auf mehrere Stationen, um unter

anderem auch Rohrbach Süd erreichen zu können. Die Bereitstellung von Bussen mit Fahrradanhängern sowie die Idee eines Kleinbuskonzepts für die Anbindung der Randlagen innerhalb der Stadtteile.

Im Handlungsfeld Innovation, Multimodalität und ruhender Verkehr wurden vor allem ergänzende Ideen und Hinweise zu den Themen Parkraumbewirtschaftung und Mobilitätsstationen eingebracht. Bei der Parkraumbewirtschaftung sollte man nicht nur finanzielle Aspekte berücksichtigen, sondern auch physische Barrieren mitdenken. Der Ausbau von Mobilitätsstationen wird begrüßt, sofern dieser nach dem tatsächlichen Bedarf erfolgt. Wünschenswert sei in Hinblick auf die Ausstattung der Stationen auch ein Sharing-Angebot an Elektrofahrrädern, um den besonderen Rahmenbedingungen der Bergstadtteile gerecht zu werden. Neben der Diskussion zu den Ideen im Themenfeld, wurde aber auch darauf hingewiesen, dass es wichtig sei, die vorhandene Infrastruktur zu optimieren, um das Nutzerverhalten langfristig zu ändern und zusätzliche Anreize zu schaffen. Exemplarisch wurde aus Sicht der Teilnehmenden das lückenhafte und schlecht beleuchtete Radwegenetz von Rohrbach Süd nach Boxberg und zum Emmertsgrund aufgeführt.

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 Südost, 29.09.2020

Boxberg, Emmertsgrund

Themenfeld: Straßennetz, Kfz-Verkehr

Sind die Ideen zu Str 7 (Neckarquerung) und Str 10 (Neckarufertunnel) realistische Zukünfte?
Zu den Ideen eines Ausbaus der Stettiner Straße und Sickingenstraße (Str 4, 5, 6) werden Bedenken geäußert, da dies ein verkehrsberuhigter Bereich sei.
Der Ausbau der B3/B535 südlich von Heidelberg wird begrüßt, da diese sehr belastet sei. (Str 8)
Die Idee eines Neubaus der Verbindungsstraße L 600 - 594 (Str 11) wird als sinnvoll angesehen.

Themenfeld: Rad-, Fußverkehr

Bedarf einer gut ausgebauten Radwegeverbindung von den Bergstadtteilen ist vorhanden - auch aufgrund des EMBL mit 1000 MA
Neue Idee: Wegeführung von Boxberg über Kühlen Grund Richtung Stadt. Hinweis sehr schlechter Zustand (Schlaglöcher, Unebenheiten)
Hinweis: Straße vom Boxberg zum EMBL ist für Radfahrer "lebensgefährlich", da schlecht einsehbar, schnelle Autos
Neue Idee: Wegeführung vom Emmerstgrund über Soldatenweg Richtung Stadt.
Neue Idee: Wegeführung durch den Wald als direkteren Weg: Kühler Grund >> Waldpiraten >> oberer Teil des Bergfriedhofs
Neue Idee: Weg zwischen Forstquelle und EMBL teeren
Neue Idee: Wegeführung vom Emmerstgrund über Wolfensenke (hier sei noch ein Stück zu teeren) Richtung Stadt.
Neue Idee: Wegeführung von Boxberg über Siegelsmauer. Negativ sei dabei das Kopfsteinpflaster und dass es sehr steil sei und dunkel.
Wichtig: Anbindung von Radwegeverbindungen an die S-Bahn bzw. das ÖPNV-Netz mitdenken
Vernetzung mit Radwegen Richtung Westen (PHV, Schwetzingen) seien wünschenswert
Hinweis: Straße Richtung Bierhelderhof sei für Radfahrer ebenso gefährlich. Hier senke sich die Straße Richtung Hang ab.
Statt Radwegeverbindungen wird die Idee einer Seilbahn für eine bessere Anbindung der Bergstadtteile genannt

Themenfeld: ÖPNV

Bus mit Fahrradanhänger
Liniennetz optimieren (unter anderem Anschluss Hbf. aus Stadtteilen)
Anbindung Randlagen mit Kleinbussen
Anbindung an andere Stadtteile (S-Bahn Kirchheim/Rohrbach, Südstadt/Weststadt, Pfaffengrund/Wieblingen) und Schwetzingen
Schulverkehr: Optimierung Anbindung Gymnasium Hölderlin-Plöck mit Bus (Direktanbindung ohne Umstieg)
ÖPNV-Angebot optimieren / Anbindung Rohrbach Süd (Einkaufen, Pendeln)
ÖV 6: Sinnhaft? Strecke bis S-Bahn-Haltestelle, die es noch nicht gibt
Erschließung Bergstadtteile mit Straßenbahn (Verlängerung Linie 24 bis Mombertplatz Emmertsgrund)
ÖPNV-Angebot Boxberg nicht zufriedenstellend
Kurzstreckenticket Boxberg (3 Stationen) nicht tauglich - Ausdehnung auf Emmertsgrund und Rohrbach Süd

Themenfeld: Multimodalität, Innovation, ruhender Verkehr

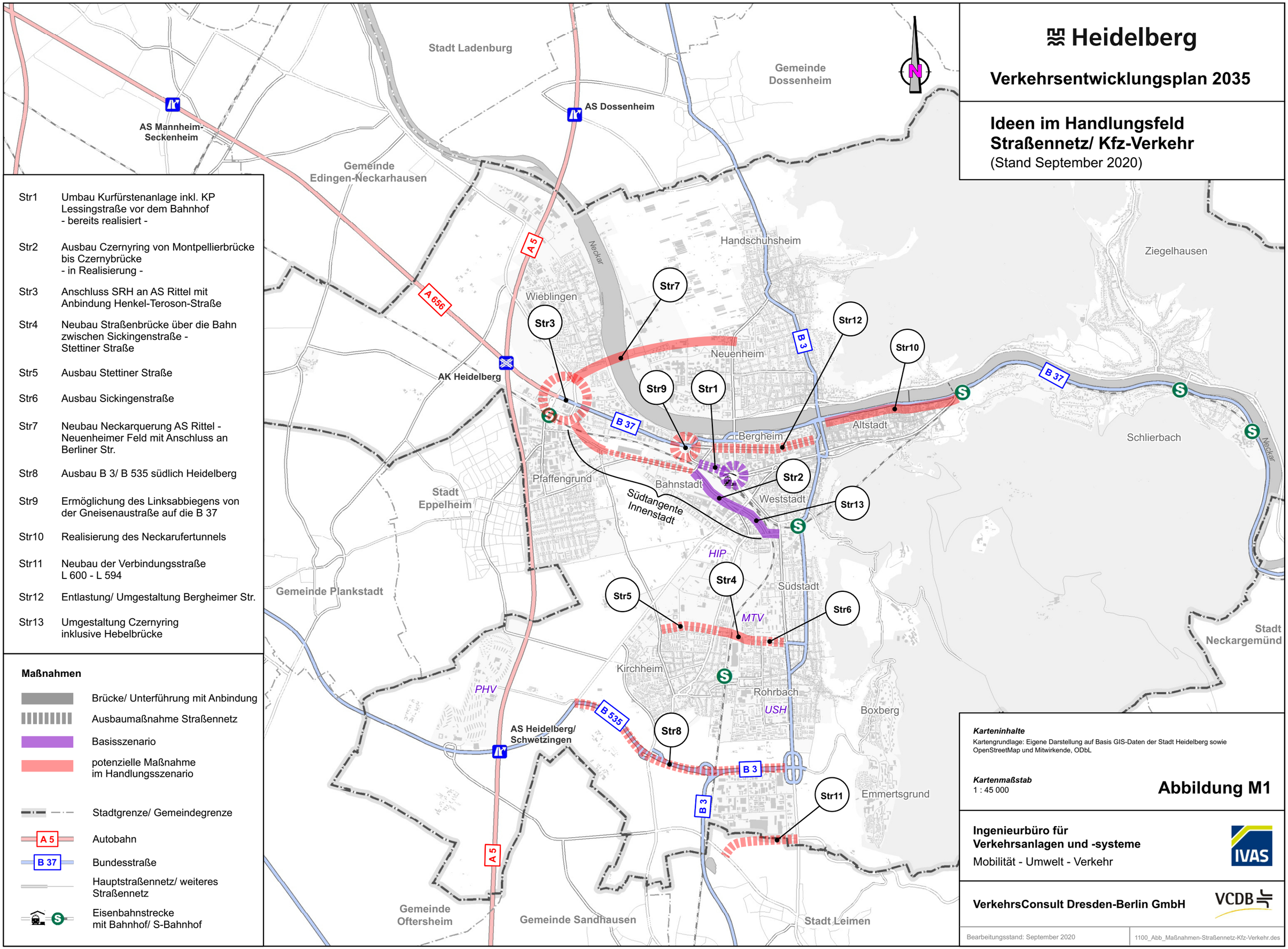
Vorhandene Radinfrastruktur optimieren (Beleuchtung/Lückenschlüsse)
E-Roller-Angebot rechtlich verpflichtend für alle Stadtteile ausbauen (Hinweis Fachpersonal: Betreiber ist zuständig)
Parkraumbewirtschaftung → auch physische Barrieren mitdenken
Mobilitätsstationen ausbauen und dabei E-Mobilität und Sharingkonzepte berücksichtigen
Diskussionsfrage: Wie kann ein Imagewandel in den autogerecht geplanten Bergstadtteilen hin zu Stadtteilen mit stärkerer ÖPNV-Nutzung gelingen? → Nutzerverhalten
Kombination vor Verkehrsarten wichtig → Ausbau von Mobilitätsstationen nach tatsächlichen Bedarf (im Spannungsfeld von Angebot und Nachfrage)

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

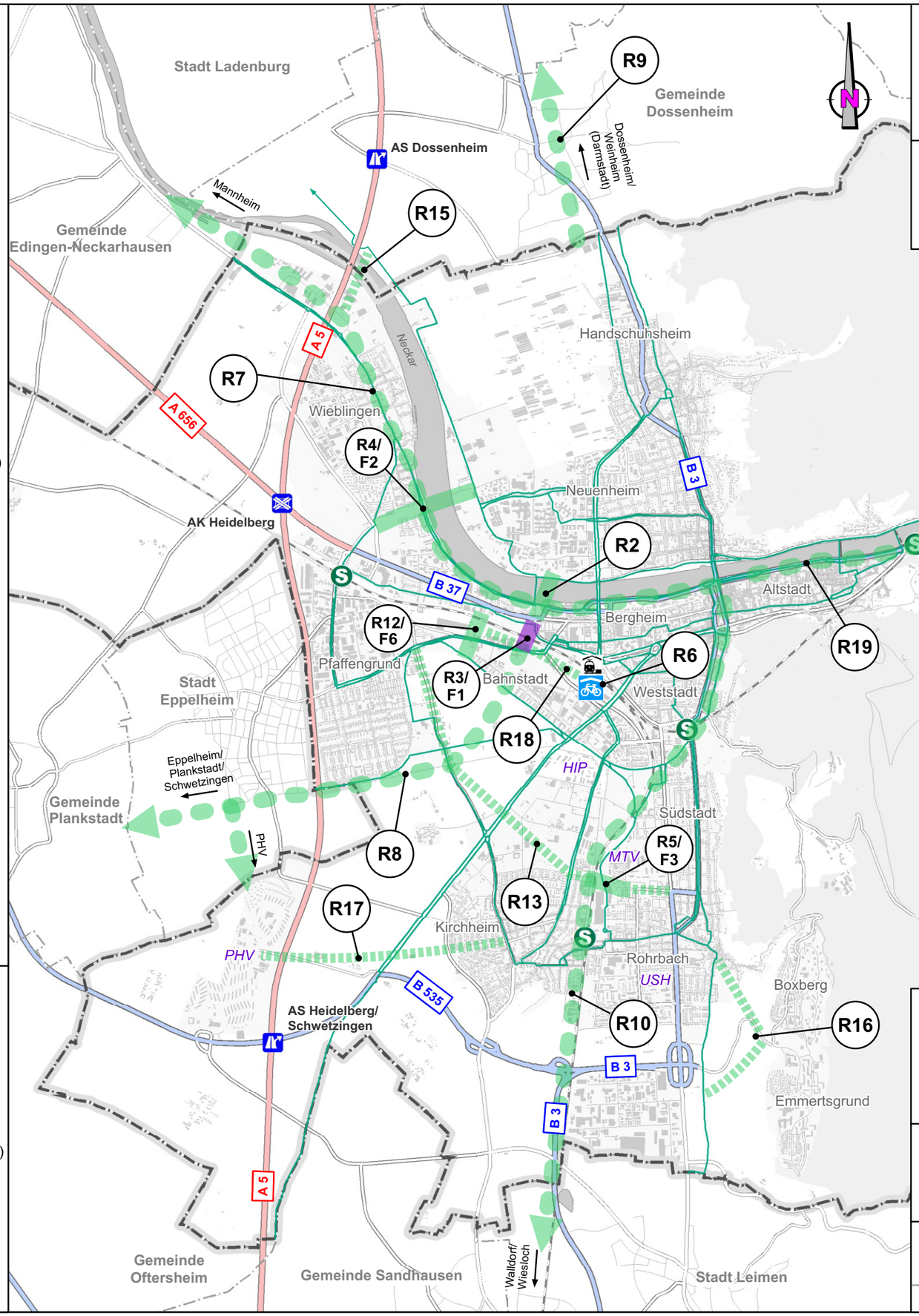
1100_Abb_Maßnahmen-Straßennetz-Kfz-Verkehr.des

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

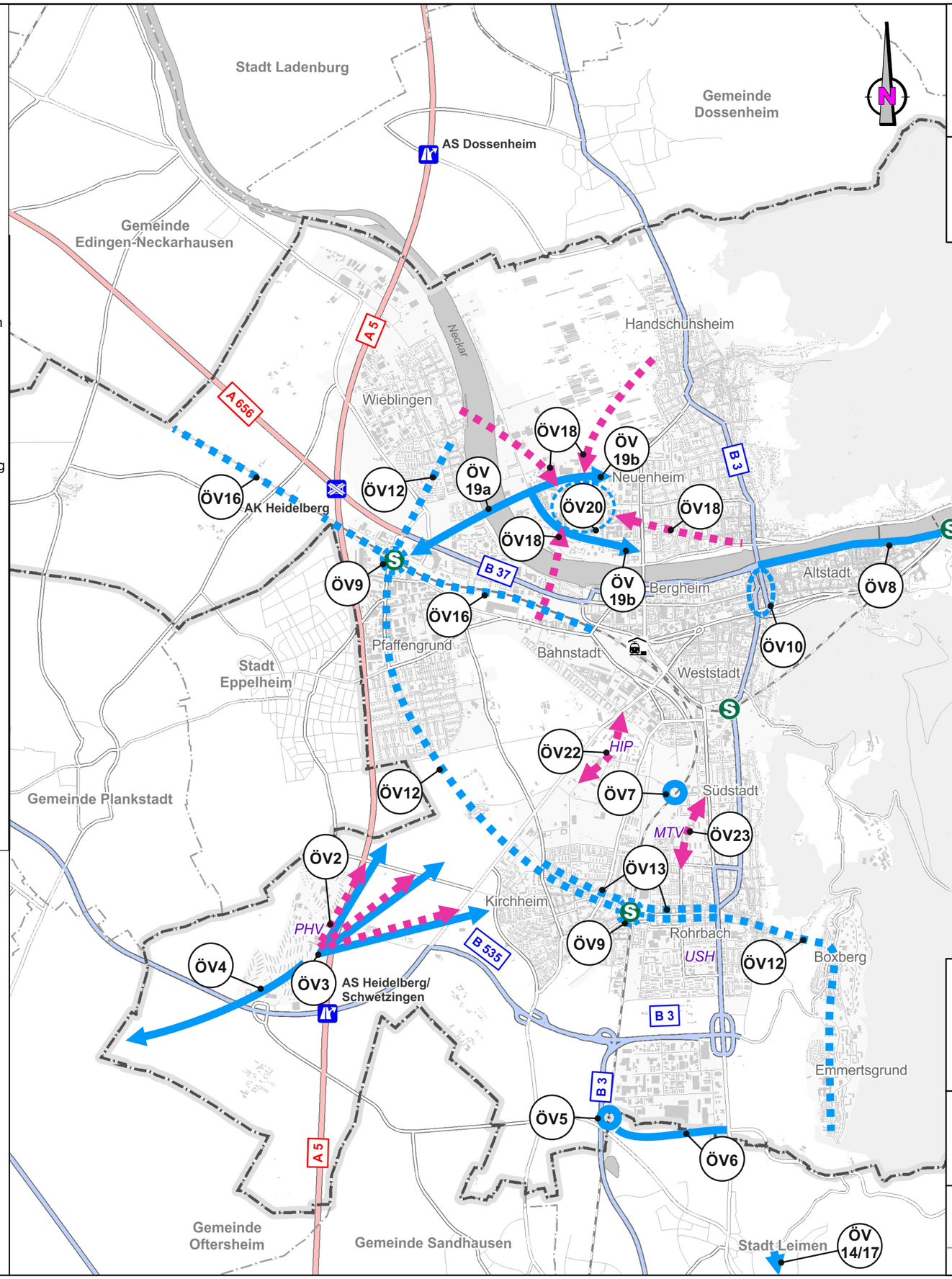
Ideen im Handlungsfeld ÖPNV
(Stand September 2020)

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

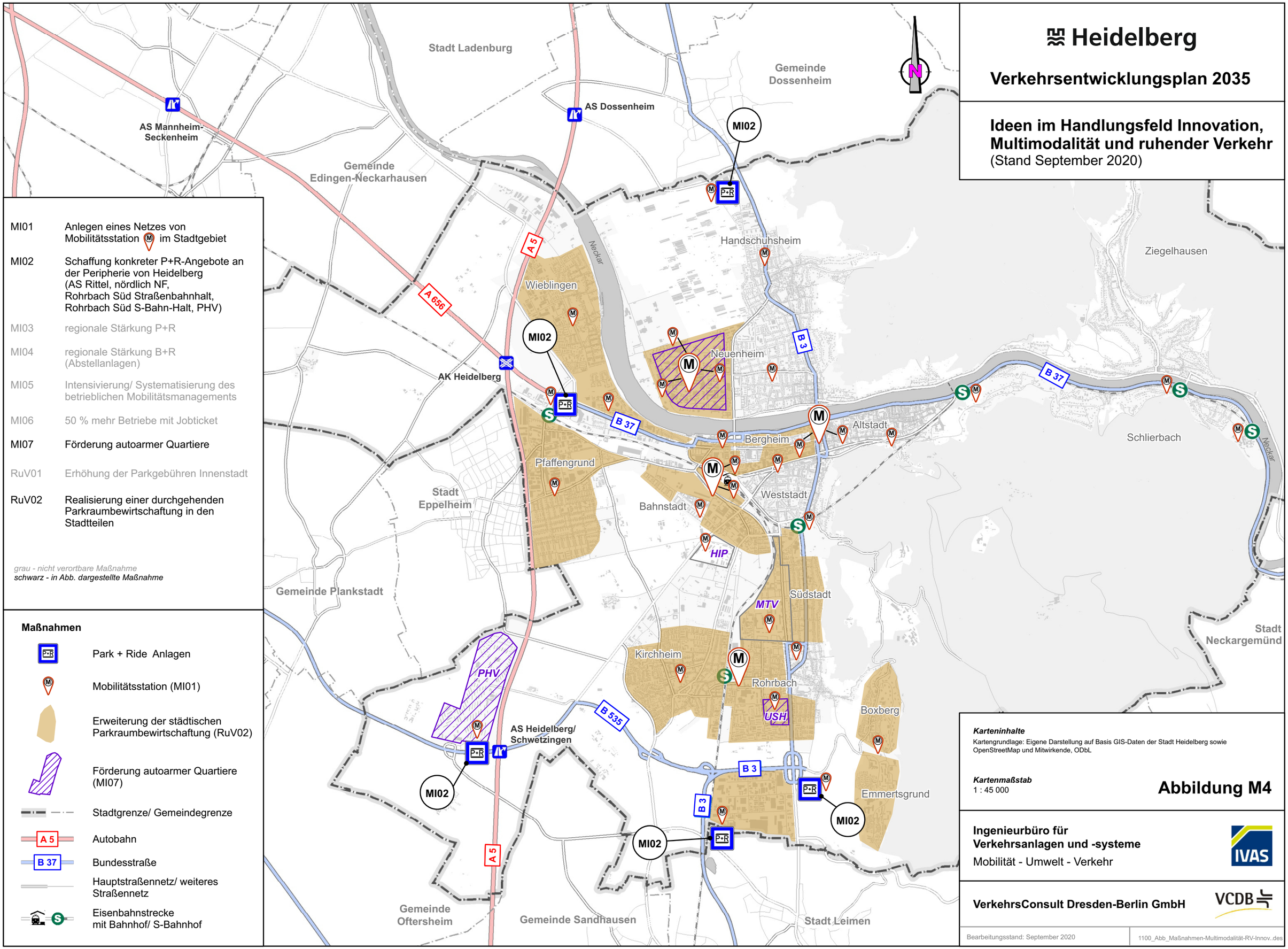
1100_Abb_Maßnahmen.des

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