

Drucksache: 362/2001  
Heidelberg, den 02.07.2001

Vertraulich zu behandeln  
bis zur ersten öffentlichen  
Beratung in den Gremien  
des Gemeinderats

Stadt Heidelberg  
Dezernat II  
Stadtplanungsamt

### Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öffentl.	Zustimmung zur Beschlussempfehlung bzw. Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	05.07.2001	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Bau-, Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	17.07.2001	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	25.07.2001	J	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

## **Beschlussvorschlag**

Der Gemeinderat beschließt die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes mit folgenden Punkten:

### **1. Hauptbahnhof / Mittermaierstraße**

- Vierstreifige Unterführung in Nord-Südrichtung
- Verlegung der ÖV-Haltestelle nördlich an das Bahnhofsgebäude
- Städtebauliche Aufwertung durch Gestaltung des Willy-Brandt-Platzes
- Kreisverkehr für die Abbiegebeziehungen auf dem Platz
- Ausbau der Gneisenaustraße und des Anschlusses an B37 (Beidrichtungsverkehr)

### **2. Universitätsgebiet Im Neuenheimer Feld**

- Anschluss der Tiergartenstraße an die Autobahnabfahrt Dossenheim
- Bau einer zentral gelegenen Straßenbahn (z. B. als Stichstrecke durch die Straße Im Neuenheimer Feld bis zum Schwimmbad/Sportzentrum)
- Jobticket und Parkraumbewirtschaftung für die Beschäftigten

### **3. Bahnstadt**

- Ausbau der Anschlussstelle Rittel und Verbindung vom Rittel zur Eppelheimer Straße

### **4. „Stadt am Fluss“**

- Bau des Neckarufertunnels und Verkehrsberuhigung im Bereich Alte Brücke,
- Überarbeitung der Anbindung des Bismarckplatzes

### **5. Ausbau des Straßenbahnnetzes**

- Kirchheim, Altstadt und Neuenheimer Feld
- Weiterverfolgung der Schienennetzverlängerungen nach Wiesloch, Sandhausen/Walldorf, Schwetzingen und Schriesheim
- Anpassung des Busnetzes komplementär zum Straßenbahnnetz

### **6. Freihaltetrassen/Entwicklungsoptionen**

Die langfristige Stadtentwicklung, über den mit den Projekten unter 1.2 bis etwa 2020 skizzierten Zeitrahmen, ist nicht absehbar. Um in Verantwortung für künftige Generationen Entwicklungsoptionen für spätere Entscheidungen an zu bieten, werden als Freihaltetrassen festgelegt:

- Anschlüsse für einen Königstuhlunnel über die stillgelegten Gütergleise und Alternativ den Bereich südwestlich des Bahnhofs
- Anschlüsse für eine 5. Neckarquerung in Wieblingen und im Neuenheimer Feld
- Ausbau Klausenpfad mit Anschluss Berliner Straße

### **7. Ergänzende Maßnahmen**

- Rad/Fußwegbrücke Rohrbach – Kirchheim (Antrag 3/2001, DS 242/2001)
- Rad/Fußwegbrücke Wieblingen – Neuenheimer Feld (Antrag 2/2001, DS 122/2001)
- Optimierung des Verkehrsflusses Römerkreis
- Verkehrskonzept Kirchheim (z.B. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Schwetzingener Straße als Einbahnstraße, Anschlüsse Hardtstraße)
- Erarbeitung eines Verkehrskonzepts für Rohrbach

## Begründung

### 1 Einleitung

#### 1.1 Rückblick: Beschlusslage und verkehrliche Ausgangslage

Im Beschluss des Gemeinderates vom 29.6.2000 über eine zu erarbeitende Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes war grundsätzlich zur Verkehrsentwicklungsplanung ausgeführt:

„Verkehrsentwicklungsplanung befasst sich mit dem gesamten Verkehrssystem einer Gemeinde. Wichtige Elemente sind die Schnittstellen:

- zur Stadtentwicklungsplanung mit ihren räumlichen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Zielvorgaben
- mit gleichrangigen Fachplanungen (Wohnungsentwicklungsplan, Dichteplan, Gewerbeentwicklungsplanung, Umwelt- und Freiflächenplanung, u.ä.)
- sowie zu übergeordneten Planungen (FNP, regionaler Nahverkehrsplan, ...)

Zur Ausgangslage in Heidelberg wurde festgestellt:

„Heidelberg hat aufbauend auf den Datenerhebungen von Prof. Wermuth 1988 mit breiter Bürgerbeteiligung einen Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet. Er ist 1994 im Gemeinderat beschlossen worden. Die im breiten Konsens formulierten Ziele richten sich auf eine stadt-, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität.

Die aktuell vorgelegten Daten von PTV zum Modal Split weisen nach, dass diese Maßnahmen dazu beigetragen haben, dass sich die allgemeine Zunahme der Mobilität auf eine stadt- und umweltverträgliche Weise und mit hohem Zuwachs im Öffentlichen Nahverkehr entwickelt hat. Seit Beschluss des VEP haben neuere Entscheidungen und abgeschlossene Projekte die Lage verändert, so dass es erforderlich wird, die Datenbasis des bestehenden VEP und seine Netzaussagen fortzuschreiben.

Ursächlich sind:

- der Stadtentwicklungsplan von 1997
- das Modell räumlicher Ordnung von 1999, u.a. mit der Entwicklungsperspektive Bahnstadt
- die Planungen rund um den Hauptbahnhof
- die Erweiterungsplanungen der Universität im Neuenheimer Feld und neuen Gebäude
- die Beschlüsse zum Bau eines Altstadt-Tunnels
- die Wirkungen der Verbesserungen im lokalen und regionalen ÖV (veränderter Modal-Split)
- die Wirkungen der Verbesserungen im Radverkehrsnetz
- die Auswirkung der B 535
- Veränderungen der Zahl der Arbeitsplätze für Einpendler“

(Zitat: Beschlussvorlage „Verkehrsentwicklungsplan“ vom 15. Mai 2000)

Aus dieser Argumentation heraus hat sich der Gemeinderat einstimmig für eine Fortschreibung des VEP entschieden. Das Verfahren sollte von einer schnellen, pragmatischen Arbeitsweise geprägt sein.

Der im Beschlussvorschlag avisierte Zeitrahmen („Bearbeitungszeit ca. 12 Monate“) konnte gehalten werden:

- Beschluss des Gemeinderates zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (DS 218/2000) am 29. Juni 2000
- Information über den Arbeitsschritt: Einzelmaßnahmen zur Berechnung der verkehrlichen Folgewirkungen am 1. Februar 2001
- Information über die Ergebnisse der Einzelmaßnahmenberechnungen am 22. März 2001
- Information über die Ergebnisse der Detailberatungen im Verwaltungsworkshop am 5. April 2001
- Bericht über die Ergebnisse der Planfallberechnungen am 23. Mai 2001

## 1.2 Sachstand

Im Projekt „Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes“ haben wir die dritte Phase abgeschlossen. Am 23. Mai 2001 wurden im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss die Ergebnisse der Planfallberechnungen von PTV, sowie die gutachterliche Empfehlung zur Kenntnis genommen. Am 16. Juni 2001 fand ein Verwaltungsworkshop statt, in dem wichtige Themenfelder vertiefend diskutiert wurden.

Die Schwerpunkte aus dem Gutachten und die Ergebnisse der Debatten im Verwaltungsworkshop sind in dieser Vorlage zusammengefasst. Dieses Maßnahmenpaket ist nach der Beschlussfassung als Planfall Fortschreibung VEP zu berechnen.

Termine und Zeitplan bis Ende Juli:

01.02.01	SEVA: Information über Einzelmaßnahmenberechnung zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes
16.03.01	Verkehrsbeirat: Basisprognose 2005, Planungen der Universität Im Neuenheimer Feld
22.03.01	Gem. BAS und SEVA: Information über Ergebnisse der Einzelmaßnahmenberechnungen (Zuziehung des Gutachters PTV)
05.04.01	GR: Information über die Ergebnisse des Workshop I
04.05.01	Verkehrsbeirat: Ergebnisse der Einzelmaßnahmenberechnungen, Bewertungskriterien
23.05.01	SEVA: Bericht über Ergebnis der Planfallberechnungen (Zuziehung des Gutachters PTV)
05.07.01	SEVA: Vorberatung der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes
06.07.01	Verkehrsbeirat: Planfall Fortschreibung VEP
25.07.01	GR: Beschluss der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes

Anknüpfend an die oben genannten Schnittstellen von Verkehrsentwicklungsplanung im Zusammenspiel der verschiedenen kommunalen Planungsentscheidungen muss ihre dienende Funktion gegenüber den Schwerpunkten der städtischen Entwicklung (siehe Stadtentwicklungsplan und Modell Räumlicher Ordnung) beachtet werden.

Die bekannten Schwerpunkte der nächsten Jahre sind:

- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes
- Entwicklungsperspektive Bahnstadt
- Ausbauplanungen der Universität im Neuenheimer Feld
- „Stadt am Fluss“

Auf einer anderen Handlungsebene und mit großen finanziellen und strukturellen Folgen sollte im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung darüber hinaus die „Liberalisierung des Nahverkehrs“ Berücksichtigung finden. Der bevorstehende Wettbewerb macht die Stadt künftig eindeutig zur Auftraggeberin von Nahverkehr, die seinen Umfang und Qualität festlegt, bestellt und aus dem kommunalen Haushalt finanzieren muss. Als Eigentümerin eines Nahverkehrsunternehmens ist die Stadt Heidelberg dabei in einer Doppelrolle; weil es zugleich darum geht, die Chancen des eigenen Unternehmens am Markt zu verbessern und seine Betriebskosten zu optimieren. Aus beiden Perspektiven muss das ÖPNV-Netz in seiner Bedienungsqualität und Wirtschaftlichkeit effektiviert werden. Unwirtschaftliche Busverkehre auf starken Verkehrsachsen und Doppelbedienungen stehen dabei zur Disposition.

Die Chancen einer regionalen Zusammenarbeit ergeben sich aus dem Kooperationsvertrag zur RNB (Rhein-Neckar-Bahn) anlässlich der S-Bahn-Ausschreibung.

## **2 Planfall zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes**

Ziel der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes ist eine Optimierung der Hauptverkehrsnetze sowohl im Öffentlichen Verkehr als auch im Individualverkehr, unter gleichzeitiger Beruhigung der Wohngebiete. Im Bereich Öffentlicher Nahverkehr werden die Projekte im Blick auf die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs und der Verbesserung der Kundenfreundlichkeit ausgewählt. Die Optimierung des nicht motorisierten Individualverkehrs (Radwege- und Fußwegenetze) wird in Anlehnung an den Verkehrsentwicklungsplan 1994 weiter verfolgt.

Für die oben genannten Problembereiche werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

### **1. Hauptbahnhof / Mittermaierstraße**

Vierstreifige Unterführung in Nord-Südrichtung

Verlegung der ÖV- Haltestelle nördlich des Bahnhofs an das Bahnhofsgebäude

Städtebauliche Aufwertung durch Gestaltung des Willy-Brandt-Platzes

Kreisverkehr für die Abbiegebeziehungen auf dem Platz

Aufwertung des Verkehrsstrangs Kurfürsten-Anlage – Gneisenaustraße – B37 – ehemalige A656 (Ausbau der Gneisenaustraße und des Anschlusses an die B37)

Ziel: Verminderung der Verkehrsmenge auf der Bergheimer Straße und Entlastung der Kreuzung Bergheimer –Mittermaierstr.

Unterführung am Hauptbahnhof (Verbesserung des Verkehrsflusses im IV, ÖV und Querungsangebote für den Fuß- und Radverkehr)

Integration der Bauvorhaben HDM, Konferenzzentrum, CBC und am Hauptbahnhof sowie die neuen Tiefgaragen in die Gesamtplanung

### **2. Universitätsgebiet Im Neuenheimer Feld**

Anschluss der Tiergartenstraße an die Autobahnabfahrt Dossenheim

Bau einer zentral gelegenen Straßenbahn ( z. B. als Stichstrecke durch die Straße Im Neuenheimer Feld bis zum Schwimmbad)

Jobticket und Parkraumbewirtschaftung für die Beschäftigten

Gewährleistung einer verträglichen Abwicklung des Verkehrs durch den Planfall 1.2 (siehe Simulation der Verkehrsströme)

### **3. Bahnstadt**

Ausbau der Anschlussstelle Rittel, Bau einer Verbindungsstraße vom Rittel zur Eppelheimer Straße

### **4. „Stadt am Fluss“**

Bau des Neckarufertunnels und Verkehrsberuhigung auf der Neckaruferstrasse, im Bereich Alte Brücke, Überarbeitung der Anbindung des Bismarckplatzes

**5. Ausbau des Straßenbahnnetzes**

Kirchheim, Altstadt, und Neuenheimer Feld

Planung der Verlängerungen ins Umland nach Wiesloch, Sandhausen/Walldorf, Schwetzingen und Schriesheim

Anpassung des Busnetzes komplementär zum Straßenbahnnetz

Ziel ist eine höhere Wirtschaftlichkeit und Kundenfreundlichkeit des ÖPNV (Antrag 63/99)

**6. Freihaltetrassen/Entwicklungsoptionen**

Die langfristige Stadtentwicklung nach 2020 ist nicht absehbar. Um in Verantwortung für künftige Generationen Entwicklungsoptionen für spätere Entscheidungen anzubieten, werden als Freihaltetrassen festgelegt:

- Anschluss des Königstuhltunnels über die stillgelegten Gütergleise und Alternativ im Bereich südwestlich des Bahnhofs
- Anschlüsse für eine 5. Neckarquerung in Wieblingen und im Neuenheimer Feld
- Ausbau Klausenpfad mit Anschluss Berliner Straße

**7. Ergänzende Maßnahmen**

- Rad/Fußwegbrücke Rohrbach – Kirchheim (Antrag 3/2001, DS 242/2001)
- Rad/Fußwegbrücke Wieblingen – Neuenheimer Feld (Antrag 2/2001, DS 122/2001)
- Optimierung des Verkehrsflusses Römerkreis
- Verkehrskonzept Kirchheim (z.B. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Schwetzinger Straße, Anschlüsse Hardtstraße)
- Erarbeitung eines Verkehrskonzepts für Rohrbach.

**3. Priorisierung und Finanzplan**

Die oben aufgeführten Maßnahmen werden nach ihrer Priorität wie folgt eingestuft:

<b>Motorisierter Individualverkehr - Netzausbau -</b>		<b>Öffentlicher Verkehr - Straßenbahnausbau</b>		
1.	Bahnhofsumfeld 2006	• Kirchheim 2005	• Altstadt 2007	• Neuenheimer Feld 2005
2.	Neuenheimer Feld 2004			
3.	Bahnstadt 2006			
4.	„Stadt am Fluss“ 2010			

In Anlehnung an den Verkehrsentwicklungsplan 1994 werden die möglichen Realisierungsphasen der einzelnen „Maßnahmenpakete“ sowie die Kostenschätzungen in einem Finanzplan zusammengefasst (siehe Anlage). Diese „Maßnahmenpakete“ sind nach Verkehrsarten (IV/ÖV) geordnet, die sich in einem sehr unterschiedlichen Planungsstand befinden, so dass Schätzungen anhand von Erfahrungswerten ermittelt werden konnten.

## 4 Weitere Maßnahmen

Weitere Maßnahmen, die nicht direkt in den Verkehrsentwicklungsplan integriert werden, sind die vorgestellte Konzeption für einen Umbau von signalisierten Kreuzungen in Kreisverkehre und die Optimierung des Verkehrsflusses am Römerkreis sowie die Sperrung des Nikolausweg nach Ausbau der Nordumgehung Leimen. Außerdem werden parallel zu den Maßnahmen aus dem VEP die Optimierung des Verkehrszuges „Autobahnstutzen“ –Ernst-Walz-Brücke –Berliner Str. , die Erschließung des Bereiches Ochsenkopf (Rampen von und zur B37) und die Bahnunterführung am Bahnhof Schlierbach weiter verfolgt.

Im Zusammenhang mit dem Öffentlichen Verkehr wird in Zusammenarbeit mit dem VRN bis 2004 ein neuer Nahverkehrsplan für Heidelberg erarbeitet, der die Netzentscheidungen des VEP aufnimmt und im Hinblick auf die künftige Rolle der Stadt als Aufgabenträgerin des Öffentlichen Verkehrs Umfang und Qualität des ÖPNV (Kundenfreundliche Haltestellen, Umsteigequalitäten, u.ä.) in Heidelberg beschreibt und die Wirtschaftlichkeit erhöht (Antrag 63/99).

Die Erarbeitung einer P+R-Konzeption wird zurückgestellt, bis Klarheit über den Zeitplan regionale Schienennetzerweiterung besteht. Der Antrag für eine P+R -Anlage am Großen Ochsenkopf (Antrag 1/2001, DS 111/2001) wird nicht weiterverfolgt.

Zu erarbeiten ist eine Neukonzeption für den Reisebusverkehr in Folge des anstehenden Umbaus von Karlsruhbahnhof und Neckarmünzplatz.

## 5 Ausblick

Im Zusammenhang mit einem Beschluss zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes wird der beschlossene Planfall nochmals vom Gutachter berechnet. Parallel dazu wird eine Dokumentation erarbeitet, die in den Verkehrsentwicklungsplan 1994 integriert wird. Hierbei wird dokumentiert, welche Maßnahmen neu ergänzt werden. Die Planfallberechnung und ergänzende Dokumentation sowie die Texte aus dem bestehenden Verkehrsentwicklungsplan werden dann als „Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg 1994 – Fortschreibung 2001“ veröffentlicht.

Anlagen			
 AnlageVEP.rtf			
Tabelle Seite 3.6 + 3.7			

gez.

B: Weber

