

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 0 7 0 / 2 0 2 2 / I V

Datum:
06.04.2022

Federführung:
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Wirtschaftlicher Vergleich der Verkehrssysteme in
Heidelberg
- Reduzierung Defizit Personenkraftwagen (Pkw)-Verkehr**

Informationsvorlage

Beschluslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 03. Juni 2022

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	11.05.2022	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	02.06.2022	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und des Gemeinderates nehmen die Informationen zum Thema „Reduzierung Defizit Personenkraftwagen (Pkw)-Verkehr“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Stadtverwaltung legt dar, dass sie dem Antrag nicht entsprechen kann, sodass hierfür keine Kosten genannt werden können.

Zusammenfassung der Begründung:

Im Rahmen der Drucksache 0168/2020/IV wurden die Ergebnisse der städtischen Arbeitsgruppe und der Untersuchung der Universität Kassel behandelt. Die Untersuchung hat die Methodik eines vom Bundesverkehrsministerium geförderten Forschungsvorhabens der Universität Kassel aus 2015-2017 auf die Verkehrsverhältnisse in Heidelberg angewandt.

Aufgrund des sehr hohen Verwaltungsaufwandes kann die Verwaltung keine regelmäßige Fortschreibung des Vergleichs durchführen und damit die Studie der Universität Kassel weiterführen.

Seit Einbringung des gemeinderätlichen Antrages Drucksache 0098/2020/AN hat sich am Sachverhalt und der damals vom Gemeinderat akzeptierten Vorgehensweise nichts geändert.

Eine Nutzen-Kosten-Bewertung der unterschiedlichen Maßnahmen der Handlungsfelder Motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) / Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Rad- und Fußverkehr wird im Verkehrsentwicklungsbeziehungsweise Klimamobilitätsplan durchgeführt.

Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 11.05.2022

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 02.06.2022

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

1. Hintergrund

Im Rahmen der Drucksache 0168/2020/IV wurden die Ergebnisse der städtischen Arbeitsgruppe und der Untersuchung der Universität Kassel behandelt. Die Untersuchung hat die Methodik eines vom Bundesverkehrsministerium geförderten Forschungsvorhabens der Universität Kassel aus 2015 - 2017 auf die Verkehrsverhältnisse in Heidelberg angewandt.

Aufgrund des sehr hohen Verwaltungsaufwandes kann die Verwaltung keine regelmäßige Fortschreibung des Vergleichs durchführen und damit die Studie der Universität Kassel weiterführen.

Seit Einbringung des gemeinderätlichen Antrages Drucksache 0098/2020/AN hat sich an diesem Sachverhalt nichts geändert. Auch haben die Antragsteller ein Thema wiederholt, das anlässlich der gemeinderätlichen Beratung im Sommer 2020 abschließend diskutiert worden ist. Es handelt sich um die methodische Erläuterung, weshalb die Stadt Heidelberg im Untersuchungszeitraum nicht aktiv rund 47 Millionen € für den Pkw-Verkehr ausgibt, beziehungsweise ein Zuschussbedarf von 36 Millionen € bei der Stadt verbleibt. Die in der Studie der Universität Kassel dargestellten Zahlen werden anhand von fiktiven Abschreibungen ermittelt. Abschreibungen stellen keine aktiven Zahlvorgänge dar, sondern sind reine Verrechnungsgrößen. Die angesprochenen „Kosten“ stellen die in der Studie dargestellten Aufwendungen im Ergebnishaushalt und nicht die unmittelbar jährlich anfallenden Investitionen dar.

Die Antragsteller beantragen jedoch, dass die Verwaltung Vorschläge erarbeite, wie das Defizit für den Pkw-Verkehr in den nächsten Jahren verringert werden kann. Dazu könne auch externe Beratung eingeholt werden. Darüber hinaus solle geprüft werden, ob eine Arbeitsgruppe (analog der ÖPNV-Arbeitsgruppe, die vor einigen Jahren eingerichtet wurde) eingerichtet wird, die diesen Prozess begleitet. Die Studie der Universität Kassel solle in regelmäßigen Abständen weitergeführt werden, um diesen Prozess zu begleiten und zu „monitoren“.

Als Begründung wird aufgeführt: Die Studie der Universität Kassel zu den Kosten des Verkehrs habe einen Deckungsgrad von 24 % (ÖPNV: 62%) für den Pkw-Verkehr im städtischen Haushalt ergeben. Der Zuschuss betrage jährlich 36 Millionen € (ÖPNV: 26 Millionen €). Angesichts der Haushaltslage sollten Einnahmen und Ausgaben auf den Prüfstand.

Wie bereits im Rahmen der Drucksache 0168/2020/IV erläutert, ist eine intensive Befassung mit diesem Thema nicht möglich. Die Gründung einer Arbeitsgruppe (zahlreiche Ämter der Stadtverwaltung müssen eingebunden werden) bindet Ressourcen, die derzeit in laufenden Projekten gebunden sind:

- Umsetzung der ÖPNV-Offensive des Landes Baden-Württemberg
- Erarbeitung von Maßnahmenpaketen zur Zielerreichung im Klimaschutzaktionsplan
- Planung und Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen sowohl im städtischen ÖPNV als auch im regionalen ÖPNV
- Darüber hinaus ist städtisches Personal aktiv in der Planung und Umsetzung von zahlreichen Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr gebunden.

Dabei spielt auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit für insbesondere Fußgänger und Fahrradfahrer eine wichtige Rolle.

Eine monetäre Bewertung solcher Maßnahmen stellt sich als schwierig dar. Des Weiteren erreicht die Berechnung und monetäre Zuweisung von ÖPNV-Maßnahmen im Straßenverkehr schnell ihre Grenzen, solange keine separaten Busspuren ausgewiesen werden, die eindeutig

dem ÖPNV zugewiesen werden können. Auch ist die Einrichtung von Fahrradstraßen mit dem Berechnungstool der Studie nicht abbildbar.

2. Reduzierung Defizit Pkw-Verkehr – ÖPNV-Offensive – Klimaschutz aus dem Verkehr

Die Stadtverwaltung Heidelberg und insbesondere das Amt für Verkehrsmanagement arbeitet bereits an der Reduzierung des Defizits im Personenkraftwagen (Pkw) -Verkehr in vielen Bereichen und Tätigkeitsfeldern.

Bei konzeptionellen Überlegungen/Maßnahmen gilt:

Die Ziele des Klimaschutzaktionsplans Heidelberg und die Klimaschutzziele (Verkehr) des Landes und des Bundes sind Grundlage der verkehrlichen Planungen.

Die Planungsprämissen lauten:

Möglichst Pkw-Verkehre vermeiden, ansonsten diese verlagern und verringern.

Maßnahmen der Verkehrsvermeidung sind unter anderem:

- dass neu zu entwickelnde Gebiete möglichst „autoarm“ konzipiert werden.
Mit Gemeinderatsbeschlüssen ist die Umsetzung von Maßnahmen, die zur Zielerreichung beitragen werden, im Gebiet PHV, im Gebiet „Hospital“ und im Rahmen der Beschlüsse zum Neuenheimer Feld bereits planerisch vorangeschritten. In diesem Zuge sollte eine Bündelung der Pkw-Verkehre auf wenige leistungsfähige Achsen erfolgen.
Dadurch wird Raum für den Umweltverbund geschaffen sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität erreicht. Der öffentliche Verkehrsraum wird neu aufgeteilt, die Zuordnung zu den Mobilitätsarten erfolgt gemäß den Zielen (siehe oben) und mit Hilfe von Mobilitätskonzepten.

- dass durch das Zusammenspiel von Push- und Pullmaßnahmen Pkw-Verkehre auf den Umweltverbund verlagert werden.

Zu den Pullmaßnahmen, das heißt Maßnahmen, die geeignet sind, Verkehre durch Attraktivierung des Umweltverbundes dorthin zu „ziehen“, gehören unter anderem:

- Infrastrukturausbau im Umweltverbund: barrierefreier Ausbau von Haltestellen im Stadtgebiet, Optimierung von Umsteigeknoten (Multimodale Knoten) wie zum Beispiel an der Haltestelle Rohrbach Süd, Neubau des ÖPNV-Betriebshofs, Gleiserneuerungen wie in der Dossenheimer Landstraße und Berliner Straße, Planung und Bau von weiteren S-Bahn-Haltestellen. Diese Maßnahmen tragen zur Zielerreichung der Klimaschutzziele aus dem Verkehr bei, um schließlich die Verdoppelung der ÖPNV-Fahrgastzahlen bis 2030 in Baden-Württemberg (in Heidelberg Erhöhung von 25 % bis 2025) erreichen zu können.
- Umsetzung von Angebotsverbesserungen im ÖPNV (Sonderbuslinien sowohl im Regionalverkehr als auch im Stadtverkehr, Angebotserweiterungen innerhalb des Stadtgebiets, Planungen und Umsetzung von Straßenbahnerschließungsachsen wie Neuenheimer Feld, PHV, Altstadt, Verlängerungen Schwetzingen, Wiesloch/Walldorf). Solange die Langfristmaßnahmen noch nicht umgesetzt werden können, werden Busse den sogenannten Straßenbahnvorlaufbetrieb durchführen. Für die Umsetzung von Angebotsverbesserungen wird es je nach Maßnahme erforderlich werden, zeitgleich Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen, da die Infrastruktur inzwischen an einigen wichtigen Stellen (zum Beispiel am Betriebshof Heidelberg) an der Grenze der Leistungsfähigkeit betrieben wird. Ab 2023 planen rnv und Stadtverwaltung die Umsetzung einer neuen Buskonzeption für Heidelberg (siehe Drucksache 0378/2021/BV), die neben den bisher beschlossenen und demnächst umgesetzten Maßnahmen zu deutlichen Verbesserungen im Angebot führen wird. In der Folge wird man sich im Zuge des Nahverkehrsplans, des Verkehrsentwicklungsplans und anderer Fachpläne auch darum kümmern, wie mehr Platz für den ÖPNV durch beispielsweise eigene Busspuren und autofreie Bereiche geschaffen werden kann.
- Die Einführung von attraktiven Tarifangeboten als Teil der ÖPNV-Offensive und ÖPNV-Strategie. Die Stadt Heidelberg war bereits in der Vergangenheit Impulsgeber mit Einführung des e-Tarif Heidelberg, der später in den VRN integriert werden konnte. Zuletzt konnte in diesem Jahr mit dem Projekt „Kostenloser ÖPNV an vier Samstagen“ ein Testlauf in Heidelberg ermöglicht werden. Des Weiteren wurde der kostenlose ÖPNV für Jugendliche/Schüler und Senioren in Anlehnung an das Konzept der Partnerstadt Montpellier untersucht. Dabei wurde berücksichtigt, dass das Land Baden-Württemberg im Rahmen des Koalitionsvertrages und des Landeshaushalts die Einführung eines sogenannten landesweiten Jugendtickets plant. Schließlich hat die Stadt Heidelberg gemeinsam mit der Stadt Mannheim, der rnv und des VRN an der ersten Modellstudie des Landes teilgenommen, mit dem Inhalt Modelle der sogenannten Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV zu untersuchen.

Aktuell ist die Stadt erneut Teil der Folgeuntersuchung des Landes zum Thema „Mobilitätspass und Mobilitätsstrategie“ an der erstmals der Rhein-Neckar-Kreis ebenfalls teilnimmt. Unter der Koordination des VRN werden in dieser Modellregion die Verkehre der Städte Mannheim und Heidelberg ebenso berücksichtigt, wie diejenigen im Verkehrsgebiet des Rhein-Neckar-Kreises.

Zu den Pushmaßnahmen, das heißt Maßnahmen, die geeignet sind, durch negative Anreize des Pkw-Verkehrs Verkehre in den Umweltverbund zu verlagern, gehören unter anderem:

- **Parkraumreduzierung.** Gemäß den Vorgaben des Klimaschutzaktionsplans Heidelberg sind weitere Straßen in Fahrradstraßen umzuwandeln, sowie Parkraum im öffentlichen Raum auch durch Fahrradabstellanlagen zu ersetzen (siehe Punkt 19 des Klimaschutzaktionsplans).
- **Parkraumbewirtschaftung.** Im Rahmen der endgültigen Regelungen über das Anwohnerparken wird eine Gesamtkonzeption zum Parkraummanagement erstellt.
- **Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Raum** (Unterpunkt des Punktes 21 im Klimaschutzaktionsplan, siehe unter anderem Drucksache 0379/2021/BV).
- **Verhindern von Gehwegparken.** Hierzu wurde eine zusätzliche Personalstelle zum 01.03.2022 eingerichtet, die eine Konzeption „sichere Gehwege für alle“ erarbeitet. Ziel ist es, nach einer Bestandsaufnahme in eine geordnete Umsetzung zu kommen. Diese methodische und zeitliche Vorgehensweise wurde bereits in den Städten Karlsruhe und Mannheim praktiziert und wird zur Umsetzung in Heidelberg auch vom Verkehrsministerium des Landes befürwortet.
- **Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen.** Hierzu wurde mit Bürgerbeteiligung eine Konzeption „lebendige verkehrsberuhigte Bereiche“ erarbeitet. Diese befindet sich derzeit in der Endabstimmung. Es ist inzwischen ein Projekt im Rahmen des Kompetenznetzes Klimamobil mit landesweiter Pilotfunktion. Deshalb findet nun eine enge Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg statt. Im August 2022 werden die Ergebnisse vorliegen, sodass dann der Instrumentenkoffer auf rund 100 bereits bestehende sowie auf künftige verkehrsberuhigte Bereiche angewendet werden kann.
- **Im Rahmen der Situationsanalyse im Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg** wurde deutlich, dass derzeit der Aufbau und die Verkehrsorganisation der Straßenachsen durch eine auffällig hohe Anzahl von Stadtbereichen mit flächendeckender Geschwindigkeitsbegrenzung gekennzeichnet ist. Als Beispiele für eine ungewöhnlich große und zusammenhängende Verkehrsberuhigung können die Stadtteile Kirchheim und Rohrbach genannt werden. Außer im Hauptstraßennetz finden sich in Heidelberg fast ausschließlich Tempo-30-Zonen, Tempo-20-Zonen sowie verkehrsberuhigte Bereiche, die auch dem Fahrradverkehr zur Verfügung stehen.

3. Aktuelle Aktivitäten im Themenfeld Mobilitätswende

Das Amt für Verkehrsmanagement ist aktives Mitglied in zahlreichen Arbeitsgruppen, die sich mit den aktuellen Herausforderungen der Mobilitätsplanung befassen.

Unter anderem:

- Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV des Deutschen Städtetags
- AG Städtische Mobilität des Städtetags Baden-Württemberg
- Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo)
- AG des Landes zum Klimamobilitätsplan
- Modellkommune und jetzt Teil der Modellregion zur Untersuchung zu Mobilitätspass und Mobilitätsstrategie des Landes Baden-Württemberg
- Initiative des Deutschen Städtetags Baden-Württemberg „Regelumkehr Tempo 30“

Dadurch ist der ständige Wissensaustausch mit anderen Kommunen, Verbänden und Ministerien des Landes und des Bundes gewährleistet.

Zudem, ist es durch diese Aktivitäten auch möglich die wissenschaftliche Begleitung durch Gutachter und Forschungsinstitute zu sichern, die in innovativen Themenbereichen der Mobilitätsplanung aktiv sind.

Schließlich strebt die Stadtverwaltung gemeinsam mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg an, zum Vorreiter im Zuge der Aufstellung des Klimamobilitätsplans zu werden. Die Methodik, die dabei entwickelt wird, soll anderen Kommunen als Beispiel dienen.

Die Erarbeitung dieser Methodik wird am Ende auch dazu beitragen, dass die Mobilitäts-Maßnahmen in ihrer Wirkung hinsichtlich des Kohlenstoffdioxid-Minderungspotenzials bewertet werden können.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Eine Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen ist zu diesem Zeitpunkt nicht erforderlich.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt	Ziel/e:
M01	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
M02	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
M06	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr
		Begründung: Die vorgeschlagenen Maßnahmen tragen zur Zielerreichung bei.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Die Aktivitäten der Stadtverwaltung führen bereits dazu, dass das Defizit im Pkw-Verkehr reduziert werden kann. Die Gründung einer zusätzlichen neuen Arbeitsgruppe (stadtweit, mehrere Ämter und Dezernate betroffen) würde zusätzliche personelle Kapazitäten binden, was nicht verhältnismäßig ist.

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain