

Sachantrag zum TOP „Verbesserungen für Verkehrsteilnehmer im Neuenheimer Feld bis zum Abschluss des Masterplan-Verfahrens: 1. Diskussion und Aussprache 2. Anträge“ (neu) in der nächsten Sitzung des SEVA

Der SEVA/Gemeinderat möge beschließen:

Kurzfristiges Konzept zur Entspannung der Verkehrssituation im NHF

Soweit es sich im Folgenden um Maßnahmen handelt, die im Verantwortungsbereich der Stadt oder von ihr direkt beeinflussbaren Einrichtungen handelt, prüft sie der Oberbürgermeister und berichtet über die Kosten und den zeitlichen Rahmen, innerhalb der sie durchgeführt werden können.

Soweit es sich um Maßnahmen handelt, die von Dritten oder von der Stadt gemeinsam mit Dritten durchgeführt werden müssen, schlägt der Gemeinderat die folgenden Maßnahmen vor und bittet um eine Stellungnahme.

1. *Alle Parkplätze im NHF werden kostenpflichtig bewirtschaftet.*
2. *Die Parkgebühren im NHF werden von heute 23,- € auf 35,- € pro Monat angehoben*
3. *Die großen Institutionen, die ihren Mitarbeitern bisher kein reguläres kostengünstiges Job-Ticket anbieten, nehmen an der Parkraumbewirtschaftung des Klinikums teil und finanzieren mit den Parkgebühren den Sockelbeitrag des Job-Tickets für ihre Mitarbeiter.*
4. *Es wird für eine Erhöhung des PKW-Besetzungsgrads innerhalb der Einrichtungen im Neuenheimer Feld geworben.*
5. Die Buslinie 37 beginnt am Hauptbahnhof statt am Bunsengymnasium und schafft damit eine umsteigefreie Verbindung von der S-Bahn ins nördliche Neuenheimer Feld. Dadurch wird der bestehende 10-Minuten-Takt der Buslinie 32 zu einem 5-Minuten-Takt verdichtet.
6. Die ÖPNV-Beschleunigungspotentiale aus der Auswertung der Verlust- und Wartezeiten an Lichtsignalanlagen im Norden von Heidelberg durch die RNV werden ausgeschöpft.
7. Es werden zusätzlichen 500 überdachten Bike&Ride Stellplätzen an den Haltestellen Hans-Thoma-Platz, Heiligenbergschule, Technologiepark, Bunsengymnasium und Jahnstraße.
8. *Es wird die Einführung von Busspuren und ein Busverkehr in Wechselrichtung entsprechend der Lastspitzen geprüft.*
9. Es wird für die städtischen Einrichtungen, insbesondere für das Tiergartenschwimmbad und den Zoologischen Garten, Besuchern ein Preisnachlass von 10 % (alternativ 20%) gewährt, wenn sie mit dem öffentlichen Nahverkehr anfahren. Ein Preisnachlass für oder eine Teilvergütung von Parktickets findet nicht

statt. Hierzu wird für die ersten Jahre eine Förderung aus dem Bundesprogramm zur Schadstoffreduzierung in Städten beantragt.

10. Es wird geprüft, in wieweit die Verkehrsspitzen durch eine weitere Flexibilisierung bzw. Staffelung der Arbeitszeit der Institute, Kliniken und anderen Einrichtungen verringert werden können.

11. Die Weiterführung der Straßenbahnlinie 24 bis Weinheim wird geprüft und gegebenenfalls außerhalb der üblichen Fahrplanänderungen eingeführt.

Begründung:

Zu 1: Nach wie vor sind 2 100 PKW-Stellplätze im NHF kostenfrei nutzbar.

Zu 2: Die Kosten eines Job-Tickets für die Beschäftigten sind seit 2007 (Einführung der Parkraumbewirtschaftung) viermal so stark gestiegen wie die Gebühren der bewirtschafteten PKW-Stellplätze, die Kosten des Semestertickets 4,7mal so stark.

Zu 3: Die meisten Institutionen im Neuenheimer Feld, deren PKW-Stellplätze bisher kostenlos sind, bieten ihren Beschäftigten bisher nicht das reguläre Job-Ticket an. Deren Beschäftigte können bisher nur in Einzelfällen ein privat organisiertes Job-Ticket nutzen, das für die Beschäftigten allerdings um 58% teurer ist als das reguläre Job-Ticket, da sie auch den Sockelbeitrag finanzieren müssen.

Zu 4: Heute sind werktags 77% der in das NHF einfahrenden PKW mit nur einer Person besetzt. Der Besetzungsgrad der PKWs liegt bei 1,25. Allein durch eine moderate Erhöhung auf 1,4 ließen sich die Autofahrten um ca. 10% reduzieren. Verschiedene Startups wie Matchrider stehen bereits in den Startlöchern, die Fahrgemeinschaften für Beschäftigte und Studierende per App organisieren. Dies könnte durch eine Unterstützung von seiten der Universität und anderer Institutionen auf dem Campus unterstützt werden.

Die Staus finden überwiegend auf dem Uni-Campus statt. Die Institutionen im Neuenheimer Feld haben deshalb eine Hauptverantwortung für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation (Maßnahmen 1 bis 4).

Zu 5: Die Einführung von Parkgebühren bei 2 100 Stellplätzen, die Anpassung der Parkgebühren bei den bewirtschafteten Stellplätzen und die Einführung des Job-Tickets für alle Institutionen führt bei einem Teil der Beschäftigten zu einem Umsteigen vom PKW auf den ÖPNV. Dies muss durch zusätzliche Bus-Fahrten aufgefangen werden. Dadurch steigt gleichzeitig die Attraktivität des ÖPNV. Durch den Umsteigeeffekt stehen die Busse nicht mehr im Autostau, befördern die Fahrgäste des ÖPNV schneller und werden attraktiver als heute.

Zu 6: Für die Linien 5 und 23 besteht nach der Auswertung der RNV aus dem Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) an den untersuchten Lichtsignalanlagen (LSA) nördlich des Neckars im Mittel aller betrachteten Zeitbereiche ein Beschleunigungspotenzial von je 1,5 Minuten in der Summe beider Fahrtrichtungen. Bei der Linie 21 liegt das Potenzial im Mittel bei 2,2 Minuten, bei der Linie 24 bei 2,6 Minuten (Analyse durch die RNV vorgestellt im SEVA am 14.9.2016 0150/2016/IV) Die angegebenen Beschleunigungspotentiale sind Durchschnittswerte. Bei einzelnen Fahrten schaukeln sich heute lange Rotzeiten bei den nicht optimal für den ÖPNV eingestellten LSA auf und führen zu Verspätungen zwischen 2 und 8 Minuten gegenüber dem Fahrplan. Dadurch können z.B. Anschlüsse an die S-Bahn verpasst werden, was zu zusätzlichen Wartezeiten von 30 Minuten führt.

Zu 7: Beschäftigte der nördlichen Tiergartenstraße und des inneren Campus sind heute nicht optimal an den ÖPNV angebunden. Für diese stellen attraktive Bike&Ride-Anlagen (überdacht, abschließbar) an den Haltestellen der Straßenbahn in Campusnähe ein zusätzliches Angebot dar. Die heute schon bestehenden Bike&Ride-Anlagen sind überlastet.

Zu 8: Die Wirkung dieser Maßnahme ist ohne weitere Analytik nicht zu bewerten im Detail zu bewerten. Sie dürfte aber erheblich sein.

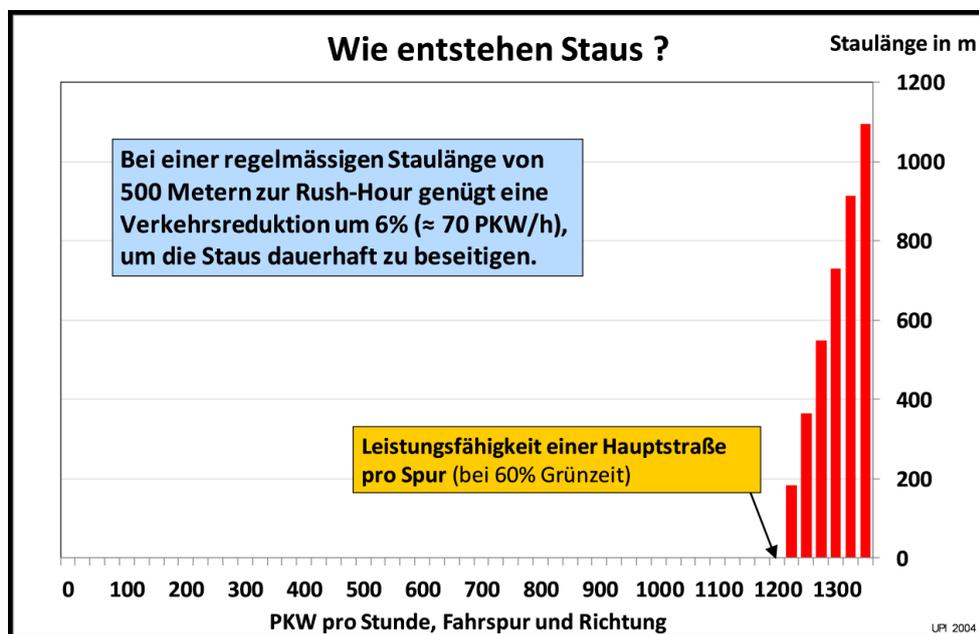
Zu 9: Bereits geringe Verschiebungen in den Lastspitzen können zu einer erheblichen Verringerung von Staus führen, s.u..

Zu 10: S. Zu 8.

Zu 11: Die größte Zahl der Einpendler kommt nicht aus Norden, sondern aus Süden und Westen. Trotzdem könnte diese Maßnahme zu einer relevanten Verringerung der Pkw-Pendler ins Neuenheimer Feld führen.

Wirksamkeit

Durch die Maßnahmen 1.-7. reduziert sich der Autoverkehr um 6 000 Autofahrten pro Werktag oder 20%. (Berechnung nur der Maßnahmen 1-4 und 7). Zur Beseitigung regelmäßiger Staus von 500 m Länge zur Rushhour genügt eine Reduzierung der Autozahl um 6%. Die Grafik „Wie entstehen Staus?“ zeigt die Leistungsfähigkeit pro MIV-Fahrstreifen bei einer Grünzeit von 60%. Bis 1 200 PKW-Einheiten pro Spur und Fahrtrichtung ist die Straße leistungsfähig, es entstehen keine Staus. Liegt die Autozahl höher, entstehen Staus. Bei z.B. 70 PKW mehr pro Stunde (plus 6%) entsteht innerhalb einer Stunde ein Stau von ca. 500 Meter Länge.



Heidelberg, den 6.12.2018

Arnulf Weiler-Lorentz, Hilde Stolz