

Stadt Heidelberg

Heidelberg, den 27.06.2019

Anfrage Nr.: 0049/2019/FZ
Anfrage von: Stadtrat Rothfuß
Anfragedatum: 17.06.2019

Betreff:

Verkehrsmodell Neuenheimer Feld

Schriftliche Frage:

1. Wie hoch ist der Anteil von
 - a. Home Office und
 - b. Home Learning (Studenten)heute im Analysefall (AF) und im Planfall 0 (P0)? Wie viele Fahrten im Durchschnitt pro Jahr unternehmen Arbeitnehmer zur Arbeit und Studenten zur Universität?
2. Wie hoch ist die PKW-Dichte pro 1000 Einwohner heute und in P0
 - a. in Heidelberg und
 - b. im Rhein-Neckarkreis?
3. Wie hoch ist der durchschnittliche PKW Besetzungsgrad heute und in P0?
4. Wie viele PKW-Stellplätze sind im Verkehrsmodell heute und in P0 im Neuenheimer Feld abgebildet?
5. Wie viele PKW-Stellplätze davon sind heute und in P0 kostenlos? Wie hoch ist die Parkgebühr der nicht kostenlosen Stellplätze heute und in P0?
6. Mit welchem Anteil von neuen Verkehrsmitteln wie
 - a. Pedelecs
 - b. E-Fahrrädern
 - c. E-Scootern
 - d. E-Motorrollernrechnet das Verkehrsmodell in P0 für das Jahr 2035
 - i) im Modalsplit und
 - ii) im Anteil des Zubringerverkehrs zu Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs ?
7. Mit welchem Anteil von E-PKW rechnet P0?
8. Mit welchen Verbesserungen des Öffentlichen Verkehrs im Vergleich zu heute rechnet das Verkehrsmodell in P0?
9. Welche neu gebauten Strecken des Mobilitätsnetzes Heidelberg sind in P0 enthalten?

10. Ist eine Straßenbahnverbindung zwischen PHV und dem Neuenheimer Feld in P0 enthalten?
11. An wie vielen Knoten beziehungsweise Lichtsignalanlagen hat der Öffentliche Verkehr (Straßenbahnen, Busse) in P0 im Jahr 2035 absoluten Vorrang?
12. Welche zusätzlichen S-Bahn-Strecken und S-Bahn-Linien sind in P0 im Vergleich zu heute in Betrieb?
13. Welche neuen
 - a. Fahrradbrücken
 - b. Fahrradstraßen
 - c. Radschnellwegesind in P0 enthalten?
14. Sind die zwischen Heidelberg und Neckargemünd bzw. Kleingemünd geplanten Radwege auf beiden Seiten des Neckars in P0 enthalten?
15. Welche weiteren verkehrlichen Maßnahmen im Rahmen des Klimanotstandes sind in P0 bis zum Jahre 2035 abgebildet?
16. Inwieweit sind die jüngsten Beschlüsse des GR zu kurzfristigen Maßnahmen im INF im Modell berücksichtigt?

Antwort:

Anmerkung der Stadt:

Die Neuaufstellung des Heidelberger Verkehrsmodells erfolgte im Rahmen der Vorbereitungen für den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035. Es gibt insofern kein „Verkehrsmodell Neuenheimer Feld“, als das gleiche Modell nun für sämtliche größere Verkehrsprojekte eingesetzt wird. Das Analysemodell des Heidelberger Verkehrsmodells bildet das Jahr 2015 ab und ist fertiggestellt. Eine Vorstellung dazu erfolgte am 28.11.2018 im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss (siehe Drucksache 0213/2018/IV). Zur Berechnung von Szenarien in der Verkehrsentwicklungsplanung wird im Jahr 2019 ein Prognosemodell erarbeitet. Für das Masterplanverfahren „Neuenheimer Feld“ wurde eine vorgezogene Pauschalprognose erstellt. Darin enthalten ist die Bevölkerungsentwicklung bis 2035 und die voraussichtliche Arbeitsplatzentwicklung. Gegenüber der vorgezogenen Pauschalprognose werden im Zuge der Erstellung des Prognosemodells für den Verkehrsentwicklungsplan zum Beispiel Einkaufs- und Freizeitpotentiale ergänzt. Hier erfolgt eine enge Abstimmung mit dem Prozess zur Fortschreibung des Modells räumlicher Ordnung (MRO).

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens zum Verkehrsentwicklungsplan ist eine Erläuterung des Heidelberger Verkehrsmodells (gegebenenfalls als Sonderveranstaltung) für Interessierte geplant. Ziel ist die Vermittlung der Funktionsweise, der Möglichkeiten, der Grenzen und die Anwendungsgebiete der makroskopischen Verkehrsmodellierung. Gleichwohl erfolgt nun im Folgenden eine kurze Beantwortung der *Fragen zum Verkehrsmodell Neuenheimer Feld*.

1. Diese Anteile sind nicht bezifferbar. Dem Modell liegen Kennwerte zum Verkehrsverhalten der Heidelberger Bevölkerung zugrunde. Darin enthalten sind mittlere Wegezahlen zum Arbeitsplatz oder zum Studium. Erfolgt wie bei Home Office

oder Home Learning die Tätigkeit zu Hause, so gibt es keinen Weg zur Arbeit bzw. zum Studium.

Beim Verkehrsmodell der Stadt Heidelberg handelt es sich um ein Tagesmodell, welches den durchschnittlichen Werktag W5 (Montag bis Freitag) abbildet und nicht den jährlichen Verkehr. Im Modell ist das spezifische Verkehrsaufkommen (Zahl der Wege pro Tag) nach Personengruppen und Wegezwecken differenziert hinterlegt. Grundlage für diese Daten sind die Ergebnisse der Haushaltbefragung zum Verkehrsverhalten der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 2013 (SrV 2013). Ein Erwerbstätiger macht demnach ca. 0,9 Wege pro Tag zur Arbeit, ein Student 0,8 Wege pro Tag zur Hochschule. Darin enthalten ist, dass es Urlaubstage und freie Tage gibt, die Personen nicht immer am Standort anwesend sind, Krankheit, aber auch wenn der Arbeitsort bzw. die Hochschule mehrfach am Tag aufgesucht werden.

2. Die Pkw-Dichte betrug im Analysejahr 2015 in Heidelberg 401 Pkw/1000EW und im Rhein-Neckar-Kreis 605 Pkw/1000EW. Die Pkw-Dichte für die Prognose wird gegenwärtig erarbeitet.
3. Der durchschnittliche Besetzungsgrad in Heidelberg beträgt 1,3 Personen pro Pkw. Für die Prognose wird der Wert gegenwärtig erarbeitet.
4. Die Anzahl der Stellplätze wird nicht direkt abgebildet. Dies erfolgt anhand eines sogenannten Kapazitätsvektors mit einem Wertebereich zwischen 0 und 1. 0 bedeutet keine Stellplätze, 1 keine Einschränkungen bezüglich der Stellplatzverfügbarkeit. Dieser Vektor wurde im Rahmen der Analyse kalibriert.
5. Siehe Antwort auf Frage 4. In den Parkraumbewirtschaftungszonen ist der Vektor entsprechend kleiner 1.
6. Im Heidelberger Verkehrsmodell wird unterschieden zwischen Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personenverkehr und motorisiertem Individualverkehr. Eine Differenzierung der Verkehrsmittel a) bis d) erfolgt nicht, da die Verkehrsmenge zum Beispiel durch ein Fahrrad ohne E-Antrieb oder mit E-Antrieb sich nicht unterscheidet.

In der Pauschalprognose für das Neuenheimer Feld ist die vorausberechnete Bevölkerungsentwicklung bis 2035 und die voraussichtliche Arbeitsplatzentwicklung enthalten.
7. Im Heidelberger Verkehrsmodell wird eine solche Differenzierung nicht gemacht. Für die Verkehrsmengen ist die Antriebsform eines Fahrzeugs nicht entscheidend.
8. Die vom Gemeinderat beschlossenen und planfestgestellten Maßnahmen (zum Beispiel Hauptbahnhof, Bahnstadt) sind enthalten.
9. Siehe Antwort auf Frage 8.
10. Nein, siehe Antwort auf Frage 8.
11. Der ÖPNV wird in makroskopischen Verkehrsmodellen mit Fahrplänen abgebildet. In den Fahrplänen sind die realen Fahrzeiten inklusive Bevorrechtigung bereits enthalten.
12. Es sind keine zusätzlichen S-Bahn-Strecken und -Linien abgebildet. In der Pauschalprognose wurden nur Maßnahmen im Stadtverkehr ergänzt, dies betrifft Straßenbahn und Bus.
13. Gneisenaubrücke, Rad-/Fußgängerverbindung über den Neckar.

14. Nein. Siehe Antwort auf Frage 8.
15. Es sind keine verkehrlichen Maßnahmen des Klimanotstandes in der Pauschalprognose enthalten.
16. Im P0 sind diese kurzfristigen Maßnahmen nicht aufgenommen, um die Gestaltungsfreiheiten der Entwurfsteams zu gewähren.