

Grundannahmen der Erschließungskonzepte und Umsetzung in der Modellierung

P+R-System

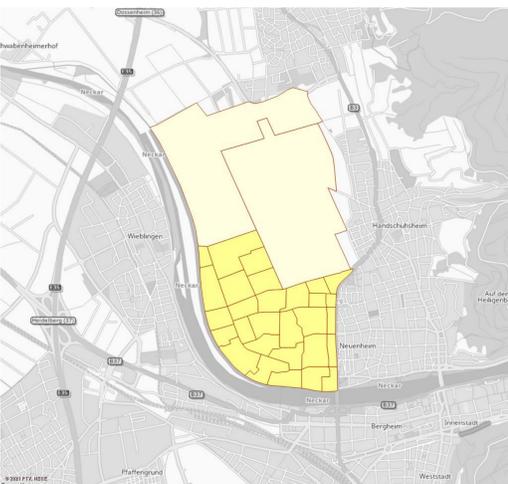
- Berücksichtigung **quellnaher P+R-Plätze** im modellierten Umland von Heidelberg über einen pauschalen Ansatz durch Verknüpfung der Haltestellen des schienengebunden öffentlichen Personenverkehrs (S-Bahn, Regionalverkehr) mit Bezirksanbindungen für den Kfz-Verkehr. Der von Team ASTOC explizit mit dargestellte P+R-Platz Neckargemünd zählt in der Modellierung zu den quellnahen P+R-Standorten.
- **zielnahe P+R-Plätze:**
 - Beide Teams planen P+R-Anlagen im Norden von Heidelberg. Damit eine modelltechnische Vergleichbarkeit gegeben ist, wird einheitlich die Anlage Schriesheim Nord modelliert, da die Realisierung dieses Standortes aus gegenwärtiger Sicht am wahrscheinlichsten ist.
 - PHV: modelliert für beide Teams
 - Rohrbach Süd: modelliert für beide Teams
 - Wieblingen/ Pfaffengrund: modelliert für Team HÖGER in Verbindung mit einer Schnellbusverbindung zum Neuenheimer Feld
 - Der P+R-Platz in Kirchheim (von Team ASTOC dargestellt) existiert bereits im Bestand (34 Stellplätze) und die ÖV-Verbindung zwischen Kirchheim und dem Neuenheimer Feld wird gegenüber der Analyse nicht deutlich verbessert. Dieser P+R-Platz wird daher nicht explizit modelliert.

Parkraumkonzept im Neuenheimer Feld und Kosten des ruhenden Verkehrs

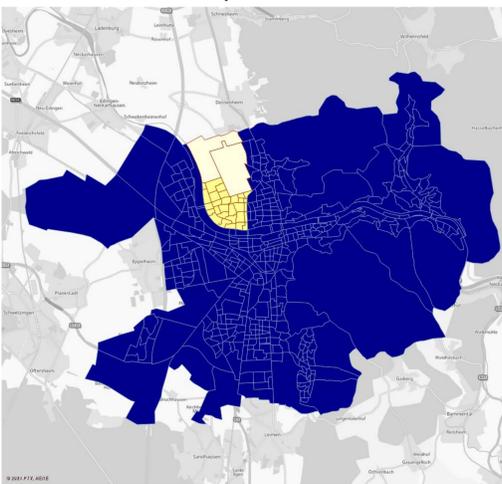
- Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Randbereiche des Neuenheimer Feldes, Einordnung der Parkflächen gemäß den Vorgaben der beiden Teams, Berücksichtigung der längeren Wege von und zu den Parkplätzen im Modell über längere Anbindungsstrecken
- Parkraumangebot ca. 106 % der gegenwärtig baurechtlich notwendigen Stellplätze (bei ca. 35 % Aufkommenszuwachs im Mittel aus beiden Teams) gemäß Vorgaben des Lenkungsgebietes
- plus 4,00€ pro Parkvorgang gegenüber Analyse; gemittelter Wert aus Kosten für Kurzzeitparken (Analyse: 3,00€/2h, Prognose: 6,20€/2h, Veränderung: +3,20€ für 2h), Tagesparken (Analyse: 10,00€/24h, Prognose: 18,00€/24h, Veränderung: +8,00€/24h) und Langzeitparken (Analyse: 26,00€/Monat, Prognose: 47,00€/Monat, Veränderung: +21,00€/Monat)

Räumlich differenzierte Auswertungen für drei Teilräume: Neuenheimer Felde (INF), Stadt Heidelberg (HD) und gesamtes Untersuchungsgebietes (UG)

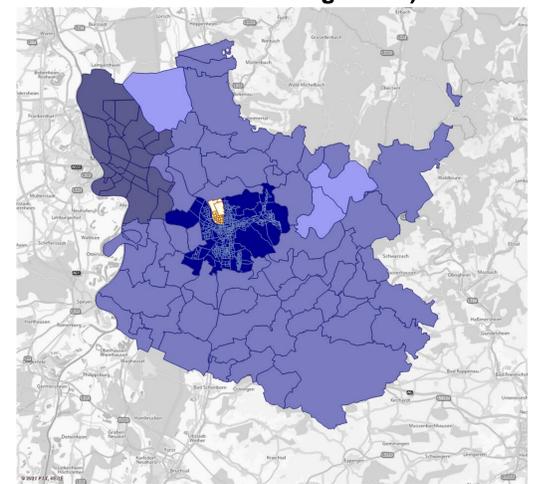
Plangebiet Neuenheimer Feld inkl. Handschuhheimer Flur



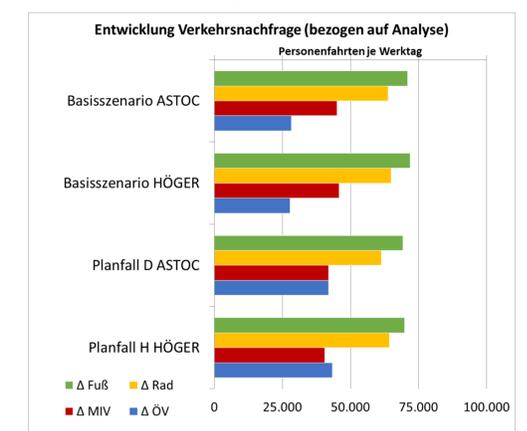
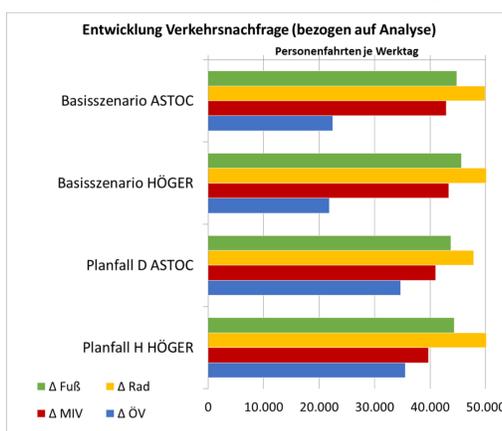
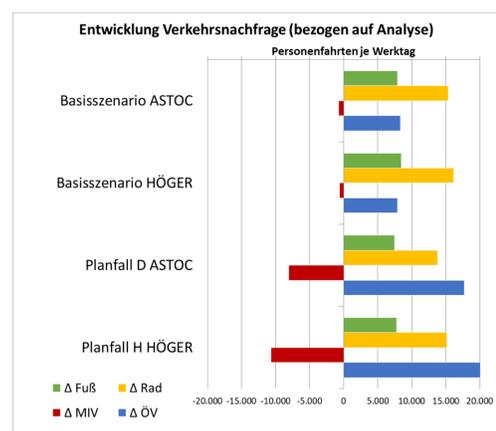
Stadtgebiet Heidelberg (inkl. Plangebiet Neuenheimer Feld)



Modelliertes Untersuchungsgebiet (gesamt Heidelberg, Mannheim, Rhein-Neckar-Kreis und Teile des Kreises Bergstraße)



Verkehrsaufkommen der vier Modi des Neuenheimer Feldes (INF), der Stadt Heidelberg (HD) und des gesamten Untersuchungsgebietes (UG)



Modal Split für den Binnen-, Quell- und Zielverkehr (QZBV) des Neuenheimer Feldes (INF), der Stadt Heidelberg (HD) und des gesamten Untersuchungsgebietes (UG)

Die Darstellung ohne Nachkommawerte kann dazu führen, dass die Summe aller Anteile < oder >100% ergibt.



Auswirkungen der verkehrlichen Erschließungsmaßnahmen auf die zurückgelegten täglichen Distanzen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personenverkehr (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr)

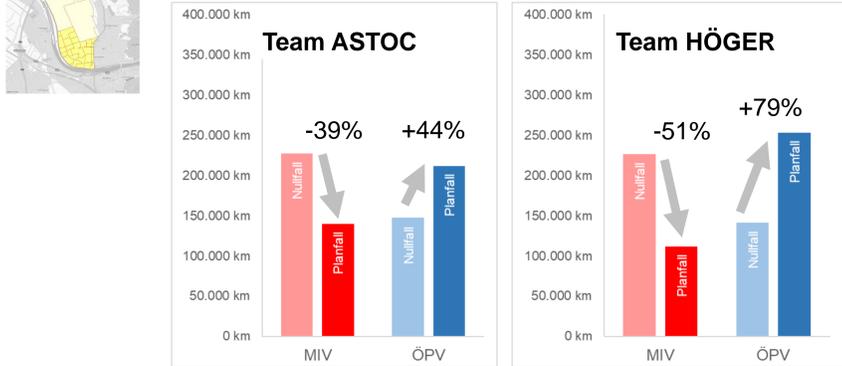
Nullfälle/ Basisfälle

- enthalten die strukturelle Entwicklung des Neuenheimer Feldes bis 2050 einschließlich der Stellplatzanpassungen und der Kostenentwicklung im ruhenden Verkehr

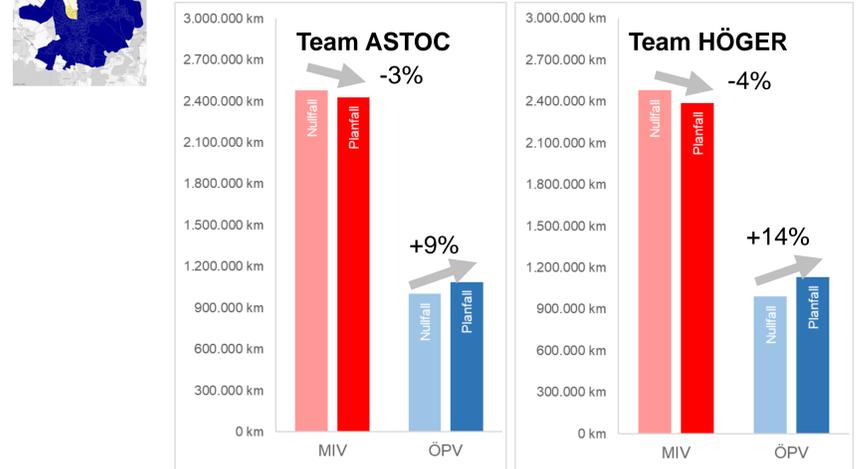
Planfälle

- enthalten zusätzlich die Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsangebotes im Öffentlichen Personenverkehr (Straßenbahnlinien, Busverbindungen) und, bei Team HÖGER, eine zusätzliche Neckarbrücke für Fußgänger und Radfahrer

Plangebiet Neuenheimer Feld inkl. Handschuhheimer Flur



Stadtgebiet Heidelberg inkl. Plangebiet Neuenheimer Feld



Entwicklung der CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs

Herangehensweise

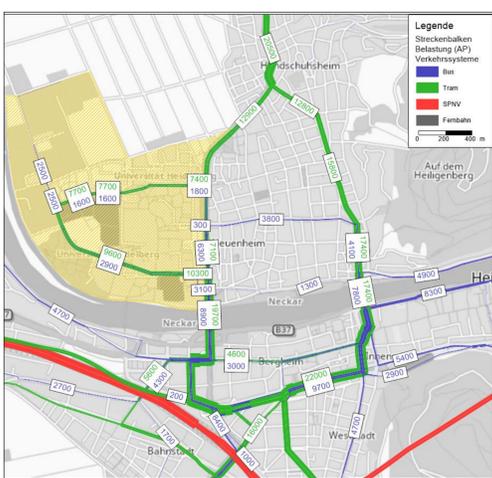
- Grundlage für die Berechnung der CO₂-Emissionen sind die Fahrzeugkilometer der Kfz im motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Dabei werden immer die vollständigen Fahrten zwischen Quelle und Ziel zugrunde gelegt. Demensprechend sind auch die CO₂-Emissionen, die außerhalb des Neuenheimer Feldes oder außerhalb Heidelbergs anfallen, in den Auswertungen enthalten.
- Bei den Emissionsfaktoren (emittierte Menge an CO₂ pro Fahrzeugkilometer) wurden mittlere Werte und Entwicklungsansätze (UBA, IFEU, HBEFA) zugrunde gelegt. Darin spiegeln sich technische Entwicklungen (effizientere Fahrzeuge) und veränderte Flottenzusammensetzungen wieder (Anteil E-Fahrzeuge)
- Es wird mit tendenziell konservativen Ansätzen gerechnet. Die mittleren Emissionsfaktoren betragen 150 g CO₂ / Fzkm im Analysefall und 120 g CO₂ / Fzkm in den Prognosefällen

Ergebnisse

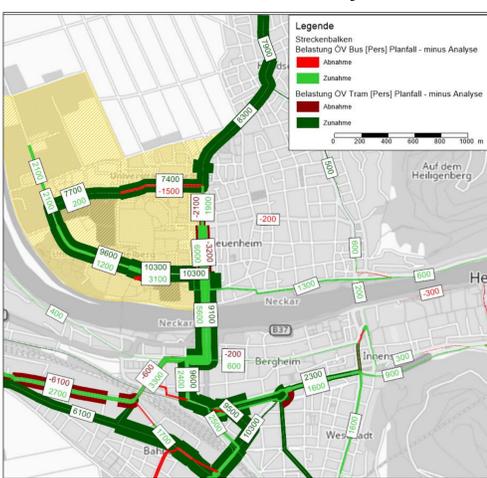
- Für den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr des Neuenheimer Feldes können die CO₂-Emissionen des MIV mit den verkehrlichen Erschließungsvarianten beider Teams auf unter 50 % des Analyseniveaus (2015) gesenkt werden.
- Bei Team HÖGER sind die erreichbaren CO₂-Einsparungen etwas stärker als bei Team ASTOC.
- Bezogen auf den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Heidelberg insgesamt können die CO₂-Emissionen auf ca. 85% des Analyseniveaus (2015) gesenkt werden. Dies gilt für die Planfälle beider Teams.

Verkehrsstärken und Differenzen

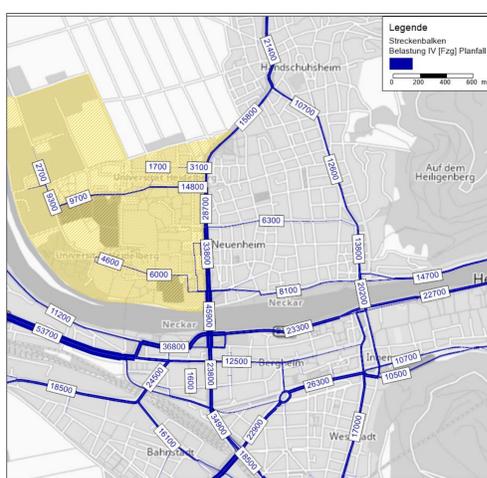
Team ASTOC
Verkehrsstärke ÖV
Planfall



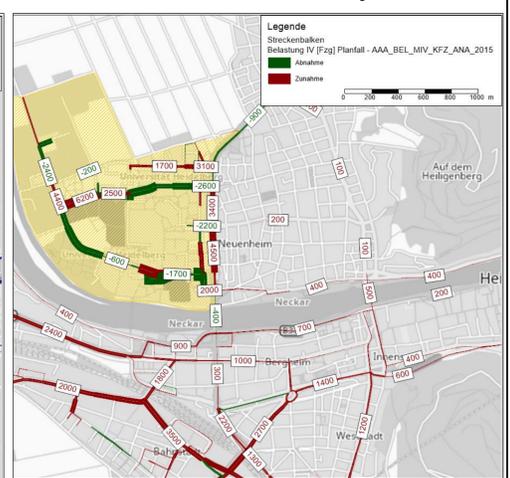
Team ASTOC
Verkehrsstärke ÖV
Differenz Planfall minus Analyse



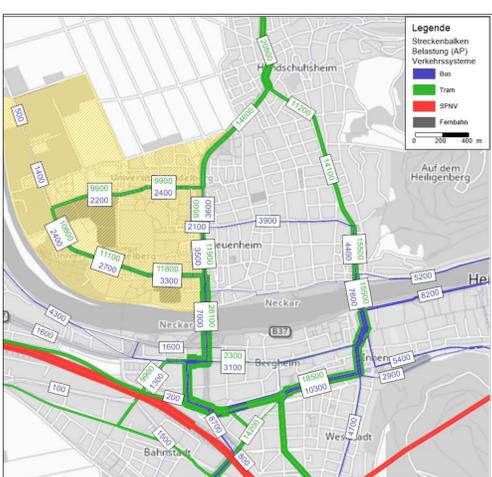
Team ASTOC
Verkehrsstärke MIV
Planfall



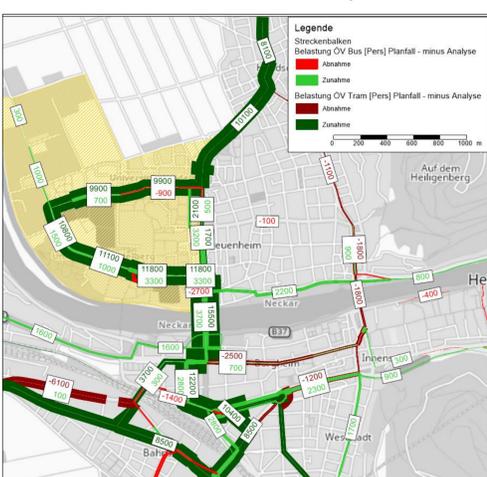
Team ASTOC
Verkehrsstärke MIV
Differenz Planfall minus Analyse



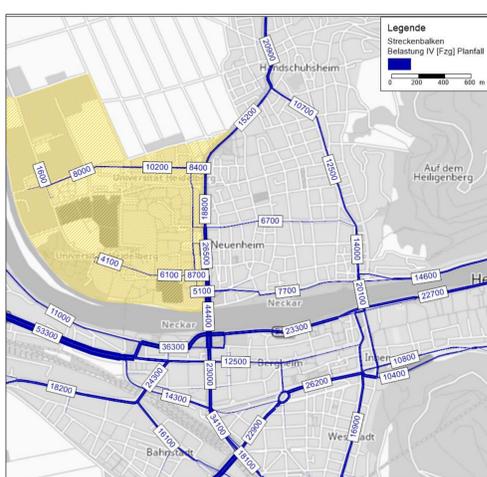
Team HÖGER
Verkehrsstärke ÖV
Planfall



Team HÖGER
Verkehrsstärke ÖV
Differenz Planfall minus Analyse



Team HÖGER
Verkehrsstärke MIV
Planfall



Team HÖGER
Verkehrsstärke MIV
Differenz Planfall minus Analyse

