



Einsatz des makroskopischen Verkehrsmodells Heidelbergs im Masterplanprozess Neuenheimer Feld

Gli Beyene, Amt für Verkehrsmanagement
Heidelberg, 04.07.2018

Datengrundlagen des Heidelberger Verkehrsmodells

- Auf Basis von Struktur- und Verhaltensdaten der Bevölkerung, räumlichen Nutzungsstrukturen und des Verkehrsangebotes kann das Verkehrsmodell Verkehrsströme berechnen.
- Im Heidelberger Verkehrsmodell sind bspw. die folgenden wesentlichen Daten* eingeflossen:
 - Strukturdaten:
 - Arbeitsplatzdaten (BfA-Statistik (2016), SV-Beschäftigte (URG 2014), Pendlerdaten (Stat. Landesamt 2015))
 - Universität (Wohnortverteilung Studenten und Personal (2015), Beschäftigte je Dienststelle (2011), Wohnheimdaten (2015))
 - Schulen (Wohnortverteilung Schüler (2015), Schulplätze (2015))
 - Sonstige Daten zu Kinder-, Freizeit-, Einkaufseinrichtungen
 - Zusätzliche Auswertungen durch POI
 - Verkehrsbezogene Daten
 - Verflechtungsprognose Bund (2010/2030), Verkehrsachsen, Linienwege ÖPV (2015), Ein-/Aussteigerdaten ÖPV (2015), VRN-Erhebungsdaten (2015), Zählraten - Kfz/Rad (2014 – 2018), Haushaltsbefragung (SrV 2013)

*es ist nur ein Ausschnitt der eingeflossenen Daten aufgeführt

Aktueller Stand der Neuaufstellung des Heidelberger Verkehrsmodells

- Angebotsmodell
 - Anlegen des Netzes für IV, ÖPV, Fuß- und Radverkehr
- Verkehrserzeugung (Wie Viele?)
 - Ermittlung Quell- und Zielverkehrsaufkommen der Verkehrsbezirke durch Einpflegen der Raumstrukturgrößen
- Verkehrsverteilung (Wohin?/Warum?)
 - Zuordnung des Quellverkehrsaufkommens auf mögliche Zielverkehrsbezirke und umgekehrt → Berechnung einer Verkehrsstrommatrix
- Verkehrsaufteilung/Moduswahl (Womit?)
 - Aufteilung Gesamtnachfrage anhand modusspezifischer Widerstandskenngrößen
- Verkehrsumlegung (Welchen Weg?)
 - Routenwahl der Verkehrsteilnehmenden



Derzeit:

Grobkalibrierung

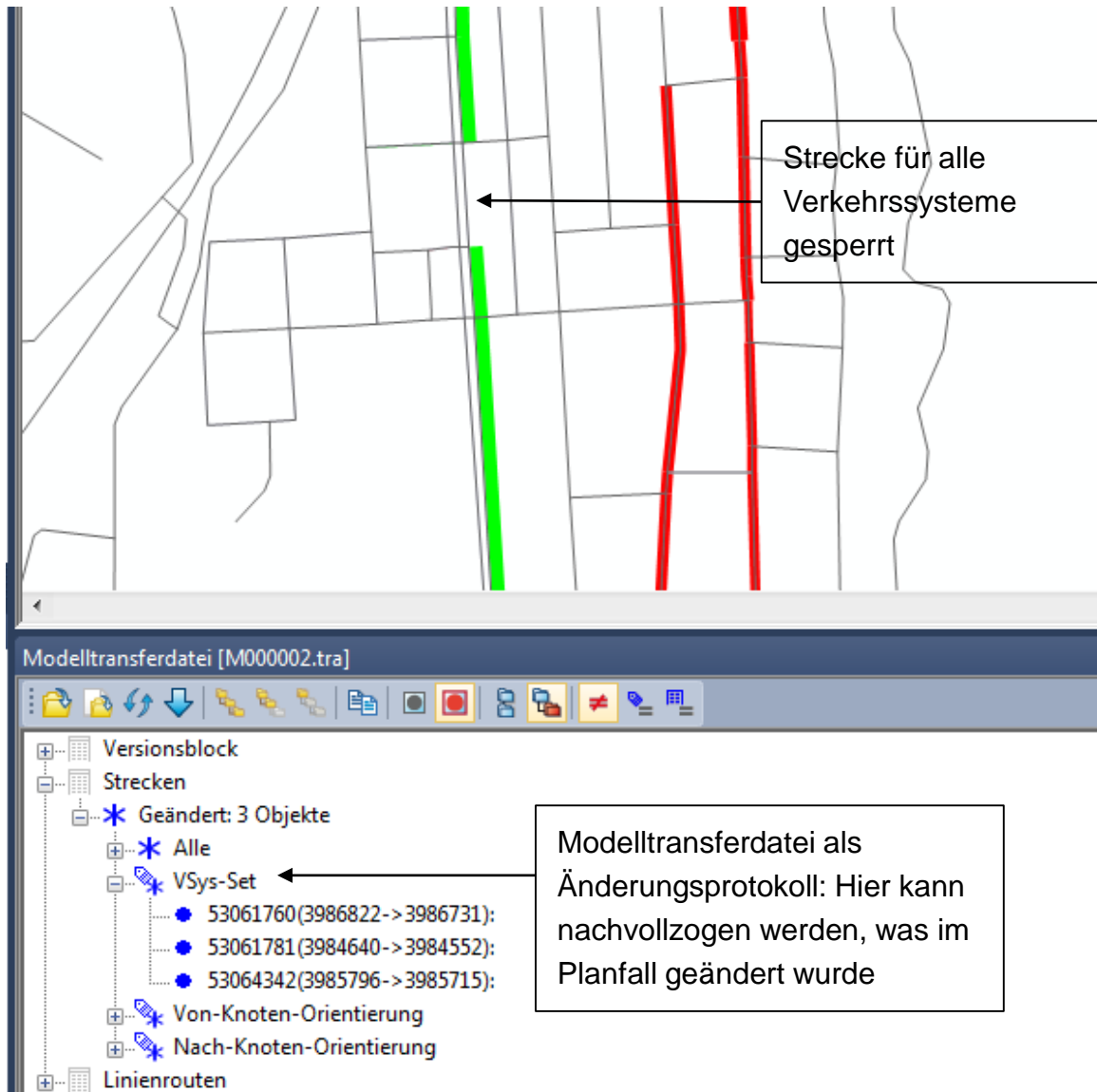
- Umfasst alle Eckwerte, Verteilungen, Mittelwerte etc.
- der Fokus richtet sich auf allgemeine Parameter wie Reiseweiten/-zeiten, Binnenverkehrsanteile, Modal Split Auswertungen für Teilräume etc.
- Im Netz müssen Hauptverkehrsströme in ihrer Größenordnung stimmen

Währenddessen/Danach:

Feinkalibrierung

- Verkehrsstärken stehen mehr im Mittelpunkt
- vor allem Detailänderungen im Netz

Einsatz Verkehrsmodell – Gewährleistung von Transparenz



- Fertigstellung des Analysemodells mit Analysejahr 2015 im Oktober 2018
- Bereitgestelltes Analysemodell ist die Grundlage für die Erstellung von Planfällen für die Entwurfsteams
- Bei der Erstellung von Planfällen über das Szenariomanagement können veränderte Strukturdaten eingepflegt werden
- Mit diesen ist es auch möglich, die vorgenommenen Veränderungen einfach nachzuvollziehen

Vielen Dank

Amt für Verkehrsmanagement

Stadt Heidelberg

Gaisbergstraße 11

69115 Heidelberg

Telefon 06221 58-50300

verkehrsmanagement@heidelberg.de

www.heidelberg.de