



## Kurzfristiges Konzept zur Entspannung der Verkehrssituation im NHF

1. Alle Parkplätze im NHF werden kostenpflichtig bewirtschaftet
2. Die Parkgebühren im INF werden von heute 23,- € auf 35,- € pro Monat angehoben
3. Die großen Institutionen, die ihren Mitarbeitern bisher kein reguläres kostengünstiges Job-Ticket anbieten, nehmen an der Parkraumbewirtschaftung des Klinikums teil und finanzieren mit den Parkgebühren den Sockelbeitrag des Job-Tickets für ihre Mitarbeiter.
4. Erhöhung des PKW-Besetzungsgrads
5. Der Bus 37 beginnt am HBF statt am Bunsengymnasium und schafft damit eine umsteigefreie Verbindung von der S-Bahn ins nördliche Neuenheimer Feld. Dadurch wird der bestehende 10-Minuten-Takt der Buslinie 32 zu einem 5-Minuten-Takt verdichtet.
6. Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigungspotentiale aus der Auswertung der Verlust- und Wartezeiten an Lichtsignalanlagen im Norden von Heidelberg durch die RNV
7. Schaffung von zusätzlichen 350 überdachten Bike&Ride Stellplätzen an den HS Hans-Thoma-Platz, Heiligenbergschule, Technologiepark, Bunsengymnasium und Jahnstraße

### Begründung:

Zu 1: Nach wie vor sind 2 100 PKW-Stellplätze im NHF kostenfrei nutzbar.

Zu 2: Die Kosten eines Job-Tickets für die Beschäftigten sind seit 2007 (Einführung der Parkraumbewirtschaftung) viermal so stark gestiegen wie die Gebühren der bewirtschafteten PKW-Stellplätze, die Kosten des Semestertickets 4,7 mal so stark.

Zu 3: Die meisten Institutionen im Neuenheimer Feld, deren PKW-Stellplätze bisher kostenlos sind, bieten ihren Beschäftigten bisher nicht das reguläre Job-Ticket an. Deren Beschäftigte können bisher nur in Einzelfällen ein privat organisiertes Job-Ticket nutzen, das für die Beschäftigten allerdings um 58% teurer ist als das reguläre Job-Ticket, da sie auch den Sockelbeitrag finanzieren müssen.

Zu 4: Heute sind werktags 77% der in das NHF einfahrenden PKW mit nur einer Person besetzt. Der Besetzungsgrad der PKW liegt bei 1,25. Allein durch eine moderate Erhöhung auf 1,4 ließen sich die Autofahrten um ca. 10% reduzieren. Verschiedene Startups wie [Matchridergo](#) stehen bereits in den Startlöchern, die Fahrgemeinschaften für Beschäftigte

und Studierende per App organisieren. Dies könnte durch Incentives seitens der Universität und anderer Institutionen auf dem Campus unterstützt werden.

Zu 5: Die Einführung von Parkgebühren bei 2 100 Stellplätzen, die Anpassung der Parkgebühren bei den bewirtschafteten Stellplätzen und die Einführung des Job-Tickets für alle Institutionen führt bei einem Teil der Beschäftigten zu einem Umsteigen vom PKW auf den ÖPNV. Dies muss durch zusätzliche Bus-Fahrten aufgefangen werden. Dadurch steigt gleichzeitig die Attraktivität des ÖPNV. Durch den Umsteigeeffekt stehen die Busse nicht mehr im Autostau, befördern die Fahrgäste des ÖPNV schneller und werden attraktiver als heute.

Zu 6: Für die Linien 5 und 23 besteht nach der Auswertung der RNV aus dem Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) an den untersuchten Lichtsignalanlagen (LSA) nördlich des Neckars im Mittel aller betrachteten Zeitbereiche ein Beschleunigungspotenzial von je 1,5 Minuten in der Summe beider Fahrtrichtungen. Bei der Linie 21 liegt das Potenzial im Mittel bei 2,2 Minuten, bei der Linie 24 bei 2,6 Minuten (Analyse durch die RNV vorgestellt im SEVA am 14.9.2016 0150/2016/IV) Die angegebenen Beschleunigungspotentiale sind Durchschnittswerte. Bei einzelnen Fahrten schaukeln sich heute lange Rotzeiten bei den nicht optimal für den ÖPNV eingestellten LSA auf und führen zu Verspätungen gegenüber dem Fahrplan zwischen 2 und 8 Minuten. Dadurch können z.B. Anschlüsse an die S-Bahn verpasst werden, was zu zusätzlichen Wartezeiten von 30 Minuten führt.

Zu 7: Beschäftigte der nördlichen Tiergartenstraße und des inneren Campus sind heute nicht optimal an den ÖPNV angebunden. Für diese stellen attraktive Bike&Ride-Anlagen (überdacht, abschließbar) an den Haltestellen der Straßenbahn in Campusnähe ein zusätzliches Angebot dar. Die heute schon bestehenden Bike&Ride-Anlagen sind überlastet.

Die Staus finden überwiegend auf dem Uni-Campus statt. Die Institutionen im Neuenheimer Feld haben deshalb eine Hauptverantwortung für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation (Maßnahmen 1 bis 4).

### **Wirksamkeit**

Durch diese Maßnahmen reduziert sich der Autoverkehr um 6 000 Autofahrten pro Werktag oder 20%. (Berechnung nur der Maßnahmen 1-4 und 7). Zur Beseitigung regelmässiger Staus von 500 m Länge zur Rushhour genügt eine Reduzierung der Autozahl um 6%. Die Grafik auf der nächsten Seite zeigt die Leistungsfähigkeit pro MIV-Fahrstreifen bei einer Grünzeit von 60%. Bis 1 200 PKW-Einheiten pro Spur und Fahrtrichtung ist die Straße leistungsfähig, es entstehen keine Staus. Liegt die Autozahl höher, entstehen Staus. Bei z.B. 70 PKW mehr pro Stunde (plus 6%) entsteht innerhalb einer Stunde ein Stau von ca. 500 Meter Länge.

