



## Masterplan Neuenheimer Feld Konsolidierungsphase Entwicklung von Mobilitätsvarianten I

### 1 Beschlüsse des Gemeinderats

Am 23.7.2020 beschloss der Gemeinderat Heidelberg u.a. folgende Aufgaben während der Konsolidierungsphase:

„2d.) Prüfung von Varianten zur inneren Erschließung sowie der äußeren Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)-Erschließung aus möglichen Kombinationen der folgenden Bausteine:

- (1) Seilbahn von einem Park&Ride-Platz an der S-Bahnstation Pfaffengrund/Wieblingen über den SRH-Campus in Wieblingen und Campus Im Neuenheimer Feld (INF) auf die Berliner Straße (Ansatz Team Heide).
- (2) Mobilitätsvariante mit einer Fuß- und Fahrradbrücke mit Anbindung Mobilitätshub S-Bahnhof Wieblingen, Radschnellweg Mannheim-Heidelberg, OEG (Oberrheinische Eisenbahngesellschaft)-Haltestelle und SRH.
- (3) Mobilitätsvariante ohne 5. Neckarquerung.
- (4) Straßenbahn-Stichstrecke von der Berliner Straße über die gesamte Tiergartenstraße bis zum Sportzentrum Nord.
- (5) Straßenbahn-Campusring von der Berliner Straße über eine unmittelbar südlich des Technologieparks und nördlich der bisherigen Straße „Im Neuenheimer Feld“ gelegene Verbindung auf die Tiergartenstraße, über die Tiergartenstraße zurück auf die Berliner Straße.
- (6) Straßenbahn-Campusring (Team Höger) Linie z.B. von PHV (Patrick-Henry-Village)-Hans-Thoma-Platz (PHV-Wildwerke-Pfaffengrund Kranichweg-Eppelheimer Straße-Czernybrücke-Betriebshof-Campusring INF über Kirschnerstraße-Straße INF-Berliner Straße-Hans-Thoma-Platz-Weinheim
- (7) Straßenbahn-Campusring (Team Höger) Linie zum Beispiel von Bismarckplatz-Hauptbahnhof (HBF)-Campusring INF über Kirschnerstraße-Straße INF-Berliner Straße-Hans-Thoma-Platz-Schriesheim.
- (8) Campusflotte und Mobilitäts-Hubs (Team Astoc).

In jeder Variante können notwendige Buslinien als Ergänzung geprüft werden. Bei der Entwicklung und Bewertung der Mobilitätsvarianten werden die Experten, lokalen Fachvertreter und die RNV (Rhein-Neckar-Verkehr GmbH) einbezogen. ...

Die Mobilitätsvarianten werden nach CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen (gesamte Fahrstrecken), Leistungsfähigkeit der Verkehrserschließung, Nutzersicherheit, Investitions- und Unterhaltskosten und weiterer umweltrelevanter Fragen verglichen. ... Die Verwendung von Parkgebühren, ÖV-Takten des Jahres 2015 usw. für das Jahr 2035 bei den Verkehrsberechnungen für das Team Höger wird korrigiert. ...

4. dass in der Konsolidierungsphase erste Vorschläge für eine strukturierte Umsetzung des künftigen Masterplans erarbeitet werden. Die zulässige Geschossflächenzahl im Neuenheimer Feld in einem neuen Bebauungsplan wird nur in dem Maße erhöht, wie vorher Verkehrsmaßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs erfolgreich umgesetzt wurden. Dabei kann ein stufenweises Vorgehen gewählt werden. Die Wirksamkeit der Verkehrsmaßnahmen ist durch Verkehrszählungen nachzuweisen.

5. Der Gemeinderat wird regelmäßig über die Zwischenstände informiert.

Das Verkehrskonzept muss entsprechend den Bestimmungen des Masterplans 100% Klimaschutz eine CO<sub>2</sub>-Reduktion um circa 50% bis 2030 beinhalten.<sup>1</sup> ...

Es ist zu prüfen, welche Änderungen sich durch die Erfahrungen in der Corona-Krise für die Wachstums- und Verkehrsprognosen des Neuenheimer Feldes ergeben werden. Dies betrifft explizit:

- Den zukünftigen Anteil von Home-Office und Digitaler Lehre und die damit verbundenen Änderungen für die Wachstumsprognosen der Universität. Sie rechnet bisher mit einem Wachstum von 108 Prozent (368.000 m<sup>2</sup>) und damit fast der Hälfte des gesamten Wachstums.
- Die Reduktion des Verkehrsaufkommens aufgrund von Home-Office und der von Prof. Knie beschriebenen Zukunftstrends für das Neuenheimer Feld“<sup>2</sup>

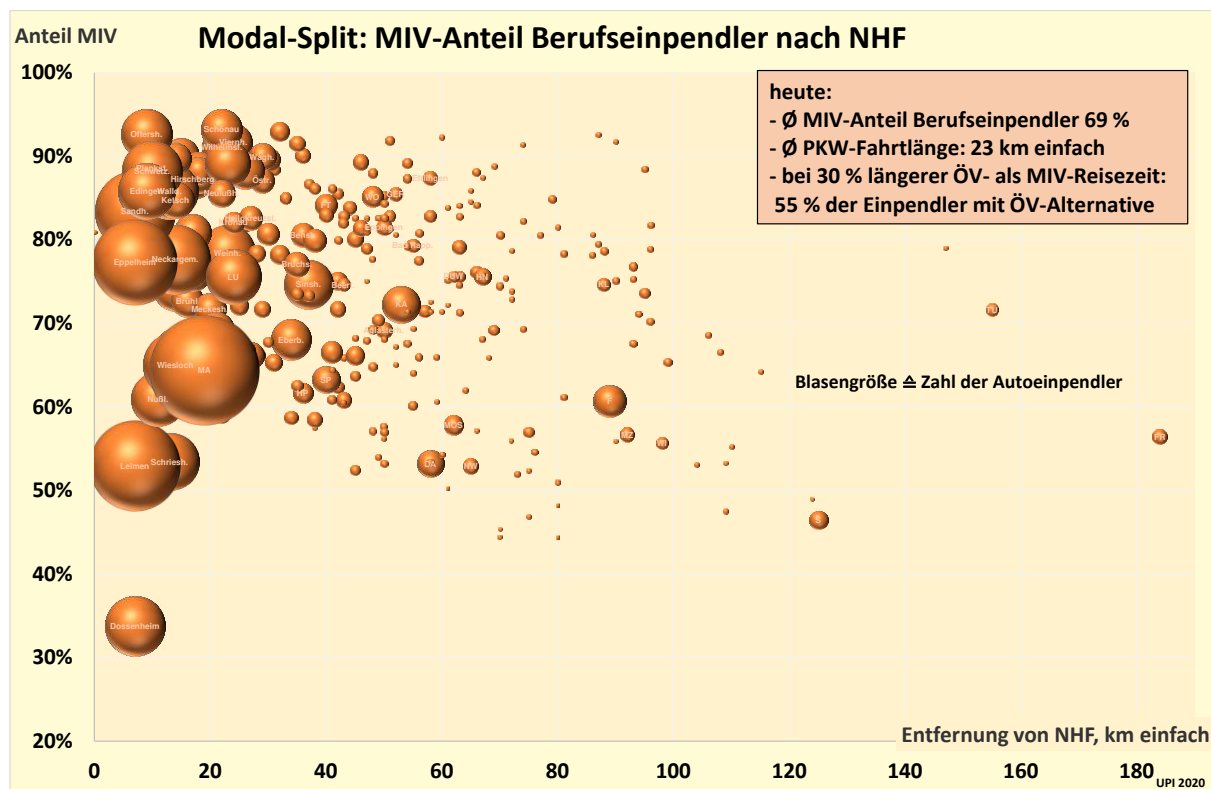
## 2 Ziel- und Quellmatrizen

Die anspruchsvollen CO<sub>2</sub>-Minderungsziele können im Verkehrsbereich nur erreicht werden, wenn alle Potentiale zur Emissionsminderung ausgeschöpft werden. Das größte heute bestehende Potential ist der hohe, überwiegend mit Kraftfahrzeugen zurückgelegte Verkehrsaufwand von Einpendlern nach Heidelberg. Bild 1 zeigt eine Auswertung der Einpendler aus 260 Gemeinden nach Heidelberg aufgetragen nach der einfachen Entfernung und dem MIV-Anteil an dem Modal-Split der Einpendler aus der jeweiligen Gemeinde nach Heidelberg. Die Größe der Kugeln entspricht der Zahl der Autoeinpendler aus der jeweiligen Gemeinde.

---

<sup>1</sup> Bis 2035 müssen nach dem vom Gemeinderat Heidelberg einstimmig beschlossenen Masterplan 100% Klimaschutz die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 58% und bis 2050 um 95% reduziert werden, der Endenergieverbrauch bis 2035 um 30% und bis 2050 um 50%.

<sup>2</sup> [Protokoll der Gemeinderatssitzung:23.7.2020 Drucksache 0057/2020/BV](#)



**Bild 1: MIV-Anteil und Zahl der MIV-Einpender aus den 260 wichtigsten Gemeinden nach Heidelberg in Abhängigkeit von der Entfernung zu Heidelberg**

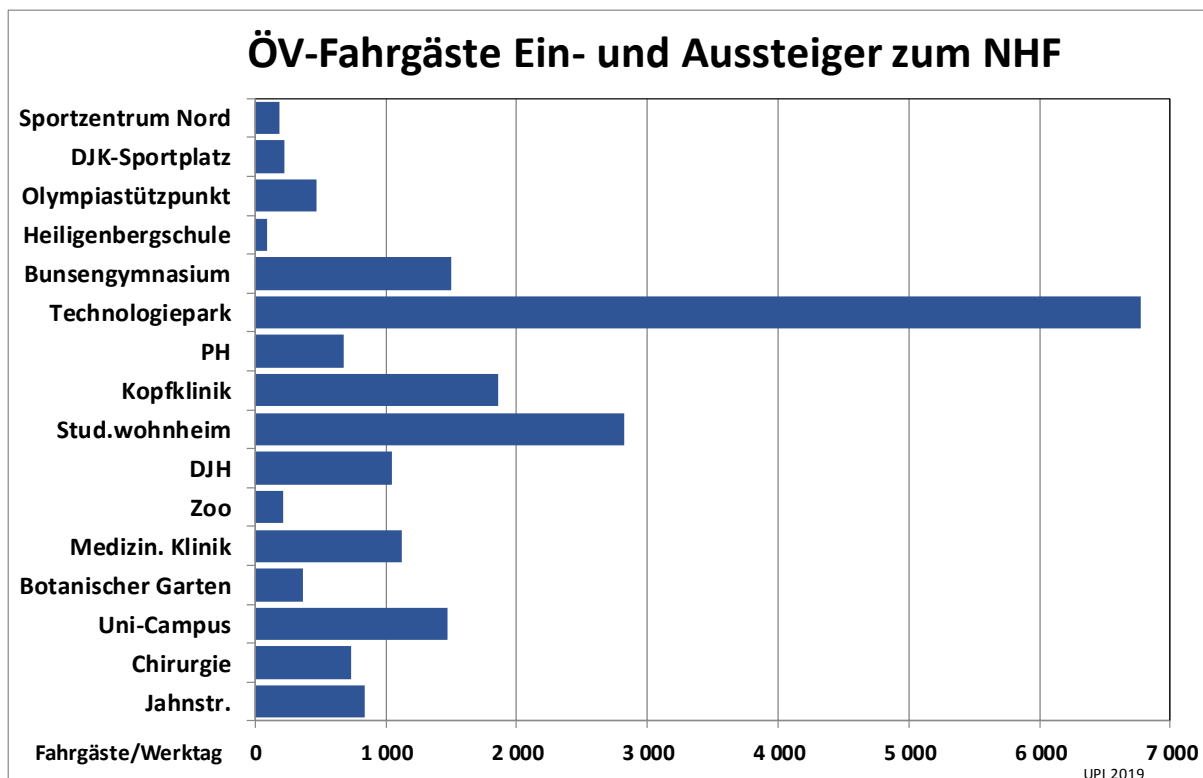
Die Grafik zeigt, dass der überwiegende Teil der Autonutzer aus einer Entfernung unter 20 km einpendelt. Die durchschnittliche PKW-Fahrtlänge beträgt 24 km (einfach). Der MIV-Anteil am Modal-Split aus den einzelnen Gemeinden ist dabei sehr unterschiedlich (senkrechte Koordinate). Einpendler aus Gemeinden, die gut an den ÖPNV oder das Fahrradnetz angeschlossen sind, benutzen viel weniger das Auto als Einpendler aus schlecht mit dem Umweltverbund erreichbaren Orten oder aus Orten mit schneller Straßenanbindung. Der durchschnittliche MIV-Anteil der Einpendler insgesamt liegt heute bei knapp 70%. Dem steht gegenüber, dass bereits heute 55% der Einpendler nach Heidelberg eine ÖV-Alternative haben, deren Reisezeit im Maximalfall 30% länger wäre als mit dem PKW.

Planfälle zur Berechnung der verkehrlichen Erschließung des Campus Neuenheimer Feld mit in Zukunft rund 34 000 Beschäftigten, 20 000 Studierenden und 10 000 Besuchern pro Tag müssen deshalb sorgfältig erarbeitet und optimiert werden. Ein Verkehrskonzept, das diese Verkehrsmengen leistungsfähig und zugleich klima- und umweltfreundlich abwickeln kann, kann nur gelingen, wenn die Potentiale des Umweltverbunds voll ausgeschöpft werden.

Für die Quellen und Ziele der Verkehrsteilnehmer müssen belastbare Matrizen verwendet werden. Die Arbeitgeber im Campus verfügen über die Realdaten der Beschäftigten. Falls auf diese nicht zugegriffen werden kann, kann auf die Daten der Bundesagentur für Arbeit für Heidelberg zurückgegriffen werden.

### 3 Raumwiderstände im Campus

Bild 2 zeigt die Frequenz der heutigen Haltestellen im NHF.



**Bild 2: Haltestellen im NHF**

Um die Systemnachteile des ÖPNV zu minimieren sollten im Campus die Wege für die Nutzer des Umweltverbundes möglichst kurz, die Wege zu Parkplätzen eher länger sein. Dabei sind neben den Wegen zur Arbeit auch zu berücksichtigen

- Wegeketten, z.B. Einkauf im Einkaufszentrum Mathematikon (ALDI, REWE, Rossmann, Görtz u.a.) von Beschäftigten und Studierenden auf der Heimfahrt
- Einkaufsfahrten von Bewohnern des Campus
- Einkaufsfahrten von Besuchern/Verwandten Stationärer Patienten
- Einkaufsfahrten von Besuchern der Jugendherberge
- Abstände zu Haltestellen für Ambulante Patienten (vornehmlich Zahn- und Augenambulanz in der Kopflinik und Bestrahlungen im NTC)
- Abstände der Haltestellen zu Hörsälen und anderen Zielen

Hörsäle	Sitzplätze
	1 100
Geologie	140
Mathematikon	260
Zoologie	320
Bioquant	120
Physik	670
PH	420
Botanik	190
Kirchhoff-Institut	470
Theoretikum	1 240
Audimax	1 400

**Tabelle 1: Hörsäle im Campus NHF**

Die von der Universitätsspitze favorisierte Mobilitätsvariante (5) würde sowohl für die ambulanten Patienten der Kopfklinik und des NCT wie für die Besucher der meisten Hörsäle ca. 200 m längere Fußwege zur Haltestelle (einfacher Weg) als heute und bei den Mobilitätsvarianten (6) und (7) bedeuten. Die Mobilitätsvariante (5) hätte außerdem die Verlegung der Haltestelle Technologiepark um ca. 200 m nach Norden zur Folge, was ca. 200 m längere Fußwege bei Einkaufsfahrten von Bewohnern des Campus, Besuchern Stationärer Patienten und Besuchern der Jugendherberge bedeuten würde. Wegeketten zum Einkauf auf der Heimfahrt von Beschäftigten und Studierenden im Einkaufszentrum Mathematikon entfielen bzw. würden durch die längeren Fußwege im Vergleich zu heute deutlich verschlechtert (Schleppen der Einkäufe zur Haltestelle). Die Nutzung von Wegeketten mit dem PKW (Tiefgarage direkt im Mathematikon) bliebe im Gegensatz dazu unverändert bestehen.

<b>Haltestellenabstände</b>	heute	HS Technologiepark neu
Hans-Thoma-Platz bis	m Abstand	m Abstand
Heiligenbergschule	580	580
Technologiepark	570	360
Bunsengymnasium	305	500
Jahnstraße	390	390
Betriebshof	620	620
HBF N	450	450

**Tabelle 2: Haltestellenabstände Berliner Straße**

Die Mobilitätsvariante (2) mit einer Fuß- und Fahrradbrücke mit Anbindung u.a. Radschnellweg Mannheim-Heidelberg, OEG (Oberrheinische Eisenbahngesellschaft)-Haltestelle und SRH könnte die Wegestrecken für Radfahrer auf dem Radschnellweg aus Richtung Mannheim-Edingen ins Zentrum des Campus im Vergleich zur östlich des Wehrstegs geplanten Fuß- und Fahrradbrücke um rund 1,6 km einfache Wegstrecke verkürzen. Dies entspräche der Hälfte der durchschnittlichen Länge der bisher mit dem Fahrrad zur Arbeit zurückgelegten Fahrstrecken in Heidelberg (3,2 km).

#### **4 Optimierungsmöglichkeit der Schienentrasse**

Die beiden Hochhäuser der Geologie und Mineralogie sind sanierungsbedürftig. Das COS-Hochhaus (früher Zoologie) wurde bereits saniert. Zur Sanierung müssen die Gebäude geräumt und alle Geräte ausgebaut und später wieder neu eingebaut werden. Dadurch bietet sich die Chance einer Neuordnung empfindlicher Geräte ohne weitere Kosten an. Statt empfindliche Geräte wie bisher im 5. Stock eines auf Stelzen stehenden Gebäudes direkt neben der Straße INF und in einer Entfernung von ca. 35 m von der optimalen Straßenbahntrasse zu stationieren bietet es sich an, diese empfindlichen Geräte z.B. in der Geologie in einem der unteren Stockwerke in einer Entfernung von 115 m von der Straßenbahntrasse zu platzieren.

#### **5 Multimodale Verkehre**

Die Optimierung der Verkehrsbeziehungen bedeutet u.a. die Verbesserung der Möglichkeiten multimodaler Verkehre. Dabei hängt die Klimafreundlichkeit multimodaler Verkehre stark von ihrer Ausgestaltung ab.

Zielnahe P&R-Plätze mit Umstieg kurz vor dem Ziel bedeuten für bisherige Autonutzer, dass im Schnitt mehr als 90% der Fahrtstrecke weiter mit dem PKW und nur rund 7% mit Straßenbahn, Bus oder Seilbahn zurückgelegt würden.

Für bisherige ÖPNV-Nutzer bedeuten zielnahe Hubs (Umsteigestationen) z.B. von der Straßenbahn in einen Shuttlebus oder andere Fahrzeuge einer „Campusflotte“ einen weiterhin gebrochenen Verkehr (notwendige Umsteigevorgänge). Gebrochene Verkehre sind heute eines der großen Hemmnisse im Öffentlichen Verkehr.

Im Gegensatz zu zielnahen Hubs ermöglichen quellnahe Hubs die weit überwiegende Fahrt mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Durch die Entwicklung der letzten Jahre (Pedelecs, E-Scooter und in Zukunft weitere Möglichkeiten der Mikromobilität) wird der Einzugsbereich von Haltepunkten des schienengebundenen ÖPNV rund vervierfacht, die deutlich kürzeren Wege zu quellnahen Hubs könnten in den meisten Fällen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln der Mikromobilität zurückgelegt werden.

Die dazu notwendigen Hubs bestehen heute in den meisten Fällen jedoch noch nicht. Der VRN führt z.Zt. ein Projekt durch, bei dem die Auslastung bestehender P&R und B&R-Stationen untersucht und der Ausbaubedarf ermittelt wird. Dies ist ein erster Schritt. Eine zukünftige Mobilität mit einer 95%-Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erfordert jedoch wesentlich mehr. Die Fahrzeuge der Mikromobilität müssen sicher und trocken untergestellt werden, das Konzept der Hubs muss mit Push- und Pull-Konzepten kombiniert werden. Dazu ist im konkreten Fall die Kreativität der Entwurfsteams ASTOC und HÖGER während der Konsolidierungsphase gefragt.

Dieter Teufel, 14.8.2020



---

**Masterplan Neuenheimer Feld  
Konsolidierungsphase**

**Stellungnahme im Nachgang zum Expertentreffen  
Verkehr am  
23.11.2020**

**Inhalt**

1	Quantitative Vorgaben des Gemeinderats im Klimaschutz .....	1
2	Anmerkungen zu Zielen und Bewertungskriterien .....	1
3	Potentiale im Einpendlerverkehr .....	2
4	Kostenlose PKW-Stellplätze im Neuenheimer Feld .....	4
5	PKW-Stellplatzgebühren in Heidelberg .....	5
6	Park & Ride .....	5
7	Kleinräumige Betrachtung im Zielgebiet .....	10
8	Zur Entwicklung des CO <sub>2</sub> -Emissionsfaktors des PKW-Bestands.....	11
9	Weitere beschlossene und umgesetzte Verkehrsmaßnahmen.....	14

Dieter Teufel  
Lokaler Fachvertreter

7.12.2020

## 1 Quantitative Vorgaben des Gemeinderats im Klimaschutz

Am 21.11.2019 und 23.7.2020 beschloss der Gemeinderat Heidelberg quantitative Ziele zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Dadurch ergibt sich die Notwendigkeit der Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr bis zum Zieljahr 2035 im Vergleich zum Basisjahr 2015 um 61%.

### Fortschreibung Masterplan 100% Klimaschutz Beschluss Gemeinderat 21.11.2019

„3. Es werden für 2023 950.000 Tonnen, für 2027 750.000 Tonnen und für 2030 600.000 Tonnen als Zwischenziele der gesamtstädtischen CO<sub>2</sub>-Emissionen definiert. Die einzelnen Sektoren (Verkehr, private Haushalte, Gewerbe/Sonstiges, Industrie, Gebäude/ Stadt) sollen ihre Emissionen jeweils um einen ähnlichen prozentualen Anteil reduzieren.“

#### CO<sub>2</sub>-Emissionen Heidelberg, nach ifeu, 2019 und Beschlüsse GR

Jahr	Gesamt, t/a	Änderung		Verkehr, t/a	Änderung	
		zu 1987	zu 2015		zu 1987	zu 2015
1987	1 250 000			340 000		
2015	1 130 000	-10%		313 000	-8%	
2023	950 000	-24%	-16%	260 000	-24%	-17%
2027	750 000	-40%	-34%	205 000	-40%	-35%
2030	600 000	-50%	-45%	169 000	-50%	-46%
2035	450 000	-64%	-60%	122 000	-64%	-61%
2050	62 500	-95%	-95%	17 000	-95%	-95%

#### Beschluss Gemeinderat zum Masterplan Neuenheimer Feld 23.7.2020:

„Das Verkehrskonzept muss entsprechend den Bestimmungen des Masterplans 100% Klimaschutz eine CO<sub>2</sub>-Reduktion um circa 50% bis 2030 beinhalten. ... Die Mobilitätsvarianten werden nach CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen (gesamte Fahr-strecken), Leistungsfähigkeit der Verkehrserschließung, Nutzersicherheit, Investitions- und Unterhaltskosten und weiterer umweltrelevanter Fragen verglichen.“

## 2 Anmerkungen zu Zielen und Bewertungskriterien

Die Bewertung nach Zielen ist sinnvoll. Dabei ist das vorgesehene Bewertungssystem in der vorgeschlagenen Form mit einem Punktesystem 0 bis 4 Punkte je Kriterium jedoch nicht für alle Indikatoren zielführend. Bei der Bewertung sollte unterschieden werden zwischen den vom Gemeinderat vorgegebenen quantitativen Zielen und anderen Zielen ohne expliziten Gemeinderatsbeschluss. Bei dem bisher vorgesehenen Punktesystem könnte z.B. ein Konzept, das das CO<sub>2</sub>-Ziel einhält, die volle Punktzahl von 4 erhalten, während ein anderes Konzept in der Summe eine deutlich höhere Punktzahl erreichen könnte, wenn es bei weniger wichtigen Indikatoren jeweils gut abschneidet. Auch die Berechnung der Punkte mit einem Wichtungsfaktor wäre nicht praktikabel, da die Höhe eines Wichtungsfaktors willkürlich wäre. Da die Indikatoren sehr unterschiedlich sind, sollten sie einzeln dargestellt werden. Eine Aufsummierung von Punkten wäre nicht sinnvoll.

Die vom Gemeinderat quantitativ vorgegebenen Ziele (z.B. Prozent Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen und Investitions- und Unterhaltskosten) sollten deshalb extra vergleichbar dargestellt werden.

Bei den bisherigen Kriterien sind auch wenig sinnvolle Kriterien enthalten wie z.B. „Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal-Split“. Der ÖV-Anteil kann durch Modal-Shift vom PKW, aber auch (z.B. durch einen Nulltarif im ÖV) durch Umstieg vom Fahrrad, von Fußwegen oder durch Neuinduktion von Fahrten erhöht werden. Nur die erste Art von Modal-Shift wäre jedoch

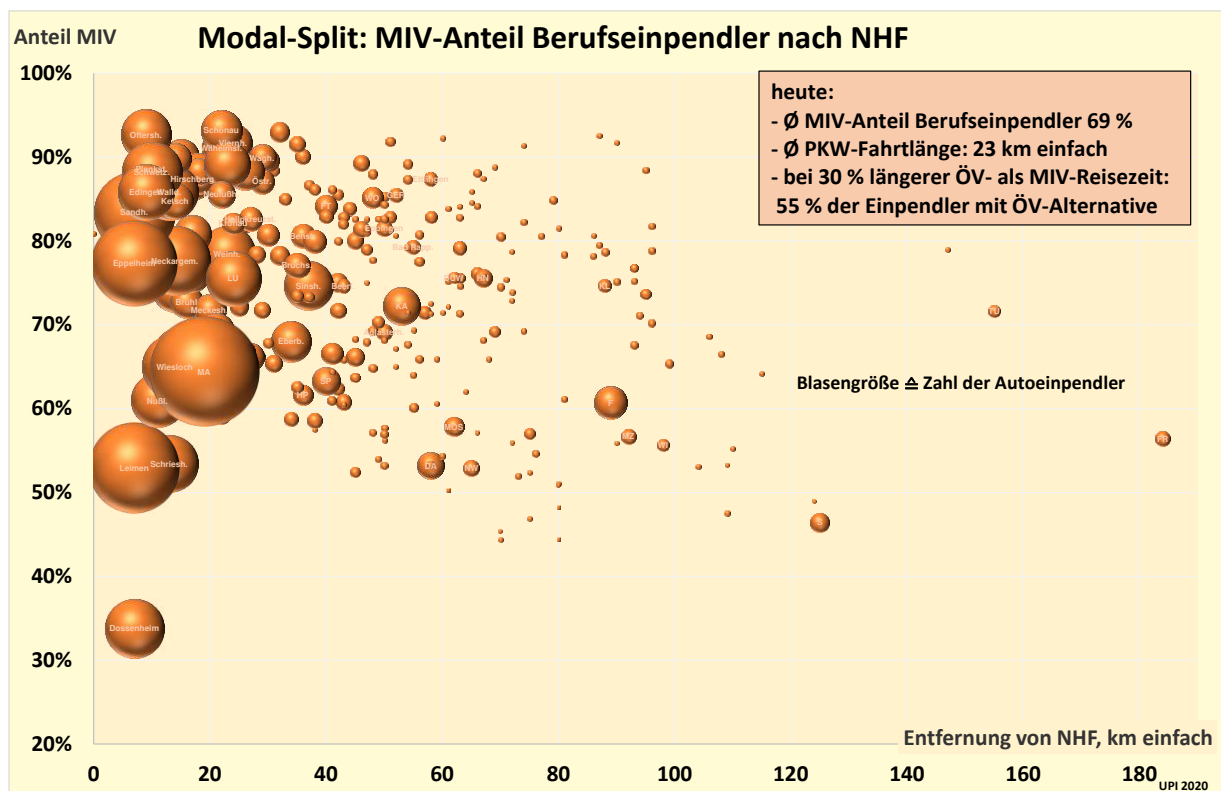


sinnvoll, die drei anderen wären kontraproduktiv und verursachten darüber hinaus unnötige Kosten. In einer Rückkopplungsschleife könnten sie sogar im Falle einer Überlastung des ÖV zu einem Modal-Shift vom ÖV zum PKW führen. Das Ziel kommt mehrmals vor, z.B. auch bei „Anzahl Fahrgäste im Straßenbahn- und Busnetz - Erhöhung“.

Bei dem Indikator „CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Verkehr in Heidelberg“ fehlt an mehreren Stellen der ergänzende Hinweis nach dem Gemeinderatsbeschluss „CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen (gesamte Fahrstrecken)“.

### 3 Potentiale im Einpendlerverkehr

Das größte Potential zur Minderung der Emissionen besteht wegen der hohen Fahrleistungen und dem hohen MIV-Anteil bei den Verkehren der Berufseinpender. Wie Bild 1 aus dem Verkehrsmodell des UPI zeigt, kommt die überwiegende Zahl der Berufseinpender aus einem Umkreis von 20 km. Dabei unterscheiden sich die MIV-Anteile je nach Gemeinde sehr stark.



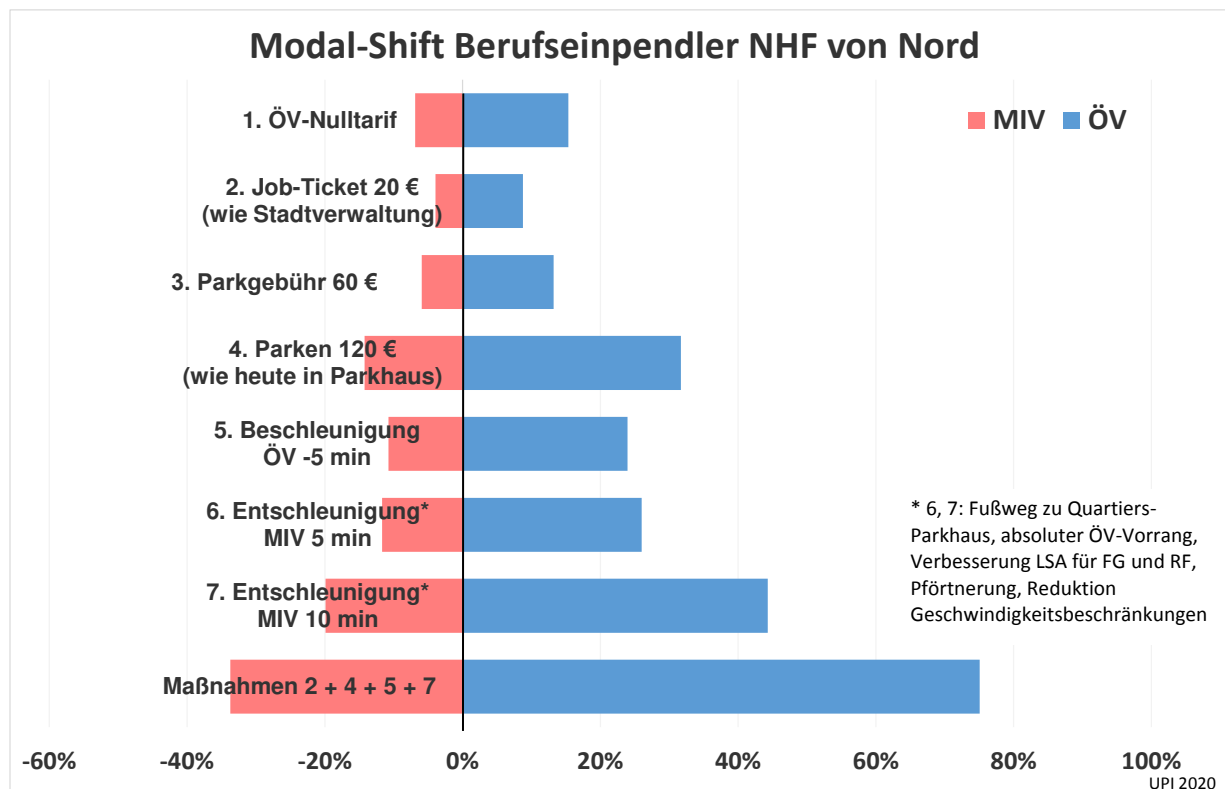
**Bild 1: Autoanteil im Modal-Split der Berufseinpender ins Neuenheimer Feld heute**

Heute liegt der mit dem MIV zurückgelegte Anteil der Fahrten der Berufspendler in das Neuenheimer Feld bei 70%, der ÖV-Anteil bei 24%. Legt man für den ÖV eine um 30% höhere akzeptable Reisezeit im Vergleich zum MIV zugrunde (z.B. teilweise Nutzung der Fahrzeit zum Entspannen oder in spurgebundenen Verkehrsmitteln zum Arbeiten), hätten bereits heute und ohne ÖV-Verbesserungen wie Ausbau S-Bahn, bessere Verkehrserschließung des Neuenheimer Felds, Beschleunigung des ÖV u.a. 55% der Einpendler eine ÖV-Alternative an ihrem Wohnort.

Eine Beschleunigung der Reisezeit im ÖV um 5 Minuten pro durchschnittlicher ÖV-Fahrt bei gleichzeitiger Entschleunigung der MIV-Reisezeit um ebenfalls 5 Minuten erhöht den Anteil der Einpendler mit akzeptabler ÖV-Verbindung (bei maximal 30% höherer Reisezeit) von 55% auf

75%. Mit einer solchen Herangehensweise könnte man sich auch, wie von Herrn Prof. Ahrens angeregt, der Frage nähern, wieviel PKW-Stellplätze für den notwendigen MIV in Zukunft bei einem Ausbau und einer weiteren Verbesserung des ÖV noch benötigt werden.

Bild 2 und Bild 3 zeigen Potentiale von Maßnahmen zur Änderung des Modal-Splits. Die Maßnahmen sind ebenfalls ohne neue Verkehrsmittel und ohne bauliche Änderungen berechnet.<sup>1</sup> Die Maßnahmen 1 bis 7 sind jeweils einzeln berechnet, die Maßnahme 8 beinhaltet eine Kombination der Maßnahmen 2, 4, 5 und 7.



**Bild 2: Potentiale von Push & Pull-Maßnahmen, Berufseinpendler ins NHF von Norden, Modal-Split-Änderungen**

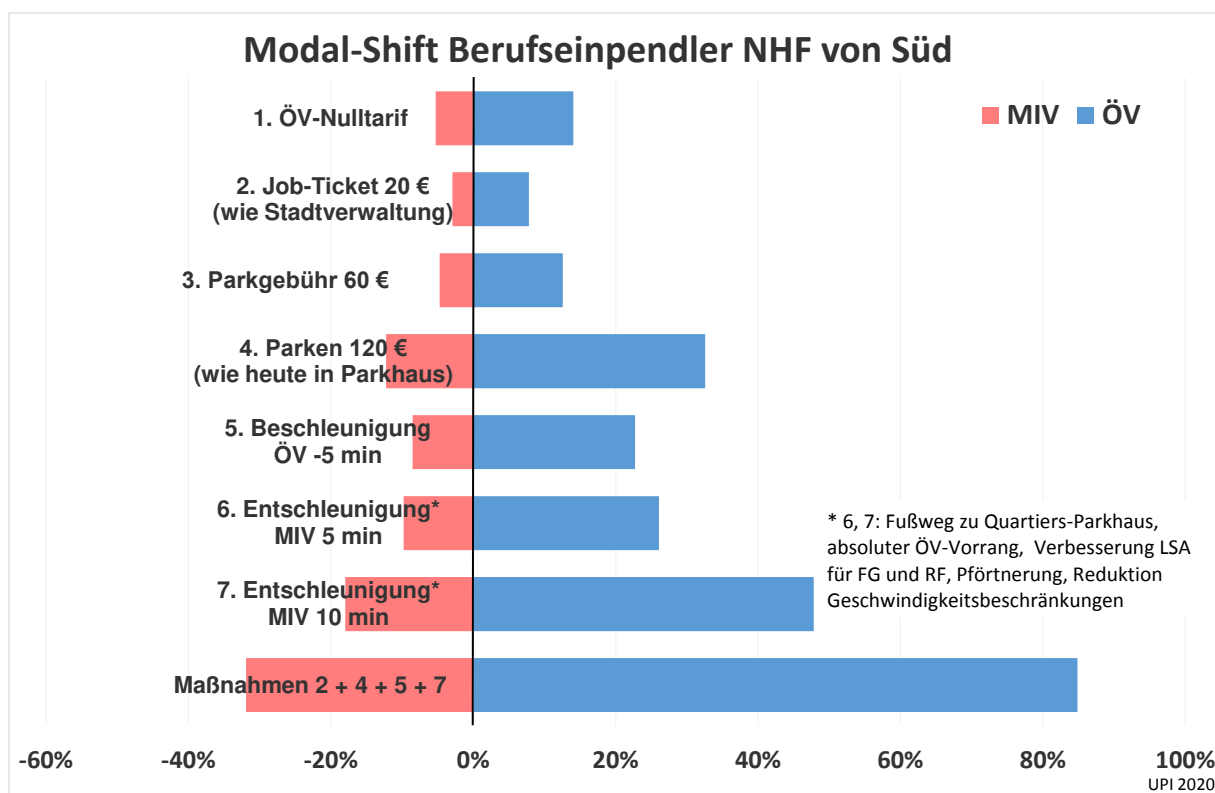
Die effektivste Push-Maßnahme ist die Entschleunigung des MIV z.B. durch

- längere Fußwege zu Quartiers-Parkhäusern,
- durch einen absoluten ÖV-Vorrang,
- durch Verbesserungen an LSA für Fußgänger und Radfahrer,
- durch Pfortnerungen am Stadtrand, um bei Überlastungen des Straßennetzes Stauerscheinungen in bewohntem Gebiet zu vermeiden oder
- Reduktionen von Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Bisher sind im Verkehrsmodell von IVAS noch keine Pfortnerungen vorgesehen. Dies sollte ergänzt werden. Der Gemeinderat Heidelberg hat z.B. für die Verkehrsabwicklung nach der

<sup>1</sup> Für die Zunahmen der Fahrgastzahlen im ÖV müssten bei einigen Maßnahmen die Kapazitäten der bestehenden ÖV-Verkehrsmittel angepasst werden, z.B. Taktverdichtung, Dreifachtraktion der S-Bahn, 3. DB-Gleis zwischen Heidelberg und Wieblingen.

Sanierung der Dossenheimer Landstraße am 17.10.2019 einstimmig eine Pfortnerung beschlossen.<sup>2</sup> Dies ist auch an den anderen Stadteingängen sinnvoll.



**Bild 3: Potentiale von Push & Pull-Maßnahmen, Berufseinpendler ins NHF von Süden, Modal-Split-Änderungen**

#### 4 Kostenlose PKW-Stellplätze im Neuenheimer Feld

Im Neuenheimer Feld gibt es nach wie vor eine hohe Zahl kostenloser PKW-Stellplätze.

DKFZ	1 045
Sportwissenschaften + Olympiazentrum	279
Springer-Verlag	260
Max-Planck-Institute	152
Straßenraum	342
diverse	135
<b>Summe</b>	<b>2 213</b>

**Tabelle 1: Kostenlose PKW-Stellplätze im Neuenheimer Feld (bewirtschaftet und unbewirtschaftet), Erhebung November 2020**

<sup>2</sup> <https://ww1.heidelberg.de/buergerinfo/to0040.asp?ksinr=5885&toselect=72378>  
 Beschlussvorlage Protokoll, S. 3.5:  
<https://ww1.heidelberg.de/buergerinfo/getfile.asp?id=298729&type=do&>

Die Differenz von 600 Stellplätzen zu der von der Verwaltung ermittelten Stellplatzzahl von 1 600 sollte geklärt werden. Die Differenz entspricht ca. 10% der vor der Corona-Pandemie genutzten PKW-Stellplätze im Neuenheimer Feld.

## 5 PKW-Stellplatzgebühren in Heidelberg

Tabelle 2 zeigt die Höhe der PKW-Stellplatzgebühren in Heidelberg.

	2015	2019	2022	2035
<b>Campus Neuenheimer Feld (NHF)</b>	20,00 €	26,00 €	27,50 €	120-150 €
<b>Städtische Parkhäuser</b>	89,25 €	97,10 €	?	?
<b>Parkhäuser APCOA PARKING GmbH, z.B. DHC</b>		150,00 €	?	?
<b>Parkautomaten im Stadtgebiet, €/h</b>	1,00 €	1,50 €	3,00 €	?

**Tabelle 2: Höhe der PKW-Stellplatzgebühren, €/Monat bzw. €/h**

Da die Planungsteams im Jahr 2035 zur besseren Nutzung der Flächen im Campus nur noch PKW-Stellplätze in Tiefgaragen bzw. Parkhäusern vorsehen, schlagen wir für das Jahr 2035 zur Berechnung der Mobilitätsvarianten eine einheitliche Stellplatzgebühr von 120 € oder 150 € vor. Dies entspräche ungefähr der heute in Parkhäusern in Heidelberg für Bewohner erhobenen Parkgebühr.

## 6 Park & Ride

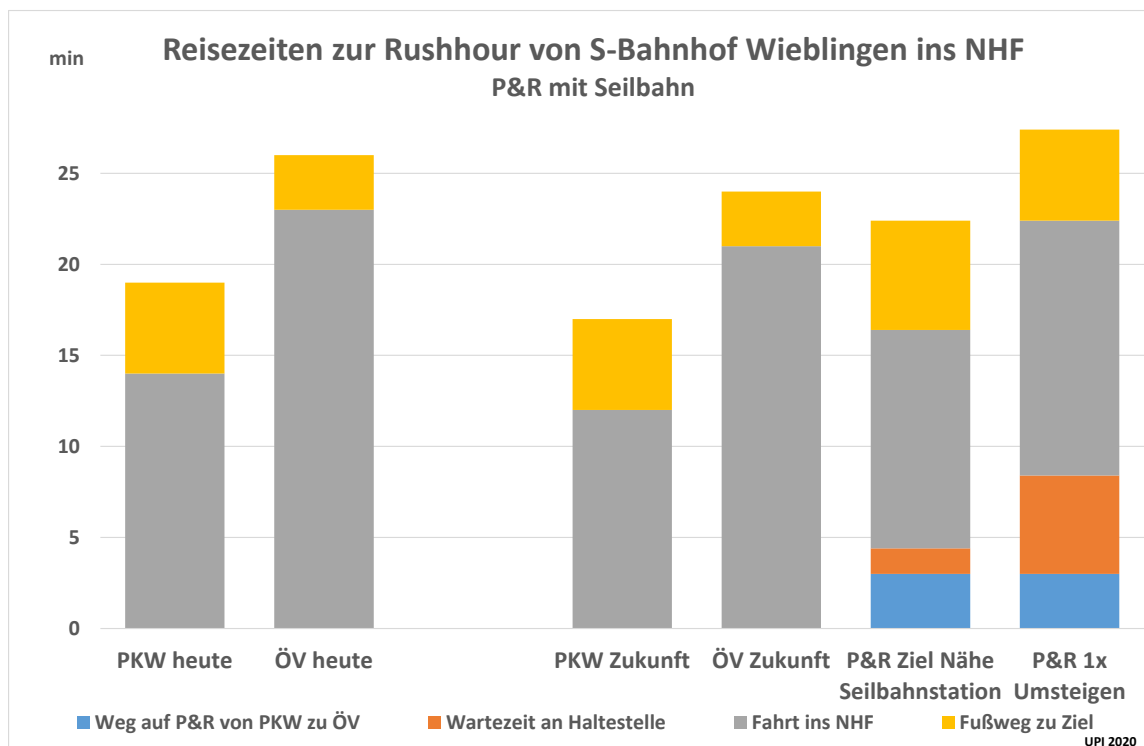
Bei P&R muss unterschieden werden zwischen quellnahem und zielnahem P&R. Bei zielnahem P&R besteht das strukturelle Problem, dass Einpendler den überwiegenden Teil ihrer Fahrtstrecke mit dem PKW und nur die „letzte Meile“ mit dem Umweltverbund zurücklegen. Dies steht einer Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen entgegen.

Das zweite Problem von zielnahem P&R sind Rebound- und Rückkopplungseffekte. Herr Prof. Dr. Ahrens hat bereits in der Expertensitzung am 10.7.2019 darauf hingewiesen, dass P+R Plätze zu rund 60% von Personen frequentiert werden, die vorher die öffentlichen Verkehrsmittel benutzten. Dies nahm das UPI zum Anlass, die Änderungen durch P&R näher zu untersuchen.

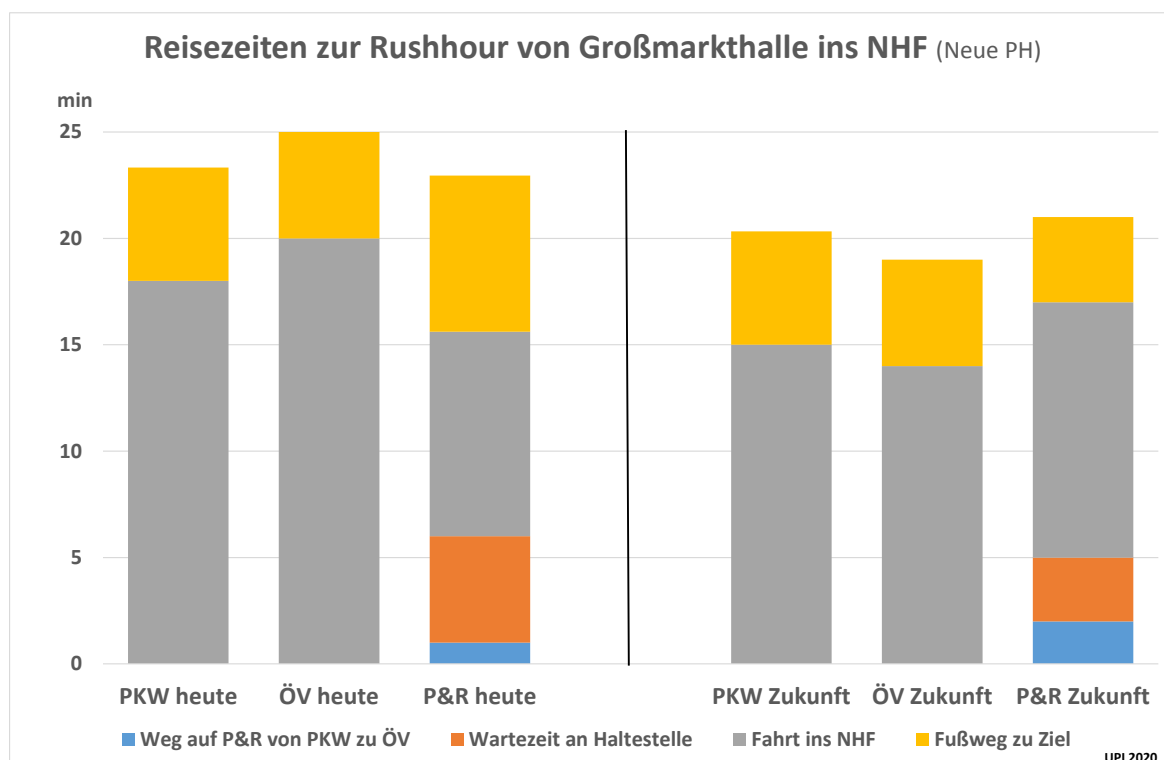
Beispielhaft wurden die Folgen von P&R an zwei Standorten ermittelt:

- a) P&R-Platz nördlich des S-Bahnhofs Wieblingen/Pfaffengrund am BAB-Anschluss Rittel
- b) P&R-Platz an der nördlichen Gemarkungsgrenze zu Dossenheim

Bild 4 und Bild 5 zeigen die Reisezeiten heute und in Zukunft von den P&R-Plätzen ins Neuenheimer Feld.



**Bild 4: Reisezeiten von einem P&R-Platz (mit Seilbahn) nördlich des S-Bahnhofs Wieblingen/Pfaffengrund ins Neuenheimer Feld <sup>3</sup>**



**Bild 5: Reisezeiten von einem P&R-Platz an der Großmarkthalle im Norden Heidelbergs ins Neuenheimer Feld**

<sup>3</sup> Siehe dazu auch: Prof. Dr.-Ing. Marc Gennat, Hochschule Niederrhein, Krefeld, Untersuchung einer Seilbahntrasse vom Pfaffengrund zum Neuenheimer Feld in Heidelberg, Juni 2018

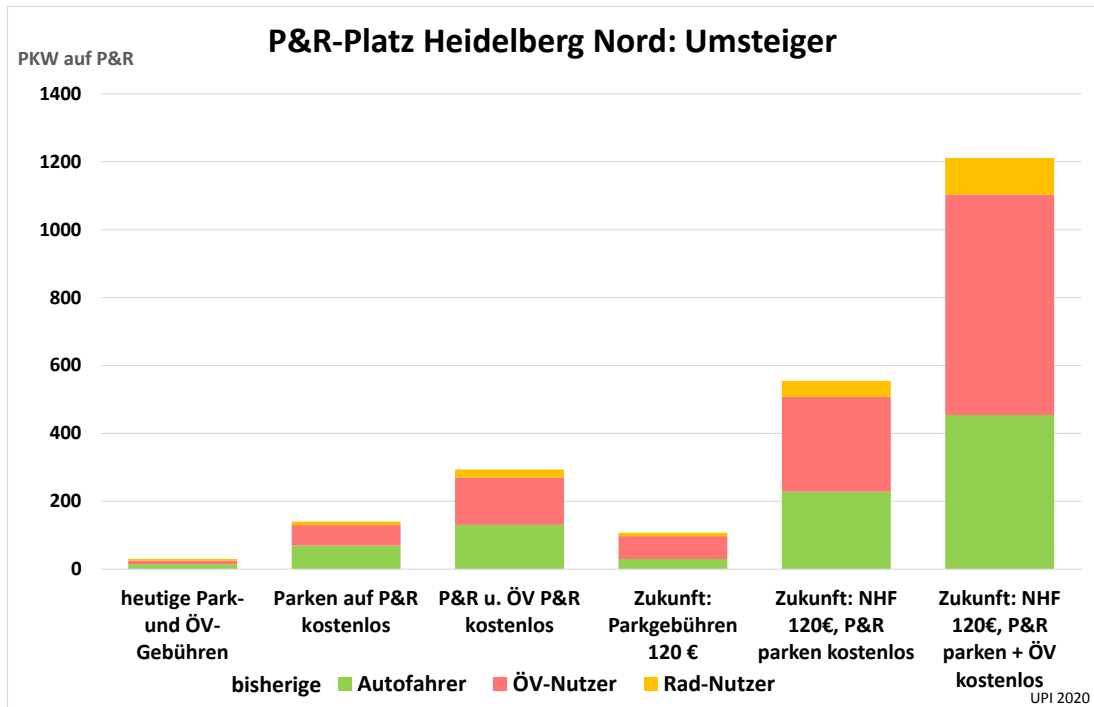
Bei der iterativen Berechnung der Änderungen der Verkehrsgewohnheiten durch Schaffung eines Angebots eines zielnahen P&R-Parkplatzes sind u.a. folgende Parameter und Zwischenschritte zu berücksichtigen:

- Reisezeiten im MIV vor Einrichten des P&R-Platzes zwischen Standort des P&R-Platzes und dem Ziel
- Preissituation vor Einrichtung des P&R-Platzes
- Ausweichreaktionen der Verkehrsteilnehmer bei erhöhten Reisezeiten durch Staus während der Rushhour (z.B. Änderung der Abfahrtszeiten, Umstieg vom PKW auf ÖV und Fahrrad)
- Ausweichreaktionen der Verkehrsteilnehmer bei Erhöhungen der Parkpreise (z.B. Umstieg vom PKW auf ÖV, Fahrrad, Fahrgemeinschaften)
- Änderungen des Verkehrsverhaltens bei Schaffung attraktiver Tarifangebote im ÖV (Umstieg von PKW auf ÖV)
- Reisezeiten im ÖV mit Zahl und Fahrplansicherheit der Umsteigevorgänge
- Reisezeiten nach Einrichtung des P&R-Platzes zwischen Standort des P&R-Platzes und dem Ziel
- Änderung der Reisezeiten bei einem Umstieg von ÖV-Nutzern auf P&R (Umstieg von ÖV-Nutzern mit mehreren Umsteigevorgängen oder vorher quellnahe P&R auf zielnahe P&R)
- Preissituation nach Einrichtung des P&R-Platzes (Parkpreise, ÖV-Preise für die Weiterfahrt)
- Verringerung der Reisezeiten im PKW-Verkehr durch Abnahme von Staus im Zielgebiet (Umstieg von ÖV und Fahrrad auf PKW)

Bild 6 zeigt als Beispiel die so ermittelte Nutzungsfrequenz des P&R-Platzes im Norden Heidelbergs. Bei gleichen Parkgebühren und ÖV-Gebühren auf dem P&R-Platz wie im Neuenheimer Feld kommt es nur zu einer geringen Nutzung des P&R-Platzes. Erst wenn die Parkgebühren auf dem P&R-Platz erlassen werden oder wenn zusätzlich auch die ÖV-Gebühren für das Weiterfahren mit dem ÖV vom P&R-Platz in den Campus entfallen, kommt es zu einer relevanten Annahme des P&R-Platzes. Dieser Effekt wird besonders deutlich, wenn die Parkgebühren auf dem Campus in Zukunft erhöht werden. Dies führt zunächst in Form eines Push-Effekts bei einem Teil der Verkehrsteilnehmer zu einem Umsteigen vom PKW auf den ÖV und im Nahbereich auf das Fahrrad, um die höheren Parkgebühren im Campus zu vermeiden. Wird parallel dazu ein zielnahe P&R-Platz angeboten, auf dem die Parkgebühren (und eventuell auch die ÖV-Gebühren) ganz oder teilweise vermieden werden können, kommt es zu einem Rebound-Effekt in Form eines Umsteigens vom ÖV und dem Fahrrad auf PKW und P&R.<sup>4</sup> Die Ergebnisse der rückgekoppelten Berechnung sind in Bild 6 dargestellt. Von den Nutzern des P&R sind weniger als die Hälfte Autofahrer, mehr als die Hälfte sind ÖV- und Rad-Nutzer.

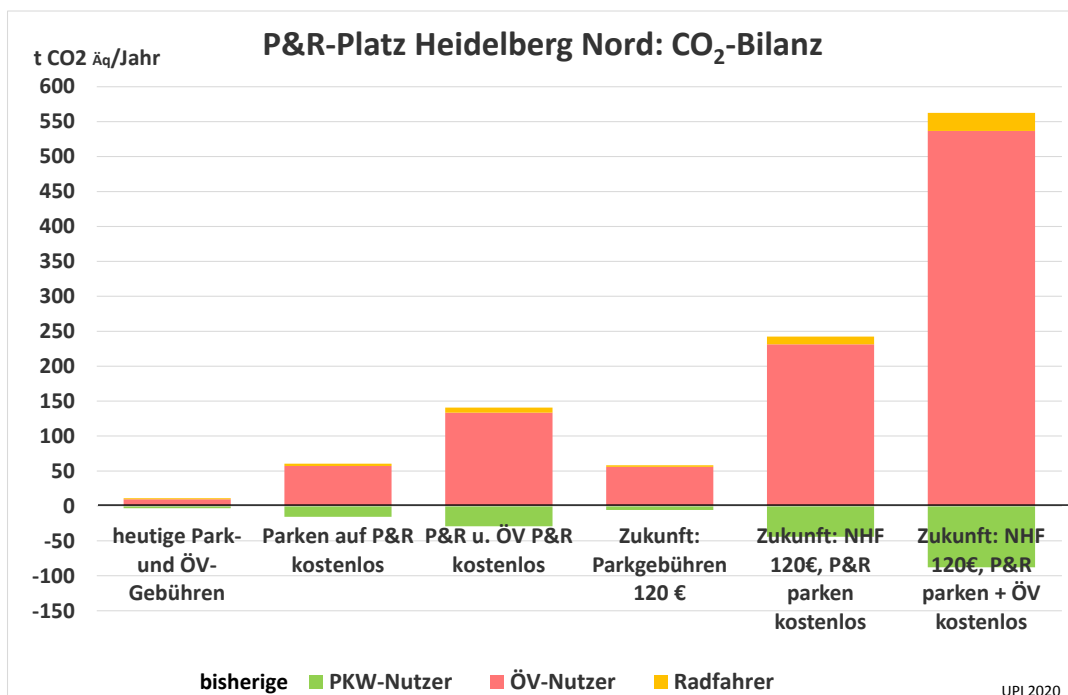
---

<sup>4</sup> Wird der P&R-Platz vor Erhöhung der Parkgebühren angeboten, sind ein Teil der Nutzer potentielle zukünftige Nutzer von ÖV und Fahrrad, die ohne P&R bei einer Erhöhung der Parkgebühren den ÖV oder das Fahrrad auf der gesamten Strecke nutzen würden.



**Bild 6: Frequentierung der P&R-Stellplätze durch Berufseinpender ins NHF; P&R-Platz Heidelberg Nord**

Die Autofahrer, die auf den P&R-Platz wechseln, verlagern im Durchschnitt ca. 18% ihrer PKW-Fahrleistung auf den ÖV. Die vorherigen ÖV-Nutzer dagegen verlagern ca. 85% ihrer vorherigen Fahrt mit dem umweltfreundlichen ÖV auf den PKW, nur die restlichen 15% ihrer Fahrtenlänge werden bei P&R noch mit dem ÖV abgewickelt. Um dieses Problem genauer zu erfassen, wurden für die verschiedenen Fälle CO<sub>2</sub>-Bilanzen errechnet. Bild 7 zeigt als Beispiel die Ergebnisse für einen P&R-Platz am Ortsausgang Nord Richtung Dossenheim.



**Bild 7: CO<sub>2</sub>-Bilanz des P&R-Parkplatzes Nord bei verschiedenen Randbedingungen**

Die geringen CO<sub>2</sub>-Einspareffekte durch Nutzung des P&R-Platzes durch bisherige Autofahrer (in Bild 7 grün) werden stark überkompensiert durch das Umsteigen vorheriger ÖV- (rot) und Fahrradnutzer (beige). Im Saldo führt der zielnahe P&R-Platz zu einer deutlichen Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die CO<sub>2</sub>-Bilanzen der anderen vorgesehenen P&R-Plätze (astoc sah z.B. in dem 3. Entwurf fünf zielnahe P&R-Plätze mit einer insgesamt 15-fachen Kapazität vor) führen zu ähnlichen Ergebnissen.

Aus diesen Gründen ist es problematisch, wenn wie bisher vorgesehen in jeder der 10 zu rechnenden Varianten ein zielnahe P&R mit vorgegeben wird. Ich schlage vor, ein zielnahe P&R-Konzept nur bei den Varianten vorzusehen, bei denen es als Teil der Variante benötigt wird (Seilbahn, Straßenbahnbrücke, Buserschließung ohne Straßenbahnerweiterung).

Anders sieht die Situation bei P&R an **quellnahen** ÖV-Haltestellen aus. Hier ändert sich die CO<sub>2</sub>-Bilanz grundlegend. Bei quellnahe P&R ist die Strecke, die vom PKW auf den ÖV verlagert wird, deutlich länger als mögliche Verlagerungen vom Umweltverbund auf den PKW von der Quelle bis zum P&R-Platz. Bei quellnahe P&R kommt hinzu, dass wegen der kleineren Entfernungen neben dem Fahrrad auch neue Verkehrsmittel wie E-Bike, Pedelec, E-Scooter u.a. als Zubringer zu einer Haltestelle des Schienenverkehrs genutzt werden können. Der Ausbau von Bike&Ride erfordert pro Stellplatz nur rund ein Zehntel der Fläche und der Investitionen im Vergleich zu P&R. Der Einsatz von Pedelecs z.B. ermöglicht für die Nutzer etwa die doppelte Fahrstrecke wie herkömmliche Fahrräder und damit eine Vervierfachung der Fläche des Einzugsbereichs der Schienen-Haltestellen. Voraussetzung ist die Schaffung sicherer und trockener Unterstellmöglichkeiten für höherwertige Pedelecs und E-Bikes.

Diese Zusammenhänge hat die Stadt Heidelberg erkannt. Oberbürgermeister Prof. Dr. Eckart Würzner erklärte dazu in seinem Jahresinterview 2019 mit der RNZ: "*Wir brauchen kein lokales Konzept, sondern ein regionales. Deshalb haben wir den Umlandgemeinden angeboten, dass wir dort Umsteigeportale mitfinanzieren. Dann gibt es in Schwetzingen, in Sandhausen - wo genau legen wir noch fest - Portale zum Umstieg auf Schnellbusse oder die S-Bahn.*"<sup>5</sup>

Das Land Baden-Württemberg unterstützt Städte und Gemeinden beim Bau von B&R-Anlagen an Haltestellen des ÖV aus Mitteln des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) zu 80% der Investitionskosten.<sup>6</sup> Seit Juni 2019 sind die Fördermittel des Bundes für B&R-Stellplätze in voller Höhe mit Landesmitteln nach dem LGVFG kombinierbar. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat im November 2019 einen Leitfaden zur erfolgreichen Verknüpfung von ÖV und Fahrrad erstellt.<sup>7</sup>

Auch der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) bearbeitet das Thema P&R und B&R. Im VRN-Gebiet gibt es an 228 Haltestellen des ÖV insgesamt 13 642 P&R-Plätze. Obwohl die meisten P&R-Parkplätze kostenlos sind, beträgt die durchschnittliche Auslastung nur 66%.

Der Schlüssel zur Erhöhung der Auslastungsquote sowohl der bisherigen wie auch zukünftiger quellnahe P&R- und B&R-Plätze liegt jedoch nicht bei den jeweiligen Gemeinden, die die Plätze eingerichtet haben, sondern bei den Zielgemeinden der Pendler. Erst bei deutlich höheren Parkgebühren oder weiteren Push-Maßnahmen am Zielort werden vorhandene und zukünftige zusätzliche quellnahe P&R- und B&R-Plätze stärker genutzt werden und wird es dadurch zu einem Modal-Shift in Richtung Umweltverbund kommen.

---

<sup>5</sup> Jahresendinterview mit Oberbürgermeister Prof. Dr. Eckart Würzner, Teil 2, Rhein-Neckar-Zeitung, 30.12.2019

<sup>6</sup> <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/verknuepfung-rad-und-oev/bike-ride/>

<sup>7</sup> <https://www.fahrradland-bw.de/news/news-detail/workshop-bike-ride/vom/22/11/2018/>



## 7 Kleinräumige Betrachtung im Zielgebiet

Zur Differenzierung der Mobilitätsvarianten 3 (Straßenbahn auf neuer „Møllerstraße“ und Klausenpfad) bzw. 4 und 5 (Straßenbahn auf planfestgestellter Trasse) ist eine detailliertere Betrachtung als mit den normalen Verkehrszellen im NHF nötig. Der heutige Busverkehr bedient die Hauptziele im Norden des Campus (Hörsäle, Kopfklinik, NCT, zukünftiges Audimax) mit kurzen fußläufigen Entfernungen zu den Haltestellen und ermöglicht heute eine direkte und umsteigefreie Verbindung von allen Haltestellen im Campus zu dem einzigen Einkaufszentrum im Campus im Mathematikon<sup>8</sup> (ALDI, REWE, Rossmann, Bäckerei, Cafe, Papeterie, Bank u.a.). Dadurch bestehen heute bei Nutzung des ÖV relevante Verbindungen und Wegeketten wie:

- Einkaufen von Beschäftigten und Studierenden bei der Heimfahrt beim Umstieg an der mit Abstand frequentiertesten Haltestelle Technologiepark
- Einkaufen von Besuchern stationärer Patienten in den Kliniken
- Einkaufen von Besuchern der Jugendherberge
- Einkaufen von Bewohnern des Campus

Heute gibt es im Unicampus NHF ca. 3 400 Bewohner. In Zukunft soll der Wohnanteil auf dem Campus erhöht werden. Die Aufgabenstellung sah eine Zunahme bis 2050 von lediglich 670 Einwohnern vor. Die Planungsteams sehen dagegen eine Zunahme von 3 400 (HÖGER) bzw. 2800 (astoc) vor. Der Gemeinderat beschloss am 23.7.2020 dazu:

*„e) Wohnen auf dem Campus ist die effektivste Methode, um Pendler- und Autoverkehre zu reduzieren. Deshalb wird der Anteil von Wohnen für Beschäftigte und Studierende auf dem Campus deutlich erhöht.“*

Für die Modellierung ist wichtig, dass nicht geplant ist, im Neuenheimer Feld allgemeines Wohnen anzubieten, sondern explizit *„Wohnungen für Beschäftigte und Studierende auf dem Campus, um Pendler- und Autoverkehre zu reduzieren.“*

Die Mobilitätsvarianten 4 und 5 liegen auf der Trasse der heutigen Busbedienung mit ähnlich guter Erschließungswirkung und umsteigefreien Verbindungen von allen Haltestellen im Campus zum Einkaufszentrum. Die Mobilitätsvariante 3 („Møllerstraße“) dagegen bedient diese zielnahen Haltepunkte nicht mehr, da sie 200 m (Einkaufszentrum, Hörsäle) bis 300 m (Kopfklinik, NCT, Audimax) weiter nördlich verläuft. Die dadurch entstehenden Nachteile für die Wegeketten der Einpendler (Einkauf auf dem Heimweg) und die Nahversorgung der Besucher und insbesondere der Bewohner müssen berechnet werden. Dabei sind auch Rückkopplungseffekte auf den heute noch niedrigen PKW-Bestand der Bewohner im Campus (61 PKW/1000 Einwohner) zu berücksichtigen.

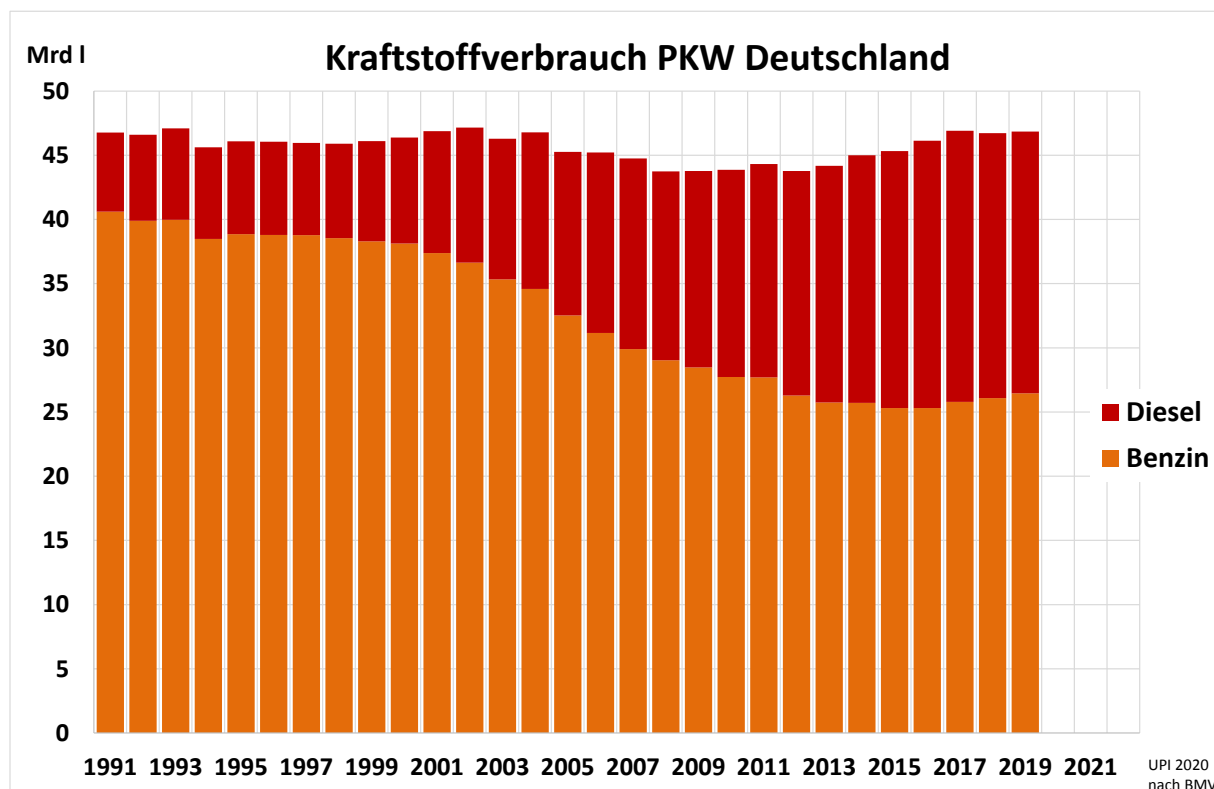
Für die Bewohner Handschuhsheims bestehen heute zwei Straßenbahnlinien (24 und 21) zum Einkaufszentrum Mathematikon. Bei den Mobilitätsvarianten 4 und 5 bleiben diese Relationen unverändert. Bei der Mobilitätsvariante 3 würde die Haltestelle Technologiepark um 200 m nach Norden verlegt werden, die Fußwege vom Einkaufszentrum (mit Einkaufstaschen) wären entsprechend länger und unattraktiver. Wegeketten mit dem PKW (Tiefgarage direkt im Einkaufszentrum) blieben im Gegensatz dazu unverändert. Diese Effekte müssen, da sie durch eine Verschiebung der ÖV-Trasse im Campus in Variante 3 verursacht würden, mit berechnet werden.

---

<sup>8</sup> <https://mathematikon.de/shops/shops>

## 8 Zur Entwicklung des CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktors des PKW-Bestands

Bei der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist die Frage relevant, mit welchem CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktor in der Zukunft gerechnet wird. Die Diskussionen in den letzten Jahrzehnten zu diesem Thema waren in der Regel von optimistischen Prognosen und Ankündigungen über die Senkung der spezifischen Verbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen der PKW geprägt. Bild 8 zeigt die Entwicklung des tatsächlichen Kraftstoffverbrauchs des PKW-Bestandes in Deutschland in den letzten 30 Jahren.



**Bild 8: Entwicklung des Kraftstoffverbrauchs der PKW in Deutschland, Mrd Liter/Jahr<sup>9</sup>**

In Bild 9 ist der Verlauf des durchschnittlichen Verbrauchs (blau) und des daraus resultierenden spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktors der PKW-Flotte (grün) aufgetragen.

Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktor der PKW in Deutschland ist in den ersten 14 Jahren von 1991 bis 2005 zunächst um 14 %, in den zweiten 14 Jahren von 2005 - 2019 nur noch um 2,5% zurückgegangen. In den letzten Jahren stieg der Emissionsfaktor von 2016 bis 2019 durch die Zunahme leistungstärkerer und schwererer Autos wieder um 3,3% an.

<sup>9</sup> Verkehr in Zahlen, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, 1995 - 2020

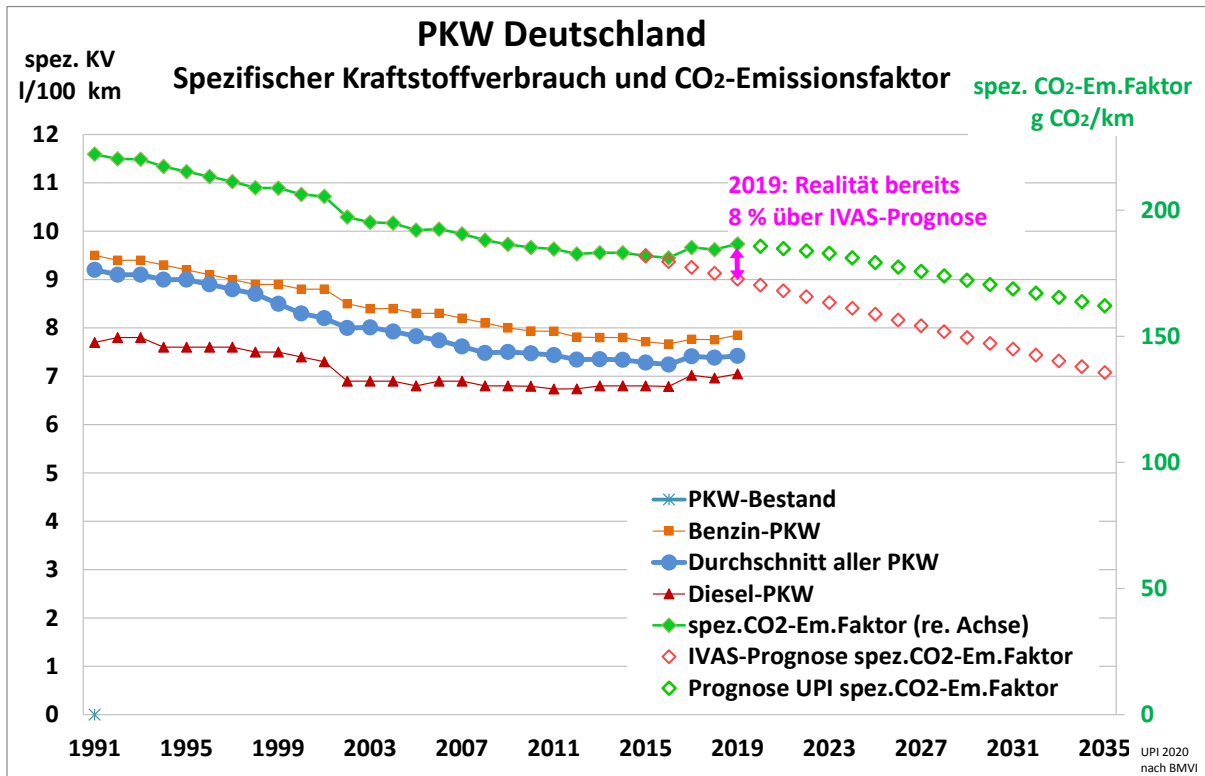


Bild 9: Entwicklung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs und des spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktors der PKW in Deutschland<sup>9</sup>

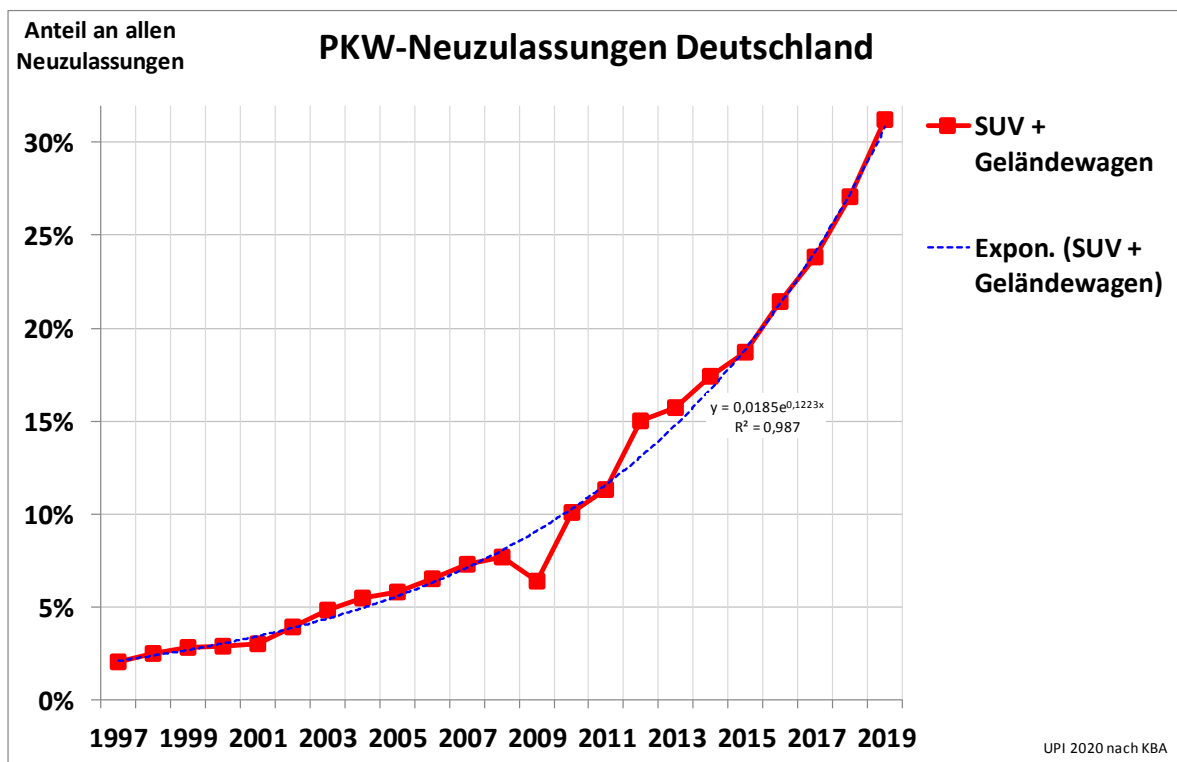
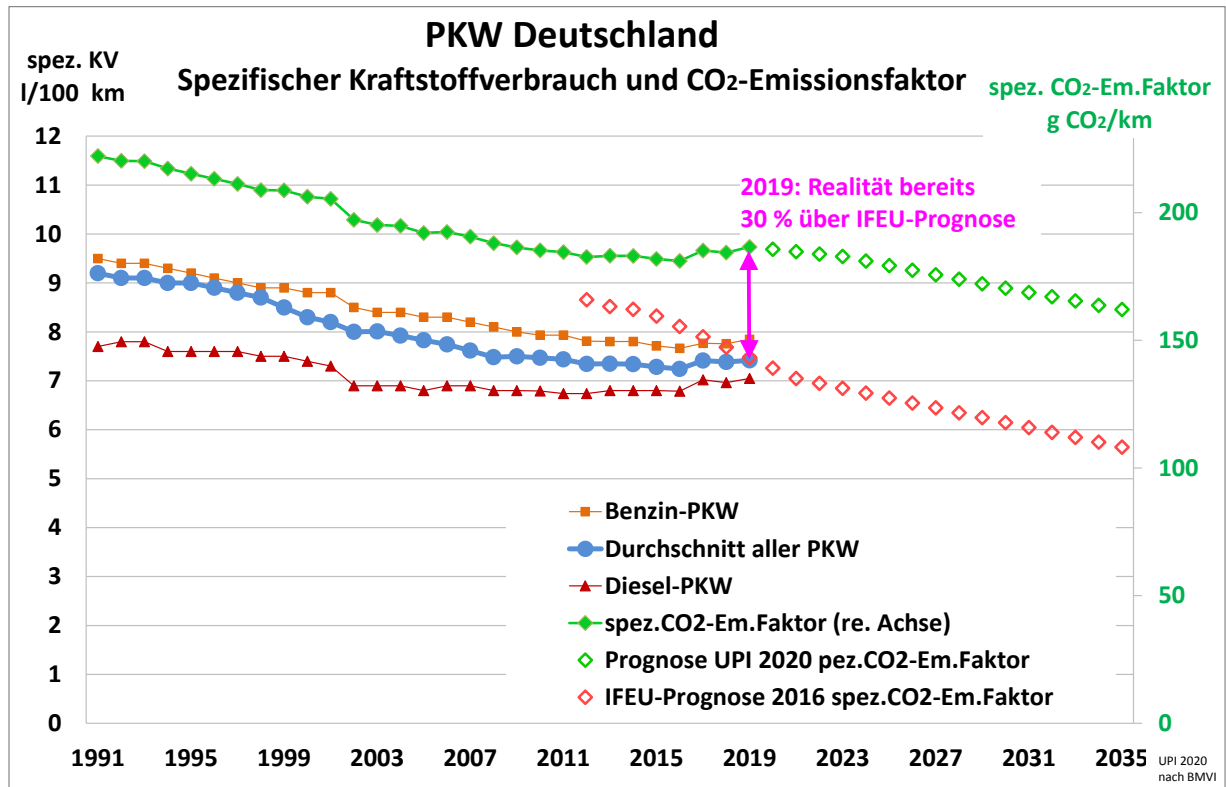


Bild 10: Anteil SUV und Geländewagen an den PKW-Neuzulassungen<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Kraftfahrtbundesamt 2000 - 2020



**Bild 11: Entwicklung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs und des spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktors der PKW in Deutschland<sup>9</sup>; Vergleich mit ifeu-Prognose 2016**

Eine Prognose für das Jahr 2035 ist schwierig. An den Absichtserklärungen der Automobilbranche hat sich im Vergleich zu den letzten Jahrzehnten („3-Liter-Auto“, „1-Liter-Auto“, „Freiwillige Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Ziele“) im Wesentlichen nur die Wahl des jeweiligen Hoffnungsträgers (E-PKW, Hybrid<sup>11 12</sup>, Brennstoffzelle) geändert. Eine Entwicklung hin zu sparsameren, leichteren und leistungsärmeren Fahrzeugen ist nicht erkennbar, eher das Gegenteil.<sup>13</sup> Wegen des Ausstiegs aus der Kernenergie und der Kohle und des enormen zukünftigen Strombedarfs für eine Verbesserung des Klimaschutzes in den Sektoren Chemie, Stahl und Wärmeversorgung wird der CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktor des Stroms in den nächsten 15 Jahren wahrscheinlich nur wenig sinken. Der vorläufig von IVAS angesetzte spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktor für den PKW-Bestand in 15 Jahren erscheint zu optimistisch, er läge bereits im Jahr 2019 um 8% zu niedrig (Bild 9). Ich schlage deshalb vor, nur mit einer geringen Senkung des spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktors der PKW bis 2035 zu rechnen. Bei Bedarf können wir weitere Informationen zu diesem Thema bereitstellen.

<sup>11</sup> [www.spiegel.de/auto/plug-in-hybride-so-viel-verbrauchen-volvo-xc60-mitsubishi-outlander-und-bmw-x5-wirklich-a-f1149a9a-fde9-4eb1-83bf-79edcd972ce9](http://www.spiegel.de/auto/plug-in-hybride-so-viel-verbrauchen-volvo-xc60-mitsubishi-outlander-und-bmw-x5-wirklich-a-f1149a9a-fde9-4eb1-83bf-79edcd972ce9)

<sup>12</sup> <https://www.isi.fraunhofer.de/de/presse/2020/presseinfo-16-plug-in-hybridfahrzeuge-verbrauch.html>

<sup>13</sup> So steigt z.B. der Anteil von SUVs und Geländewagen an den PKW-Neuzulassungen seit Jahren exponentiell an und lag 2019 bei 31%, siehe Bild 10.

## 9 Weitere beschlossene und umgesetzte Verkehrsmaßnahmen

In den letzten beiden Jahren wurden einige wichtige neue Maßnahmen im Bereich PKW-, ÖPNV- und Fahrradverkehr z.B. im Klimaschutzaktionsplan, im Sofortmaßnahmenprogramm Verkehr Neuenheimer Feld und als Einzelmaßnahmen umgesetzt bzw. beschlossen. Im Folgenden werden die wichtigsten Maßnahmen aufgeführt. Diese sollten, sofern noch nicht geschehen, bei zukünftigen Verkehrsberechnungen berücksichtigt werden.

### Klimaschutzaktionsplan<sup>14</sup>

- „12. Einrichtung von 4 + x Sonderbuslinien zur Reduzierung des MIV-Anteils am Pendlerverkehr auf der Grundlage einer Taskforce bestehend aus der Stadt Heidelberg, den umliegenden Kommunen und den großen Arbeitgebern in Heidelberg und Umland, die konkret vorliegenden Pendlerströme erfasst und die notwendigen Umlagerungsmaßnahmen hin zu ÖPNV und Radverkehr entwickelt.
- 20. Gehwegparken wird stadtweit verhindert, damit die Menschen sicher auf dem Gehweg unterwegs sein können. Falschhandeln wird konsequent geahndet.
- 21. Kostenloser ÖPNV im RNV Gebiet wird am Wochenende eingeführt. Gleichzeitig werden die Parkgebühren für die städtischen Parkhäuser und den öffentlichen Raum um 50% erhöht.
- 24. Einführung einer Parkraumbewirtschaftung, die die Kosten für die Bereitstellung des Parkraums besser als bisher abbildet und Falschparken konsequenter ahndet.“

Mit großer Mehrheit vom Gemeinderat am 21.11.2019 beschlossen bei 2 Nein-Stimmen und 7 Enthaltungen

### Radschnellwege nach Mannheim und Schwetzingen

Der Radschnellweg Heidelberg - Mannheim wird vom Regierungspräsidium Nordbaden im Auftrag des Landes Baden-Württemberg als Pilotprojekt geplant und verwirklicht und im Jahr 2035 fertig sein.<sup>15</sup>

Der Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen wird im Auftrag der anliegenden Städte mit der Federführung der Stadt Schwetzingen geplant. Er wird ebenfalls im Jahr 2035 fertig sein und zusammen mit den zwei neuen Fußgänger- und Fahrradbrücken über die Bahngleise und den Neckar eine schnelle, umwegfreie und attraktive Fahrradverbindung abseits des KFZ-Verkehrs aus dem Westen ins Neuenheimer Feld schaffen.

### Fahrradverbindung Heidelberg – Neckargemünd

Die Fahrradsituation im Neckartal zwischen Heidelberg-Schlierbach und Neckargemünd wird Anfang 2021 durch Umwandlung einer von 4 KFZ-Spuren der B37 in eine attraktive Fahrradspur deutlich verbessert. Die Bau- und Markierungsarbeiten werden am 15.2.2021 beginnen.<sup>16</sup> Durch diese Maßnahme wird auf einer Länge von 3,5 km eine bisher sehr prekäre Fahrradsituation (teilweise nur 60 cm breiter „Radstreifen“ neben einer 4-spurigen Bundesstraße) in eine attraktive und sichere Fahrradverbindung für Pendlerverkehre aus dem Osten umgewandelt.

---

<sup>14</sup> [Protokoll Beschlussvorlage Gemeinderat 21.11.2019 TOP 13, ab S. 2.19](#)

<sup>15</sup> <https://www.radschnellweg-hd-ma.de/>

<sup>16</sup> Bericht Herr Weisbrod, Tiefbauamt, in der AG Rad am 30.11.2020

## **Kurzfristige Verbesserungen der Erreichbarkeit des Neuenheimer Feldes bis zum Abschluss des Masterplan-Verfahrens – Sofortmaßnahmenprogramm Verkehr<sup>17</sup>**

Am 28.3.2019 beschloss der Gemeinderat einstimmig 27 Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Neuenheimer Feldes, z.B.

- „2. Direktverbindungen zwischen dem Sportzentrum Nord und dem Hauptbahnhof durch Beginn der Buslinie 37 am Hauptbahnhof statt am Bunsen-Gymnasium, in Zukunft Direktlinie von Ziegelhausen ins Neuenheimer Feld.
- 3. Schaffung von Direktverbindungen zum Bismarckplatz, zum Beispiel durch Verlängerung der Buslinie 29 von Rohrbach kommend über den Bismarckplatz und die Mönchhofstraße.
- 16. Effizientere Nutzung des Autos durch Bildung von Fahrgemeinschaften. Es wird eine für alle Einrichtungen im Neuenheimer Feld gültige Mitfahr-App entwickelt, installiert und gestartet.
- 17. Unterstützung von PKW (Personenkraftwagen)-Fahrgemeinschaften durch Incentives der Arbeitgeber.
- 18. Flächendeckende Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Campus und den nördlich angrenzenden Bereichen (zum Beispiel Deutsches Krebsforschungszentrum, Max-Planck-Institute, Sportinstitut, Olympiastützpunkt, Verlage) und Weiterentwicklung der Parkregelung zum Beispiel nach dem Vorbild der Regelung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung.
- 19. Die Arbeitgeber, 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.
- 20. Die ÖPNV-Beschleunigungspotentiale aus der Auswertung der Verlust- und Wartezeiten an Lichtsignalanlagen im Norden von Heidelberg durch die rnv werden realisiert.“

Während in früheren Jahren zielnahe P&R noch von einzelnen Fraktionen im Gemeinderat favorisiert wurde, wurde vom Gemeinderat in der Sitzung am 28.3.2019 ein Antrag zur Prüfung der Einrichtung eines Pendler-Parkplatzes und perspektivisch Bau eines P&R-Parkhauses an der nördlichen Stadtgrenze Heidelbergs an der B3 abgelehnt.

## **Angebotsmaßnahmen RNV 2020/21**

Am 28.10.2020 beschloss der Gemeinderat mit großer Mehrheit bei 2 Neinstimmen folgende für das Neuenheimer Feld relevante Angebotsanpassungen im ÖPNV ab 2021:<sup>18</sup>

- Neue Direkt-Buslinie 37 von Ziegelhausen ins Neuenheimer Feld mit 3 neuen Haltestellen in Neuenheim
- Taktverdichtung am Abend Straßenbahnlinien 22, 23, 24, 26 und Busanbindung Boxberg/ Emmertsgrund
- Durchbindung der Buslinie 20 von Altstadt über HBF auf dem heutigen Linienweg der Linie 37 ins Neuenheimer Feld mit Ausdehnung der Betriebszeiten der Linie 20

---

<sup>17</sup> [Protokoll Beschlussvorlage Gemeinderat 28.3.2019 TOP 11 ab S. 2.27](#)

<sup>18</sup> [Gemeinderatssitzung 28.10.2020. TOP 19](#)