



## Kurzfristiges Konzept zur Entspannung der Verkehrssituation im NHF

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

### Begründung:

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

Zu 2: Die Kosten eines Job-Tickets für die Beschäftigten sind seit 2007 (Einführung der Parkraumbewirtschaftung) 4,4 mal so stark gestiegen wie die Gebühren der bewirtschafteten PKW-Stellplätze, die Kosten des Semestertickets 5 mal so stark.

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

Zu 4: Heute sind werktags 77% der in das NHF einfahrenden PKW mit nur einer Person besetzt. Der Besetzungsgrad der PKW liegt bei 1,25. Allein durch eine moderate Erhöhung auf 1,4 ließen sich die Autofahrten um mehr als 10% reduzieren. Das wäre mehr als fünfmal so viel wie durch einen P&R-Platz im Handschuhsheimer Feld – ohne Kosten und Bodenverbrauch. Die Entlastung würde sich zudem auf allen Zufahrtsstrecken zum Neuenheimer Feld und auf der gesamten Fahrtstrecke ergeben. Verschiedene Startups der Digitalen Stadt wie [Matchridergo](#) stehen bereits in den Startlöchern, um Fahrgemeinschaften für Beschäftigte und Studierende per App zu organisieren. Dies könnte durch Incentives und Digitalisierungsmaßnahmen seitens der Universität und anderer Institutionen auf dem Campus unterstützt werden.

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

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

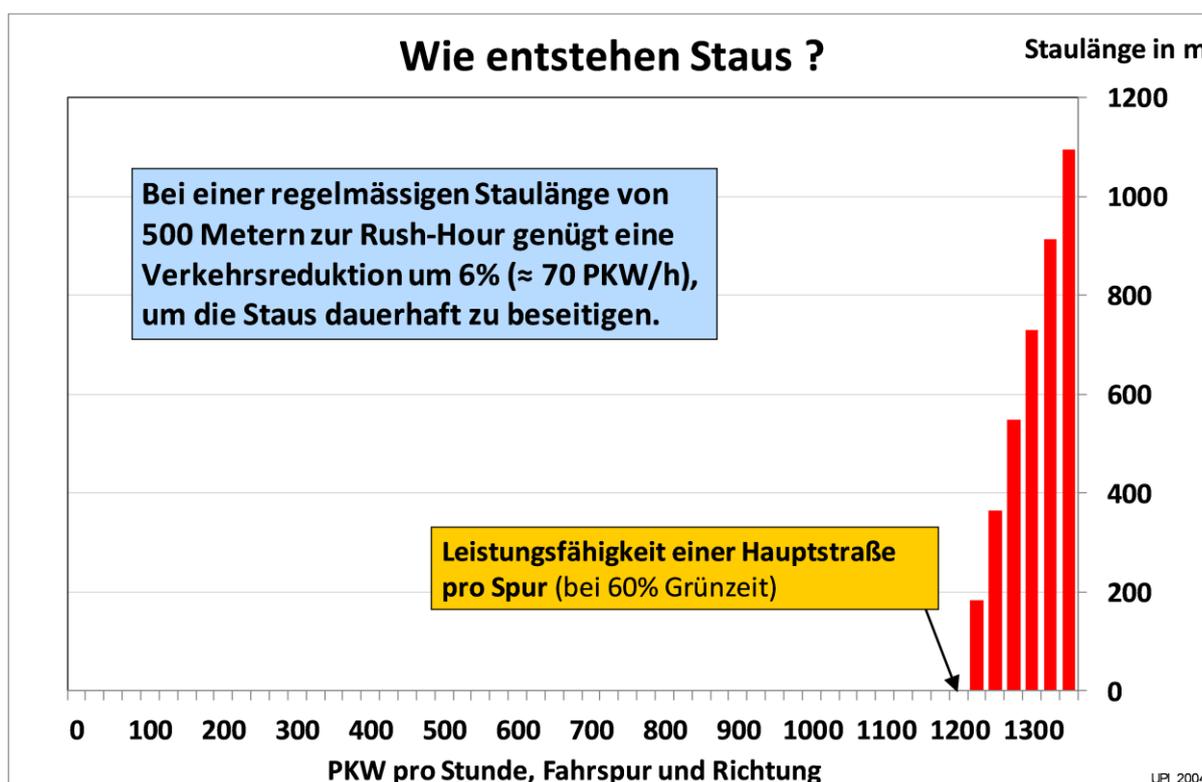
Zu 7: Beschäftigte der nördlichen Tiergartenstraße und des inneren Campus sind heute nicht optimal an den ÖPNV angebunden. Für diese stellen attraktive Bike&Ride-Anlagen (überdacht, abschließbar) an den Haltestellen der Straßenbahn in Campusnähe ein zusätzliches Angebot dar. Die heute schon bestehenden Bike&Ride-Anlagen sind überlastet. An den Haltestellen Hans-Thoma-Platz, Heiligenbergschule, Technologiepark, Bunsen-Gymnasium und Jahnstraße können 350 überdachte Bike&Ride Stellplätze zusätzlich geschaffen werden.

Zu 8: Zwischen Klausenpfad und Springer-Verlag existieren in der Tiergartenstraße keine Gehwege. Fußgänger sind durch Auto- und Busverkehr gefährdet, das Gehen z.B. von der Haltestelle des Busses 32 (10-min-Takt vom HBF) Richtung Springer-Verlag (Bus 37 außerhalb der Rushhour nur im 20-min-Takt) ist nicht attraktiv.

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

**Wirksamkeit**

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



**Bild 1: Leistungsfähigkeit einer Straße und Stautentstehung**

## Auswirkungen eines zielnahen Park & Ride-Platzes

Im November 2018 schlug OB Dr. Eckart Würzner die Anlage eines Park&Ride-Parkplatzes mit 400 Stellplätzen im Norden des Handschuhsheimer Feldes auf einer Fläche von 12 900 Quadratmetern (16-fache Fläche des Tiefburgvorplatzes) vor, um die Autofahrer auf den letzten 2 km mit einem Bus-Shuttle zu transportieren.

Welche Folgen hätte ein zielnaher P&R-Platz dieser Größe an dieser Stelle ?

- Der PKW-Verkehr auf der Dossenheimer Landstraße würde dadurch lediglich um 2 % abnehmen, auf der Ernst-Walz-Brücke um 0,1%.
- Neben dem Umsteigen vom Auto auf den Bus auf der "letzten Meile" käme es durch das zielnahe P&R zu Verlagerungseffekten vom ÖPNV auf das Auto: ÖPNV-Pendler von der Bergstraße müssen heute 3x auf ÖV-Fahrzeuge warten (auf die Linien 5, 21/24 und 31/37), beim Umstieg auf P&R im Handschuhsheimer Feld müssten sie in Zukunft nur noch 1x auf den ÖV warten.
- Zusätzlich würden Verlagerungseffekte von P&R an der Bergstraße und der Bahn auf P&R im Handschuhsheimer Feld induziert. Dadurch würden längere Strecken mit dem Auto gefahren: (bei P&R an Haltestellen der OEG oder Bahn heute 3x auf ÖV warten (auf 5/DB, 21/24 und 31/37), mit P&R HHF nur noch 1x auf ÖV warten).
- Dadurch würden die Zahl der Autofahrten, die gefahrenen Auto-Kilometer und die CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht ab-, sondern zunehmen.
- Anstatt die großen PKW-Stellplatzflächen im Campus besser zu nutzen und den öffentlichen Verkehr auszubauen, würde wertvoller landwirtschaftlicher Boden in Parkplätze umgewandelt.
- Der Busverkehr auf den schmalen Feldwegen im Handschuhsheimer Feld stünde in Konflikt mit landwirtschaftlichem Verkehr, Fahrradverkehr, Fußgängern und Erholungsverkehr.
- Deshalb müssten Feldwege im Handschuhsheimer Feld ausgebaut werden.
- Dies wäre die Vorbereitung des Nordzubringers durch das Handschuhsheimer Feld, der im Masterplanverfahren nur in 2 von 8 Entwürfen enthalten ist. Ein P&R-Parkplatz im Handschuhsheimer Feld ist in keinem der 8 Entwürfe der Planungsteams enthalten.
- Das Konzept ginge vollständig am Masterplanprozess vorbei, in dem über 80 Organisationen unter Beteiligung der Öffentlichkeit mit vier Planungsteams und hohem Aufwand Lösungen der Probleme entwickeln sollen.

Im Gegensatz zu einem P&R-Platz im Handschuhsheimer Feld bringen die vorgeschlagenen Maßnahmen 1 – 7 (Seite 1) bereits bei einer auch nur teilweisen Umsetzung eine

---

Beseitigung der Staus, eine Entlastung aller Straßen und Zufahrten in den Uni-Campus und eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Sie sind umweltfreundlich realisierbar, verursachen keine Bodenversiegelung und widersprechen darüber hinaus nicht dem Masterplanprozess.

8.1.2019

Am 22.1.2019 erschien in Heidelberg24 ein Artikel „[P&R-Platz und Bus-Shuttle im ‚Feld‘: „Es wäre das Aus“: Große Sorge um Heidelbergs Erholungsort](#)“. In dem Artikel wird die Stadtverwaltung mit einer Abschätzung der verkehrlichen Wirkung des P&R-Konzeptes wie folgt zitiert:

*„Mit dem Park&Ride-Parkplatz kann die Dossenheimer Landstraße um 400 PKW pro Spitzenstunde (je morgens und abends) entlastet werden, was eine enorme Verbesserung bringen würde. In der morgendlichen Spitzenstunde sind hier rund 1.600 Autos unterwegs, das entspräche einer Reduzierung um 25 Prozent“, rechnet die Stadtsprecherin vor.“*

Diese Rechnung enthält mehrere falsche Annahmen:

1. In der Rechnung wird unterstellt, dass

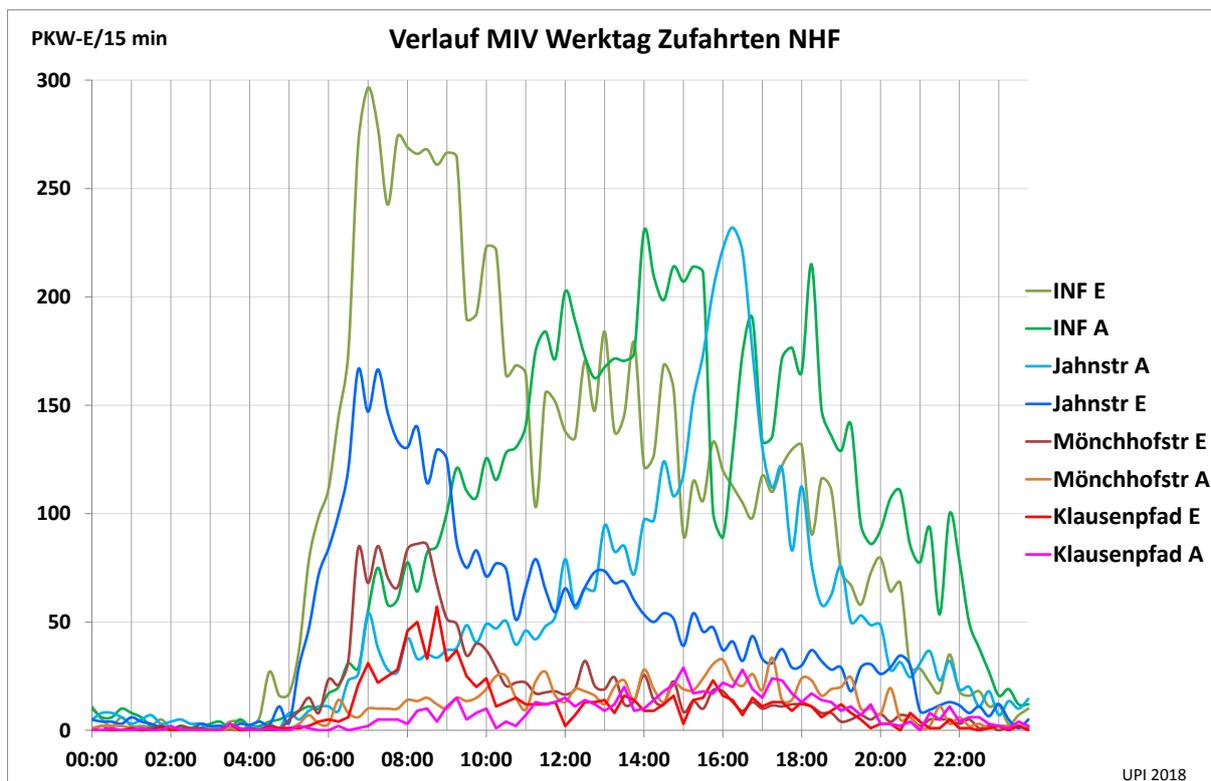
- a) es eine morgendliche Spitzenstunde gäbe, in der
- b) alle 400 den P&R-Platz anfahrenden PKW den P&R-Platz benutzen.

Dies würde bedeuten, dass außerhalb dieser einen Spitzenstunde keine PKW den P&R-Platz benutzen würden.

Durch diese Annahmen wird zwar eine maximale rechnerische Wirkung erzielt.

Diese morgendliche Spitzenstunde gibt es aber gar nicht.

Bild 2 zeigt den Verlauf der werktäglichen MIV-Fahrten auf den 4 Zufahrten ins Neuenheimer Feld in 15-Minuten-Intervallen.



**Bild 2: Werktägliches Verhalten des MIV NHF, 15-min-Summenwerte**

Die Grafik zeigt, dass auf der am stärksten belasteten Straße INF (grüne Linie INF E =Einfahrt) die „Spitzenstunde“ ca. 3 Stunden dauert. Würde man etwas realistischer annehmen, dass die Nutzung des P&R-Platzes ausschließlich in diesen 3 Stunden erfolgen würde, wäre die Wirkung „pro Spitzenstunde“ nur noch ein Drittel so groß wie in der Rechnung der Stadt angegeben. In diesen 3 Spitzenstunden fahren 2 700 PKW auf dieser Straße ins NHF ein.

2. In der Rechnung der Stadt wird unterstellt, dass alle den P&R-Platz anfahrenenden PKW heute in das Neuenheimer Feld fahren. Dies ist eine unrealistische Annahme. Neben dem Umsteigen vom Auto auf den Bus auf der "letzten Meile" käme es, wie oben beschrieben, durch das zielnahe P&R zu Verlagerungseffekten vom ÖPNV auf das Auto: ÖPNV-Pendler von der Bergstraße müssen heute 3x auf ÖV-Fahrzeuge warten (auf die Linien 5, 21/24 und 31/37). Beim Umstieg auf P&R im Handschuhsheimer Feld müssten sie in Zukunft nur noch 1x auf den ÖV warten. Zusätzlich würden Verlagerungseffekte von P&R an der Bergstraße und der Bahn auf P&R im Handschuhsheimer Feld induziert. Dadurch würden längere Strecken mit dem Auto gefahren: (bei P&R an Haltestellen der OEG oder Bahn heute 3x auf ÖV warten (auf 5/DB, 21/24 und 31/37), mit P&R HHF nur noch 1x auf ÖV warten). Alle diese Pendler fahren heute nicht mit dem PKW in den Unicampus, mit dem neuen zielnahen P&R-Platz gäbe es bei ihnen auf den Straßen im Nahbereich des Campus deshalb keine Änderung.

---

Da die Nutzer des P&R-Platzes nach dem Konzept der Stadtverwaltung für die ca. 2 km Fahrt mit dem Busshuttle den normalen VRN-Tarif zahlen müssten, wäre der P&R-Platz vor allem für heutige ÖPNV-Pendler mit Job-Ticket attraktiv, nicht jedoch für Autofahrer, die bisher noch kein Job-Ticket oder Rhein-Neckar-Ticket haben.

Neue Modellrechnungen mit den realen durchschnittlichen werktäglichen Fahrzeiten zwischen 6:30 Uhr und 8:30 Uhr der letzten 3 Monate (ohne Feiertage) ergaben, dass auf dem geplanten zielnahen P&R-Platz im Handschuhsheimer Feld mindestens 70% der Nutzer Pendler wären, die heute den Großteil der Fahrtstrecke mit dem ÖPNV zurücklegen und heute nicht mit dem PKW durch Handschuhsheim fahren. Dies reduziert die verkehrliche Wirkung der Maßnahme um weitere 70% (und erhöht wegen der Verlängerung der PKW-Fahrten die CO<sub>2</sub>-Emissionen).

3. Die Stadt nimmt an, dass der P&R-Platz jeden Tag zu 100% ausgelastet wäre. Eine Erhebung an 15 P&R-Plätzen des VRN in der Südwestpfalz im Jahr 2018 mit insgesamt 384 Stellplätzen ergab eine durchschnittliche Belegung von 61%. Darin eingeschlossen ist ein nicht bekannter Anteil von PKW, die den P&R-Platz als Parkplatz für andere Zwecke benutzen. Eine Untersuchung von 335 P&R-Plätzen der SBB in der Schweiz mit 18 710 Stellplätzen an Bahnhöfen mit sehr gutem ÖPNV-Angebot ergab eine durchschnittliche Belegung von 56%. Für die weiteren Berechnungen wird für den geplanten P&R-Platz optimistisch eine Belegung von 70% angenommen.

4. Rebound-Effekte werden in der Rechnung der Stadt nicht berücksichtigt.

Allein durch die Punkte 1 bis 3 reduziert sich die verkehrliche Wirkung der Maßnahme im Vergleich zu den Angaben der Stadtverwaltung um 93%.

25.1.2019