

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0 0 4 6 / 2 0 2 4 / IV**

Datum:  
04.04.2024

Federführung:  
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:

Betreff:

**Neuaufstellung des Heidelberger Verkehrsmodells**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	10.04.2024	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	17.04.2024	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	02.05.2024	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität, der Haupt- und Finanzausschuss und der Gemeinderat nehmen die folgenden Informationen zur Neuaufstellung des Heidelberger Verkehrsmodells sowie der damit verbundenen Vergabe der Dienstleistungen zur Kenntnis. Es entstehen Kosten von 250.000 Euro, für welche die Stadt Heidelberg voraussichtlich Bundesfördermittel in Höhe von 162.500 Euro erhält.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• Kosten Ergebnishaushalt	250.000
<b>Einnahmen:</b>	
• Förderung durch Bundesförderprogramm	162.500
<b>Finanzierung:</b>	
• Budget des Teilhaushalts Amt 81 in 2024	70.000
• Veranschlagung im Teilhaushalt Amt 81 in 2025	105.000
• Veranschlagung im Teilhaushalt Amt 81 in 2026	75.000
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Das derzeit bestehende Verkehrsmodell bildet das Verkehrsgeschehen unzureichend ab. Insbesondere die schnelle bauliche Entwicklung der Stadt und der Radinfrastruktur, das durch die Corona-Pandemie veränderte Verkehrsverhalten sowie insbesondere die Fokussierung auf die Klimaziele und den Klimamobilitätsplan erfordern eine Fortschreibung des Verkehrsmodells.

## Begründung:

Die Stadt Heidelberg bewertet die verkehrlichen Auswirkungen von komplexen Maßnahmen und Entwicklungsprojekten mittels eines integrierten Verkehrsmodells, das auf Basis von Einwohner-, Arbeitsplatz-, Ausbildungsplatzverteilung und weiterer verkehrsverursachender Einrichtungen sowie Verkehrsnetzen und Verkehrsangeboten (Infrastruktur und Serviceangebote) und Kosten der verschiedenen Verkehrsträger ebenso wie Sozialstruktur und Präferenzen von Personengruppen in Stadt und Umland Wegewünsche erzeugt und auf das Verkehrsnetz aufteilt. Somit können für Änderungen im Verkehrsnetz die veränderte Nachfrage im Verkehrsnetz für alle Verkehrsträger ermittelt werden. Aktuell besitzt die Stadt Heidelberg ein Analysemodell für den Zeitpunkt der Modellerstellung 2015 (inkl. Teile der Bahnstadt) und für den mit einer damals absehbaren Strukturdaten- und Verkehrsnetzentwicklung hinterlegten Prognosezeitpunkt 2035.

Typische Anwendungsfälle sind die Bewertung von Einzelmaßnahmen wie der Neubau einer Straßenbahn oder die Sperrung von (größeren) Straßen, die Auswirkung einer Gebietsentwicklung, aber auch die Bewertung von gebündelten Maßnahmenzenarien mit ihren Wechselwirkungen wie im Masterplanverfahren im Neuenheimer Feld oder in gesamthaften Mobilitätsplänen. Aus diesem Grund soll das Verkehrsmodell schnellstmöglich neu aufgestellt werden, um die Anforderungen zu erfüllen. Dessen Fokus ist die Bewertung, Evaluierung und das Monitoring der Maßnahmen nach Verabschiedung des in Arbeit befindlichen Klimamobilitätsplan/Verkehrsentwicklungsplans (KMP).

### Gründe für die Fortschreibung

1. Das aktuelle Verkehrsmodell ist von 2015. Seitdem fanden zahlreiche Entwicklungen in der Stadt und der Rhein-Neckar-Region statt. Heidelberg ist die bundesweit relativ am schnellsten wachsende Stadt, und auch das Umland wächst sehr dynamisch.
2. Durch Corona hat sich das Verkehrsverhalten deutlich verändert, was durch die Einpflegung der aktuell in Erhebung befindlichen Mobilitätserhebungsdaten (SrV, System repräsentative Verkehrsbefragungen der Technische Universität Dresden) in Heidelberg berücksichtigt werden soll.
3. Alle Verkehrsträger (vor allem auch Fuß und Rad) sollen vollumfänglich berücksichtigt werden.
4. Das Verkehrsmodell soll konform zum Handbuch zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen aufgebaut werden. Damit wird auch eine hohe Korrespondenz zum derzeit sich in Aufbau befindlichen Landesverkehrsmodell erreicht.
5. Das Umland soll wg. des hohen Verflechtungsgrads deutlich detaillierter integriert werden. Hier werden nach Verfügbarkeit neue Erkenntnisse zu den Verflechtungen aus neuen Datenquellen wie zum Beispiel Mobilfunk- oder Navigationsdaten oder Ergebnisse aus dem erwähnten Landesmodell eingepflegt.
6. Viele Maßnahmen beeinflussen die Leistungsfähigkeit, daher sollen zusätzlich zur Ganztagesbelastung bisher nicht vorhandene Spitzenstundenmodelle für die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde aufgestellt werden.
7. Ein Hauptaugenmerk soll in der CO<sub>2</sub>-Bilanzierung liegen.
8. Ein modularer Aufbau des Verkehrsmodells, um Maßnahmen einzeln oder zusammen schnell bewerten zu können.

9. Eine neuartige Dokumentation, die die Nutzung des Verkehrsmodells in den Mittelpunkt stellt (Enabling) und das Amt für Mobilität somit in die Lage versetzt, Modellierungen vermehrt ohne externe Unterstützung durchzuführen.

Daneben sollen einige Faktoren Beachtung finden, die das Modell akkurater machen:

Insbesondere der Radverkehr war bisher eher rudimentär modelliert, spielt aber durch die rasante Entwicklung und die technischen Fortschritte (E-Bikes, Lastenräder) eine immer größere Rolle für auch immer größere Wegelängen. Davon ist der städtische Verkehr genauso wie die Pendelverkehre betroffen. Die Auswirkungen sind schon jetzt in Zählungen deutlich zu sehen, im Modell aber noch nicht berücksichtigt. Weitere Fahrradstraßen wurden eingerichtet, vier Radschnellwege aus dem Umland entstehen. Daher sollen in diesem Bereich deutliche Verbesserungen in der Modellierungsqualität erreicht werden. Äußerst wichtig ist hier die Einarbeitung der neuesten modellierungstechnischen Erkenntnisse zur Radverkehrsroutenwahl.

Im öffentlichen Personennahverkehr sollen Kapazitätsbegrenzungen Eingang finden, was bisher (wie bei vielen Modellen) unbeachtet blieb und somit unrealistische Auslastungen verhindert werden. Dies spielt insbesondere für die angestrebten Spitzenstundenmodellierungen eine Rolle.

Diese Anpassungen ermöglichen es auch genauere Datengrundlagen für die in den *Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielern* der Forschungsgemeinschaft Straßen und Verkehrswesen (FGSV) angepassten die Anforderungen an Verkehrsplanungen bereitzustellen. Hier wurden insbesondere die Qualitäten für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) gegenüber dem Kfz-Verkehr stärker priorisiert.

Im Hinblick auf das Monitoring und Evaluation des Klimamobilitätsplans nach Abschluss sowohl einzeln als auch in unterschiedlichen Zusammensetzungen und auch für die Spitzenstundenmodellierung soll ein konsequenter modularer Modellaufbau verfolgt werden. Einzelne Maßnahmen können auf diese Weise additiv in ihrer Gesamtwirkung simuliert werden. So kann ausgehend von einem Basismodell ein stringenter und fehlerminimierender Modellaufbau gewährleistet werden. Die Veränderungen sind über detaillierte Dokumentation und Modelltransferdateien nachvollziehbar zu machen.

### **Förderung und Auftragsvergaben**

Wie bei der letzten Verkehrsmodellneuaufstellung sollen Aufträge an ein Ingenieurbüro zur Analyseerstellung und zur Prognoseerstellung und Szenarienrechnung vergeben werden. Dazu soll für die Dauer des gesamten Prozesses eine wissenschaftliche Begleitung zur Überwachung der Ausschreibung, des Verfahrens und der Qualitätssicherung beauftragt werden. Mit dieser Vorgehensweise hat die Verwaltung bereits bei der letztmaligen Modellneuaufstellung sehr gute Erfahrungen gemacht.

Es ist der Verwaltung gelungen, durch ein Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums eine Zusage zu einer Förderung von 65 % zu erreichen. Dadurch wird die Stadt Heidelberg für die Gesamtkosten von 250.000 Euro Bundesfördermittel in Höhe von 162.500 Euro erhalten.

Der Gemeinderatsantrag 0117/2023/AN möchte die Verwaltung beauftragen, aktuelle Verkehrszählungen für den Kraft- und Radverkehr vorzustellen und die Entwicklung der letzten 20

Jahre darzustellen. Im Rahmen der Modellerstellung werden umfassende Zählungen des Kfz-Verkehrs im Stadtgebiet vorgenommen. Die neuen Zählungen werden in das Verkehrsmodell integriert und damit das Modell validiert. Auch die angefragten Trendprognosen, Fortschreibungen und Vorhersagen der Post-Corona-Verkehrssituation sind mit der Aufstellung dieses Modells und der Einarbeitung der Ergebnisse des SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) der TU Dresden möglich, die Ende 2024 vorliegen werden. Der Gemeinderat wird in diesem Zuge über die Eingangsdaten informiert.

### **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:
MO 4		Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
		<b>Begründung:</b>
		Durch das Verkehrsmodell können Verkehrswirkungen von Maßnahmen besser prognostiziert werden.
		<b>Ziel/e:</b>
UM 4		Klima- und Immissionsschutz vorantreiben
		<b>Begründung:</b>
		Durch die CO2-Bilanzierung werden verkehrliche Maßnahmen auf ihre Klimawirkung hin untersucht.
2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:		
Keine		

gezeichnet  
Raoul Schmidt-Lamontain

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung:
01	01_Ergebnis Arbeitsauftrag AKUM vom 10.04.2024_Zählzeiten Fortschreibung DTV 2021