

Stadt Heidelberg

Heidelberg, den 27.06.2019

Anfrage Nr.: 0049/2019/FZ
Anfrage von: Stadtrat Rothfuß
Anfragedatum: 17.06.2019

Betreff:

Verkehrsmodell Neuenheimer Feld

Schriftliche Frage:

1. Wie hoch ist der Anteil von
 - a. Home Office und
 - b. Home Learning (Studenten)heute im Analysefall (AF) und im Planfall 0 (P0)? Wie viele Fahrten im Durchschnitt pro Jahr unternehmen Arbeitnehmer zur Arbeit und Studenten zur Universität?
2. Wie hoch ist die PKW-Dichte pro 1000 Einwohner heute und in P0
 - a. in Heidelberg und
 - b. im Rhein-Neckarkreis?
3. Wie hoch ist der durchschnittliche PKW Besetzungsgrad heute und in P0?
4. Wie viele PKW-Stellplätze sind im Verkehrsmodell heute und in P0 im Neuenheimer Feld abgebildet?
5. Wie viele PKW-Stellplätze davon sind heute und in P0 kostenlos? Wie hoch ist die Parkgebühr der nicht kostenlosen Stellplätze heute und in P0?
6. Mit welchem Anteil von neuen Verkehrsmitteln wie
 - a. Pedelecs
 - b. E-Fahrrädern
 - c. E-Scootern
 - d. E-Motorrollernrechnet das Verkehrsmodell in P0 für das Jahr 2035
 - i) im Modalsplit und
 - ii) im Anteil des Zubringerverkehrs zu Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs ?
7. Mit welchem Anteil von E-PKW rechnet P0?
8. Mit welchen Verbesserungen des Öffentlichen Verkehrs im Vergleich zu heute rechnet das Verkehrsmodell in P0?
9. Welche neu gebauten Strecken des Mobilitätsnetzes Heidelberg sind in P0 enthalten?

10. Ist eine Straßenbahnverbindung zwischen PHV und dem Neuenheimer Feld in P0 enthalten?
11. An wie vielen Knoten beziehungsweise Lichtsignalanlagen hat der Öffentliche Verkehr (Straßenbahnen, Busse) in P0 im Jahr 2035 absoluten Vorrang?
12. Welche zusätzlichen S-Bahn-Strecken und S-Bahn-Linien sind in P0 im Vergleich zu heute in Betrieb?
13. Welche neuen
 - a. Fahrradbrücken
 - b. Fahrradstraßen
 - c. Radschnellwegesind in P0 enthalten?
14. Sind die zwischen Heidelberg und Neckargemünd bzw. Kleingemünd geplanten Radwege auf beiden Seiten des Neckars in P0 enthalten?
15. Welche weiteren verkehrlichen Maßnahmen im Rahmen des Klimanotstandes sind in P0 bis zum Jahre 2035 abgebildet?
16. Inwieweit sind die jüngsten Beschlüsse des GR zu kurzfristigen Maßnahmen im INF im Modell berücksichtigt?

In der nachfolgenden Antwort sind wichtige Passagen **rot** hervorgehoben. Kommentare sind **rot und fett** dargestellt.

Antwort:

Anmerkung der Stadt:

Die Neuaufstellung des Heidelberger Verkehrsmodells erfolgte im Rahmen der Vorbereitungen für den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035. Es gibt insofern kein „Verkehrsmodell Neuenheimer Feld“, als das gleiche Modell nun für sämtliche größere Verkehrsprojekte eingesetzt wird. Das Analysemodell des Heidelberger Verkehrsmodells bildet das Jahr 2015 ab und ist fertiggestellt. Eine Vorstellung dazu erfolgte am 28.11.2018 im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss (siehe Drucksache 0213/2018/IV). **Zur Berechnung von Szenarien in der Verkehrsentwicklungsplanung wird im Jahr 2019 ein Prognosemodell erarbeitet. Die Planungsteams sollen aber jetzt schon mit dem Verkehrsmodell rechnen.** Für das Masterplanverfahren „Neuenheimer Feld“ wurde eine vorgezogene Pauschalprognose erstellt. Darin enthalten ist die Bevölkerungsentwicklung bis 2035 und die voraussichtliche Arbeitsplatzentwicklung. Gegenüber der vorgezogenen Pauschalprognose werden im Zuge der Erstellung des Prognosemodells für den Verkehrsentwicklungsplan zum Beispiel Einkaufs- und Freizeitpotentiale ergänzt. Hier erfolgt eine enge Abstimmung mit dem Prozess zur Fortschreibung des Modells räumlicher Ordnung (MRO).

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens zum Verkehrsentwicklungsplan ist eine Erläuterung des Heidelberger Verkehrsmodells (gegebenenfalls als Sonderveranstaltung) für Interessierte geplant. Ziel ist die Vermittlung der Funktionsweise, der Möglichkeiten, der Grenzen und die Anwendungsgebiete der makroskopischen Verkehrsmodellierung.

Gleichwohl erfolgt nun im Folgenden eine kurze Beantwortung der *Fragen zum Verkehrsmodell Neuenheimer Feld*.

1. Diese Anteile sind nicht bezifferbar. Dem Modell liegen Kennwerte zum Verkehrsverhalten der Heidelberger Bevölkerung zugrunde. Darin enthalten sind mittlere Wegezahlen zum Arbeitsplatz oder zum Studium. Erfolgt wie bei Home Office oder Home Learning die Tätigkeit zu Hause, so gibt es keinen Weg zur Arbeit bzw. zum Studium.
Beim Verkehrsmodell der Stadt Heidelberg handelt es sich um ein Tagesmodell, welches den durchschnittlichen Werktag W5 (Montag bis Freitag) abbildet und nicht den jährlichen Verkehr. Im Modell ist das spezifische Verkehrsaufkommen (Zahl der Wege pro Tag) nach Personengruppen und Wegezwecken differenziert hinterlegt. Grundlage für diese Daten sind die Ergebnisse der Haushaltbefragung zum Verkehrsverhalten der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 2013 (SrV 2013). Ein Erwerbstätiger macht demnach ca. 0,9 Wege pro Tag zur Arbeit, ein Student 0,8 Wege pro Tag zur Hochschule. Darin enthalten ist, dass es Urlaubstage und freie Tage gibt, die Personen nicht immer am Standort anwesend sind, Krankheit, aber auch wenn der Arbeitsort bzw. die Hochschule mehrfach am Tag aufgesucht werden.
Also keinerlei Änderungen zwischen heute und 2035 z.B. durch Home Office (s. Prognose Prof. A. Knie über eine starke Zunahme von Home Office).
 2. Die Pkw-Dichte betrug im Analysejahr 2015 in Heidelberg 401 Pkw/1000EW und im Rhein-Neckar-Kreis 605 Pkw/1000EW. **Die Pkw-Dichte für die Prognose wird gegenwärtig erarbeitet.**
 3. Der durchschnittliche Besetzungsgrad in Heidelberg beträgt 1,3 Personen pro Pkw. **Für die Prognose wird der Wert gegenwärtig erarbeitet.**
 4. **Die Anzahl der Stellplätze wird nicht direkt abgebildet.** Dies erfolgt anhand eines sogenannten Kapazitätsvektors mit einem Wertebereich zwischen 0 und 1. 0 bedeutet keine Stellplätze, 1 keine Einschränkungen bezüglich der Stellplatzverfügbarkeit. Dieser Vektor wurde im Rahmen der Analyse kalibriert.
 5. Siehe Antwort auf Frage 4. **In den Parkraumbewirtschaftungszonen ist der Vektor entsprechend kleiner 1. Dass die Zahl der Stellplätze im Vergleich zu Nachfrage und Gebührenhöhe in einem Kapazitätsvektor abgebildet wird, ist klar. Fragen 4 und 5 sind aber nicht beantwortet. Entscheidend für den Modal-Shift ist u.a. wieviele kostenlose Stellplätze heute im NHF in dem Modell abgebildet sind.**
 6. Im Heidelberger Verkehrsmodell wird unterschieden zwischen Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personenverkehr und motorisiertem Individualverkehr. Eine Differenzierung der Verkehrsmittel a) bis d) erfolgt nicht, da die Verkehrsmenge zum Beispiel durch ein Fahrrad ohne E-Antrieb oder mit E-Antrieb sich nicht unterscheidet.
Aber der Raumwiderstandswert, der rechnerisch Einfluss auf die Verkehrsmengen und den Modal-Shift hat, wird durch neue Verkehrsmittel geändert, u.a. beim Zu- und Abgang zum Schienenverkehr. Neue Verkehrsmittel werden also nicht berücksichtigt.
- In der Pauschalprognose für das Neuenheimer Feld ist die vorausberechnete Bevölkerungsentwicklung bis 2035 und die voraussichtliche Arbeitsplatzentwicklung enthalten.
7. Im Heidelberger Verkehrsmodell wird eine solche Differenzierung nicht gemacht. Für die Verkehrsmengen ist die Antriebsform eines Fahrzeugs nicht entscheidend.
 8. Die vom Gemeinderat beschlossenen und **planfestgestellten** Maßnahmen (zum Beispiel Hauptbahnhof, Bahnstadt) sind enthalten.

9. Siehe Antwort auf Frage 8. **Also keine neuen Straßenbahnstrecken des Mobilitätsnetzes im Jahr 2035 enthalten.**
10. **Nein**, siehe Antwort auf Frage 8. **PHV ist in dem Rechenmodell also auch im Jahr 2035 nicht an die Straßenbahn angebunden.**
11. Der ÖPNV wird in makroskopischen Verkehrsmodellen mit Fahrplänen abgebildet. In den Fahrplänen sind die realen Fahrzeiten inklusive Bevorrechtigung bereits enthalten. **Also keinerlei Verbesserungen bis 2035 im Vergleich zu heute (in den letzten 20 Jahren wurden die Straßenbahnen langsamer, weil die Bevorrechtigung an vielen Kreuzungen nicht oder nur schlecht funktioniert).**
12. **Es sind keine zusätzlichen S-Bahn-Strecken und -Linien abgebildet.** In der Pauschalprognose wurden nur Maßnahmen im Stadtverkehr ergänzt, dies betrifft Straßenbahn und Bus. **Zwei Drittel des MIV in Heidelberg entsteht durch Einpendler. Für diese Verkehre sind Maßnahmen außerhalb der Stadt HD ausschlaggebend für die zukünftigen Verkehrsmengen. (z.B. Ausbau der S-Bahn, höherer Komfort durch Dreifach-Traktion der S-Bahn).**
13. Gneisenaubrücke, Rad-/Fußgängerverbindung über den Neckar. **b. Fahrradstraßen und c. Radschnellwege im Modell im Jahr 2035 nicht enthalten.**
14. Nein. Siehe Antwort auf Frage 8. **Also 2035 dieselben extrem schlechten Fahrrad-Verbindungen ins Neckartal wie heute.**
15. Es sind keine verkehrlichen Maßnahmen des Klimanotstandes in der Pauschalprognose enthalten.
16. Im P0 sind **diese kurzfristigen Maßnahmen nicht aufgenommen**, um die Gestaltungsfreiheiten der Entwurfsteams zu gewähren.