



Bildquelle: Diemer/Heidelberg Marketing GmbH

Masterplan Im Neuenheimer Feld Verkehrsmodelle auf dem Prüfstand

IVAS/ VCDB

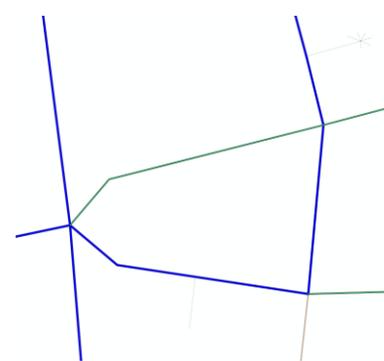
Vorstellung der Ergebnisse am 28.11.2019



1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität

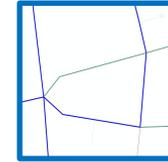


Bildquelle: bing maps
Hintergrundkarte aus VISUM

1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages



Dauerzählstelle Steyerer Straße

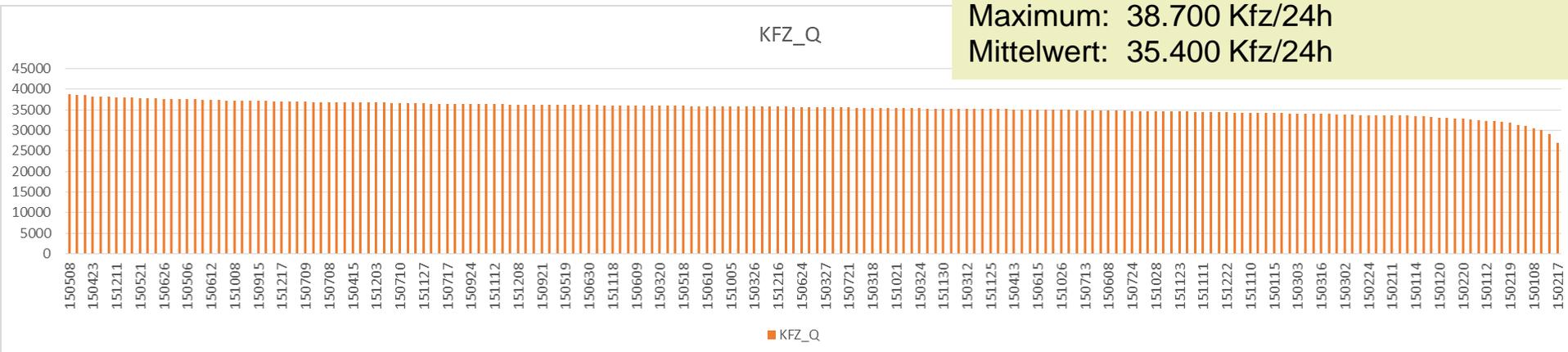
Zählwerte 2015

Normaltage Mo-Fr

Minimum: 29.000 Kfz/24h

Maximum: 38.700 Kfz/24h

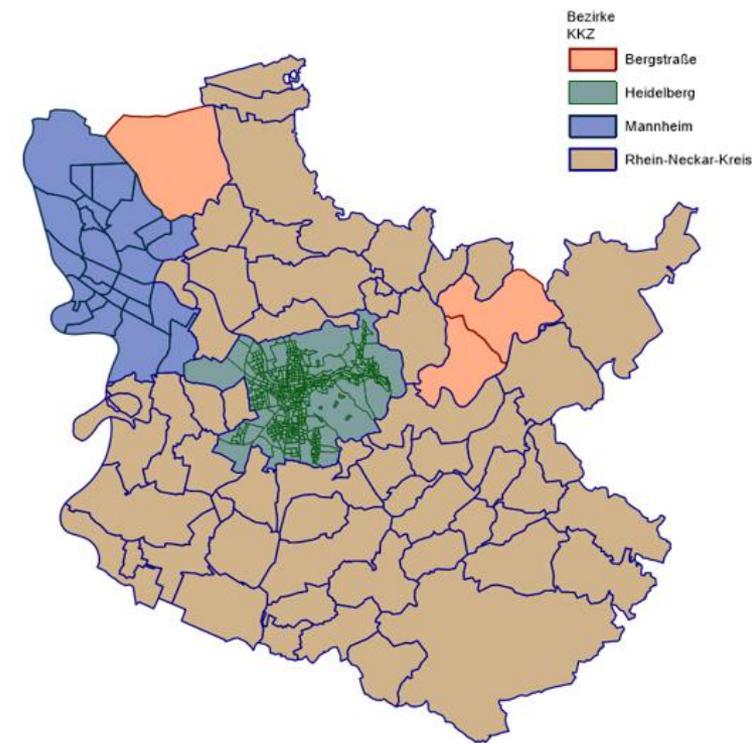
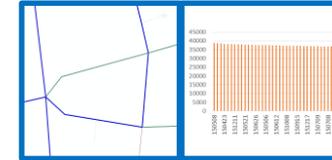
Mittelwert: 35.400 Kfz/24h



1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

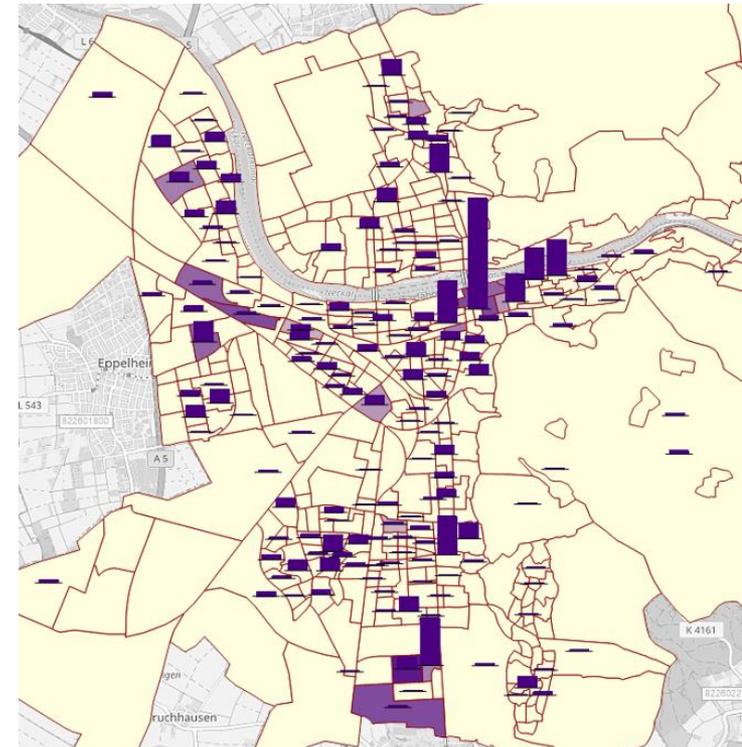
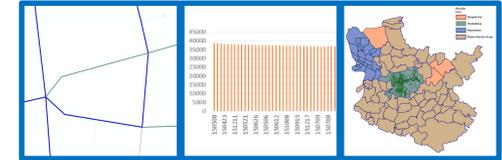
- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland



1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

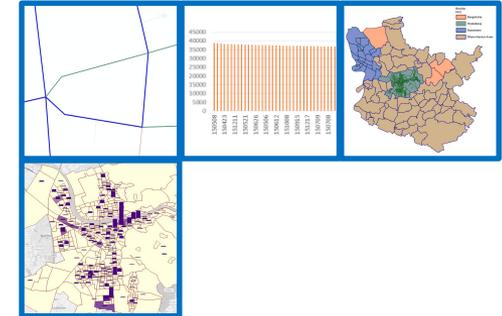
- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland
- Grundlagen sind:
 - Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, ...)



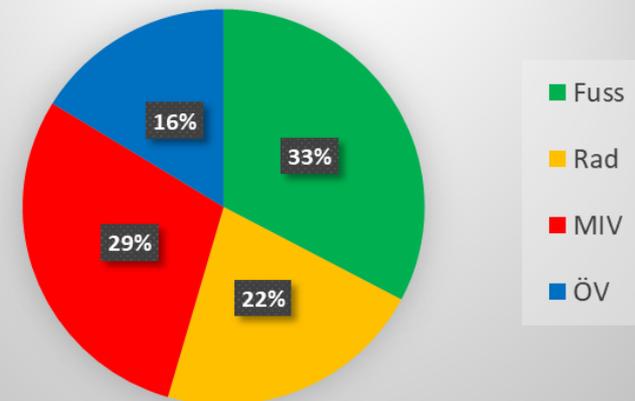
1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland
- Grundlagen sind:
 - Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, ...)
 - Verhaltensdaten (Welche Verkehrsmittel werden von welchen Personen für welchen Zweck genutzt?, Welche Reisezeiten werden akzeptiert?, ...)



Modal Split Heidelberg

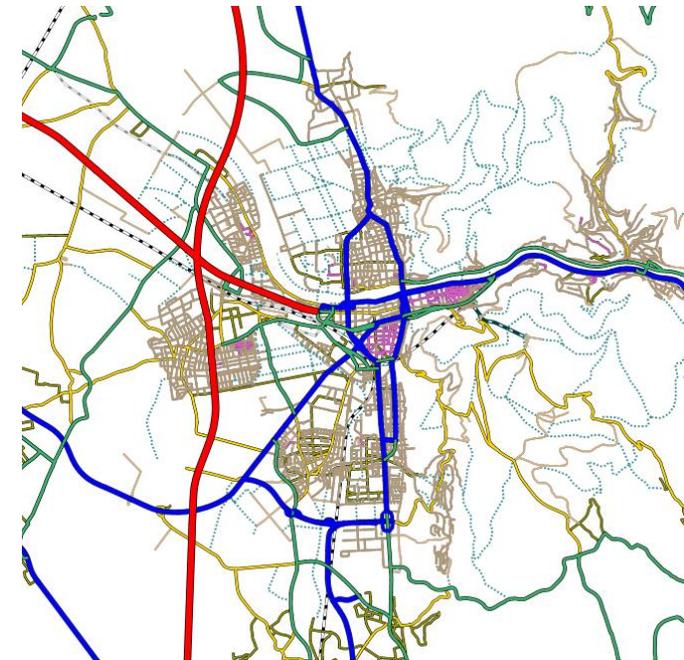
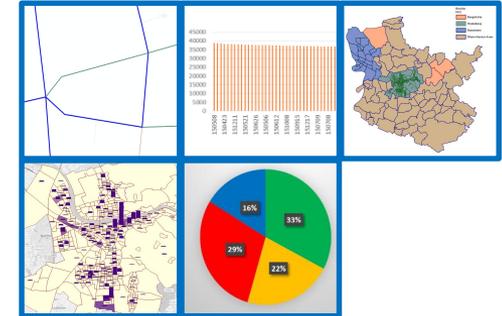


1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland

- Grundlagen sind:
 - Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, ...)
 - Verhaltensdaten (Welche Verkehrsmittel werden von welchen Personen für welchen Zweck genutzt?, Welche Reisezeiten werden akzeptiert?, ...)
 - Verkehrsangebot (Straßen, Knotenpunkte, Linien, Fahrpläne und Preise des ÖPV, ...)



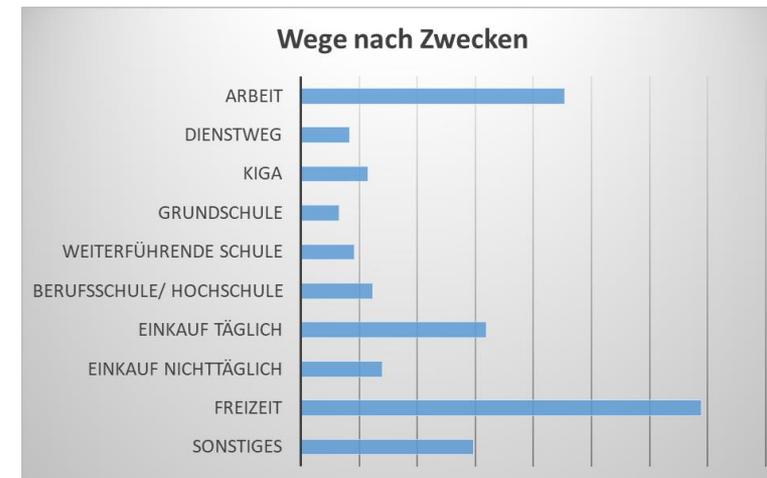
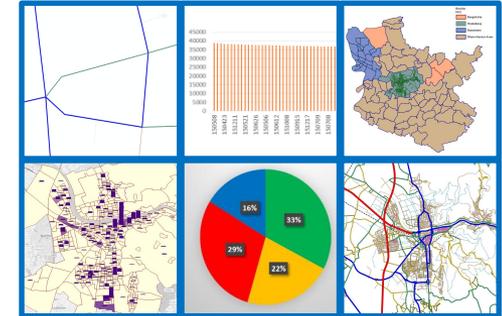
1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland

- Grundlagen sind:
 - Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, ...)
 - Verhaltensdaten (Welche Verkehrsmittel werden von welchen Personen für welchen Zweck genutzt?, Welche Reisezeiten werden akzeptiert?, ...)
 - Verkehrsangebot (Straßen, Knotenpunkte, Linien, Fahrpläne und Preise des ÖPV, ...)

- modelliert werden Entscheidungen:
 - Aktivitätenwahl



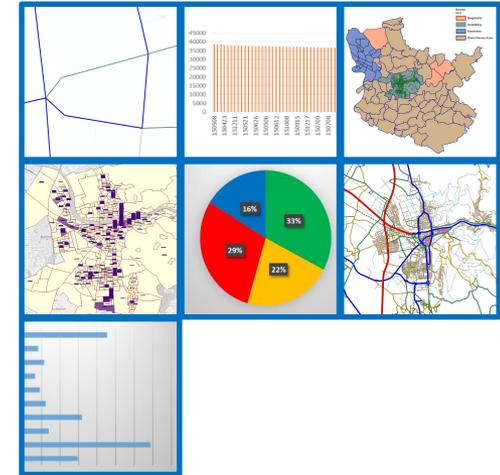
1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland

- Grundlagen sind:
 - Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, ...)
 - Verhaltensdaten (Welche Verkehrsmittel werden von welchen Personen für welchen Zweck genutzt?, Welche Reisezeiten werden akzeptiert?, ...)
 - Verkehrsangebot (Straßen, Knotenpunkte, Linien, Fahrpläne und Preise des ÖPV, ...)

- modelliert werden Entscheidungen:
 - Aktivitätenwahl
 - Zielwahl &
 - Verkehrsmittelwahl

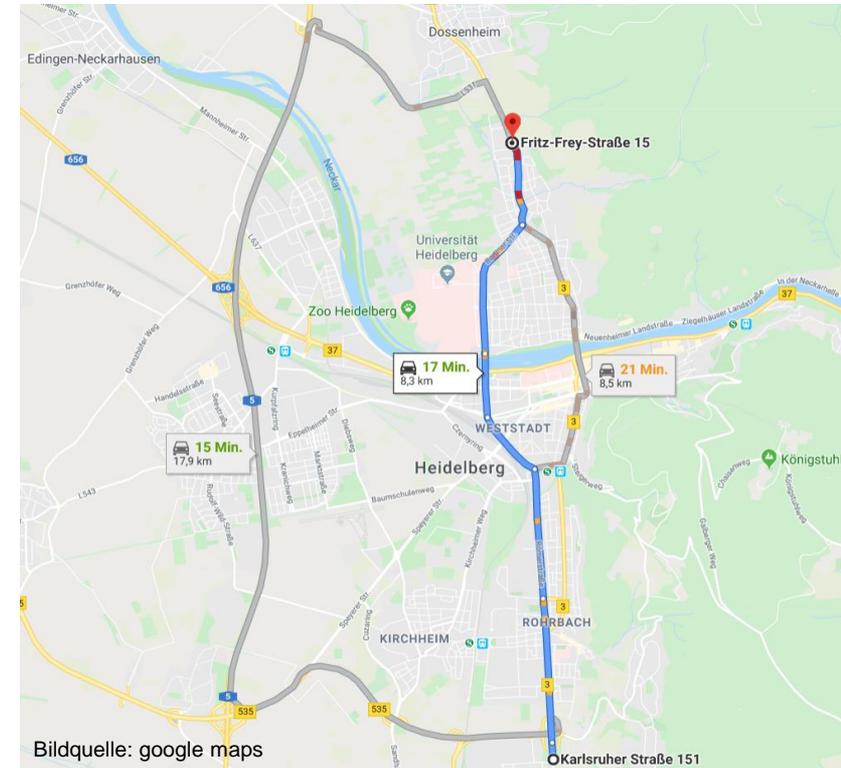


von i \ nach j	1	...	j	...	J	Σ
1	v_{11}					Q_1
...	
i			v_{ij}			Q_i
...			
I					v_{IJ}	Q_I
Σ	Z_1	...	Z_j	...	Z_J	V

1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland
- Grundlagen sind:
 - Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, ...)
 - Verhaltensdaten (Welche Verkehrsmittel werden von welchen Personen für welchen Zweck genutzt?, Welche Reisezeiten werden akzeptiert?, ...)
 - Verkehrsangebot (Straßen, Knotenpunkte, Linien, Fahrpläne und Preise des ÖPV, ...)
- modelliert werden Entscheidungen:
 - Aktivitätenwahl
 - Zielwahl
 - Verkehrsmittelwahl
 - Routenwahl



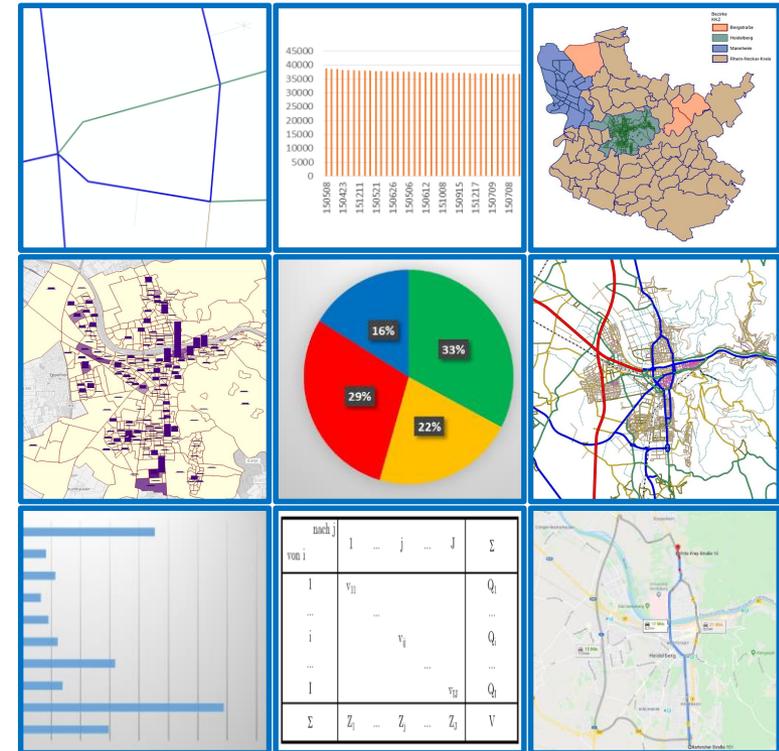
1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland

- Grundlagen sind:
 - Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, ...)
 - Verhaltensdaten (Welche Verkehrsmittel werden von welchen Personen für welchen Zweck genutzt?, Welche Reisezeiten werden akzeptiert?, ...)
 - Verkehrsangebot (Straßen, Knotenpunkte, Linien, Fahrpläne und Preise des ÖPV, ...)

- modelliert werden Entscheidungen:
 - Aktivitätenwahl
 - Zielwahl
 - Verkehrsmittelwahl
 - Routenwahl



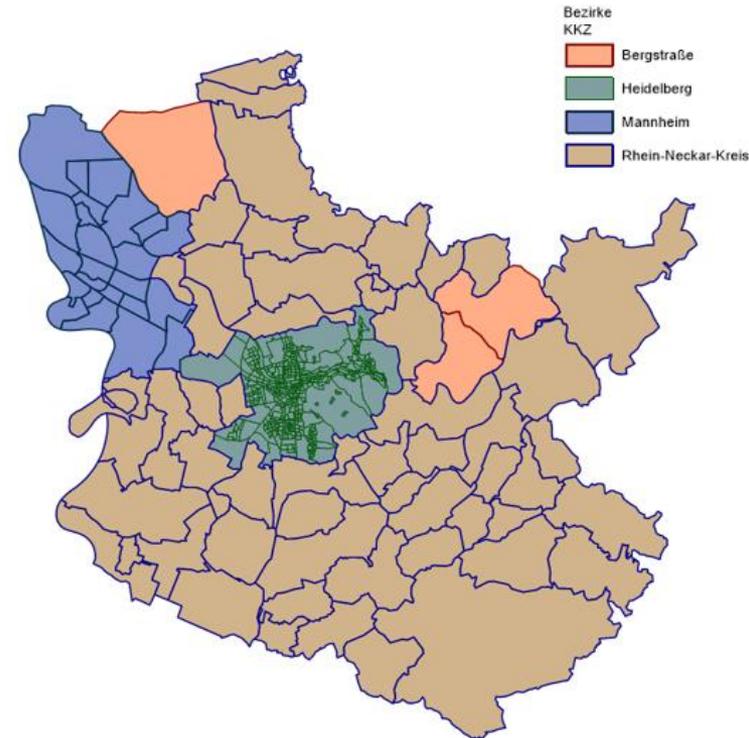
1. Übersicht und Einordnung: **Verkehrsmodell Heidelberg**

Verkehrsmodell Heidelberg

- Modell erstellt für das Analysejahr 2015
- Heidelberg und Umland
- Umland: Mannheim, Rhein-Neckar-Kreis, einzelne Gemeinden des Kreises Bergstraße
- darüber hinaus: Verwendung externer Quellen (Bundesprognose)
- Modellraum mit über 1.000.000 Einwohnern und über 600.000 Arbeitsplätzen
- = **Analysefall**

Pauschalprognose = Prognosenullfall

- vereinfachte Prognose für das Jahr 2035
- enthält eine Einwohner- und eine Arbeitsplatzprognose
- enthält die mit sehr großer Wahrscheinlichkeit bis 2035 realisierten Maßnahmen im Verkehrsnetz
- enthält maßgebliche Veränderungen zwischen 2015 und 2018 (Tram Bahnstadt, Mathematikon)



1. Übersicht und Einordnung: **Aufgabenstellung**

Hintergrund und Aufgabe der Planungsteams

- Verkehrsmodell der Stadt Heidelberg ist eine Grundlage für Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des Masterplanprozesses zum Neuenheimer Feld.
- 4 Teams haben unterschiedliche Konzepte zur Entwicklung des Neuenheimer Feldes einschließlich der verkehrlichen Erschließung entwickelt.
- Diese Konzepte wurden in das Verkehrsmodell übertragen, um die verkehrlichen Wirkungen zu quantifizieren und zu bewerten.
- = **Planfälle der Teams**

Aufgabe von Dr. Schiller

- Prüfung und Bewertung der Modellanwendung bzw. der Umsetzung der Verkehrskonzepte im Verkehrsmodell

Aufgabe von IVAS und VCDB

- Abgleich der vorgegebenen Eckwerte, Harmonisierung der Modelle und Fehlerbeseitigung, Neuberechnung
- Auswertung und Bewertung der Plausibilität der Ergebnisse

Weder Dr. Schiller noch IVAS und VCDB haben die Konzepte an sich bewertet!

2. Eckwerte und Rahmbedingungen: **Strukturdaten**

Datengrundlagen

- Pauschalprognose zum Verkehrsmodell Heidelberg: Einwohner- und Arbeitsplatzprognose 2035

Stadt Heidelberg	2015	2035	2015 - 2035	2015 - 2035
Einwohner	146.300	175.700	+29.400	+20%
Arbeitsplätze	117.500	142.700	+25.200	+21%

Neuenheimer Feld	2015	2035	2015 - 2035	2015 - 2035
Einwohner	3.400	4.000	+600	+18%
Arbeitsplätze	20.900	30.000	+9.100	+44%

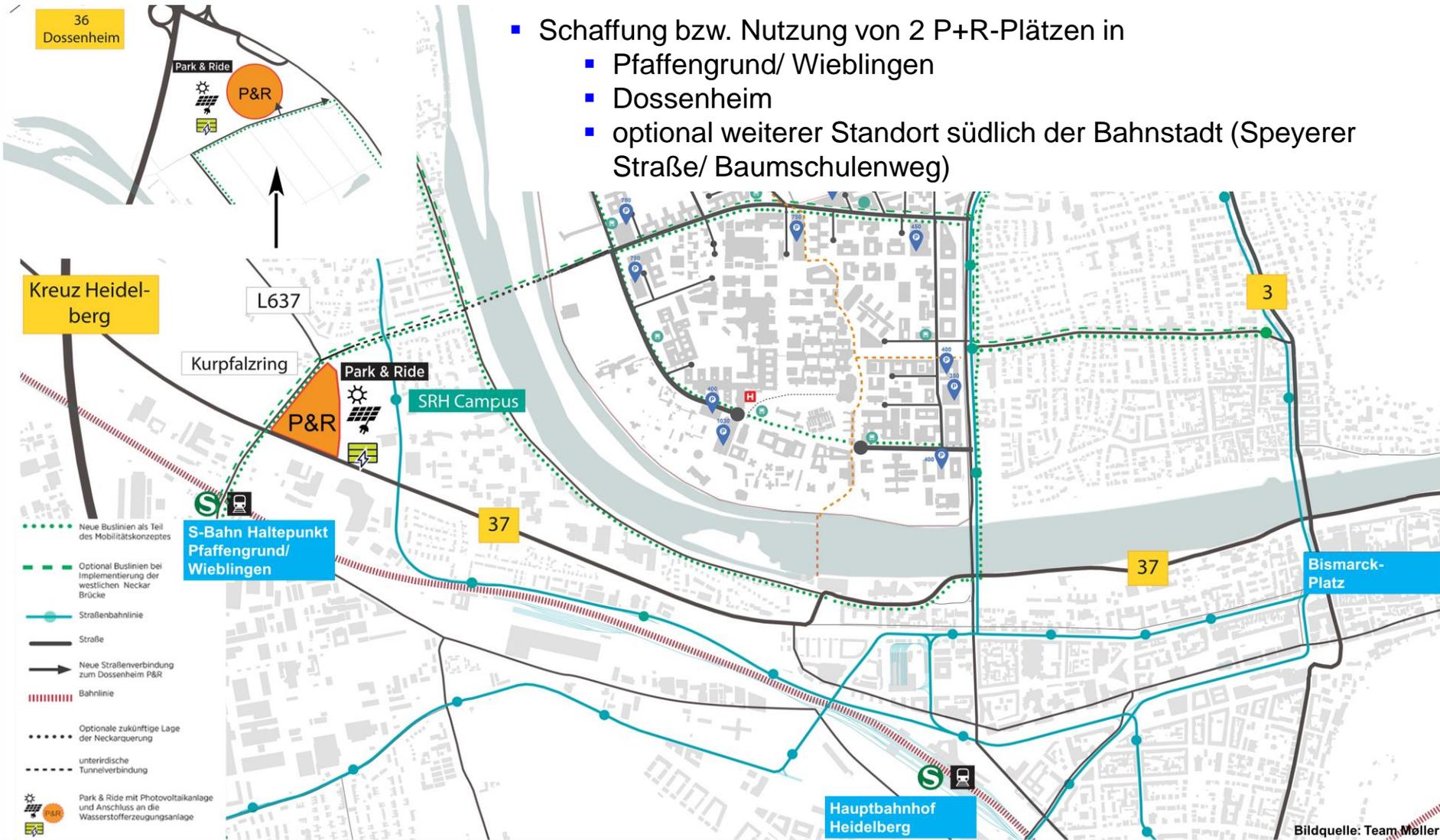
2. Eckwerte und Rahmbedingungen: **Strukturdaten**

Eckwerte der Strukturgrößen im INF bis 2035

- zusätzlich zur Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen
- betrifft Studierende und Besucher/ Patienten
- Eckwerte und prognostizierte Entwicklung

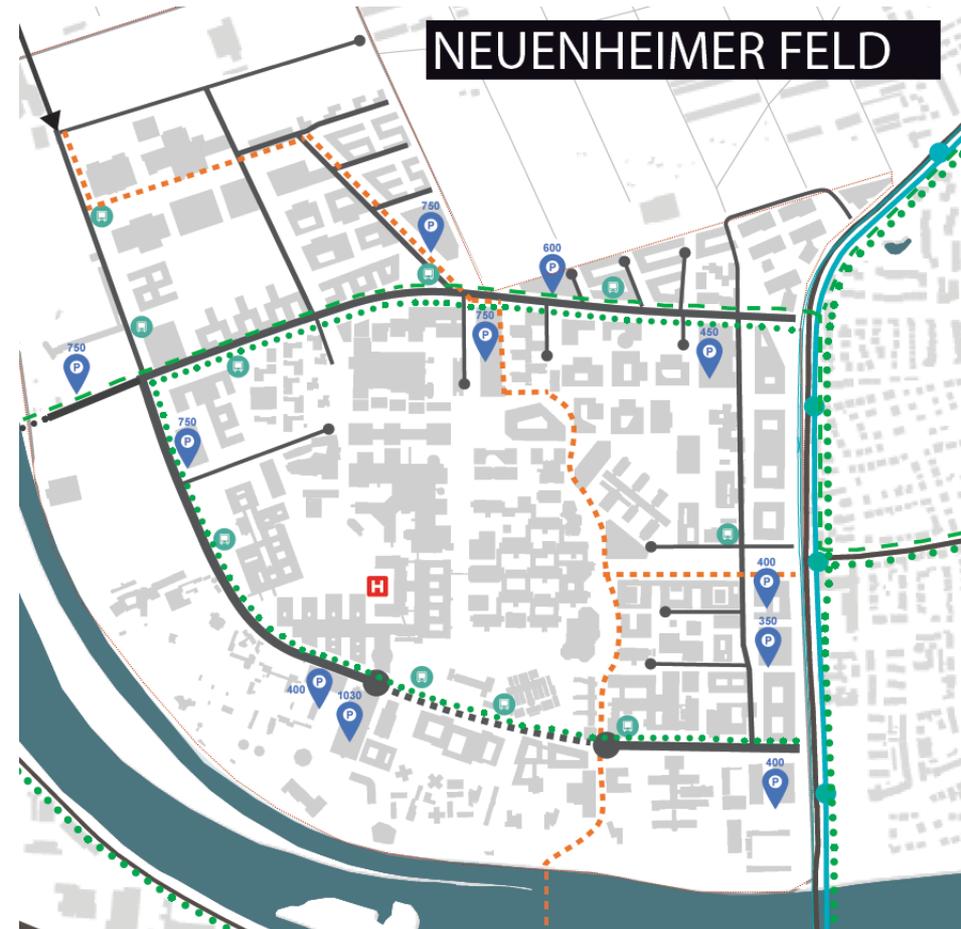
Wer	Wo	2018/19	2035	Veränderung	
Studierende	Uni	11.587	12.271	+684	
	PH	4.392	5.050	+658	
	MPI	30	30	+/-0	
	OSP	110	140	+30	
	gesamt	16.119	17.491	+1.372	+8,5%
Patienten	Uni	2.325	2.949	+624	
	Nierenzentrum	44	53	+9	
	gesamt	2.369	3.002	+633	+26,7%
Besucher	Tiergarten/Bad	150	160	10	
	Springer-Verlag	50	50	+/-0	
	Zoo/ Tiergarten	500	600	100	
	Sportzentrum	250	250	+/-0	
	gesamt	950	1.060	+110	+11,6%

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Moeller



3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Moeller

- Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Randbereiche des Neuenheimer Feldes
- Verknappung des Parkraumangebotes (ca. 6.500 Stellplätze, ca. 70% der gegenwärtigen Stellplatzverfügbarkeit)



Bildquelle: Team Möller

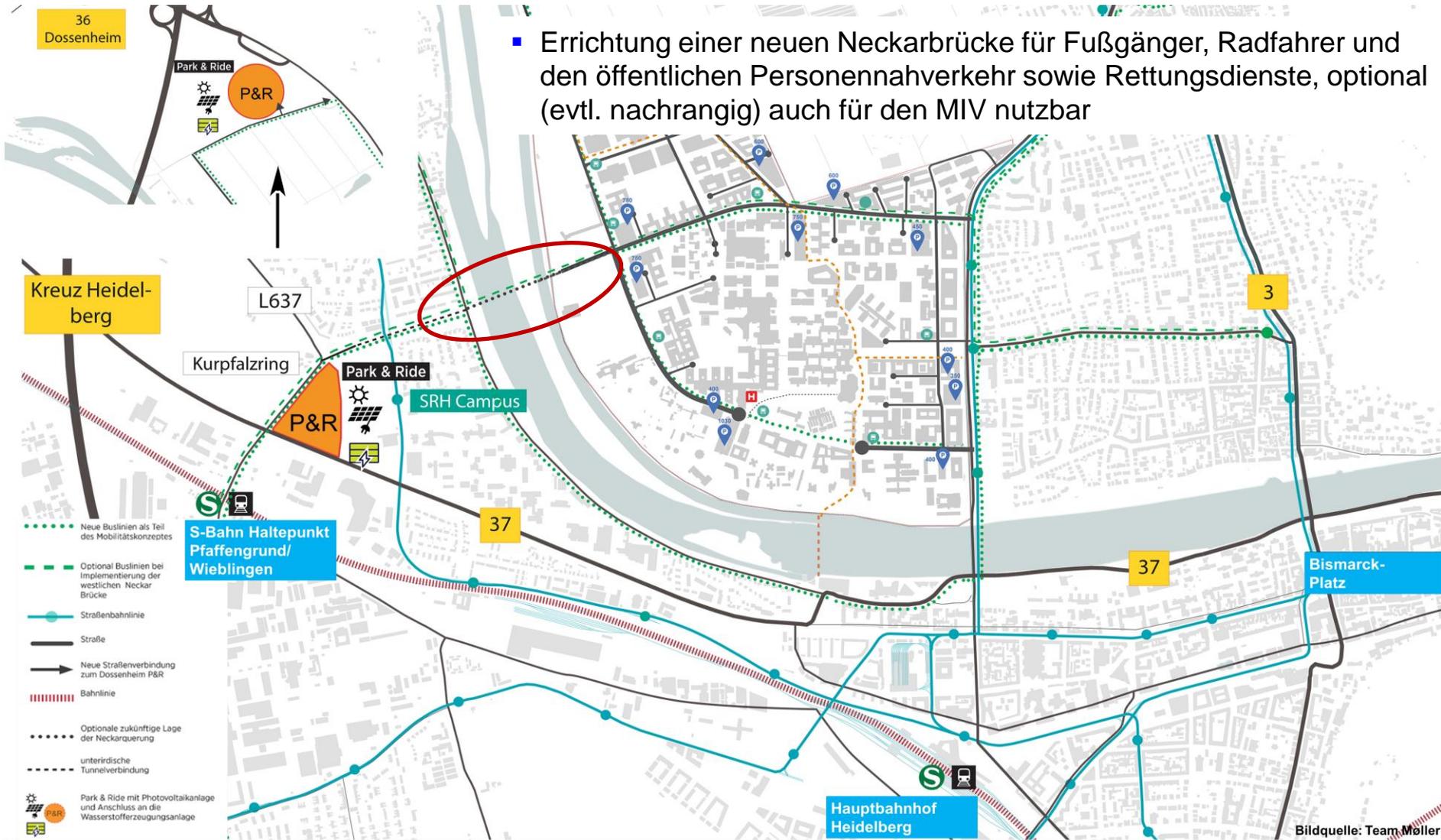
3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Moeller

- Neustrukturierung des Erschließungsnetzes für den Kfz-Verkehr, autofreies Zentrum



Bildquelle: Team Möller

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Moeller

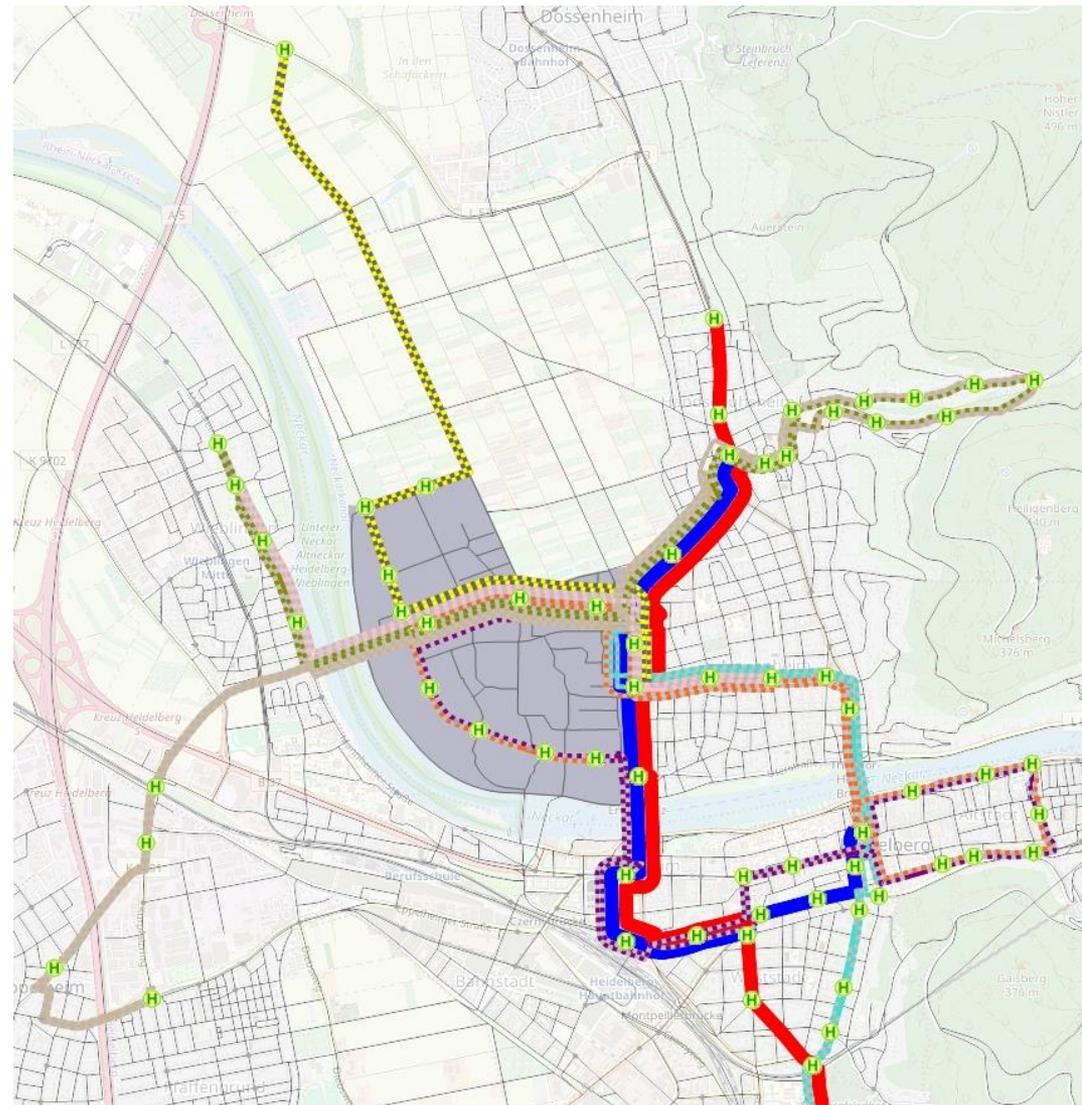


3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Moeller

- Erweiterung des bestehenden Liniennetzes (Taktverdichtung und zusätzliche Haltestellen, veränderte Linienführung im Neuheimer Feld)
- Verlängerung der Buslinie 31 und 38 über die neue Neckarbrücke bis nach Eppelheim und Wieblingen mit durchgehender Verbindung von Handschuhsheim
- Verlängerung der Buslinie 37 bis zum P+R-Platz Dossenheim

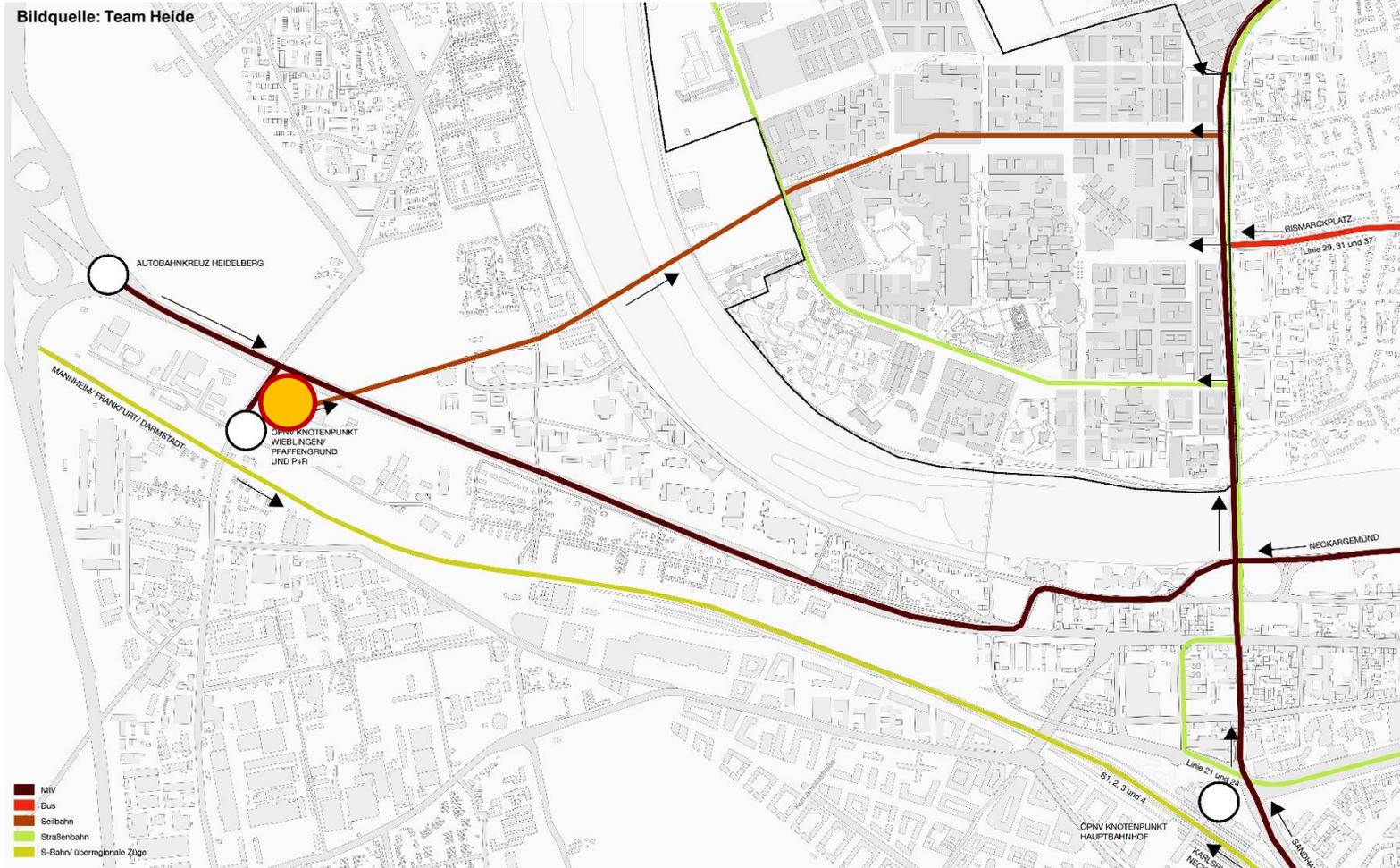
Sonstiges

- Ausbau Tiergartenstraße nach Norden (Nordanbindung), Klärwerk-LKW's müssen nicht durchs Neuenheimer Feld fahren
- zentrales Logistikzentrum und unterirische Versorgung wird ausgebaut



3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Heide

- Schaffung bzw. Nutzung eines P+R-Platzes in Pfaffengrund/Wieblingen



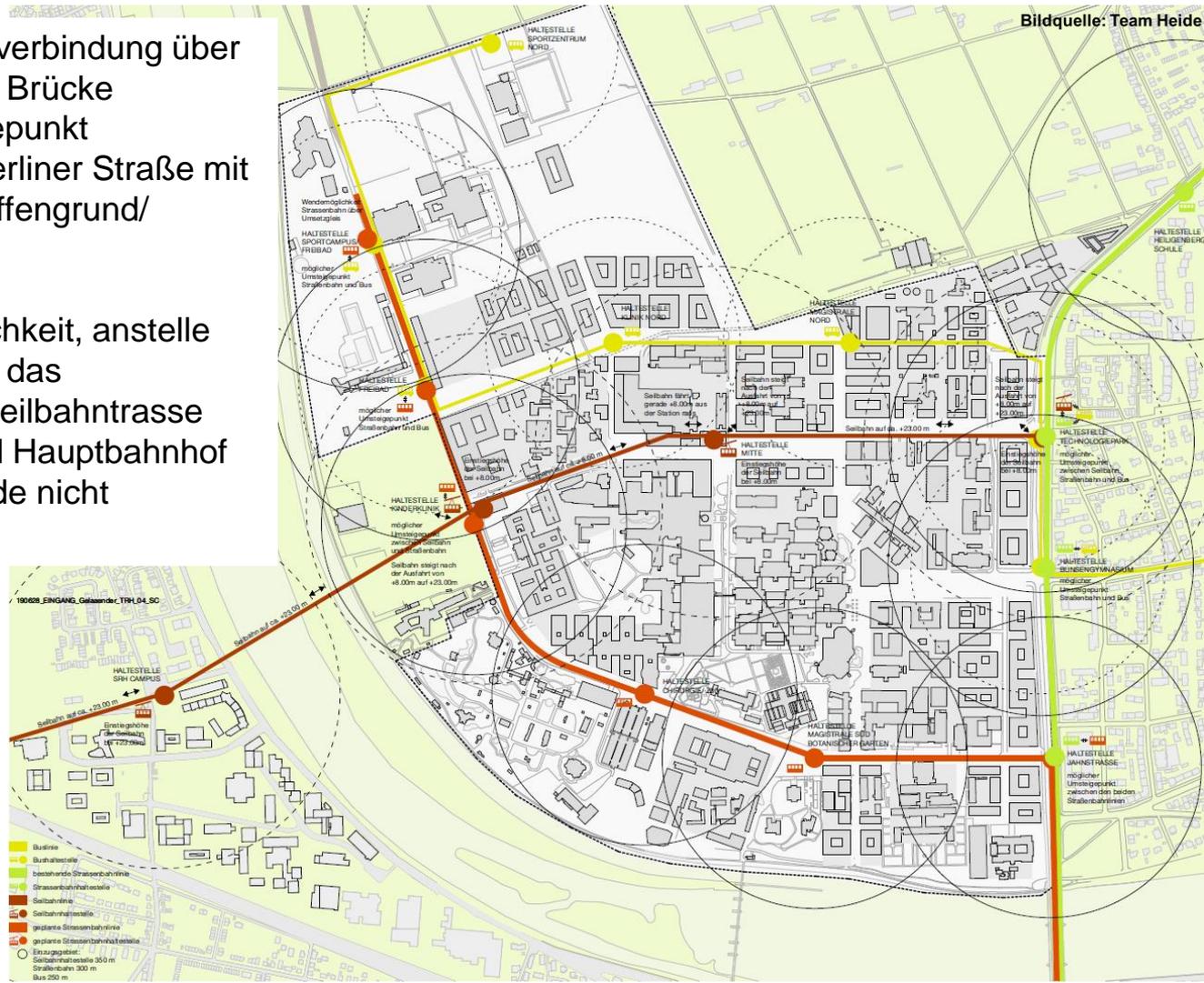
3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Heide

- Verknappung des Parkraumangebotes (ca. 50% der gegenwärtigen Stellplatzverfügbarkeit)
- Erhöhung der Parkgebühren um ca. 2€ (entspricht ca. +50ct pro Stunde)
- Umstrukturierung des Erschließungsnetzes



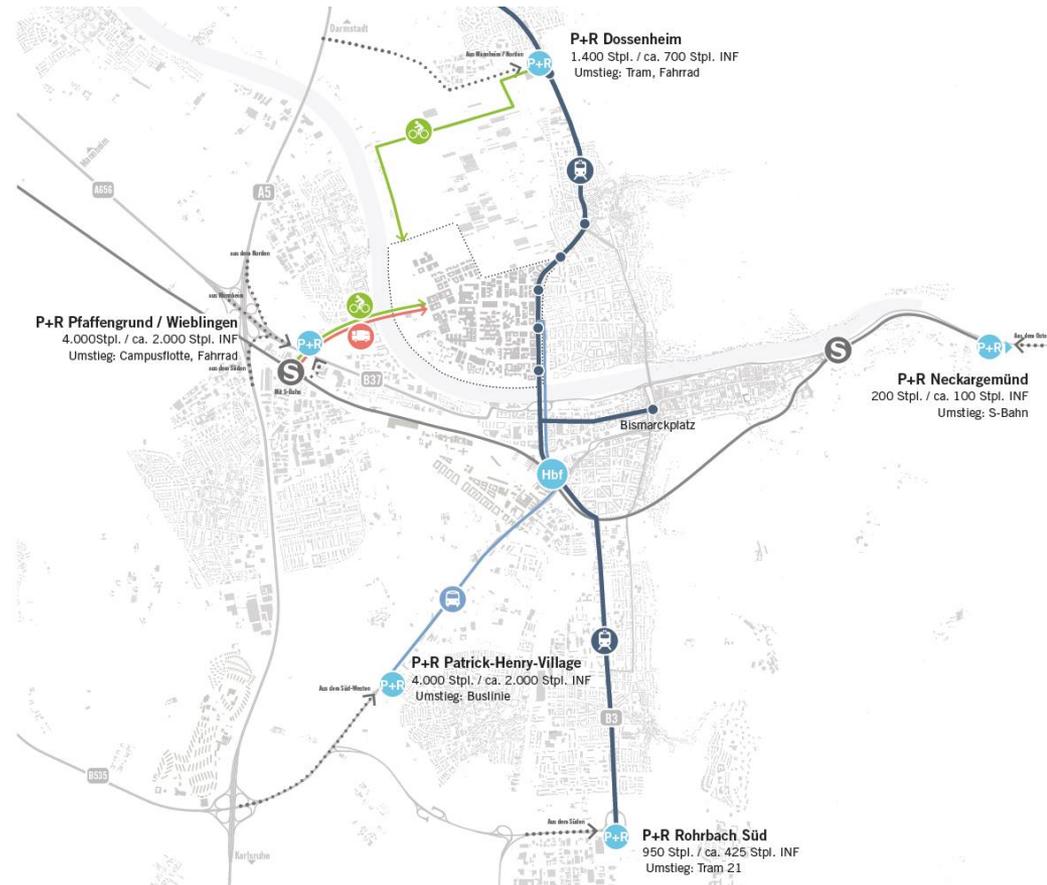
3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Heide

- Errichtung einer neuen Seilbahnverbindung über den Neckar anstelle einer neuen Brücke
- Seilbahn zwischen S-Bahn-Haltepunkt Pfaffengrund/ Wieblingen und Berliner Straße mit Anbindung des P+R-Platzes Pfaffengrund/ Wieblingen
- Optional besteht auch die Möglichkeit, anstelle der Straßenbahnverlängerung in das Neuenheimer Feld eine zweite Seilbahntrasse zwischen Neuenheimer Feld und Hauptbahnhof zu errichten. Diese Variante wurde nicht modelliert.



3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Astoc

- Schaffung bzw. Nutzung von 5 P+R-Plätzen in
 - Pfaffengrund/ Wieblingen
 - Dossenheim
 - Rohrbach-Süd
 - Patrick-Henry-Village (PHV)
 - Neckargemünd



Bildquelle: Team Astoc

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Astoc

- Neustrukturierung des Erschließungsnetzes für den Kfz-Verkehr
- Haupterschließung entlang der Straße Im Neuenheimer Feld bis zum Klinikum
- untergeordnete ringförmige Erschließung

Kfz-Verkehr

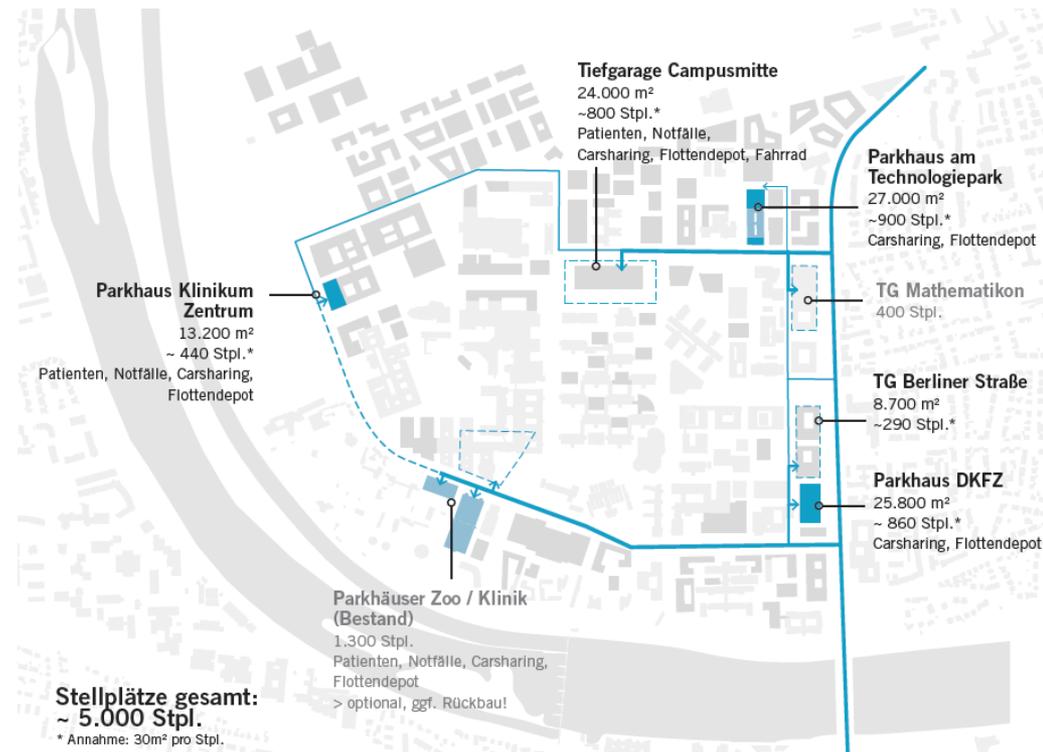
- Haupterschließung
- Untergeordnete Erschließung



Bildquelle: Team Astoc

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Astoc

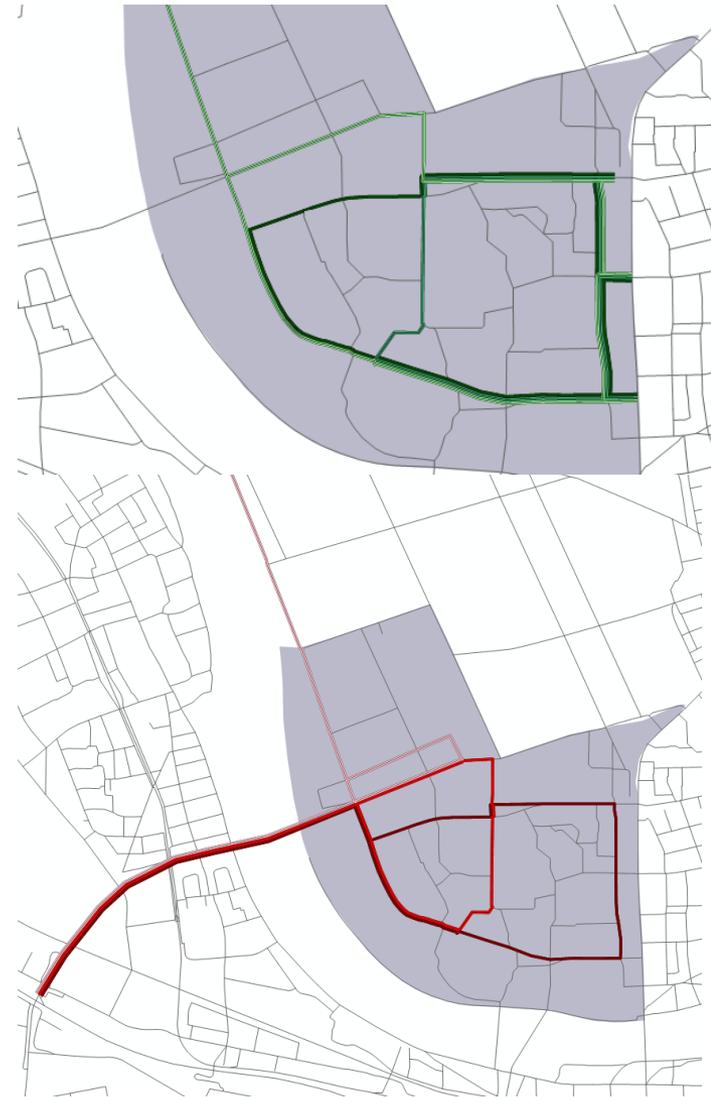
- Verknappung des Parkraumangebotes (ca. 55% der gegenwärtigen Stellplatzverfügbarkeit)
- Ausrichtung des verbleibenden Parkraumes auf mobilitätseingeschränkte Personen (v.a. Patienten des Klinikums) und Konzentration auf Quartierparkhäuser an den Gebietsrändern
- konsequente Bewirtschaftung des verfügbaren Parkraumangebotes, Erhöhung der Parkkosten (ca. +50%)



Bildquelle: Team Astoc

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Astoc

- Etablierung eines teilautonomen/ autonomen Shuttle-Verkehrs für die innere Erschließung des Neuenheimer Feldes
 - mit Anbindung an Haltestellen der Straßenbahn an der Berliner Straße (grün)
 - mit Anbindung zum S-Bahn-Haltepunkt Pfaffengrund/Wieblingen und P+R-Platz Pfaffengrund/Wieblingen (rot)
- Führung auf drei Linienrouten im Neuenheimer Feld:
 - über den Erschließungsring
 - entlang des Klinikums in Nord-Süd-Richtung
 - bis zum Springer-Verlag
- 5-min-Takt zur inneren Erschließung
- 10-min-Takt zwischen Neuenheimer Feld und P+R-Platz Pfaffengrund/ Wieblingen

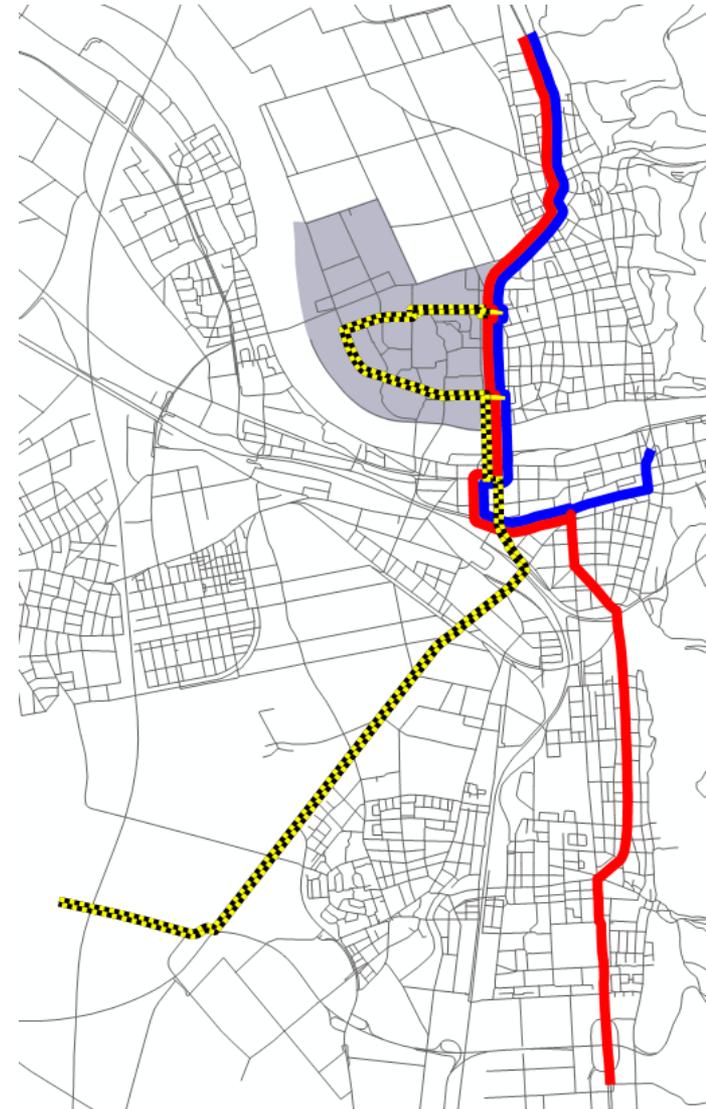


3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Astoc

- Verlängerung der Straßenbahnlinien 21 und 24 zum P+R-Platz Dossenheim
- Busverbindung zwischen Neuenheimer Feld und P+R-Platz Patrick-Henry-Village (PHV) über Hauptbahnhof
- Taktverdichtung auf den Hupterschließungsrouten des ÖPV (insb. Straßenbahnlinien 21 und 24) von 10-min-Takt auf 5-min-Takt

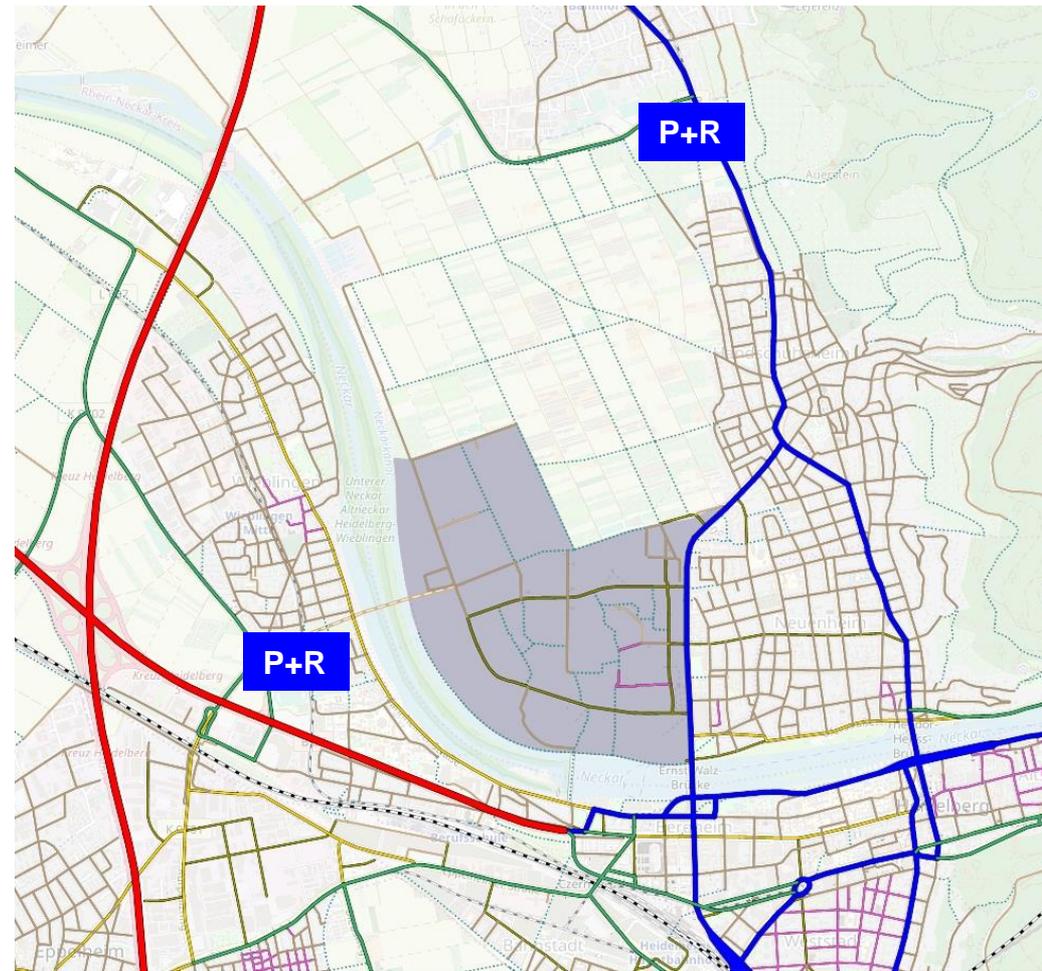
Sonstiges

- Campus-Flotte: Car-Sharing, Bike-Sharing, E-Scooter, autonome Minibusse
- Mobilitäts-Hubs mit Packstationen, Nutzungsmischung (Mobilität, Versorgung, Dienstleistung)



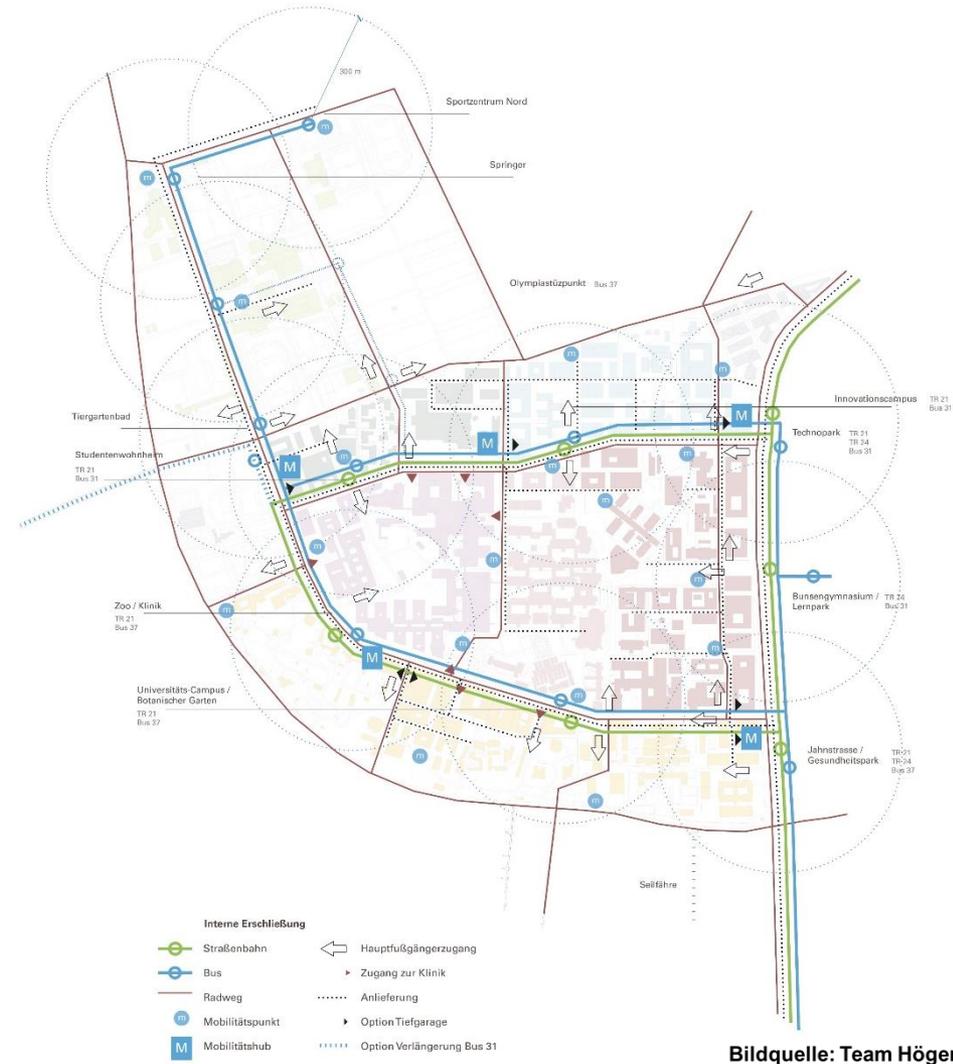
3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Höger

- Schaffung bzw. Nutzung von 2 P+R-Plätzen in
 - Pfaffengrund/ Wieblingen
 - Dossenheim



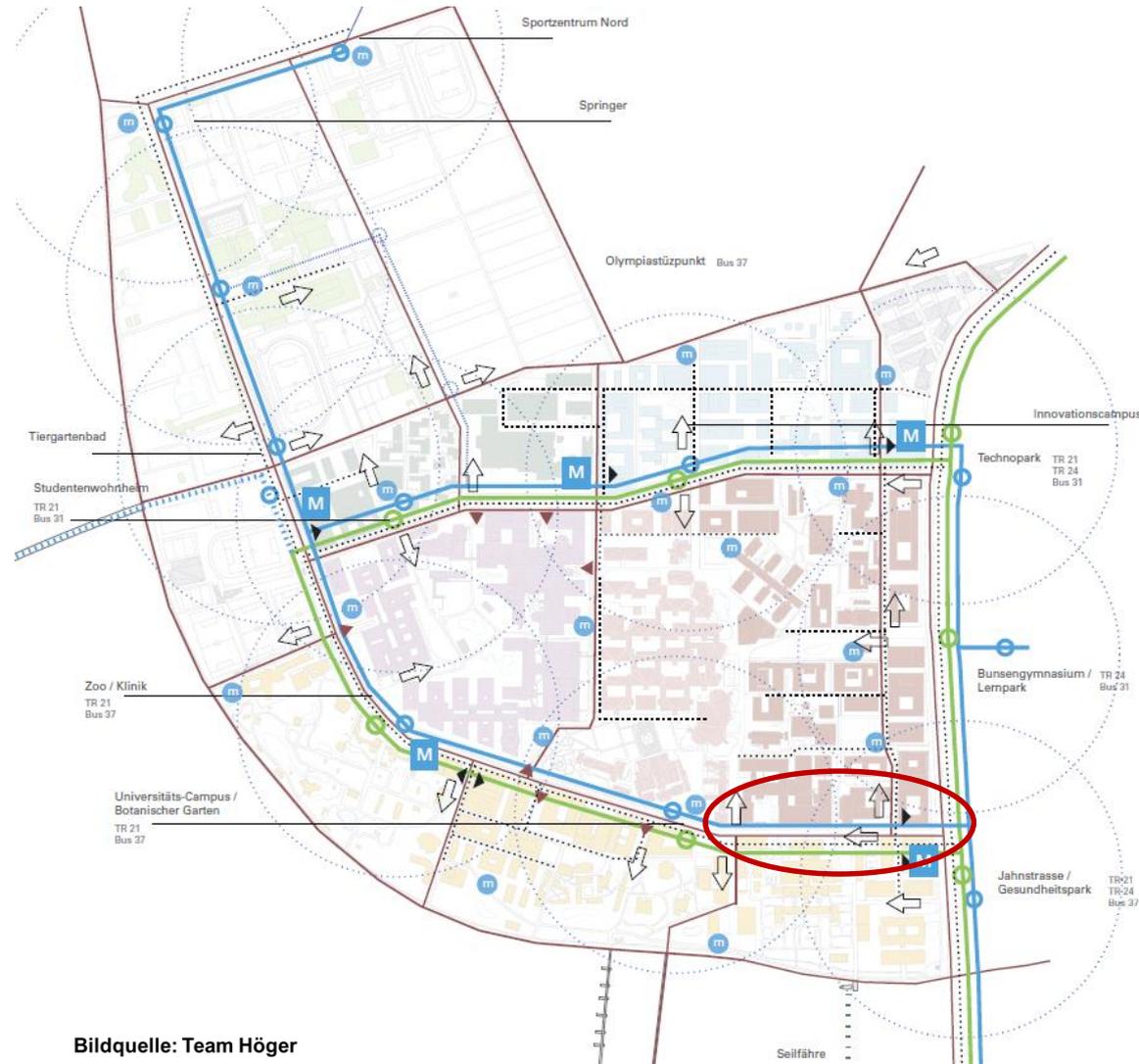
3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Höger

- Verknappung des Parkraumangebotes (mit Brücke und P+R Pfaffengrund/ Wieblingen ergibt sich ein Bedarf von ca. 40% des gegenwärtigen Stellplatzangebotes)



3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Höger

- Campus-Ring fungiert als Haupterschließungsachse; Anlieferung (gestrichelte Linien); alle anderen Wege kein Kfz-Verkehr
- Begradigung Tiergartenstraße



3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Höger

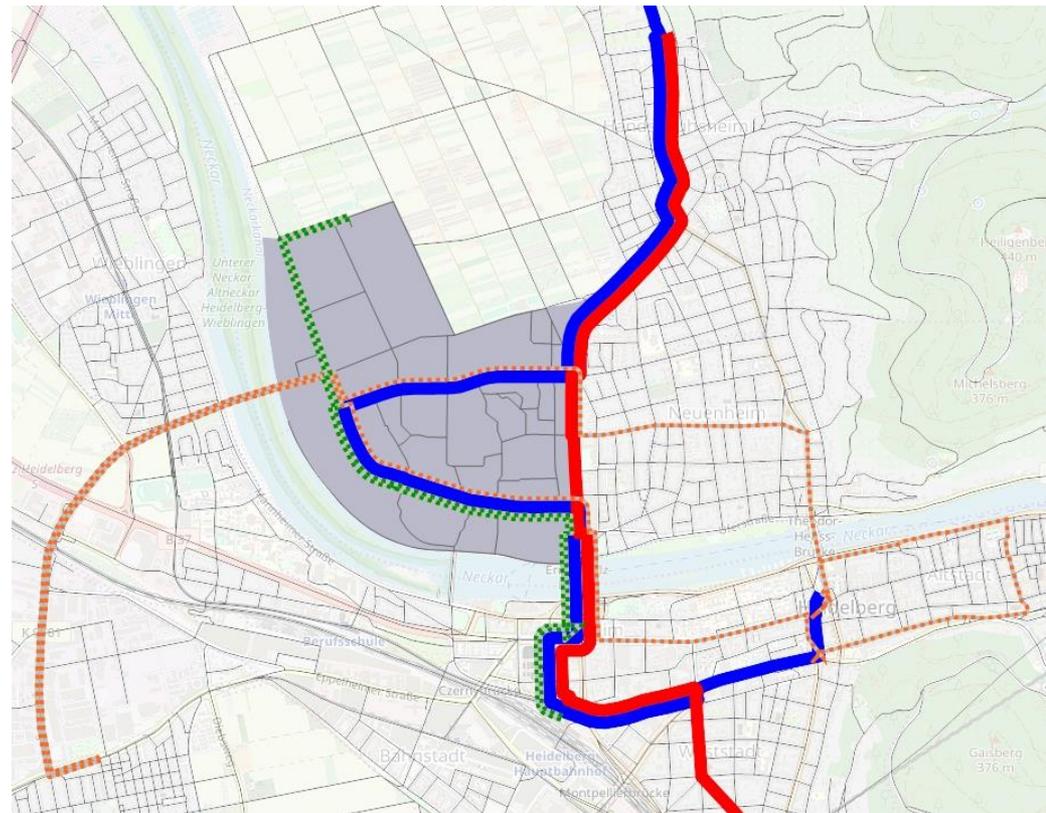
- Errichtung einer neuen Neckarbrücke für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Personennahverkehr (Busse) sowie Rettungsdienste



Bildquelle: Team Höger

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Höger

- Straßenbahn-Campusring mit eigener Trasse für den ÖPV und Rettungsdienste
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 21 über Dossenheim zur Anbindung des P+R-Platzes bis Weinheim
- Anpassung des Linienvlaufes und Verlängerung der Buslinie 31 über die neue Neckarquerung bis zur Haltestelle Kranichweg/ Stotz (Pfaffengrund-Süd)
- Anpassung des Linienvlaufes der Buslinie 37 innerhalb des Neuenheimer Feldes mit direkter Verbindung via Hofmeisterstraße zum Sportzentrum Nord
- Optimierung der Haltestellenlage

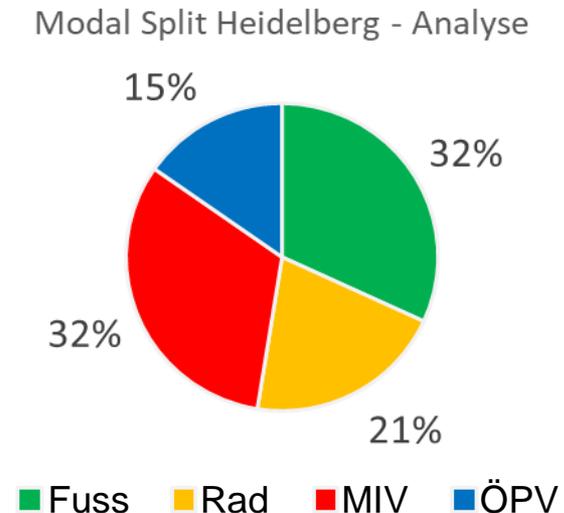
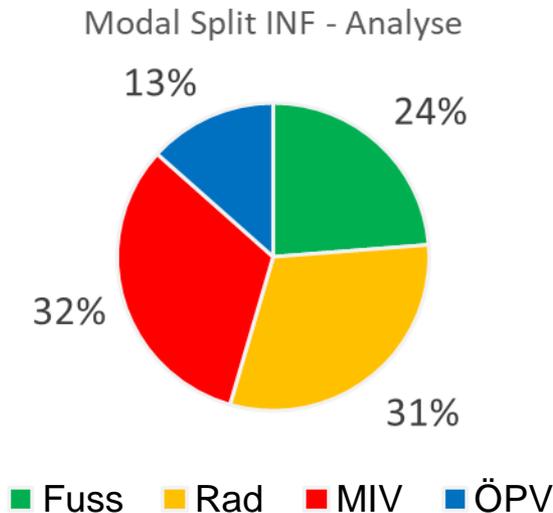


4. Ergebnisse: Modal Split Vergleich INF (inkl. Fernverkehr)

Analyse: Vergleich Neuenheimer Feld – Heidelberg gesamt

- Anteil Fußgängerkehr in Heidelberg insgesamt deutlich höher als im Neuenheimer Feld (z.B. viele kurze Einkaufswege von Geschäft zu Geschäft in der Altstadt)
- dafür deutlich höherer Radverkehrsanteil im Neuenheimer Feld
- Achtung: Für Heidelberg ausgewerteter Modal Split ist nicht deckungsgleich mit SrV, da in SrV nur die Heidelberger Einwohner erfasst sind, in vorliegender Modellauswertung aber auch Einpendler berücksichtigt sind.

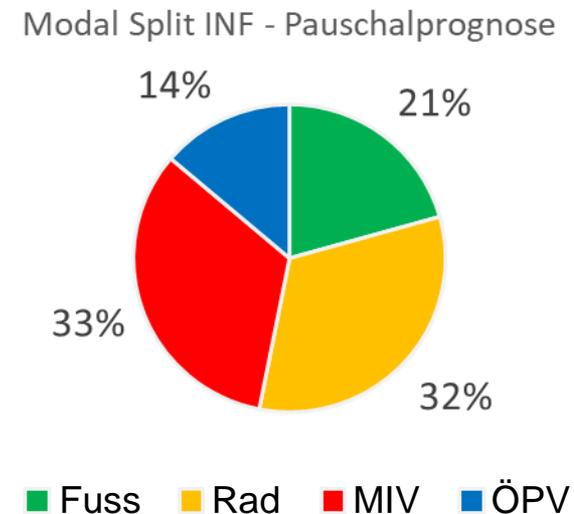
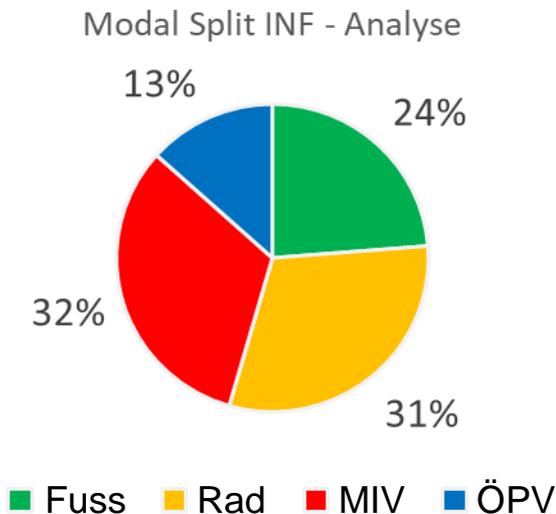
System repräsentativer Verkehrsbefragungen – Haushaltbefragung zum Verkehrsverhalten



4. Ergebnisse: Modal Split Vergleich INF (inkl. Fernverkehr)

INF: Vergleich Analyse – Pauschalprognose

- höherer Radverkehrsanteil in der Prognose, u.a. durch verbessertes Radverkehrsangebot mit attraktiver Verbindung zwischen Neuenheimer Feld und Bahnstadt
- etwas höhere Anteile MIV und ÖPV durch veränderte Strukturgrößenverteilungen in der Prognose
- damit insgesamt abnehmender Fußgängeranteil

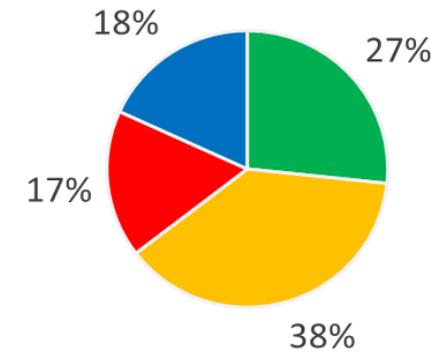


4. Ergebnisse: Modal Split Vergleich INF (inkl. Fernverkehr)

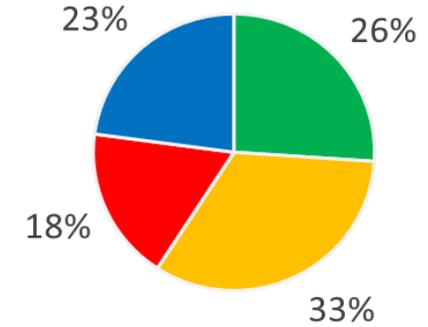
INF: Vergleich Pauschalprognose - Konzepte

- mit allen Ansätzen gelingt es den MIV-Anteil im INF deutlich zu reduzieren
- Effekte ergeben sich durch verbessertes ÖPV-Angebot in Verbindung mit restriktiven Maßnahmen für den MIV (Parkgebühren, Reduktion des Stellplatzangebotes, Parkplätze in Randlage) und P+R-Angebote
- nur ein verbessertes ÖPV-Angebot reicht **nicht!**

Modal Split INF - Moeller

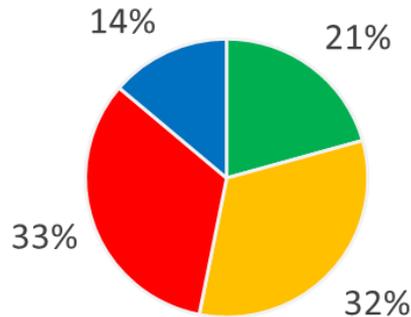


Modal Split INF - Heide



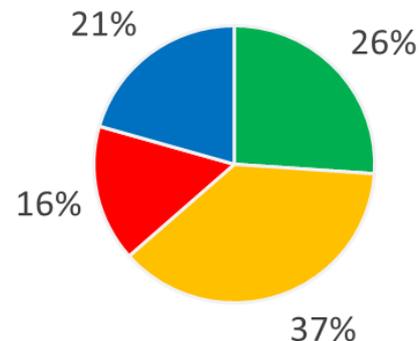
■ Fuss ■ Rad ■ MIV ■ ÖPV ■ Fuss ■ Rad ■ MIV ■ ÖPV

Modal Split INF - Pauschalprognose



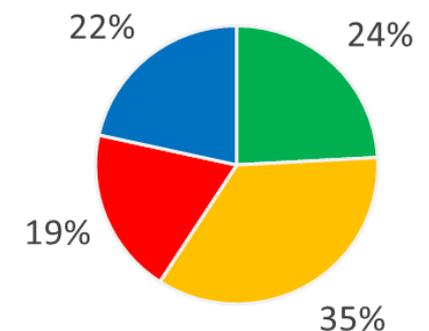
■ Fuss ■ Rad ■ MIV ■ ÖPV

Modal Split INF - Astoc



■ Fuss ■ Rad ■ MIV ■ ÖPV ■ Fuss ■ Rad ■ MIV ■ ÖPV

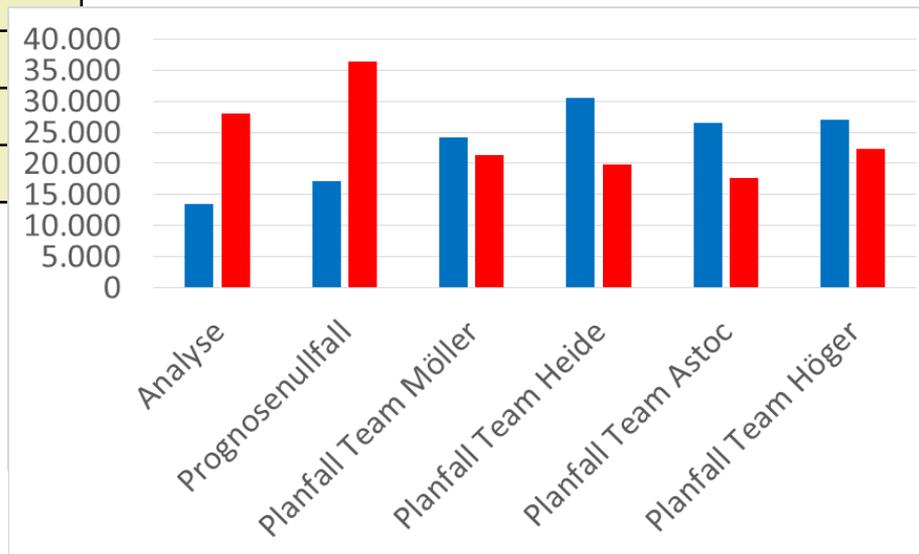
Modal Split INF - Hoeger



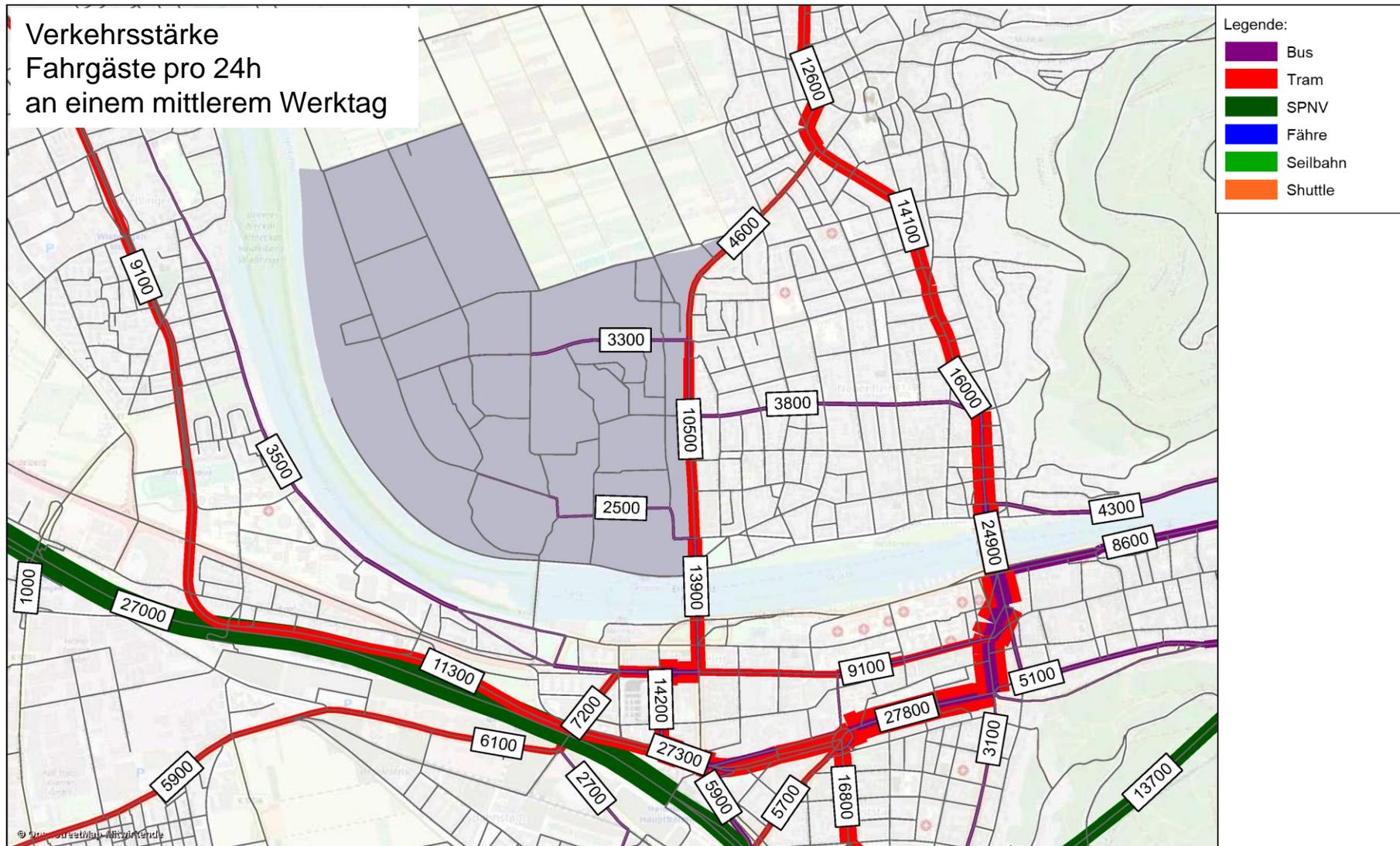
4. Ergebnisse: Entwicklung der Verkehrsaufkommen

Motorisierter Verkehr von und zum Neuenheimer Feld (Quell- und Zielverkehr, ohne Binnenverkehr)

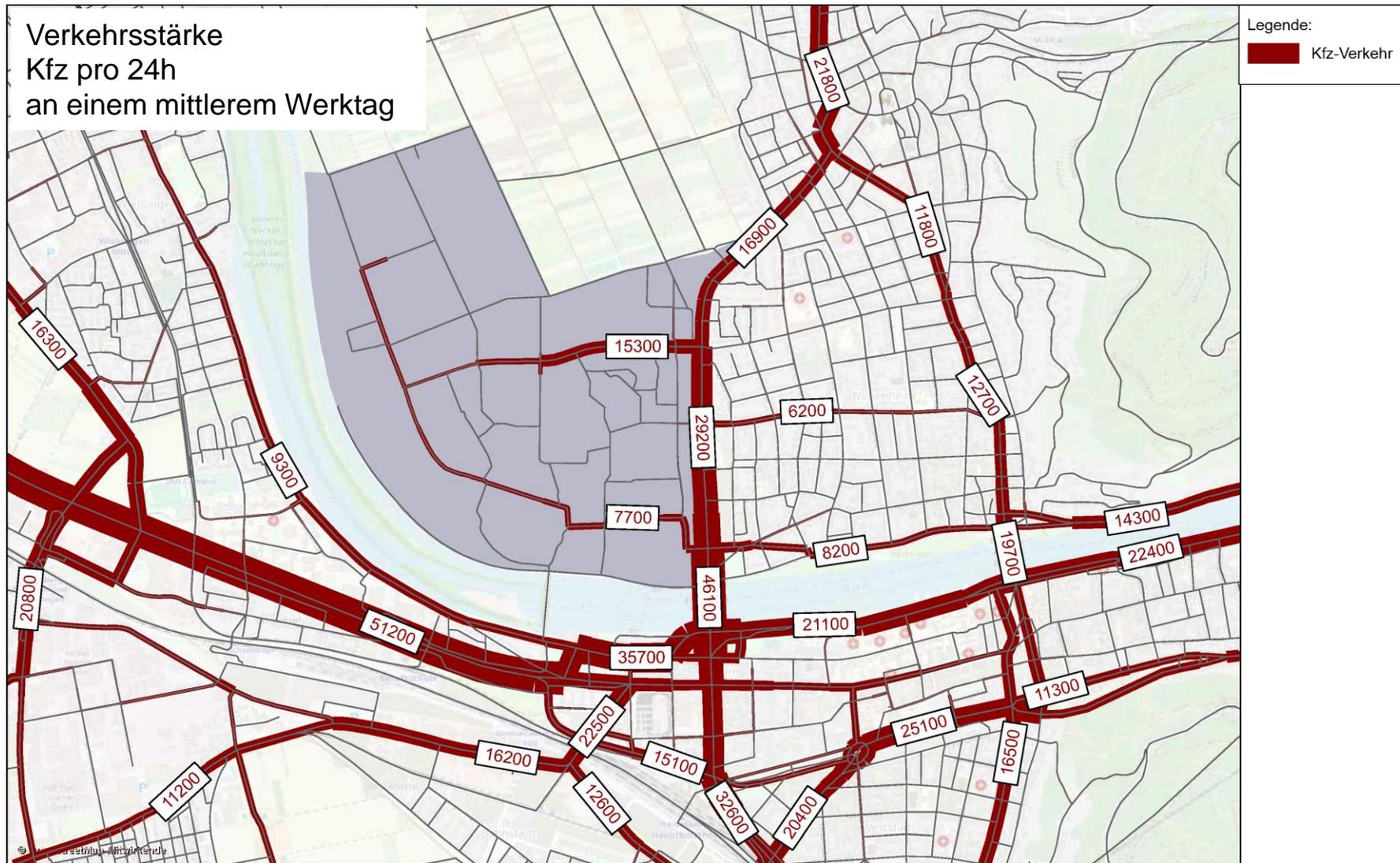
	Personenfahrten im ÖPV	Pkw-Fahrten
Analyse 2015	13.500	28.100
Prognosenull 2035	17.100	36.300
Planfälle/ Konzepte der Teams		
Moeller	24.100	21.300
Heide	30.600	19.800
Astoc	26.500	17.600
Hoeger	27.000	22.300



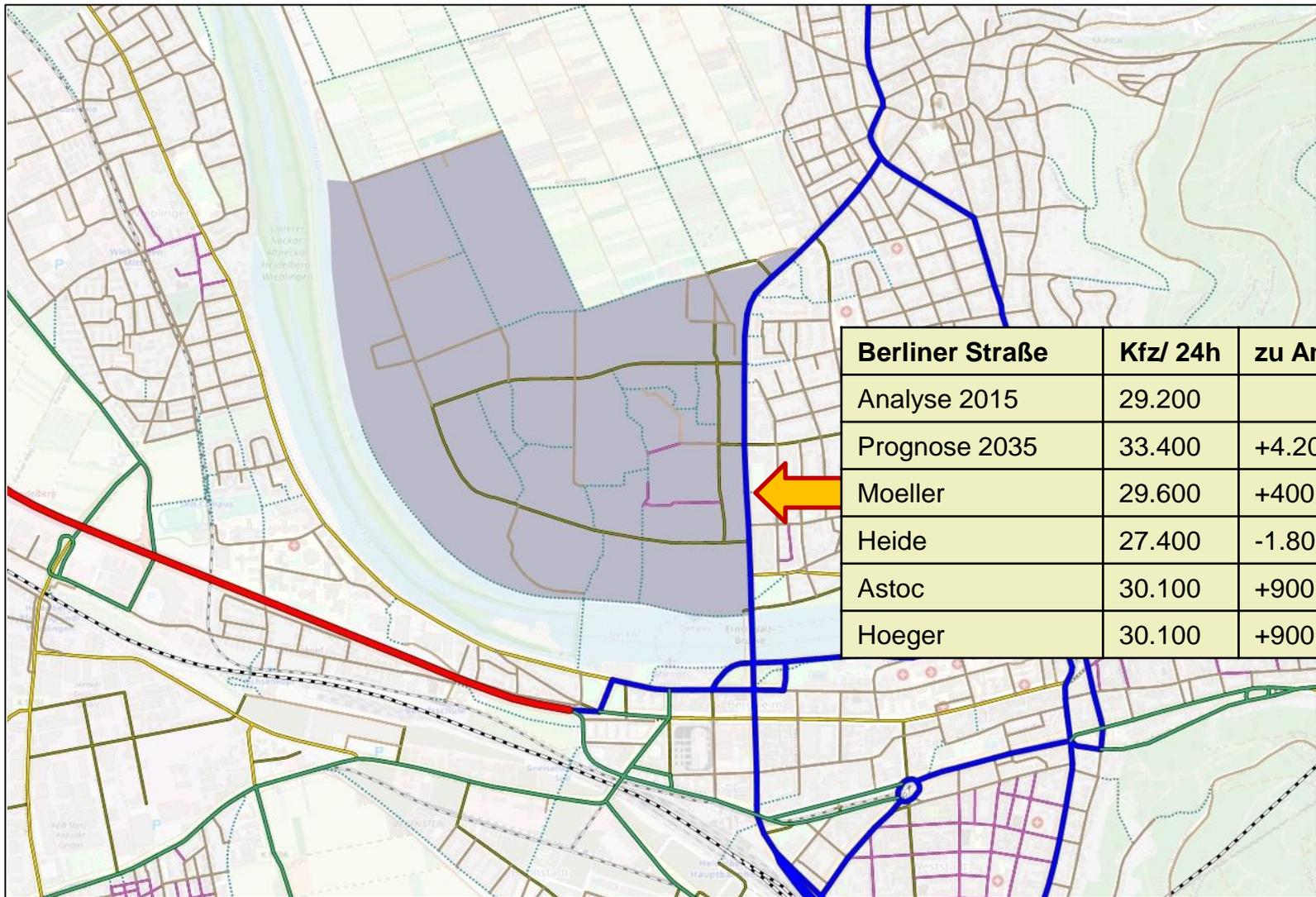
4. Ergebnisse: Verkehrsstärken – Beispiel ÖPV differenziert nach Verkehrssystem



4. Ergebnisse: Verkehrsstärken – Beispiel MIV

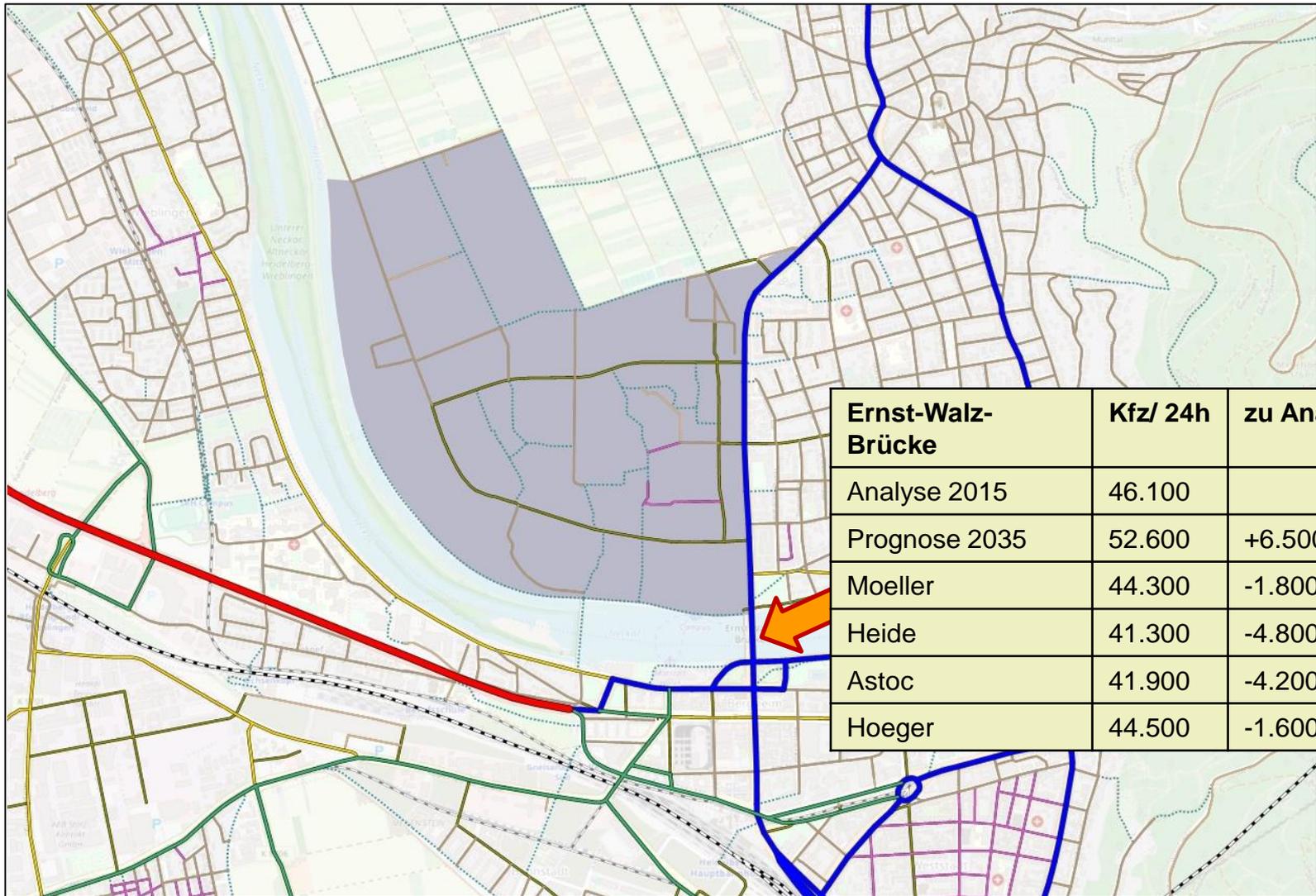


4. Ergebnisse: Verkehrsstärken – Vergleich ausgewählter Querschnitte

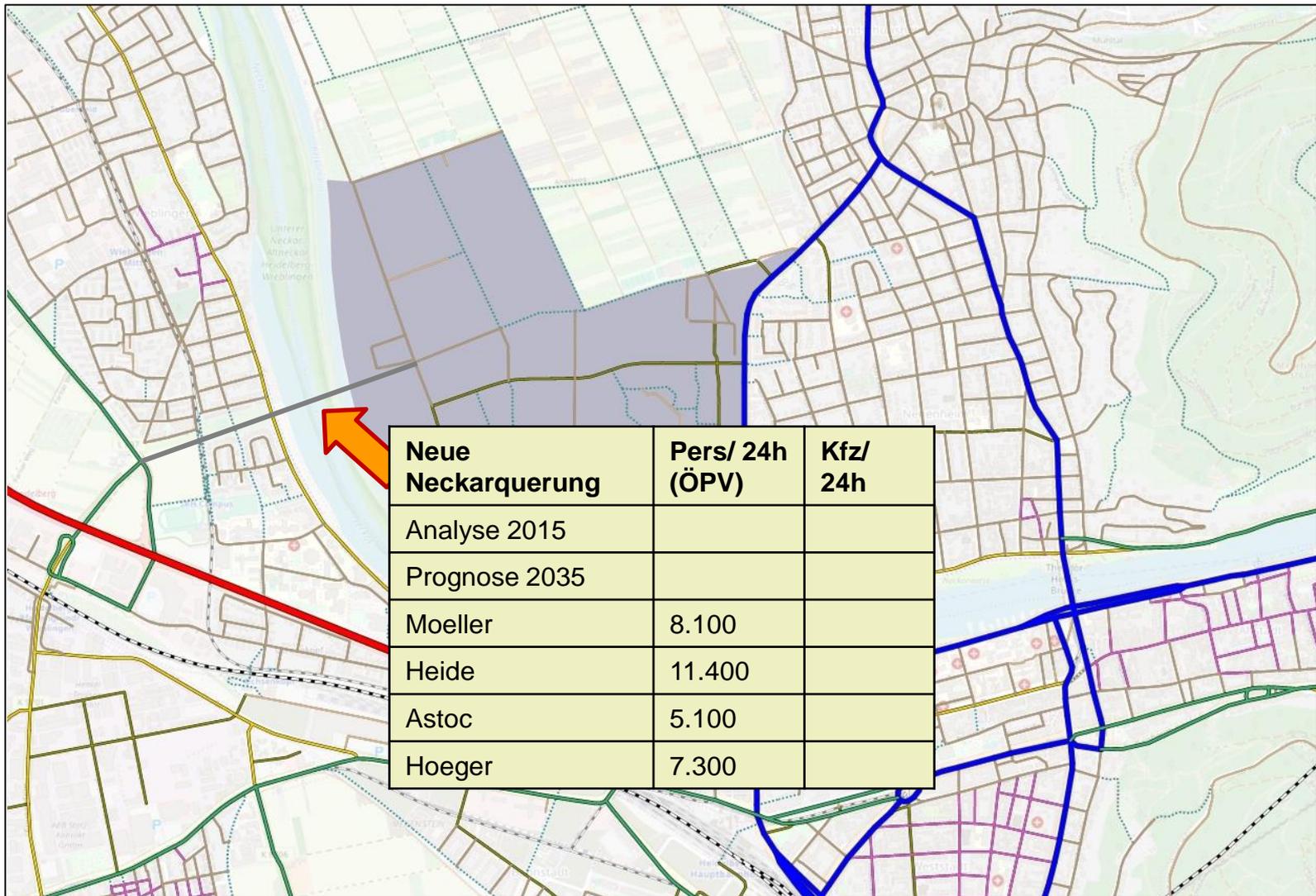


Berliner Straße	Kfz/ 24h	zu Ana	zu Pro
Analyse 2015	29.200		
Prognose 2035	33.400	+4.200	
Moeller	29.600	+400	-3.800
Heide	27.400	-1.800	-6.000
Astoc	30.100	+900	-3.300
Hoeger	30.100	+900	-3.300

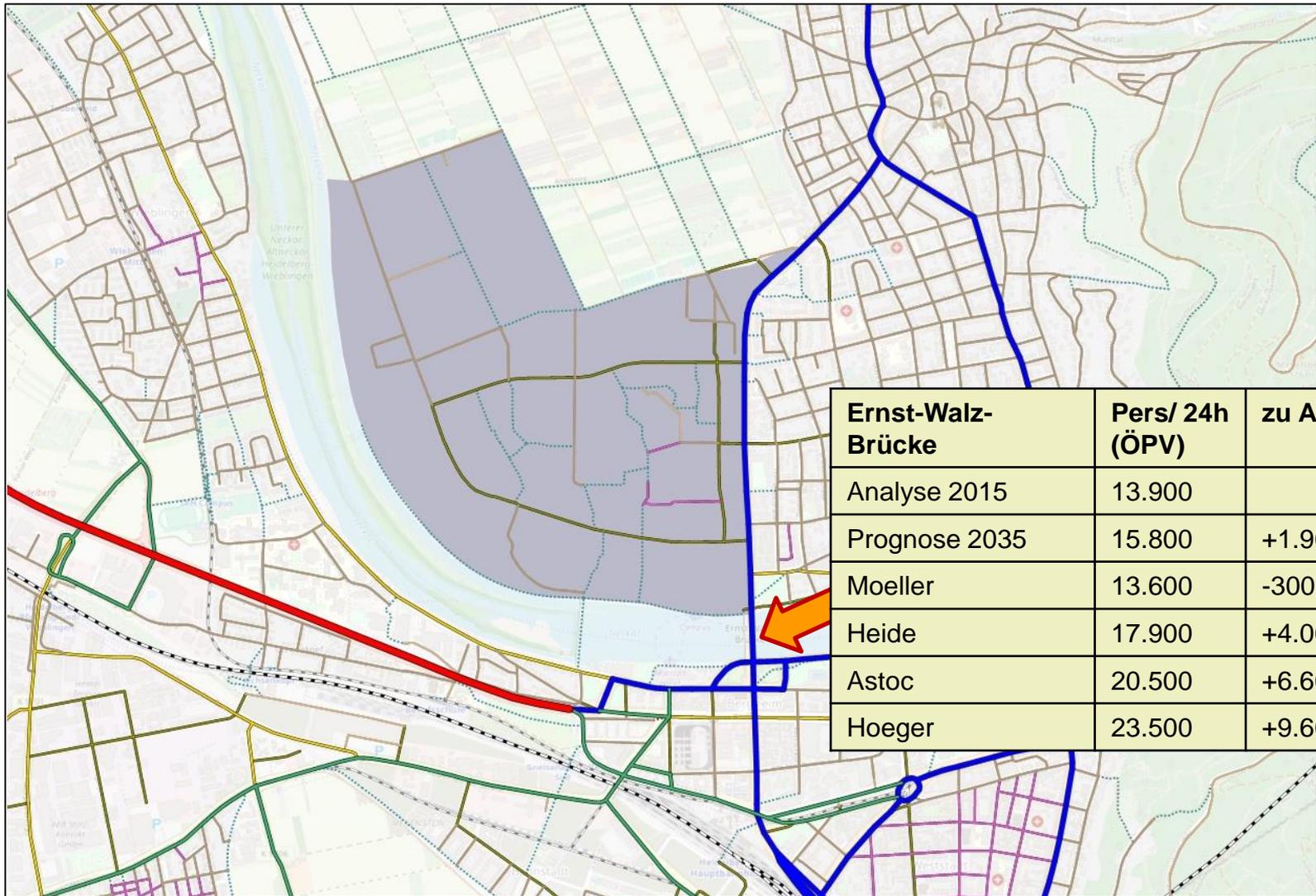
4. Ergebnisse: Verkehrsstärken – Vergleich ausgewählter Querschnitte



4. Ergebnisse: Verkehrsstärken – Vergleich ausgewählter Querschnitte

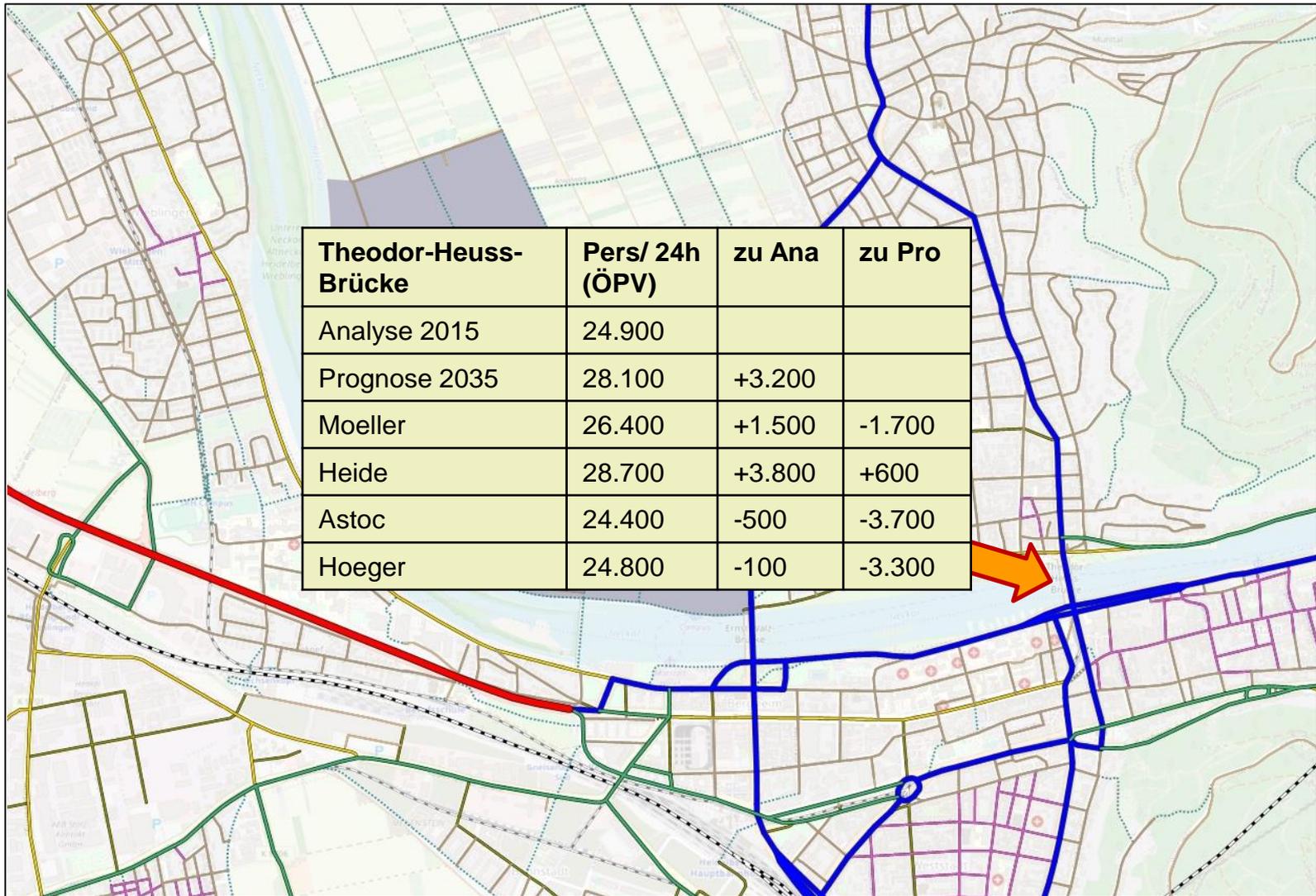


4. Ergebnisse: Verkehrsstärken – Vergleich ausgewählter Querschnitte



Ernst-Walz- Brücke	Pers/ 24h (ÖPV)	zu Ana	zu Pro
Analyse 2015	13.900		
Prognose 2035	15.800	+1.900	
Moeller	13.600	-300	-2.200
Heide	17.900	+4.000	+2.100
Astoc	20.500	+6.600	+4.700
Hoeger	23.500	+9.600	+7.700

4. Ergebnisse: Verkehrsstärken – Vergleich ausgewählter Querschnitte



5. Zusammenfassung: **wesentliche Ergebnisse und Erkenntnisse**

- Mit allen Konzepten können die im Neuenheimer Feld zusätzlich entstehenden Verkehre (und auch die bereits vorhandenen Verkehre) zu wesentlichen Teilen auf den Umweltverbund verlagert werden.
- Der MIV auf dem angrenzenden Straßenzug Berliner Straße / Ernst-Walz-Brücke kann damit trotz insgesamt zunehmender Verkehrsaufkommen auf dem derzeitigen Niveau gehalten, ggf. sogar verringert werden.
- Gelingen kann dies nur durch ein „push and pull“ (Drücken und Ziehen).
- Pull: Schaffung attraktiver Angebote für Fußgänger, Radverkehr und ÖPV bzw. eine deutliche Verbesserung des bestehenden Angebotes
- Push:
 - Verringerung der Attraktivität des MIV-Verkehrs durch verkehrsarme Gestaltung innerhalb des Neuenheimer Feldes
 - Verringerung und Neustrukturierung des bestehenden Parkraumangebotes verbunden mit einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung
 - Nur so können die prognostizierten Auslastungen der P+R-Plätze erreicht werden!
- Die notwendigen Kfz-Verkehre sind zu gewährleisten (Versorgung, Besucher/ Patienten)!
- Im ÖPV führen die vorgesehenen Maßnahmen zu teilweise deutlichen Verkehrszunahmen. Dies betrifft nicht nur die Angebote über die neue Neckarbrücke sondern, je nach Konzept, auch die ÖPV-Hauptachsen über die Ernst-Walz-Brücke und die Theodor-Heuss-Brücke

5. Zusammenfassung: **nächste Schritte**

- Benennung von Knotenpunkten und Streckenabschnitten/ Linien mit zunehmenden Verkehrsstärken bzw. möglicherweise zu erwartenden Kapazitätsproblemen
- Vertiefende Prüfung der Leistungsfähigkeit dieser Knotenpunkte/ Streckenabschnitte für den MIV und Auslastung der Linien im ÖPV, Bewertung der städtebaulichen Machbarkeit/ Verträglichkeit evtl. Aus- oder Umbauerfordernisse
- Aus derzeitiger Sicht könnte dies u.a. betreffen:
 - Verkehrsführung westlich der neuen Neckarbrücke und Einbindung in das vorhandene Wegenetz (Fußgänger- und Radverkehr, Buslinien, Rettungsfahrzeuge)
 - Zufahrten/ Anbindungen der P+R-Plätze (sollen einen maßgeblichen Anteil des MIV aufnehmen), insbesondere Wieblingen/ Pfaffengrund (in Verbindung mit Anschluss Kurpfalzring und Anschluss an die BAB 656 bzw. B 37 am Rittel)
 - ÖPV-Linien vom Neuenheimer Feld nach Süden in Richtung Hauptbahnhof über die Ernst-Walz-Brücke
 - ÖPV-Linien vom Neuenheimer Feld nach Südosten in Richtung Bismarckplatz über die Theodor-Heuss-Brücke
 - ÖPV-Verbindung zwischen Neuenheimer Feld und P+R-Platz Dossenheim
 - Buslinien über die neue Neckarquerung
 - ÖPV-Angebot zwischen Hbf-Heidelberg und S-Bahn Haltepunkt Pfaffengrund/ Wieblingen (relevant bei Seilbahnvariante)



Bildquelle: Diemer/Heidelberg Marketing GmbH

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

