



## Rahmenbedingungen, Kriterien und Maßnahmen für die zukünftige Verkehrserschließung des Neuenheimer Felds

Die zukünftige Verkehrserschließung des Unicampus muss folgenden Kriterien genügen:

**Flächeneffizient:** Bodenfläche ist nicht vermehrbar. Der Flächenverbrauch der verschiedenen Verkehrsmittel ist sehr unterschiedlich. Der PKW-Verkehr beansprucht bei gleicher Verkehrsleistung rund 10 bis 15 mal mehr Flächen als der Öffentliche Verkehr und der nicht-motorisierte Verkehr. Die vom PKW-Verkehr benutzten Flächen sind einer anderen Nutzung entzogen. Ein erheblicher Teil der bisher für den PKW-Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen wird in Zukunft sinnvoller genutzt werden. Zukünftige Verkehrslösungen müssen deshalb flächeneffizient sein.

**Energieeffizient:** Der PKW-Verkehr verbraucht bei gleicher Verkehrsleistung ca. dreimal soviel Energie wie der Öffentliche Verkehr und rund 100-mal soviel wie der nicht-motorisierte Verkehr. Die Stadt Heidelberg nimmt am Programm „Masterplan 100 % Klimaschutz“ der Bundesregierung teil und hat sich verpflichtet, den Endenergieverbrauch bis zum Jahr 2050 um 50% zu reduzieren. Verkehrslösungen müssen sich an diesem Maßstab ausrichten.

**Ressourceneffizient:** Der PKW-Verkehr verbraucht bei gleicher Verkehrsleistung ca. viermal soviel Ressourcen wie der Öffentliche Verkehr und mehr als 100-mal soviel wie der nichtmotorisierte Verkehr. Dies gilt auch und gerade für neue Antriebskonzepte. Die zukünftige Verkehrserschließung muss auch unter dem Aspekt der Ressourceneffizienz nachhaltig sein.

**Klimaneutral:** Aufgrund des höheren Energie- und Ressourcenverbrauchs emittieren PKWs bei gleicher Verkehrsleistung ein Vielfaches der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu Öffentlichem Verkehr und nicht-motorisiertem Verkehr. Dies gilt auch für neue Antriebskonzepte und Treibstoffe. Die Stadt Heidelberg nimmt am Programm „Masterplan 100 % Klimaschutz“ der Bundesregierung teil und hat sich verpflichtet, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2050 um 95% zu reduzieren. Verkehrslösungen müssen sich an diesem Maßstab ausrichten.

**Kleinod Handschuhsheimer Feld:** Heidelberg hat mit dem Handschuhsheimer Feld eine in Deutschland einmalige Kombination von sehr fruchtbarem Boden, mildem Klima, optimalen Bedingungen für Gemüse- und Obstanbau mit bis zu drei Ernten im Jahr in Fuß- und Fahrradnähe zur Stadt. Dies ermöglicht eine hochwertige regionale Produktion mit optimal kurzen Wegen sowohl für Erzeuger wie für Verbraucher. Gleichzeitig ist das Handschuhsheimer Feld ein Gebiet hoher ökologischer Wertigkeit<sup>1</sup>, das nicht durch Straßen beeinträchtigt wird<sup>2</sup>. Es ist sowohl für den Naturschutz wie für die umweltfreundliche Naherholung in Stadtnähe unersetzbar. Es ist als Ensemble ungestört zu erhalten.

<sup>1</sup> siehe dazu: Petra Bauer und Dieter Teufel, Schutz des Handschuhsheimer Felds – aktueller Stand, Jahrbuch Handschuhsheim 2006, S. 43-60

Als PDF-Datei: [www.upi-institut.de/handschuhsheim/UUVU\\_JB2006.pdf](http://www.upi-institut.de/handschuhsheim/UUVU_JB2006.pdf)

<sup>2</sup> Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) 5. Neckarquerung mit Alternativen, Stadt Heidelberg, Büro Dr. Schemel für Umweltforschung, Stadt- und Regionalentwicklung, Teilgutachten 1, September 2005

**Naturschutzgebiet Alt-Neckar:** Das Naturschutzgebiet Alt-Neckar ist für den internationalen Vogelzug eine wichtige „Tankstelle“ und Rückzugsraum für seltene Arten. Es wurde deshalb 1987 als Naturschutzgebiet und im Jahr 2000 als FFH-Gebiet unter Schutz gestellt. Es darf nicht durch Verkehrswege beeinträchtigt werden.

## Bausteine zur Lösung der Verkehrsprobleme

Über die Hälfte des Verkehrs in den Campus wird heute mit dem PKW abgewickelt, Dies verursacht Kapazitäts-, Flächen- und Umweltprobleme. Der bisher hohe MIV-Anteil ist aber gleichzeitig die Chance zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Zukunft.

Die nachhaltige Verbesserung der Verkehrsanbindung des Neuenheimer Feldes ist nicht durch eine Großmaßnahme zu erreichen, sondern durch ein Bündel vielfältiger Maßnahmen<sup>3</sup> wie z.B.

1. Bau einer Campusbahn auf der seit Jahrzehnten geplanten zielnahen Trasse
2. Einbezug der immer noch über 2.100 kostenlosen PKW-Stellplätze in die Parkraumbewirtschaftung mit Parkgebühren
3. Steuerung des MIV durch Anpassung und Dynamisierung der Parkgebühren
4. Steuerung des MIV durch niedrigere Stellplatzverpflichtung
5. Neue Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Neckar in Kombination mit
6. Neues Parkhaus/Tiefgarage am Südennde der neuen Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Neckar: Die Pendler können direkt von der Autobahn ins Parkhaus fahren und mit einem Spaziergang oder mit Park&Bike über den Neckar in den Campus gelangen.
7. Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
8. Ausreichende Zahl überdachter Fahrradabstellanlagen im Unicampus
9. Ausbau von Bike & Ride an allen Haltestellen der S-Bahn und der OEG
10. Infrastruktur für Pedelecs und E-Bikes
11. Radschnellwege in die Region
12. Beschleunigung des ÖPNV und Erhöhung des Komforts
13. Straßenbahnlinie 24 ganztägig ab Schriesheim und zur Rushhour ab Weinheim
14. Zeitlich auf den Schichtdienst der Kliniken angepasstes ÖPNV-Angebot
15. Schnellbusse von einzelnen Gemeinden ohne Schienenanbindung
16. Variabler Ausstieg im Bus-Spätverkehr
17. Erhöhung des PKW-Besetzungsgrads durch Anreize für Fahrgemeinschaften<sup>4</sup>
18. Soft Policy: IndiMark
19. Public Awareness-Konzepte

---

<sup>3</sup> Petra Bauer und Dieter Teufel, Masterplan Neuenheimer Feld, Jahrbuch 2016 des Stadtteilvereins Handschuhsheim e.V., Seite 104 – 111  
Als PDF-Datei: [www.upi-institut.de/handschuhsheim/JB2016\\_Masterplan.pdf](http://www.upi-institut.de/handschuhsheim/JB2016_Masterplan.pdf)

<sup>4</sup> Heute sind werktags 77% der in das NHF einfahrenden PKW mit nur einer Person besetzt.

20. Koppelung der Geschossflächenzahl (GFZ) eines neuen B-Plans Campus INF an nachgewiesene Fortschritte einer Verkehrsverlagerung vom PKW-Verkehr auf andere umweltfreundlichere und platzsparende Verkehrsmittel

Der Schlüssel zur Lösung der Probleme ist Punkt 20, die Koppelung der GFZ eines neuen B-Plans an Fortschritte im Verkehrsbereich und damit die Beteiligung der Problemverursacher an der Lösung der Probleme.

Eine Berechnung von Planfällen mit einem Teil dieser Maßnahmen und ein daraus entwickeltes Verkehrskonzept befindet sich in <sup>5</sup>

### **Konzept zur kurzfristigen Entspannung der Verkehrssituation im Neuenheimer Feld**

Kurzfristig stehen z.B. folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrslage zur Verfügung:

1. Alle Parkplätze im Neuenheimer Feld (NHF) werden kostenpflichtig bewirtschaftet
2. Die Parkgebühren im NHF werden von heute 23,- € auf 35,- € pro Monat angehoben
3. Die Institutionen im NHF, 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. Die Buslinie 37 beginnt am Hauptbahnhof statt am Bunsengymnasium (umsteigefreie Verbindung von der S-Bahn ins nördliche Neuenheimer Feld). Dadurch wird der bestehende 10-Minuten-Takt der Buslinie 32 zwischen Hauptbahnhof und NHF zu einem 5-Minuten-Takt verdichtet.
5. Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigungspotentiale aus der Auswertung der Verlust- und Wartezeiten an Lichtsignalanlagen im Norden von Heidelberg durch die Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (RNV)
6. Schaffung von zusätzlichen 350 überdachten Bike&Ride Stellplätzen an den HS Hans-Thoma-Platz, Heiligenbergschule, Technologiepark, Bunsengymnasium und Jahnstraße

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) viermal so stark gestiegen wie die Gebühren der bewirtschafteten PKW-Stellplätze, die Kosten des Semestertickets 4,7 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,

---

<sup>5</sup> Petra Bauer und Dieter Teufel, Masterplan Neuenheimer Feld - Teil 2 Verkehrsuntersuchung Unicampus, Jahrbuch 2017 des Stadtteilvereins Handschuhsheim e.V., Seite 107 – 116  
Als PDF-Datei: [www.upi-institut.de/handschuhsheim/Masterplan\\_NHF\\_Verkehrsuntersuchung.pdf](http://www.upi-institut.de/handschuhsheim/Masterplan_NHF_Verkehrsuntersuchung.pdf)

---

das für die Beschäftigten allerdings um 58% teurer ist als das reguläre Job-Ticket, da sie auch den Sockelbeitrag finanzieren müssen.

Zu 4: Die Einführung von Parkgebühren für 2.100 Stellplätze, 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 (engerer Takt und geringere Wartezeiten). Durch den Umsteigeeffekt stehen die Busse nicht mehr im Autostau, befördern die Fahrgäste des ÖPNV schneller und werden attraktiver als heute.

Zu 5: 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.<sup>6</sup> 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 1 und 5 Minuten. Dadurch können z.B. Anschlüsse an die S-Bahn verpasst werden, was zu zusätzlichen Wartezeiten von 30 Minuten führt.

Zu 6: Beschäftigte der nördlichen Tiergartenstraße und des inneren Campus sind heute nicht optimal an den ÖPNV angebunden. Für sie bedeuten attraktive Bike&Ride-Anlagen (überdacht, abschließbar) an den Haltestellen der Straßenbahn in Campusnähe ein zusätzliches Angebot. Die heute schon bestehenden Bike&Ride-Anlagen sind völlig überlastet.

Hinweis: Bei einer regelmäßigen Staulänge von 500 m zur Rush-Hour genügt eine Verkehrsreduktion um 6%, um die Staus zu beseitigen.

6/2018

---

<sup>6</sup> Analyse durch die RNV vorgestellt im SEVA am 14.9.2016 0150/2016/IV