

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0231/2015/IV**

Datum:  
02.11.2015

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Prüfung der Einrichtung von Park+Ride (P+R)-  
Möglichkeiten an den S-Bahnhöfen in Heidelberg und  
Sachstand aktuelle Situation**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.11.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	10.12.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Information zur „Prüfung der Einrichtungen von Park+Ride (P+R) – Möglichkeiten an den S-Bahnhöfen in Heidelberg und Sachstand aktuelle Situation“ zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Derzeit Keine.	
<b>Einnahmen:</b>	
Keine.	
<b>Finanzierung:</b>	
Keine.	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Anlässlich des Antrages 0060/2015/AN informiert die Verwaltung über den aktuellen Sachstand zum Thema P+R-Parkplätze im Rahmen der geplanten Untersuchungen zum Nahverkehrsplan der Stadt Heidelberg und der Nahverkehrspläne der umliegenden Aufgabenträger sowie der in 2016 geplanten verbundweiten Studie zu P+R und B+R im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN).

## **Begründung:**

### **1. P+R-Möglichkeiten an den S-Bahnhöfen in Heidelberg**

Mit Einführung der S-Bahn-Rhein-Neckar im Dezember 2003 wurden auch Fahrrad- und PKW-Abstellanlagen an den Haltestellen des S-Bahn-Netzes Rhein-Neckar innerhalb des Stadtgebietes Heidelberg ausgebaut. Eine ausführliche Beschreibung des regionalen Entwicklungskonzeptes für den Ausbau von PKW- und Fahrradabstellanlagen an den S-Bahn-Haltestellen im Verbundraum erfolgte mit Informationsvorlage Drucksache 616/2003 Ende 2003. In den Folgejahren wurden bis heute sowohl vorhandene Standorte als auch neue Standorte, die im Rahmen des Entwicklungskonzeptes des VRN und des Verbandes Region Rhein-Neckar (VRRN) planerisch als notwendig erachtet wurden, zunächst provisorisch ausgebaut.

Zu den provisorischen Erweiterungen beziehungsweise Anpassungen vorhandener P+R-Anlagen zählen:

- Südausgang Hauptbahnhof Heidelberg
- S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen Erweiterung entlang des Wieblinger Wegs

### **2. Untersuchungen im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans Heidelberg**

In 2015 und 2016 ist die Fortschreibung der Nahverkehrspläne im VRN-Verbundgebiet vorgesehen. Darunter wird neben den Nahverkehrsplänen der benachbarten Aufgabenträger auch der Nahverkehrsplan der Stadt Heidelberg fortgeschrieben.

Nach Verzögerungen bei der Auftragsvergabe an die entsprechenden Gutachter durch die VRN GmbH und Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Grundlagendaten des ÖPNV konnte der für die Stadt Heidelberg und den Rhein-Neckar-Kreis zuständige Gutachter PTV im September 2015 mit ersten Erhebungen von Grundlagendaten beginnen.

Dabei sind noch keine konkreten Erhebungen zum Kapitel Verknüpfungspunkte und P+R sowie B+R unter der Überschrift Angebotskonzeption durchgeführt worden. Aktuell rechnen wir damit, dass im Oktober und November Erhebungen zur Bestandsanalyse durchgeführt werden.

Der Auftrag an den Gutachter beinhaltet unter anderem die nachfolgenden Besonderheiten für Heidelberg:

- Es soll ein P+R- und B+R-Konzept entwickelt werden.
- Methodische Grundlage, die verbundweit gilt, ist dabei der Leitfaden des VRN als Empfehlung für die Bedarfsermittlung von Stellplätzen an P+R- und B+R-Anlagen. Grundsätze dabei sind: Orientierung an den allgemeinen stadt- und regionalpolitischen Zielen zur Steigerung der Lebensqualität, der Wohnumfeldverbesserung, der Verkehrsberuhigung und der nachhaltigen Mobilität. Der ÖPNV und P+R- und B+R-Angebote können vor allem Beeinträchtigungen, die vorwiegend durch den motorisierten Individualverkehr bedingt sind, eindämmen. Eine der Planungsstrategien dabei ist es, dass ein attraktiver ÖPNV den Individualverkehr bereits an seiner Quelle ersetzen soll. Nur so kann der Wegeanteil des Motorisierten Individualverkehrs gesenkt und der des ÖPNV gesteigert werden.

- Die bestehenden P+R- Anlagen an den S-Bahn-Stationen auf Heidelberger Gemarkung werden hinsichtlich Auslastung, Dimensionierung und Ausstattung überprüft.
- Bei den Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet werden die nachfragestärksten Straßenbahnhaltestellen im Besonderen hinsichtlich des Bedarfs an B+R-Anlagen überprüft.

### **3. Weiteres Vorgehen**

Nach der bisherigen Verzögerung im Projekt ist davon auszugehen, dass erste Ergebnisse der Untersuchung zu P+R- und B+R im Rahmen des Nahverkehrsplans der Stadt Heidelberg frühestens Mitte 2016 vorliegen können.

Parallel dazu erarbeitet der VRN aktuell eine Vorlage für den Planungsrat VRN und die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Rhein-Neckar, um über die in 2016 geplante Studie zu berichten, die sich mit einem verbundweiten P+R-Konzept befassen soll.

Insbesondere hinsichtlich des Leitgedanken aus dem Leitfaden zur Bedarfsermittlung von P+R- und B+R-Anlagen heraus, ist es wichtig, neben der Bedarfsermittlung in den Oberzentren und der sich daran anschließenden Potenzialanalyse, die verkehrspolitischen Planungsziele und Grundlagen zu berücksichtigen. Gerade im Zielverkehr in Richtung der Oberzentren (Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg) gilt: „Ein attraktiver ÖPNV soll den Individualverkehr bereits an seiner Quelle ersetzen.“

Aufbauend auf dieser Planungsprämisse hat die Verwaltungsspitze Heidelberg gegenüber den regionalen Partnern und Aufgabenträgern die Bereitschaft signalisiert, künftig analog dem Vorgehen bei anderen regionalen Projekten (siehe zuletzt Schienenausbau Linie 5 OEG entlang der Bergstraße), die Planung und Umsetzung von Vorhaben in Abstimmung mit den gemeinderätlichen Gremien zu unterstützen.

### **4. Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen ist bei der Erstellung dieser Vorlage noch nicht notwendig. Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wird sowohl der lokale Beirat von Menschen mit Behinderungen als auch der regionale Arbeitskreis zur Barrierefreiheit beteiligt.

## **Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg**

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

<b>Nummer/n: (Codierung)</b>	<b>+ / - berührt:</b>	<b>Ziel/e:</b>
MO 1,2	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern und Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Die oben genannten Ziele sind bei den geplanten Untersuchungen/Konzepten zu P+R – Anlagen betroffen und werden berücksichtigt.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Ein Ausbau von innenstadtnahen P+R-Anlagen an S-Bahnhöfen im Stadtgebiet Heidelberg ist zum Beispiel aufgrund der Topographie und Flächenverfügbarkeit schwierig (siehe West-/Südstadt) und ohne ein zugrundeliegendes regionales Konzept kritisch zu sehen.

gezeichnet  
Bernd Stadel