

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN HEIDELBERG



**LEITLINIEN UND
PROJEKTE**

VORWORT

Der ständig anwachsende Straßenverkehr stellt eine große Herausforderung an uns alle dar. Zunehmende Mobilität des einzelnen und steigende Motorisierung haben die Städte an den Rand des Verkehrsinfarakts gebracht. Während die Einwohnerzahl Heidelbergs zwischen 1970 und 1995 um weniger als zehn Prozent zunahm, hat sich die Zahl der Autos im selben Zeitraum von 37.000 auf 68.000 fast verdoppelt. Die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche aber ist praktisch gleichgeblieben.

Die vom fließenden und ruhenden Verkehr ausgehenden Beeinträchtigungen sind für viele Bürgerinnen und Bürger zu einer Belastung geworden. Die Funktionsfähigkeit der Stadt droht in Gefahr zu geraten, wenn es nicht gelingt, den Verkehr effektiver und intelligenter zu organisieren.

Die Lösung besteht nicht in einem weiteren Neu- und Ausbau von Straßen. Dadurch würden noch mehr Autos in die Stadt kommen. Entlastung bringt nur die konsequente Förderung des Umweltverbundes, also die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und der Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes, ohne dabei den Autoverkehr in seiner Bedeutung für das Leben der Stadt aus dem Blick zu verlieren. Gefordert sind Lösungen, die künftig Verkehr in einer "Stadt der kurzen Wege" unnötig machen, z. B. durch dezentrale Leistungsangebote, wie die Bürgerämter.

Der vom Gemeinderat 1994 beschlossene Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg ist diesem Gedanken verpflichtet. Er verfolgt das Ziel, die Mobilität aller zu sichern und die mit dem Verkehr einhergehenden Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt in unserer Stadt so weit wie möglich zu verringern.

Die vorliegende Broschüre stellt einige der wichtigsten Projekte in Text und Bild vor - realisierte, im Bau befindliche und für die nächsten Jahre geplante. Vollständigkeit ist bei der Vielzahl der Maßnahmen nicht möglich. Manch wichtiges Projekt, das die Planer in Arbeit haben, wie z. B. die Straßenbahn in der Altstadt oder die "Stadt am Fluß" (Neckarufertunnel) ist noch nicht weit genug fortgeschritten, um hier dargestellt zu werden.

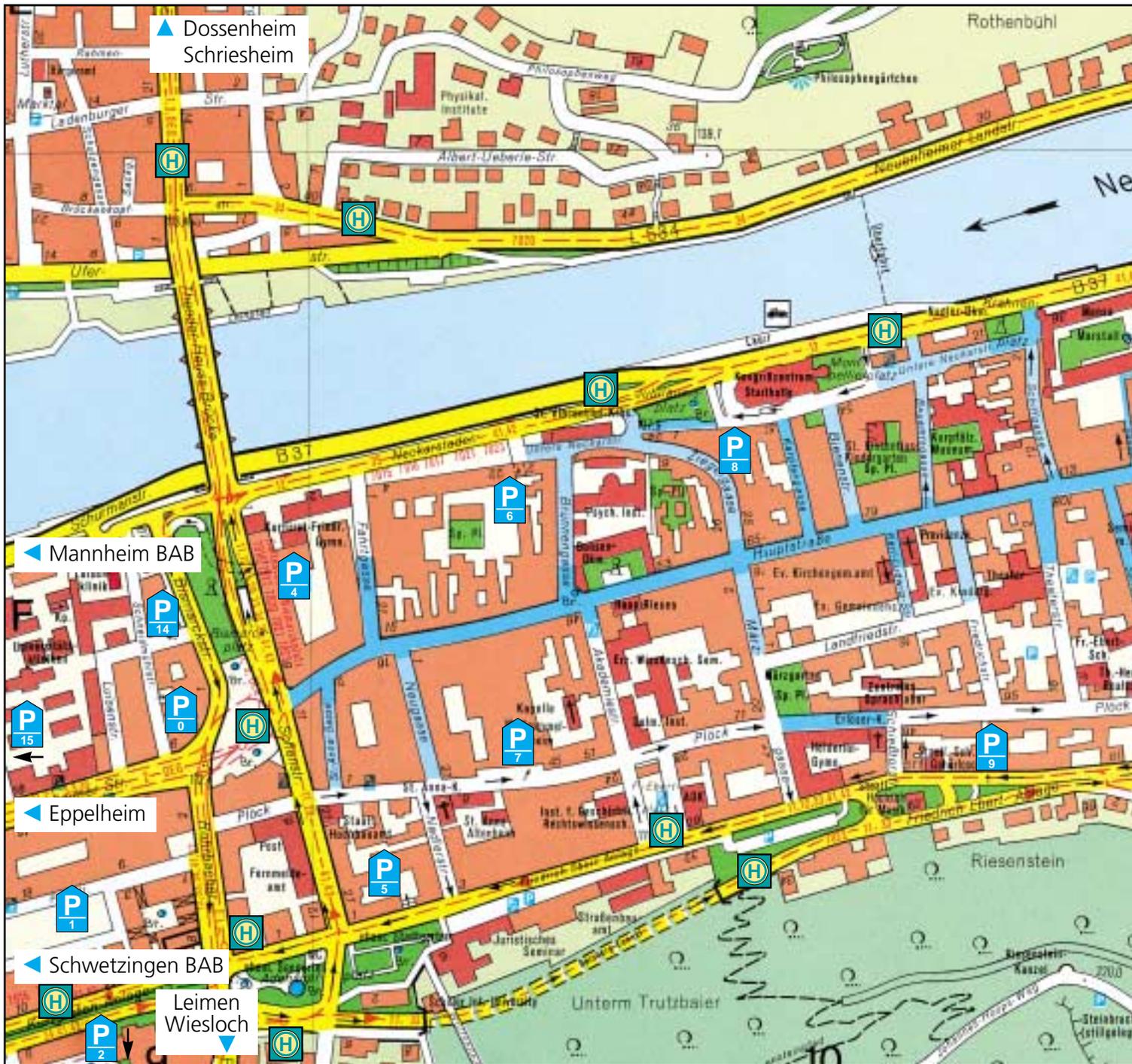
Die angestrebte Verkehrswende braucht die Unterstützung jedes einzelnen. Sie ist nur zu erreichen, wenn alle mitmachen, die in unserer Stadt leben, arbeiten oder sie besuchen. Ein immer dichteres und komfortableres Angebot des öffentlichen Nahverkehrs, sichere Rad- und Fußwege in der ganzen Stadt werden den Umstieg zunehmend attraktiv machen. Den Gewinn - bessere Luft, weniger Lärm, mehr Platz auf den Straßen - haben wir alle.



Beate Weber
Oberbürgermeisterin



Prof. Dr. Joachim B. Schultis
Erster Bürgermeister



Die Öffnungszeiten der Innenstadt-Parkhäuser

P 0 Woolworth

geöffnet während der Geschäftszeiten
(57 Plätze)

P 1 Poststraße

Montag – Freitag 7.00 – 21.00 Uhr
Samstag 7.00 – 17.00 Uhr
(592 Plätze)

P 2 Bauhaus

Montag – Freitag 9.00 – 20.00 Uhr
Samstag 8.00 – 16.00 Uhr
(546 Plätze)

P 4 Darmstädter Hof Centrum (DHC)

durchgehend geöffnet
(720 Plätze)

P 5 Europäischer Hof

durchgehend geöffnet
(200 Plätze)

P 6 Kraus

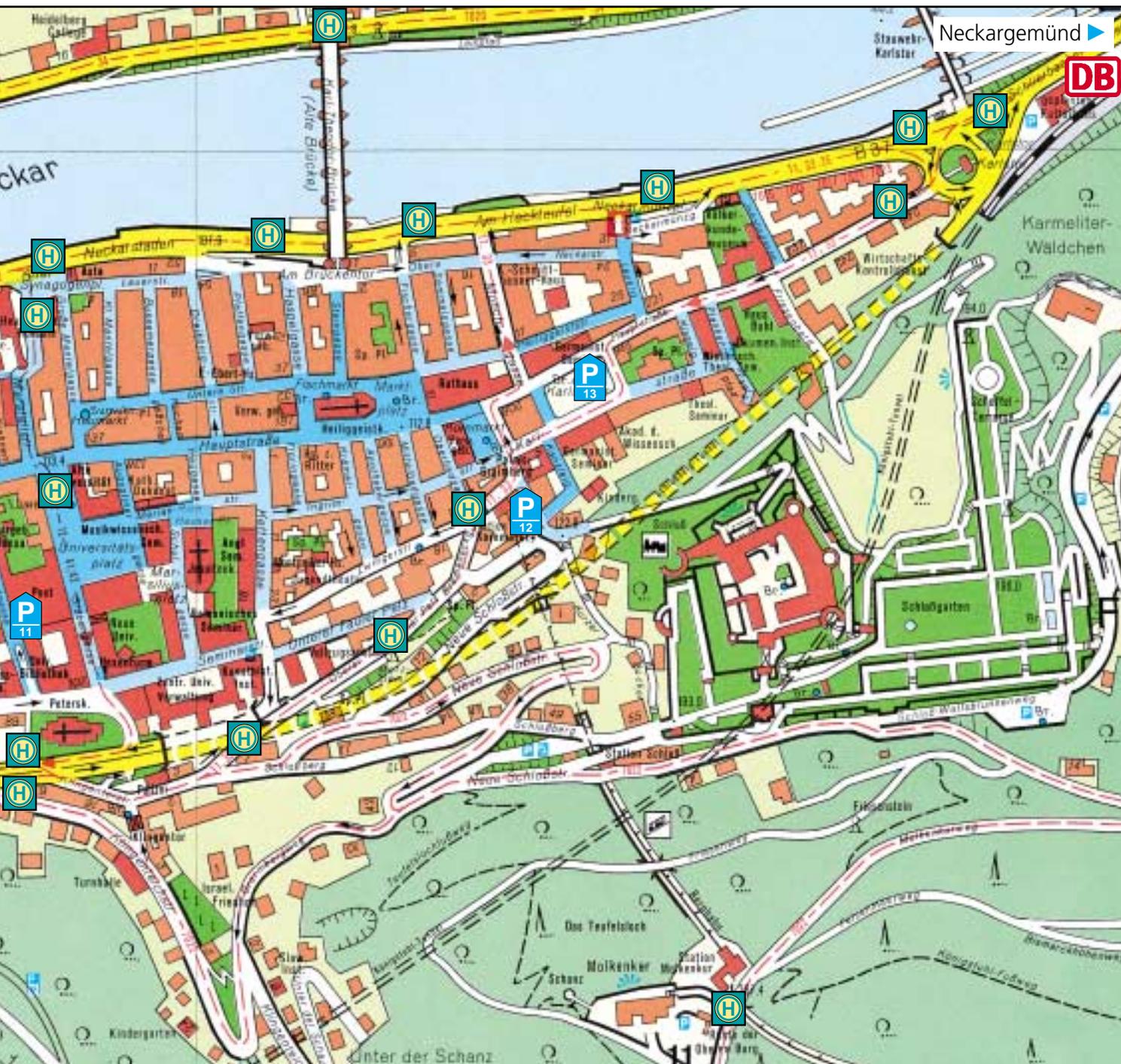
durchgehend geöffnet
(220 Plätze)

P 7 Kaufhof

Parkhaus durchgehend geöffnet
(300 Plätze)
Tiefgarage geöffnet bis 30 Min. nach
Geschäftsschluß
(110 Plätze)

P 8 Kongreßhaus (Engelblock)

durchgehend geöffnet
(340 Plätze)



P 9 Friedrich-Ebert-Anlage

durchgehend geöffnet
(478 Plätze)

P 11 Universitätsbibliothek (Triplex)

durchgehend geöffnet
(185 Plätze)

P 12 Kornmarkt/Schloß

durchgehend geöffnet
(287 Plätze)

P 13 Karlsplatz

durchgehend geöffnet
(295 Plätze)

P 14 ATOS-Praxisklinik

täglich 6.00 – 23.00 Uhr
(192 Stellplätze)

P 15 Klinikum Bergheim

(ab Nov. 96, Einfahrt Thibautstraße)
durchgehend geöffnet
(330 Plätze)



Parkhaus/Tiefgarage



Bus-/Straßenbahnhaltestelle



DB-Haltepunkt

Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg

Leitlinien



DEN VERKEHR STADTGERECHT GESTALTEN

6



DIE UMWELTBELASTUNGEN VERRINGERN

8

Projekte



DER NAHVERKEHR WIRD ATTRAKTIVER

10



DIE NEUE BERLINER STRASSE

12



KIRCHHEIM BEKOMMT STRASSENBAHN-ANSCHLUSS

14



VERBESSERUNG DER VERKEHRSLEITSYSTEME

16



AUSBAU DES RADVERKEHRSNETZES

18



DIE PLÖCK UND DER UMBAU DER SOFIENSTRASSE

20



FAHRRADPARKEN AM HAUPTBAHNHOF

22



HEIDELBERG ZU FUSS

24



AKTION STADTFAIRKEHR

26

HSB und VRN informieren



LINIENNETZ, SERVICEANGEBOT

28



LINIENNETZ, TARIFINFORMATIONEN

34



EIN ZIEL FÜR HEIDELBERG: Den Verkehr stadtgerecht gestalten

Eine halbe Million Wege pro Tag

Rund vier Wege macht jede/r von uns im Durchschnitt pro Tag: zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen, zum Sport, ins Kino, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Das macht für ganz Heidelberg über eine halbe Million Wege jeden Tag. Dabei sind die zahlreichen Besucher und Pendler von außerhalb noch nicht mitgerechnet.

Schaut man sich an, wie die Wege zurückgelegt werden, ergibt sich folgende Verteilung: Von zehn Wegen erfolgen drei zu Fuß, zwei mit dem Rad, vier mit dem Auto oder Motorrad und einer mit Bus oder Bahn. Rund die Hälfte der Wege wird also unmotorisiert zurückgelegt. Rechnet man die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs noch hinzu, ergeben sich immerhin sechzig Prozent für den sogenannten "Umweltverbund".



Sozialverträglicher Verkehr

- **Gleichberechtigung der einzelnen Verkehrsarten**
Fußgänger
Radverkehr
öffentlicher Verkehr
motorisierter Individualverkehr
- **Schaffung gleicher Mobilitätschancen für alle**
- **Verringerung von Gefährdungen und Beeinträchtigungen**

Quelle: Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg

Stadtverträglicher Verkehr

- **Schaffung und Erhaltung von Freiräumen, z. B. Plätzen, Straßenräumen, Grünflächen**
- **Wiederherstellung von Raum für städtisches Leben, z. B. Handel, Aufenthalt, Freizeit**

Quelle: Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg

Wer die vielfältigen Möglichkeiten einer stadtgerechten Mobilität nutzt, trägt dazu bei, daß unsere Städte lebenswert bleiben. Und dazu, daß alle diejenigen, die aus beruflichen oder sonstigen Gründen dringend aufs Auto angewiesen sind, freie Fahrt haben.



Ein beachtliches Ergebnis, zeigt es doch, daß Mobilität nicht in erster Linie eine Frage des Autos ist. Mobilität ist mehr: Zum Beispiel eine kurze Strecke zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen, von Tür zu Tür, ohne Parkplatzsorgen, ohne Parkgebühren. Oder als Inhaber/in einer Zeitkarte jederzeit in öffentliche Verkehrsmittel einsteigen zu können, ohne sich um Fahrscheine und Preise kümmern zu müssen. Viele tausend Besitzer/innen eines Job-Tickets, eines Semester-Tickets, der "Karte ab 60" oder anderer Zeitkarten kennen und schätzen dieses Gefühl der Unabhängigkeit.

Mobilität sichern, Lebensqualität bewahren

Der Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg will die Voraussetzungen dafür schaffen, daß wir auch zukünftig mobil bleiben und die umweltfreundlichen Verkehrsarten noch öfter als bisher schon nutzen können. Er setzt klare Ziele: Sicherstellung der Mobilität bei möglichst weitgehender Verringerung ihrer negativen Begleiterscheinungen. Im Vordergrund stehen Mobilitätschancen für alle, die Gleichberechtigung der einzelnen Verkehrsarten und die Verringerung von Gefährdungen und Beeinträchtigungen. Der Flächenverbrauch soll gebremst und, wo möglich, sollen Freiräume zur Entfaltung städtischen Lebens zurückgewonnen werden. Deshalb setzt der Verkehrsentwicklungsplan auf den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, auf mehr und bessere Rad- und Fußwege und eine intelligente Verkehrslenkung.

Die Straße auch als Lebensraum wieder zu erschließen, gehört zu den Zielen des Verkehrsentwicklungsplanes.





GEMEINSAM GEGEN DICKE LUFT: Die Umweltbelastungen verringern

Ozon, CO₂, Benzol, Ruß, Lärm...

Rund zwei Drittel aller Luftschadstoffe im Großraum Mannheim/Heidelberg stammen heute aus den Auspuffrohren der Autos. Insbesondere die Belastung der Luft mit Stickoxiden, Dieselruß, Benzol und Kohlenmonoxid ist überwiegend verkehrsbedingt. Während der Schadstoffausstoß von Industrie, Kraftwerken und Heizungen in den vergangenen Jahren wirksam gesenkt werden konnte, entwickelte sich der Autoverkehr zum Umweltverschmutzer Nummer eins.



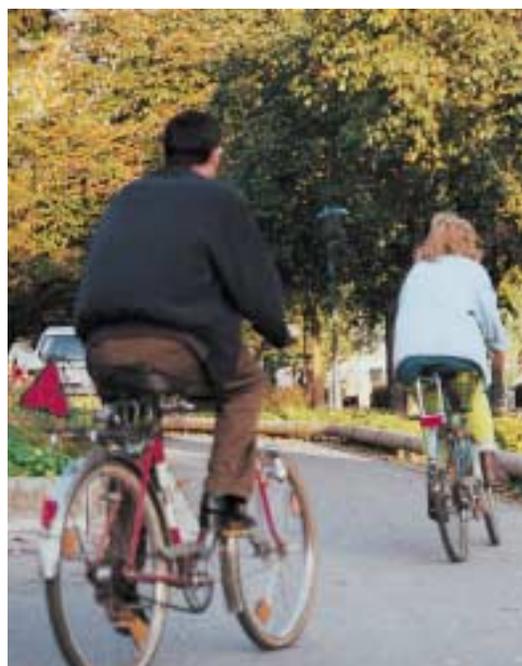
Problematisch sind vor allem die Stickoxide und die Kohlenwasserstoffe, denn sie tragen wesentlich zum Waldsterben bei. Sie sind auch die Hauptursache für die Entstehung von Ozon, das an sonnigen Tagen in Konzentrationen auftreten kann, die der Gesundheit gefährlich werden - Stichwort Sommersmog. Daß die meisten Autos heute einen Kat haben, trägt zwar zur Schadstoffminderung bei, aber eine immer größere Zahl von Autos und mehr gefahrene Kilometer verhindern, daß die Luftbelastung wirklich drastisch sinkt. Die Entstehung des Treibhausgases CO₂, das weltweit gefährliche Klimaveränderungen auslöst, kann der Kat ohnehin nicht verhindern.

Auch der vom Verkehr ausgehende Lärm stellt für viele Menschen eine schwerwiegende Beeinträchtigung dar. Langfristige Lärmeinwirkung kann, wie wir heute wissen, nicht nur zu Gehörschäden und Schlafstörungen, sondern auch zu dauerhaften Erkrankungen des gesamten Herz-Kreislauf-Systems führen und die Lebenserwartung vermindern.

Verkehr umweltverträglich gestalten

Der Verkehrsentwicklungsplan strebt deshalb die konsequente Verminderung der vom Straßenverkehr ausgehenden Umweltbelastungen an. Er formuliert Grenzwerte für Kohlendioxid, Ozon, Stickoxide, Kohlenmonoxid, Benzol, Rußpartikel und Lärm, die mit Hilfe der vielen einzelnen Maßnahmen kurz-, mittel- und langfristig erreicht werden sollen.

Investitionen, Baumaßnahmen und neue Regelungen aber sind nur die eine Seite. Der Verkehrsentwicklungsplan setzt ebenso auf die Mitwirkung aller Bürgerinnen und Bürger. Jede/r einzelne kann hier und jetzt schon etwas für bessere Luft, für weniger Lärm und sinnvolle Fortbewegung tun. Etwa die Hälfte aller Autofahrten sind kürzer als fünf Kilometer, fast jede vierte Fahrt ist sogar kürzer als zwei Kilometer. Das sind Wege, die in den meisten Fällen ohne Zeitverlust umweltschonender und gesünder zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können.



Mobilität beginnt im Kopf

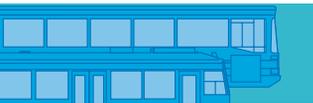
Der ausführliche Maßnahmenkatalog des Verkehrsentwicklungsplanes wird Schritt für Schritt in konkrete Projekte umgesetzt. Viele Verbesserungen bei Bussen und Bahnen, zusätzliche Radwegverbindungen und kleine Veränderungen, aber auch der Umbau der B37 konnten bereits verwirklicht werden. Der Weg zu gleichberechtigten Verkehrsmitteln und einer umweltgerechten Mobilität für Alte und Junge, Männer und Frauen, Menschen mit und ohne PKW ist eingeschlagen. Damit wird es für jede Heidelbergerin und jeden Heidelberger leichter, sich für eine umwelt- und stadtgerechte Mobilität zu entscheiden.



Gemeinschaftliche Auto-nutzung – eine gute Idee für diejenigen, die nur manchmal ein Auto brauchen.

Umweltinformation für alle: Die Anzeigetafel auf dem Bismarckplatz informiert über die aktuelle Luftbelastung.





EINSTEIGEN UND SICH WOHLFÜHLEN: Der Nahverkehr wird attraktiver



Mit Niederflurtechnik ist der Einstieg auch mit Kinderwagen kein Problem. Rollstuhllifte, die heute schon in vielen Bussen vorhanden sind, ermöglichen Menschen mit Behinderung die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ohne fremde Hilfe.

Das Graffiti eines unbekanntes Sprayers "Sie stehen nicht im Stau, Sie SIND der Stau" trifft den Nagel auf den Kopf. Umsteigen in Bahn oder Bus und am Stau vorbeiziehen heißt die Lösung zum Beispiel im Berufsverkehr. Immer mehr Menschen in Heidelberg und Umgebung nutzen den öffentlichen Nahverkehr mit seinem deutlich verbesserten Angebot.

Frauen, Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen sind heute schon überdurchschnittlich häufig mit Bussen und Bahnen unterwegs. Moderne Niederflurtechnik in den vielen neuen Fahrzeugen erleichtert den Einstieg mit Kinderwagen, schweren Einkaufstaschen oder Rollstuhl. Günstige Angebote, wie das "Job-Ticket" und die dichteren Taktzeiten bis in die Region, machen den öffentlichen Personennahverkehr gerade auch für Berufspendler zu einer echten Alternative.

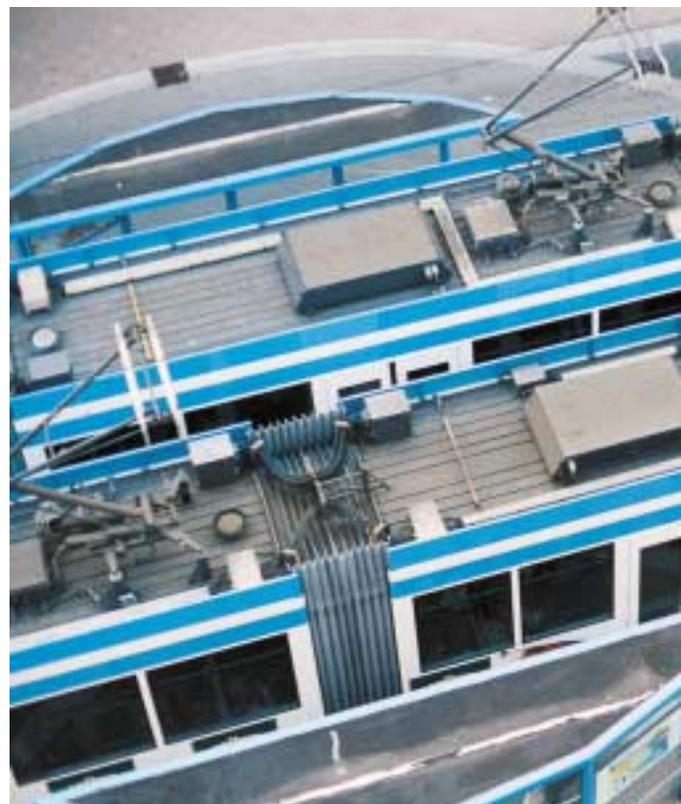
Allein die HSB hatte im Jahr 1995 einen Fahrgastzuwachs von 1,4 Millionen - ein Plus von 4,5 Prozent gegenüber 1994. Und der Nahverkehr ist weiter im Aufwind.

Neue Trassen

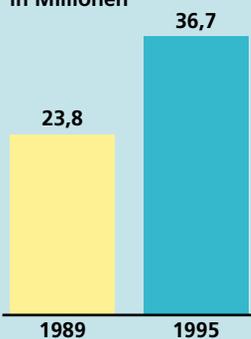
Gemeinsam mit den Nahverkehrsunternehmen, den Umlandgemeinden und dem Landkreis unternimmt die Stadt Heidelberg im VRN alle Anstrengungen, den öffentlichen Nahverkehr noch attraktiver zu machen. Mehr Menschen als bisher schon bekommen einen guten Anschluß an Busse und Bahnen. Der Verkehrsentwicklungsplan legt dabei den Schwerpunkt auf den zügigen Ausbau des Straßenbahnnetzes. Moderne Straßenbahnen auf einer eigenen Trasse bringen viele Menschen rasch und bequem ans Ziel. Das Beschleunigungsprogramm sorgt für freie Fahrt an den Kreuzungen.

Die Fertigstellung der Schienenstrecke Berliner Straße im Jahr 1995 hat die Netzlücke zwischen Handschuhsheim und dem Neuenheimer Feld geschlossen. Mit seinem klaren Ja zur Straßenbahn nach Kirchheim und zur direkten "Trasse A" in den Kirchheimer Ortskern hat der Gemeinderat grünes Licht für ein zweites Großprojekt gegeben. Und schließlich soll auch die Altstadt wieder Anschluß an die Straßenbahn erhalten. Wie und auf welcher Strecke dies möglich ist, kann jetzt in sorgfältigen Untersuchungen geklärt werden.

Die OEG baut die Verbindung nach Dossenheim und Schriesheim zweigleisig aus. Beschränkungen der Fahrtenzahl und Verzögerungen, die aus der Eingleisigkeit entstehen, fallen künftig weg. OEG und HSB können dann ihre Linien besser aufeinander abstimmen und werden gemeinsam noch leistungsfähiger.



HSB - Fahrgäste in Millionen



Öffentlicher Verkehr im Aufwind: 54% mehr Fahrgäste seit 1989

Mit der S-Bahn ins Jahr 2000

Mit der S-Bahn Rhein-Neckar, die Ende des Jahrzehnts ihren Betrieb auf den vorhandenen Bahnstrecken aufnehmen soll, nimmt die Bahn endgültig Abschied vom Bummelzug. S-Bahnen fahren künftig nach Mannheim/Ludwigshafen, in die Pfalz, ins Neckartal und nach Bruchsal. Taktverkehr in kurzen Abständen macht komplizierte Fahrpläne überflüssig.

Zusätzliche S-Bahn-Haltepunkte an der Franz-Knauff-Straße und bei der Orthopädie knüpfen das Haltestellennetz dichter. Die vorhandenen Stationen werden mit Rampen und Aufzügen nachgerüstet. Durch die Zusammenlegung von Haltestellen wird Umsteigen einfacher, z. B. am Karlsruhbahnhof, wo der Bus künftig direkt am Bahnsteig hält.



← Haltestelle an der Berghheimer Straße mit beispielhafter Neugestaltung

Drehscheibe des Nahverkehrs – die Umsteiganlage Rohrbach Süd →





PLATZ FÜR ALLE VERKEHRSARTEN: Die neue Berliner Straße

Spangenschluß Berliner Straße

Mit der Eröffnung der Straßenbahn-Neubaustrecke Berliner Straße im Jahr 1995 konnte eines der wichtigsten Projekte des Verkehrsentwicklungsplans innerhalb kurzer Zeit verwirklicht werden.

Die Neubaustrecke in der Berliner Straße ist mehr als nur ein Kilometer Schienentrasse. Dieser Lückenschluß symbolisiert die erfolgreiche Trendwende im öffentlichen Nahverkehr in Heidelberg. Nach dem Abbau des Straßenbahnnetzes in der Vergangenheit ging erstmals wieder eine wichtige Erweiterung des Schienennetzes in Betrieb.

Durch die Schließung der Lücke zwischen der Straße Im Neuenheimer Feld und dem Hans-Thoma-Platz erhält der Heidelberger Norden eine direkte Straßenbahnbindung an die Universitätsinstitute und Kliniken im Neuenheimer Feld. Mit der neuen Haltestelle Heiligenberg-Schule bekommen viele Handschuhsheimer/innen Anschluß an den öffentlichen Nahverkehr in geringer Entfernung.

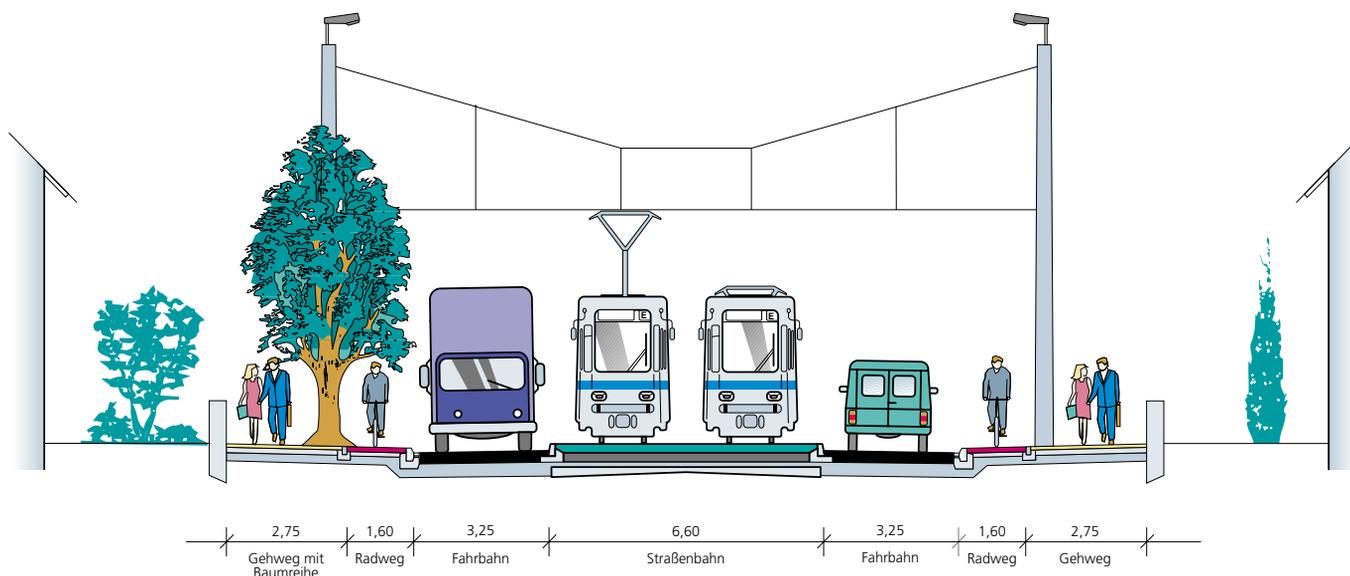
Die Fahrzeit vom OEG-Bahnhof Handschuhsheim zum Hauptbahnhof beträgt durch den Wegfall des Umwegs über den Bismarckplatz nur noch 10 Minuten. Fahrgäste aus den nördlichen Nachbargemeinden steigen am OEG-Bahnhof in die Linie 4 um und kommen ohne Umweg ins Neuenheimer Feld und zum Hauptbahnhof. Der zweigleisige Ausbau der OEG-Trasse zwischen Handschuhsheim und Schriesheim schafft in Zukunft noch bessere Voraussetzungen.

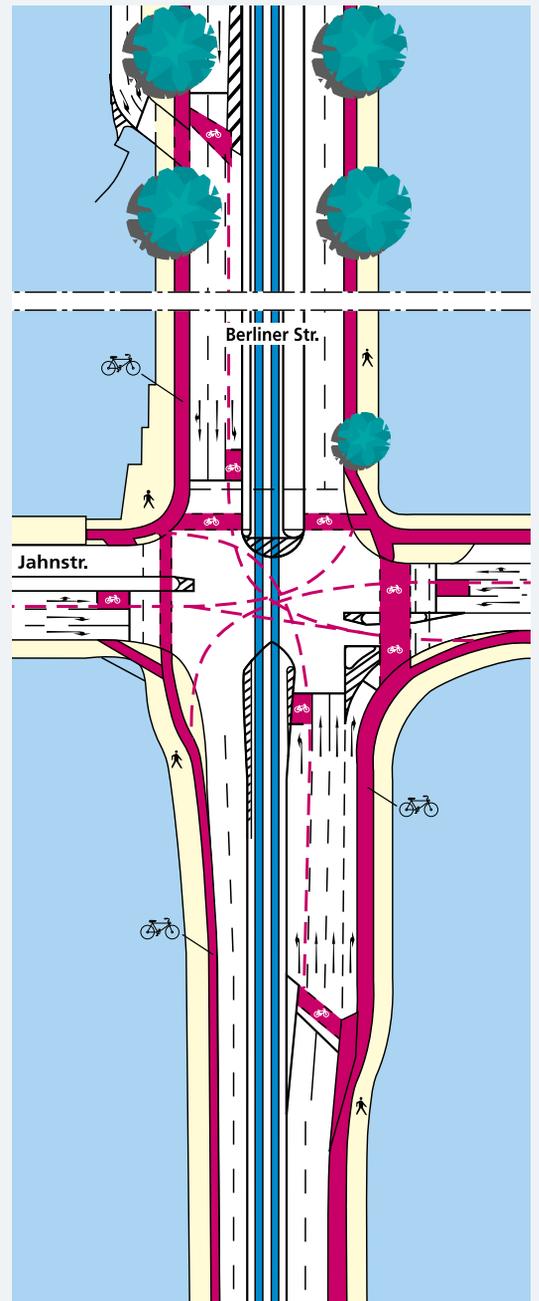
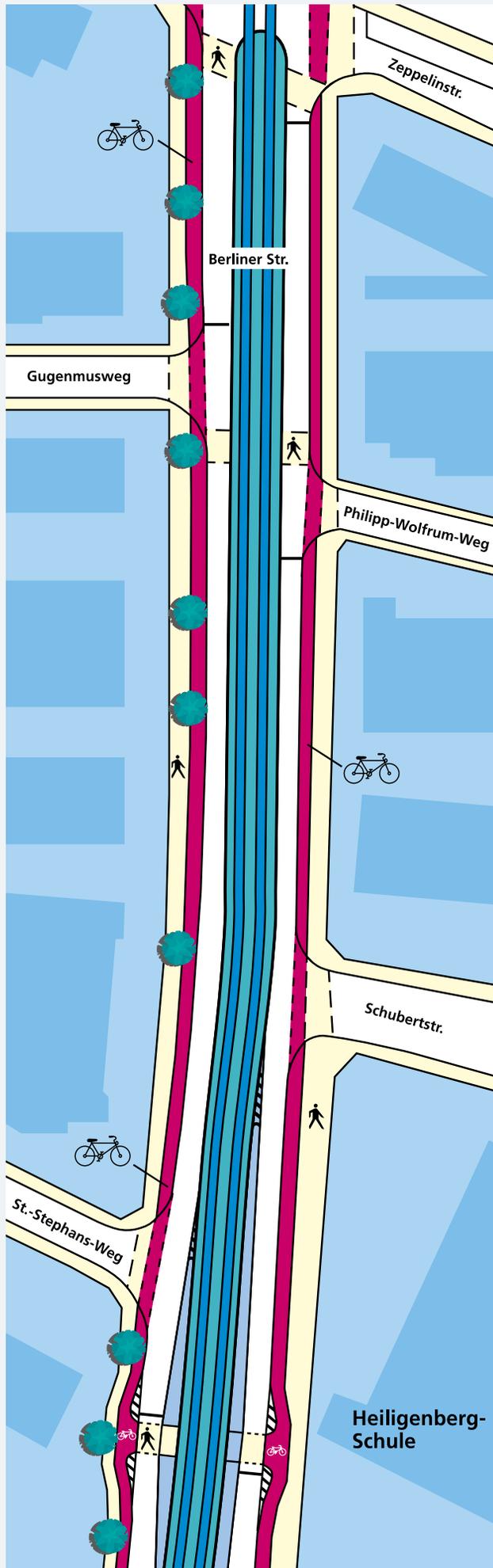
Schneller zur Uni

Im Rahmen der Beschleunigung der Straßenbahn ist der Umbau der Kreuzung Berliner Straße/Jahnstraße vorgesehen. Von dieser Umgestaltung an der Hauptzufahrt zur Universität werden neben den HSB-Fahrgästen auch die Radfahrer/innen profitieren. Sie erhalten hier erstmals direkte Linksabbiegemöglichkeiten. Ampelgesicherte Schleusen und eigene Aufstellflächen erlauben Abbiegen ohne Umwege und unnötige Wartezeiten.



Straßenbahnanschluß für das Langgewann – Haltestelle Heiligenberg-Schule





- Straßenbahn
- Fahrbahn
- Radweg
- Gehweg

Die Kreuzung Berliner Straße/Jahnstraße nach der Umgestaltung: direktes Links-Abbiegen und Aufstellflächen für Radfahrer

**Neubaustrecke: 970 m,
davon 400 m Rasengleis
Investitionen: 17,5 Mio. DM
Bauzeit der Trasse: ein Jahr**

Die neue Berliner Straße mit Straßenbahn und Radwegen: neugepflanzte Bäume verleihen ihr Allee-Charakter



IM ZEHN-MINUTEN-TAKT INS ZENTRUM: Kirchheim bekommt Straßenbahn-Anschluß

Ohne Streß ins Zentrum

Von Kirchheim in neun Minuten umweltfreundlich und ohne Streß zum Römerkreis oder in weniger als einer Viertelstunde bequem zum Bismarckplatz - der Anschluß Kirchheims an das Straßenbahnnetz ist in greifbare Nähe gerückt. Mit seiner Entscheidung für die Trasse A durch die Schwetzingener Straße hat der Gemeinderat grünes Licht für eine weitere Ausbaustufe gegeben. Wenn alles planmäßig verläuft,

kann die Kirchheimer Straßenbahn bis zum Jahr 2000 in Betrieb gehen. Mit der als "Vorzugsvariante" bezeichneten Trasse A bekommt der rasch wachsende Stadtteil Kirchheim den optimalen Anschluß an das Verkehrsnetz der Stadt. Keine andere Linienführung ist schneller oder erreicht mehr Kirchheimer im unmittelbaren Einzugsbereich der Haltestellen. Die Geschäfte und Gewerbetriebe im alten Ortskern werden ohne Umweg angefahren. Kunden, Mitarbeiter/innen und Besucher/innen steigen direkt vor der Tür aus und ein.



Mehr Komfort

Was den Fahrkomfort betrifft, ist die Straßenbahn als Verkehrsmittel dem Bus weit überlegen - mehr Sitzplätze, ruhigere Fahrt, weniger Geschaukel. Mit dem Einsatz von Straßenbahnen statt Bussen können Stadt und HSB sogar Geld sparen. Weil in Straßenbahnen mehr Menschen schneller zum Ziel kommen, werden auf dieser Linie zukünftig Fahrer und Fahrzeuge eingespart. Die wiederum stehen dann zur Verfügung, um das Liniennetz des öffentlichen Verkehrs noch engmaschiger zu knüpfen und für dichteren Takt zu sorgen. Ein Gewinn für alle.

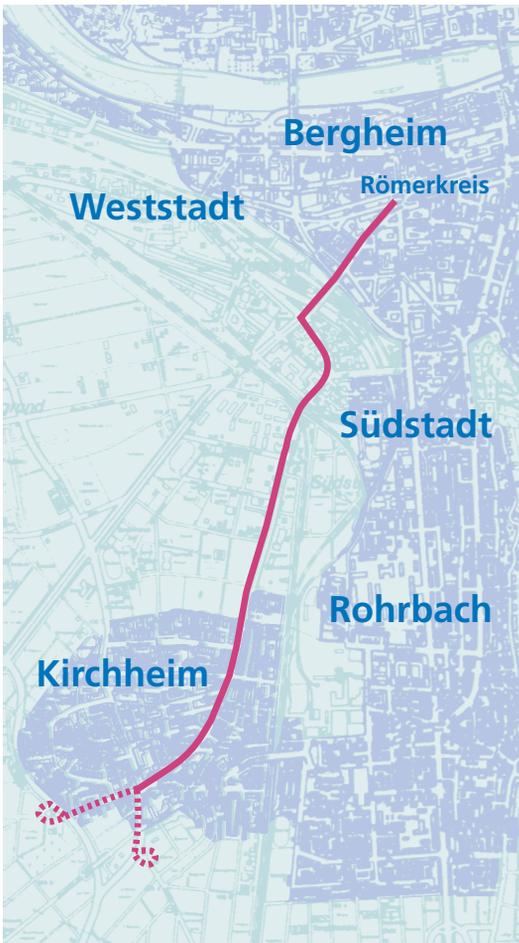


Die Verlegung von Schienen in der Schwetzingener Straße ist eine Chance für Kirchheim, diesen Bereich zum wirklich attraktiven Geschäftszentrum und Mittelpunkt des Stadtteils umzugestalten. Eine lebens- und liebenswertere Schwetzingener Straße: Schaufensterbummel ohne Verkehrsstreß, Einkauf in angenehmer Umgebung, Sitzen im Straßencafé, ohne pausenlos von Lärm und Abgasgestank belästigt zu werden - die Straßenbahn macht es möglich.

← Die Fotomontage erlaubt einen Blick in die Zukunft – Linie 6: Kirchheim - Innenstadt

→ Die vom Gemeinderat ausgewählte Trassenführung mit den Varianten Endstelle Leimer Weg und Endstelle Friedhof.

Streckenlänge: 3,5 km
Fahrzeit: 9 min.
Investitionen: ca. 42 Mio. DM





DEN VERKEHR GEZIELT LEITEN: Verbesserung der Verkehrsleitsysteme

Den Verkehr flüssiger machen



Ob im Auto, mit dem Rad, zu Fuß oder in öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, jede/r will im Verkehr möglichst rasch und ungehindert vorankommen. Um die Mobilität aller Verkehrsteilnehmer/innen in der Stadt langfristig zu sichern, sieht der Verkehrsentwicklungsplan vor,

- den Autoverkehr durch verbesserte Ampelschaltungen flüssiger zu gestalten
- Straßenbahnen und Busse durch Vorrangschaltungen beschleunigt über Kreuzungen zu führen und damit die Fahrzeit zu verkürzen,
- Fußgängern und Radfahrern die Überquerung von Hauptverkehrsstraßen zu

erleichtern und Ampelwartezeiten zu vermindern.

Der neue Verkehrsrechner der Stadt Heidelberg schafft die technischen Voraussetzungen. Berufsverkehr, Normalverkehr, sonntäglicher Ausflugsverkehr oder ein Notfalleinsatz der Feuerwehr, je nach Lage kann das Programm die Grünzeiten verteilen. Mit den entsprechenden Meßeinrichtungen an den Kreuzungen lassen sich Staubildungen erkennen und gegebenenfalls beeinflussen. Im Zusammenspiel mit einem Betriebsleitsystem für den öffentlichen Verkehr könnten sogar Verspätungen von Straßenbahnen oder Bussen erkannt werden, die dann bevorzugt Grün erhalten, um ihren Rückstand aufzuholen.



↑ Das Parkleitsystem führt ohne Umweg zu einem freien Parkplatz.

Übernachtungsgäste bringt das neue Hotelleitsystem auf einer der beiden Routen A oder B zuverlässig bis vor das Hotel. →



Suchverkehr vermeiden

Bereits bei Einrichtung des Fußgängerbereichs in den siebziger Jahren wurden an den Hauptverkehrsstraßen Wegweiser zu den Parkhäusern aufgestellt, zum Teil kombiniert mit einer Frei/Besetzt-Anzeige. Dieses Parkleitsystem wird nun wesentlich erweitert und verbessert. Schon am Rand der Stadt erhalten die Autofahrer/innen Hinweise auf die wichtigsten Ziele und die entsprechenden Parkhäuser. Rechtzeitig bevor man vom Altstadtring zum Parkhaus abbiegt, bekommt man die Information, ob noch freie Plätze vorhanden sind. Für die Altstadt-Parkgaragen P13 Karlsplatz und P12 Bergbahn/Schloß erscheint die Anzeige künftig bereits am Karlstor und auf der Friedrich-Ebert-Anlage.





NEUE WEGE BRAUCHT DAS RAD: Ausbau des Radverkehrsnetzes

Das Rad im Alltag



Nichts ist so praktisch wie ein Fahrrad in der Stadt. Ein Fahrrad zu haben bedeutet Unabhängigkeit. Kein Stau, keine Parkplatzsuche, kein Warten auf Bus oder Bahn. Radfahren macht Spaß, kostet wenig und ist gut für die Gesundheit. Nicht nur für die eigene, sondern auch für die unserer Mitmenschen, denn wer das Rad nimmt, fährt gänzlich abgasfrei.

Viele Heidelbergerinnen und Heidelberger haben in den letzten Jahren das Fahrrad für sich als alltagstaugliches Verkehrsmittel (wieder)entdeckt. Steil ansteigende Zahlen bei Verkehrszählungen beweisen den anhaltenden Trend zum Rad.

Zusammen mit dem Verkehrsentwicklungsplan hat der Gemeinderat einen Rahmenplan zum Ausbau des Radverkehrsnetzes beschlossen. Wohngebiete und Geschäftszentren, Schulen, Arbeitsstätten, die Universität mit ihren weit über die Stadt verteilten Instituten, Sportstätten, Schwimmbäder und andere wichtige Einrichtungen sind darin durch ein dichtes Radverkehrsnetz miteinander verknüpft. Sicher, zügig und direkt auf gut ausgebauten Wegen mit dem Rad zu allen Zielen ist die Devise.

Sicher zu allen Zielen

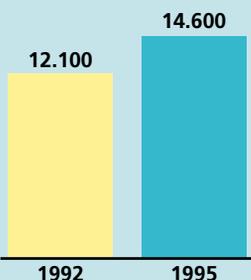
Gemeinderat und Verwaltung der Stadt Heidelberg haben mit ihren Entscheidungen die notwendigen Voraussetzungen für mehr Radverkehr geschaffen. Neue Radwege und Radfahrstreifen wurden angelegt, zahlreiche Einbahnstraßen in Gegenrichtung freigegeben und für weit über tausend Fahrräder öffentliche Fahrradständer aufgestellt. Durchgehend Tempo 30 in Wohn- und Gewerbegebieten sorgt für die alltägliche Sicherheit der Radfahrer/innen.

Ein Radverkehrsnetz umfaßt dabei mehr als Radwege im herkömmlichen Sinne. Es schließt auch auf Fahrbahnen markierte Radfahrstreifen, Fahrradstraßen, ruhige Wohnstraßen, geöffnete Einbahnstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerbereiche und gut befahrbare Feldwege ein. Dazu gehört auch der Umbau von problematischen Kreuzungen, damit Radfahrer sicher geführt werden. Eine spezielle Wegweisung zeigt auch dem nicht so ortskundigen Radler den besten Weg zum Ziel.

16 Kilometer neue Radwege seit 1991 – Investitionen von über 10 Millionen Mark

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes ist in vollem Gange. Im Stadtzentrum haben die Radwege Bismarckstraße, Sofienstraße/Adenauerplatz und die Altstadtachse Plöck frühere Lücken geschlossen. Neue Stadtteilverbindungen sind durch die Unterführung am Dohlweg sowie die Radwege Iqbalufer, Diebsweg und Berliner Straße entstanden. Mit dem Bau des Radwegs entlang der Schlierbacher Landstraße wurde begonnen.

Radfahrer pro Tag auf der Theodor-Heuss-Brücke

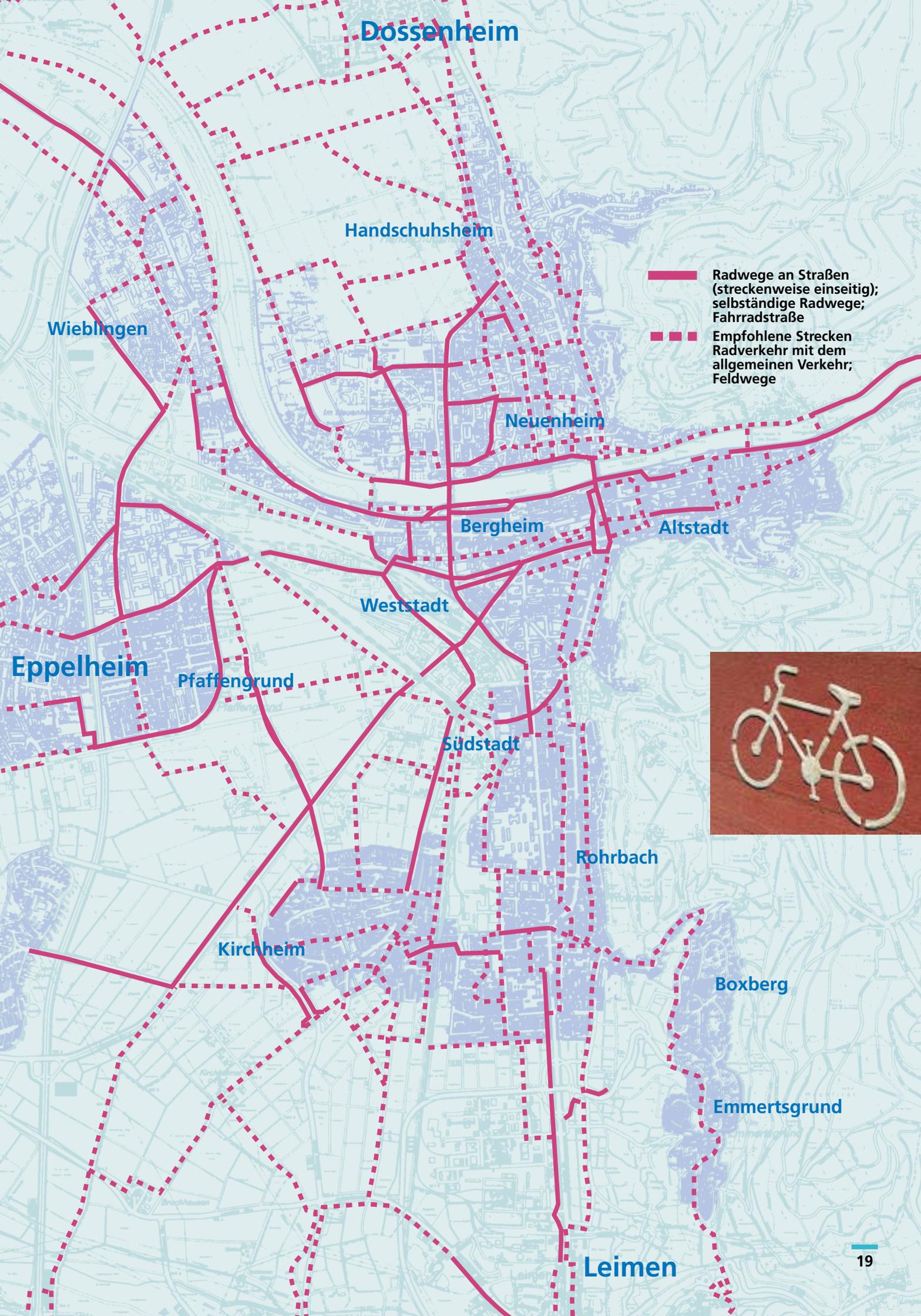


Der Radverkehr hat zwischen 1992 und 1995 um 20% zugenommen.



Das Fahrrad mit seinem geringen Raumbedarf beim Fahren wie beim Parken ist das Verkehrsmittel, das den Platzverhältnissen in der Stadt angemessen ist.





Dossenheim

Handschuhshheim

Wieblingen

Neuenheim

Bergheim

- Radwege an Straßen (streckenweise einseitig); selbständige Radwege; Fahrradstraße
- - - Empfohlene Strecken Radverkehr mit dem allgemeinen Verkehr; Feldwege

Altstadt

Weststadt

Eppelheim

Pfaffengrund

Südstadt

Rohrbach

Kirchheim

Boxberg

Emmertsgrund

Leimen





SICHER ZUM ZIEL: Die Plöck und der Umbau der Sofienstraße

Altstadt-Achse Plöck

Mit der Einrichtung der Fahrradstraße Plöck zwischen Sandgasse und Friedrich-Ebert-Platz und der ein Jahr später vollzogenen Öffnung der Plöck für Radfahrer zwischen Friedrich-Ebert-Platz und Sofienstraße wurde für den Radverkehr in der Altstadt eine Ost-West-Achse geschaffen, die seit der Umwandlung der Hauptstraße in einen Fußgängerbereich schmerzlich vermißt wurde. Zwischen Karlstor, Universitätsplatz und Bismarckplatz besteht damit eine sichere Direktverbindung innerhalb der Altstadt, die die Fahrt über die stark vom Autoverkehr belasteten Straßen Neckarstaden (B 37) und Friedrich-Ebert-Anlage überflüssig macht.

Mensa, Neue Universität, Universitätsbibliothek, Friedrich-Ebert-Schule und Theodor-Heuss-Realschule, das Hölderlin-Gymnasium, das Zentrale Sprachlabor und die Universitätsinstitute am Friedrich-Ebert-Platz sind über die Plöck aus beiden Richtungen gut zu erreichen.

Auf sicherem Weg "gegen den Strom"

Der Neubau des Radwegs Sofienstraße schafft über die Plöck den Anschluß der Altstadt an die südlichen Stadtteile. Zahlreiche Fahrradständer mit Rahmenanschlußmöglichkeit bieten Platz fürs Rad - die bessere Alternative zur "wildem" Abstellung auf dem Bismarckplatz. Neu an der Sofienstraße ist, daß auch in der Gegenrichtung gefahren werden darf - was bisher schon viele Radfahrer praktizierten, aber wegen der drangvollen Enge am ehemaligen Stadtgarten insbesondere für Fußgänger nicht angenehm war. Breite Wege für Fußgänger und Radfahrer und eine trichterförmig aufgeweitete Furt vor dem Gaisbergtunnel sollen nun dafür sorgen, daß Konflikte gar nicht erst entstehen.

Auch für die Autofahrer ist die neue Lösung von Vorteil. Die Radfahrer bekommen ihren eigenen Weg, ohne daß die Zahl der Fahrspuren dadurch verringert werden muß. Eine geschickte Neuaufteilung der Spuren macht es möglich.

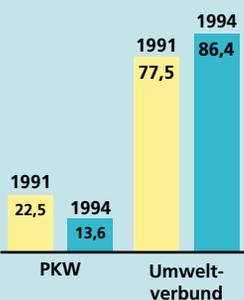


Das Gedränge auf den Fahrspuren der Sofienstraße hat ein Ende. Radfahrer erhalten einen sicheren Weg von der Gaisbergstraße zur Plöck. Ein Bordstein und ein breiter Schutzstreifen sichern den Radverkehr gegen die Fahrbahnen ab.



Rad- und Autofahrer kommen bei Tempo 15 gut miteinander aus, und auch die Fußgänger haben mehr Platz durch die markierten Gehwegverbreiterungen. Die neue Plöck ist voller Leben.

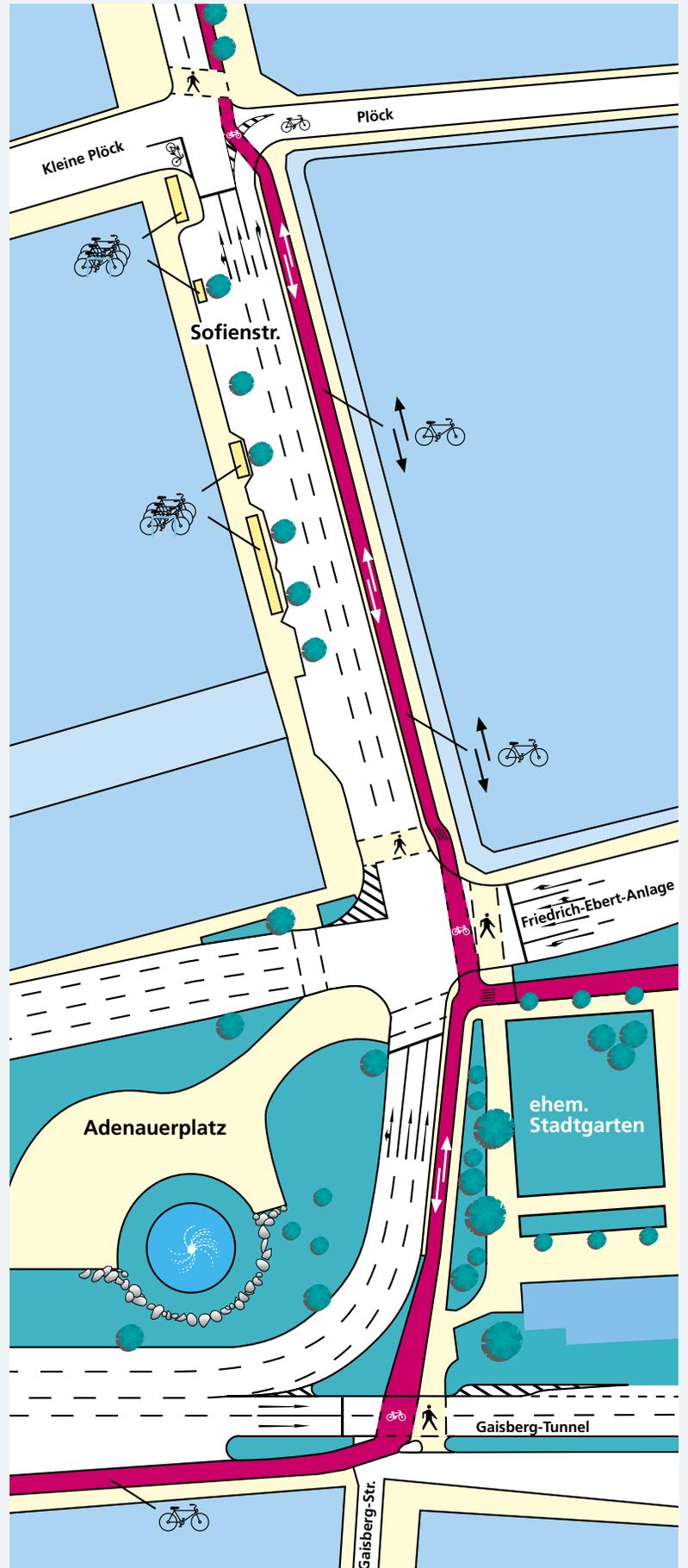
Verkehrsmittelwahl von Studierenden in Prozent (Sommersemester)



Quelle: Studentenwerk Heidelberg, 14. Sozialerhebung



Ein Herzstück des Radverkehrsnetzes – von der Altstadt über die Sofienstraße in die Weststadt und die südlichen Stadtteile.



-
 Radweg
-
 Fahrradständer
-
 Gehweg



SO WIRD EIN PROBLEM GELÖST: Fahrradparken am Hauptbahnhof

Mit dem Rad zur Bahn

Wer aus dem Heidelberger Hauptbahnhof kommt, steht unversehens inmitten einer riesigen Menge mehr oder weniger ordentlich abgestellter Fahrräder. Hier zeigt sich, daß viele Heidelberger/innen und zahlreiche Einpendler ihre Wege mit der umweltfreundlichen Kombination von Rad und Bahn ("Bike & Ride") zurücklegen.

Anders als man vermuten mag, wird die Mehrzahl der dort stehenden Räder mindestens einmal pro Tag benutzt, wie Zählungen und Befragungen ergeben haben. Der Anteil nicht mehr fahrbereiter Drahtesel ist dank regelmäßiger Kontrollen und Aufräumaktionen verringert worden.

Eine Augenweide ist der gigantische Fahrradparkplatz dennoch nicht. Und manch einer mußte auf dem Weg vom Taxi zum Zug schon seinen Koffer über ein umgefallenes Rad hieven. Auch vielen Radlerinnen und Radlern gefällt es nicht, daß ihr teures Bike keinen sicheren Abstellplatz am Bahnhof findet.

Platz für 1.400 Räder

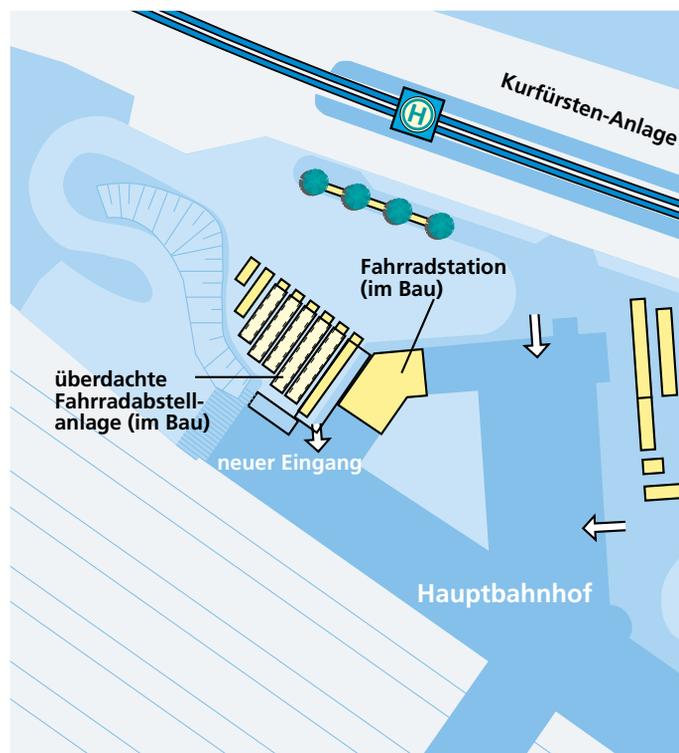
Die Stadt hat deshalb ein überzeugendes Konzept für die Fahrradabstellung am Hauptbahnhof entwickelt. Die aus früheren Zeiten vorhandenen 400 Einstellplätze alten Typs wurden 1993 in einem ersten Schritt um 220 Plätze in modernen diebstahlsicheren Fahrradständern ergänzt.

Fast 700 Einstellplätze kommen 1996/97 hinzu. Zusammen mit den von der Deutschen Bahn AG angebotenen Fahrradständern ist dann Platz für rund 1.400 Räder. Damit steht künftig für jedes Fahrrad am Bahnhof ein ordentlicher Abstellplatz zur Verfügung. Über 400 der neuen Ständer sind überdacht und lassen damit keinen Radfahrerwunsch offen. Es wird

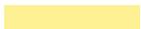


Je nach Jahreszeit werden zwischen 1.200 und 1.500 Räder rund um den Hauptbahnhof abgestellt, die meisten davon auf dem Willy-Brandt-Platz.

2.200 neue Fahrradständer im Stadtgebiet 1992-1996, 7 überdachte Abstellanlagen an HSB-Haltestellen



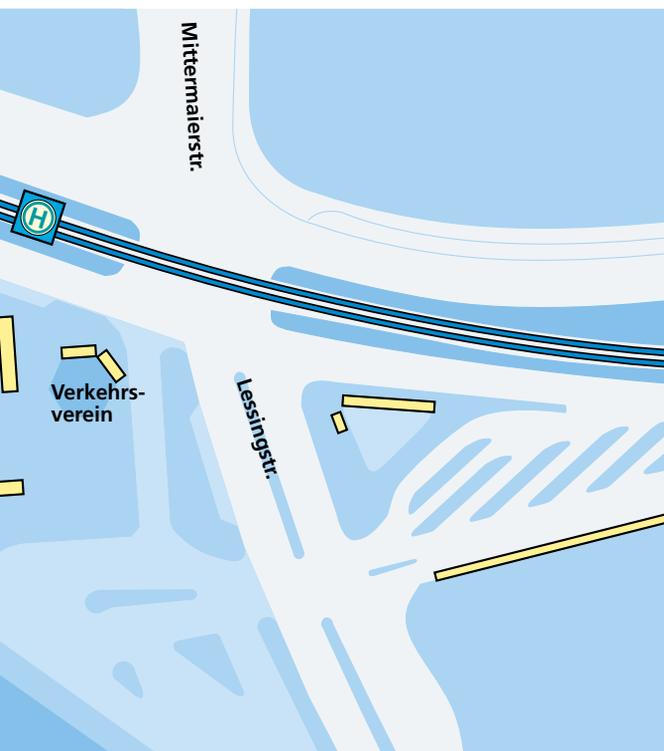
Am Nordausgang des Hauptbahnhofs: ein Platz fürs Rad und Serviceangebote

 Fahrradständer

angestrebt, den Anteil überdachter Plätze weiter zu erhöhen.

Service rund ums Rad

Der Schwerpunkt der Fahrradabstellung liegt künftig am Nordausgang, dort wo auch eine Fahrrad-Service-Station eingerichtet wird. Die Heidelberger Dienste und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club werden den Radlerinnen und Radlern mit Rat und Tat zur Seite stehen. Bewachung, Pannenhilfe, Gebrauchträder und Leihräder werden hier angeboten, ferner Kartenmaterial, Informationen rund ums Radfahren und Hilfe bei der Tourenplanung.



Der Bahnhofplatz als Tor zur Stadt wird wieder, was er sein sollte. Ein Ort, der Reisende zum Gespräch, zum Verweilen und Ausruhen zwischen Bäumen und Blumenrabatten einlädt. →





DIE STRASSE ALS LEBENSRAUM: Heidelberg zu Fuß

Die natürlichste Art der Fortbewegung

Auch wer sich eines Verkehrsmittels bedient - mindestens am Anfang und am Ende einer Ortsveränderung liegt ein Stück Fußweg. Ob wir mit Genuß zu Fuß gehen oder es eher ungern tun, hängt weitgehend von den Bedingungen des Zufußgehens ab. In freier Natur legen wir erhebliche Wegstrecken zurück - freiwillig und zweckfrei: Wir gehen spazieren.



Das 19. Jahrhundert kannte den städtischen Spaziergänger, den Flaneur, der genußvoll durch die belebten Geschäftsstraßen ging, um zu sehen und gesehen zu werden. Mit der zunehmenden Motorisierung aber mußten die einstmaligen breiten Bürgersteige der Hauptverkehrsstraßen zusätzlichen Fahrspuren weichen. Schmale Gehwege, die von den Fußgängern manchmal noch mit den Radfahrern geteilt werden müssen, lassen heute wenig Raum zum Flanieren. Platzmangel, Lärm und Abgase lassen den Stadt- und Einkaufsummel an stark befahrenen Straßen oftmals nicht zum Vergnügen werden.

Fußgängerfreundliche Altstadt

Wo aber die Bedingungen zum Gehen einladen, finden wir Fußgänger in großer Zahl. Die Heidelberger Hauptstraße, die Altstadt insgesamt sind die besten Beispiele dafür. Während in deutschen Städten im Durchschnitt nur einer von vier Wegen ausschließlich zu Fuß zurückgelegt wird, ist der Anteil in der Heidelberger Altstadt doppelt so hoch. Rund die Hälfte aller ihrer Wege bewältigen die Bewohner/innen der Altstadt zu Fuß. Wer zu Fuß geht, belebt die Stadt, ohne sie zu belasten. Das Gehen ist nicht nur eine umweltschonende und gesunde Fortbewegungsart, es ermöglicht zugleich das Erleben des Umfeldes und die Kommunikation mit anderen Menschen.



Fußgängerfreundlichkeit sollte kein Privileg des Stadtzentrums mit seinen Geschäften und Straßencafés sein. Alle Stadtteile brauchen gut begehbare und sichere Fußwege, die auch Kinder und ältere Menschen ohne Angst benutzen können. Gehwege, die ausreichend breit sind, um nebeneinander zu gehen und sich zu unterhalten, um stehenzubleiben und die Auslagen der Geschäfte zu betrachten. Gehwege, die frei sind von geparkten Autos, damit auch mit vollgepackten Einkaufstaschen, mit dem Kinderwagen oder dem Rollstuhl ein bequemes Durchkommen möglich ist. Und Fußgänger brauchen Möglichkeiten in ausreichender Zahl, die Fahrbahnen des Autoverkehrs sicher zu überqueren.



Sichere Fußwege in allen Stadtteilen

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan hat die Stadt Heidelberg sich ausdrücklich zum Ziel gesetzt, das Gehen zu fördern. In einer umfassenden Studie wurde für das gesamte Stadtgebiet untersucht, wie die Bedingungen für Fußgänger/innen verbessert werden können. Damit liegt ein Plan vor, welche Straßen auf welche Weise fußgängerfreundlicher zu gestalten sind. Zu den notwendigen Verbesserungen gehören zusätzliche Überquerungshilfen und Fußgängerüberwege an manchen Straßen, die Verbreiterung von Gehwegen, das Radfahren auf Radstreifen statt auf dem Gehweg, Buskaps statt Busbuchten und kürzere Wartezeiten an Ampeln. Die Stadt wird diese Verbesserungen zum Wohle der Fußgänger/innen in den kommenden Jahren im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten schrittweise verwirklichen.





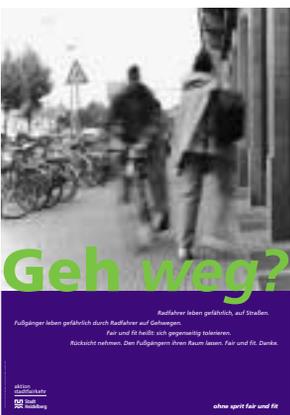
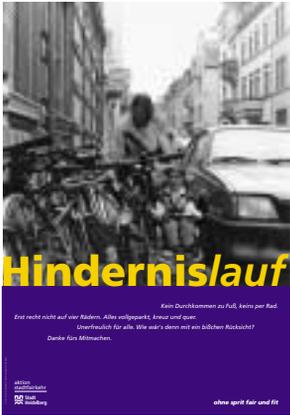
EINSICHT MUSS GEÜBT WERDEN: aktion stadtfairkehr

Alle Investitionen und Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Stadt nützen wenig, wenn der Umgang der Verkehrsteilnehmer/innen miteinander nicht stimmt. Häufig agieren sie gegeneinander statt miteinander. Zwischen Autofahrern, Radfahrern, Fußgängern kommt es immer wieder zu Konflikten, die mit ein wenig Verständnis für die anderen Verkehrsteilnehmer/innen sicherlich vermeidbar wären.

Um dieses gegenseitige Verständnis zu fördern, hat die Stadt Heidelberg gemeinsam mit Polizei, Uni, Studentenwerk, Rhein-Neckar-Zeitung, HSB, ADFC und VCD die *aktion stadtfairkehr* ins Leben gerufen, die sich insbesondere der Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmer/innen annimmt.



Stadt und Universität werben gemeinsam für mehr Rücksichtnahme im Verkehr.



“Ohne Sprit fair und fit“

So lautet der Sieger-Slogan des gemeinsam von der Rhein-Neckar-Zeitung und dem Heidelberger STADTBLATT 1994 durchgeführten Wettbewerbs um den besten Slogan zum Thema rücksichtsvolles Radfahren. Er findet sich auf drei Plakaten wieder, die zum Nachdenken über das Verhalten gegenüber Fußgängern anregen. Das unerlaubte Befahren von Gehwegen, die gedankenlose Abstellung des Rades auf Gehwegen und mangelnde Rücksicht an Zebrastreifen gehören zu den Verhaltensweisen, die das Verhältnis von Radfahrern und Fußgängern belasten.

Zum Beispiel: “Lebensraum Plöck“

Gerade in der Plöck, wo Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer auf engstem Raum zusammen unterwegs sind, ist Rücksichtnahme besonders wichtig, auch und gerade dann, wenn es mal wieder hektisch zu werden droht. Denn Heidelbergs

erste Fahrradstraße ist nicht nur *die* Radverkehrsachse der Altstadt, sondern auch eine sympathische Einkaufsstraße mit vielen Fußgängern. Die markierten Flächen geben ihnen den Raum zum Laufen und Bummeln, der an den viel zu schmalen Gehwegen fehlt. Das funktioniert aber nur, wenn Autofahrer/innen dort nicht widerrechtlich parken oder Radfahrer/innen sie nicht als Überholspur mißdeuten.

Zum Beispiel: Bergheimer Straße

Weniger ist manchmal mehr. Weniger Ampeln heißt weniger *stop and go* für Autofahrer und kürzere Wartezeiten für Fußgänger. Tempo 30 sorgt für gleichmäßige Geschwindigkeit, weniger Lärm und Abgas und mehr Sicherheit durch

kürzere Bremswege. Die Haltestellen-Rondelle mit ihrer speziellen Pflasterung signalisieren: Achtung, hier muß ich häufig mit Fußgängern rechnen, die über die Straße wollen. Blickkontakt aufnehmen, eine freundliche Geste und dann dem anderen den Vortritt lassen, das zeugt - anders als Ampeln und Absperrgitter - von rücksichtsvoller Mobilität in der Stadt.

Ein konfliktfreies Miteinander im Verkehr aber läßt sich nicht durch staatliche oder kommunale Reglementierung erreichen, sondern nur durch das Verständnis und die Mitwirkung aller. Die *aktion stadtfairkehr* gibt Anregungen dazu. Handeln muß jede/jeder selbst.



aktion
stadtfairkehr





UMDENKEN UMDENKEN UMSTEIGEN

UNSER LEISTUNGSANGEBOT FÜR SIE

- Wir bringen monatlich über 3 Millionen Fahrgäste bequem und pünktlich ans Ziel.
- Wir verbessern kontinuierlich unser Angebot: neue Linien, dichtere Takte, mehr Abfahrten, weniger Umsteigen. In Zukunft werden noch mehr Stadtteile und Gebiete in Heidelberg und im Umstand an die Straßenbahn angebunden.
- Unsere Fahrzeuge, 50 Straßenbahnen und 95 Ornbusse, befinden sich stets auf dem neuesten technischen Stand. Ganz neu in unserem Fuhrpark sind die Niederflerstraßenbahnen, die einen bequemen, fast stufenlosen Einstieg ermöglichen.
- Wir denken auch an mobilitätsbehinderte Fahrgäste, wie z. B. Rollstuhlfahrer. Wir sind eines der ersten Verkehrsunternehmen, das zusammen mit Fahrzeugherstellern Einrichtungen zur Beförderung von Rollstuhlfahrern in Ornbussen entwickelte. Mittlerweile hat fast jeder unserer Ornbusse einen Rollstuhlift. Pro Monat befördern wir so über 2.700 Rollstuhlfahrer.
- Wir erneuern unser Gleisnetz, das sich über ca. 30 km erstreckt, systematisch.

IHR LEISTUNGSANGEBOT FÜR DIE UMWELT

- Steigen Sie einfach um.

**HSB****Heidelberger Straßen- und Bergbahn Aktiengesellschaft**

EIN ANSCHLUSS UNTER DIESER NUMMER



(06221) 5 13-20 00

Ihre persönlichen **Abfahrts-, Ankunfts- und Rückfahrzeiten**, die **schnellste Verbindung** zum Ort Ihrer Wahl, **Fahrpreis ...**

erfahren Sie von unserer Kundenberaterin/ unserem Kundenberater sofort am Telefon oder erhalten Sie in den HSB-Verkaufsstellen Hauptbahnhof und Betriebshof als persönlichen Fahrplan schwarz auf weiß ausgedruckt und/oder auf Wunsch auch zugesandt.

Montags bis samstags von 6.30 Uhr bis 19.30 Uhr.

Sonntags von 11.00 Uhr bis 18.00 Uhr.
(Stand: Okt. 96)

Ansonsten sprechen Sie auf unseren Anrufbeantworter.

Bleiben Sie mit uns in Verbindung.



Ihr persönlicher Fahrplan

HSB · Bergheimer Straße 155 · 69115 Heidelberg

Heidelberg
Fahrplan
Alle Fahrpläne
Ziegelhau
und
Wiesloch /

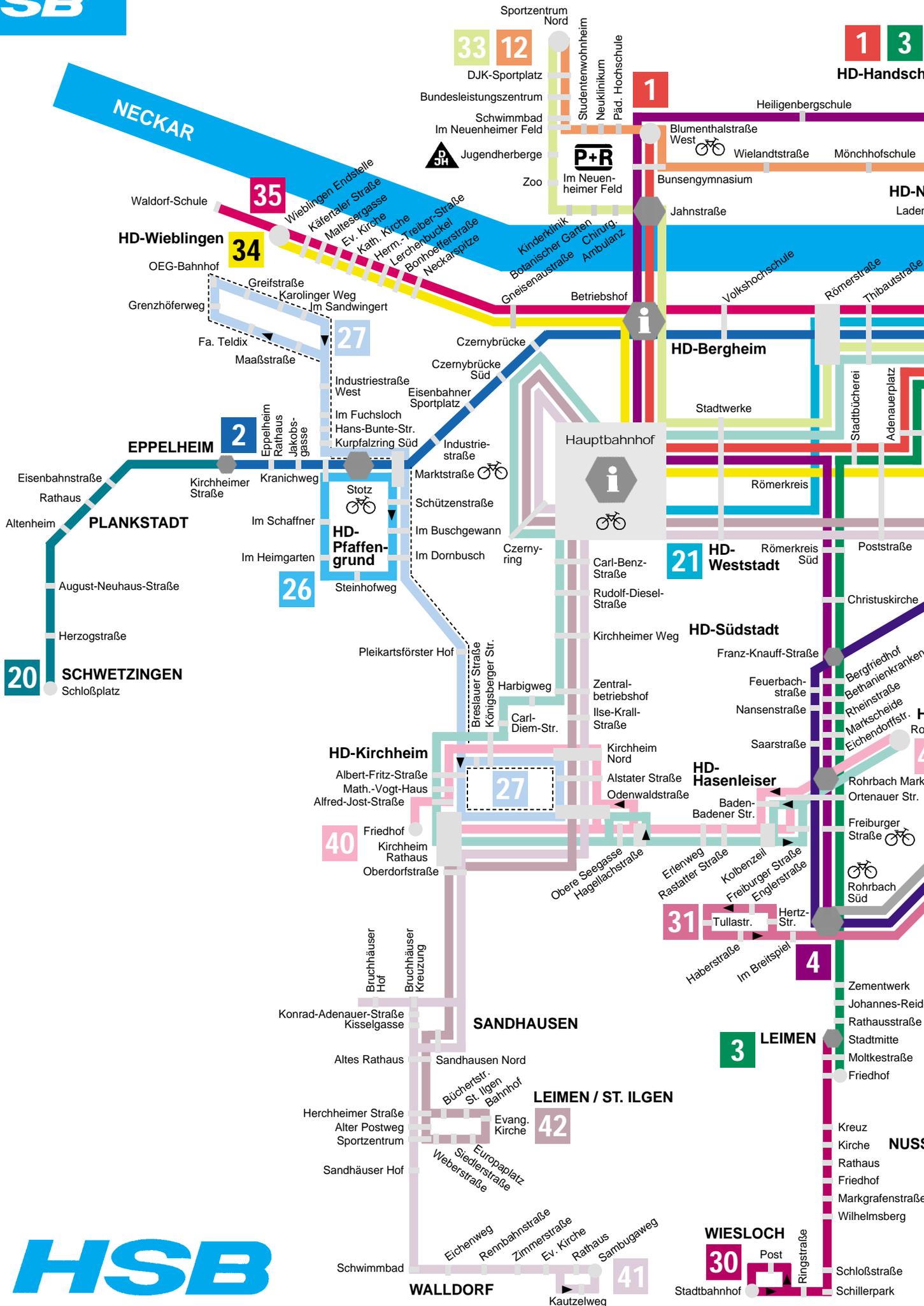
Ankunft Montag-Freitag in der Zeit von 09.00 Uhr bis 12.00 Uhr

Linie	Zeit										
34	08.11	34	08.31	34	08.51	34	09.11	34	09.31	34	09.51
3	08.27	3	08.47	1	09.07	34	09.27	34	09.47	34	10.07
30	08.29	30	08.49	30	09.09	30	09.29	30	09.49	30	10.09
30	08.51	30	09.11	30	09.31	30	09.51	30	10.11	30	10.31
30	08.53	30	09.13	30	09.33	30	09.53	30	10.13	30	10.33
57	09.08	57	09.28	57	09.48	57	10.08	57	10.28	57	10.48
2		2		2		2		2		2	

Abfahrt Montag-Freitag in der Zeit von 17.00 Uhr bis 20.00 Uhr

Linie	Zeit										
30	17.04	30	17.24	30	17.44	30	18.04	30	18.24	30	18.44
3	17.16	3	17.36	3	17.56	3	18.16	3	18.36	3	18.56
34	17.19	34	17.39	34	17.59	34	18.19	34	18.39	34	18.59
34	17.45	34	18.05	34	18.25	34	18.45	34	19.05	34	19.25
33	17.57	33	18.17	33	18.37	33	18.57	33	19.17	33	19.37
63	18.07	63	18.27	63	18.47	63	19.07	63	19.27	63	19.47
2		2		2		2		2		2	

Bestätigung des vorgeschlagenen Weges mit der Gültigkeit ihres Fahrausweises.





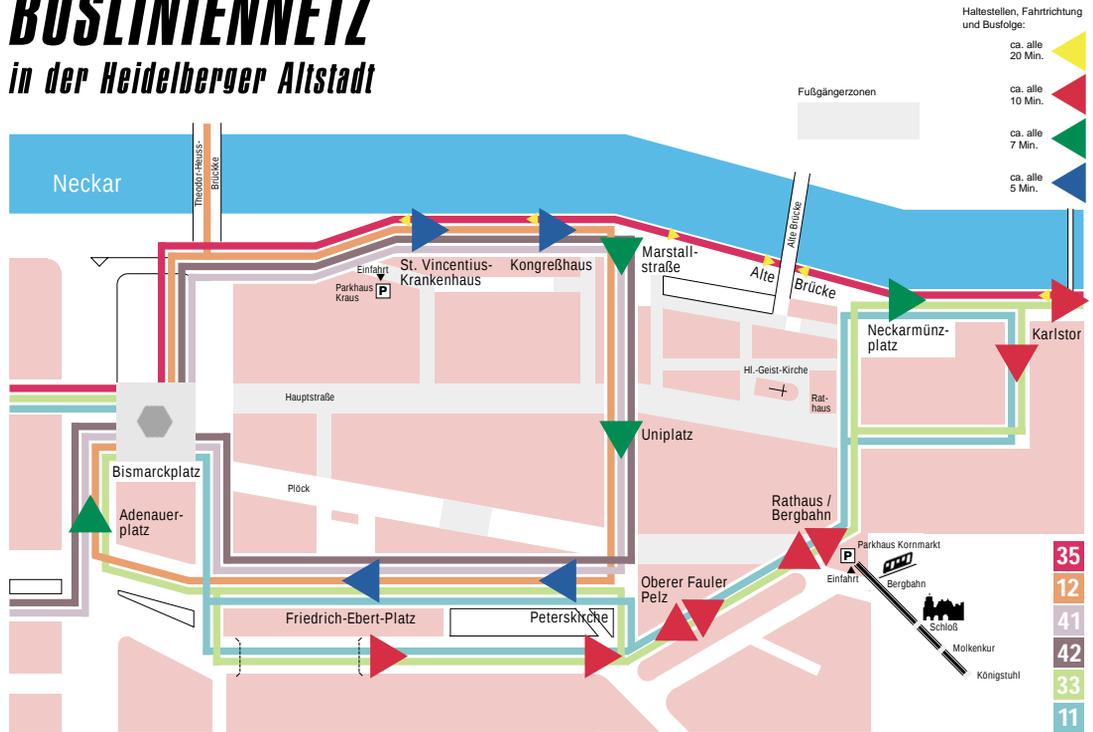
Liniennetz Straßenbahnen und Omnibusse

- Umsteigestellen
- Haltestellen
- Endhaltestellen
- HSB-Information
- Bike & Ride
- Montag - Freitag
- Straßenbahnen
- Fahrtrichtung

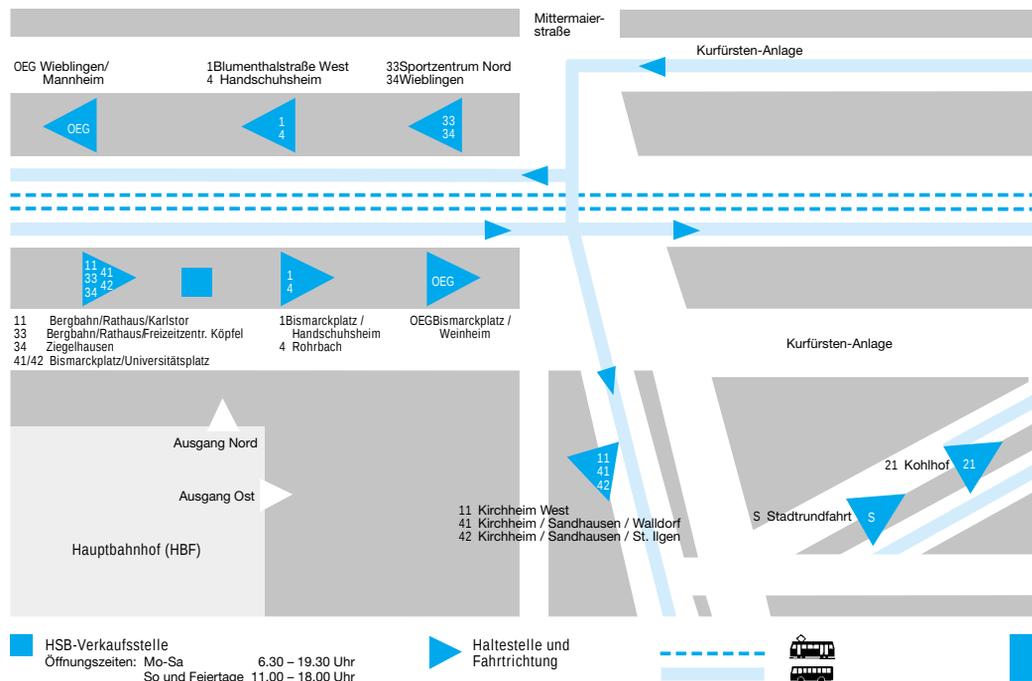
Nähere Auskünfte unter: HSB-Kundenberatung 0 62 21 / 5 13 - 20 20
Telefonische Fahrplanauskunft: 0 62 21 / 5 13 - 20 00

* HSB-Bergbahn-Benutzung mit VRN-Fahrscheinen nicht möglich.
Ausnahme: Inhaber von VRN-Jahres- und Halbjahreskarten mit Fahrtberechtigung in Wabe 125 (Großwabe Heidelberg) fahren kostenlos.

BUSLINIENNETZ in der Heidelberger Altstadt



HALTESTELLE HBF



WIR INFORMIEREN SIE GERNE

Für Fragen, Informationen und Beratungen stehen die HSB-Kundenberatung und die Verkaufsstellen zur Verfügung.

Kundenberatung

Bergheimer Straße 155
69115 Heidelberg
Telefon 0 62 21/5 13-20 20

Montag–Freitag 7.30–16.00 Uhr
Donnerstag 7.30–18.00 Uhr
(Haltestelle Betriebshof, Linien 1, 2, 4, 33,
34, 35)

Verkaufsstelle Bismarckplatz

Montag–Freitag 7.00–19.00 Uhr
Samstag 8.00–14.30 Uhr

Verkaufsstelle Hauptbahnhof

Montag–Samstag 6.30–19.30 Uhr
Sonntag und Feiertag 11.00–18.00 Uhr

Verkaufsstelle Betriebshof

Montag–Freitag 7.00–11.30 Uhr
 12.15–16.00 Uhr
(Stand: Okt. 96)

Bergbahn

Auskünfte
Telefon 0 62 21/2 27 96

Informationsmaterial
Telefon 0 62 21/5 13-26 09



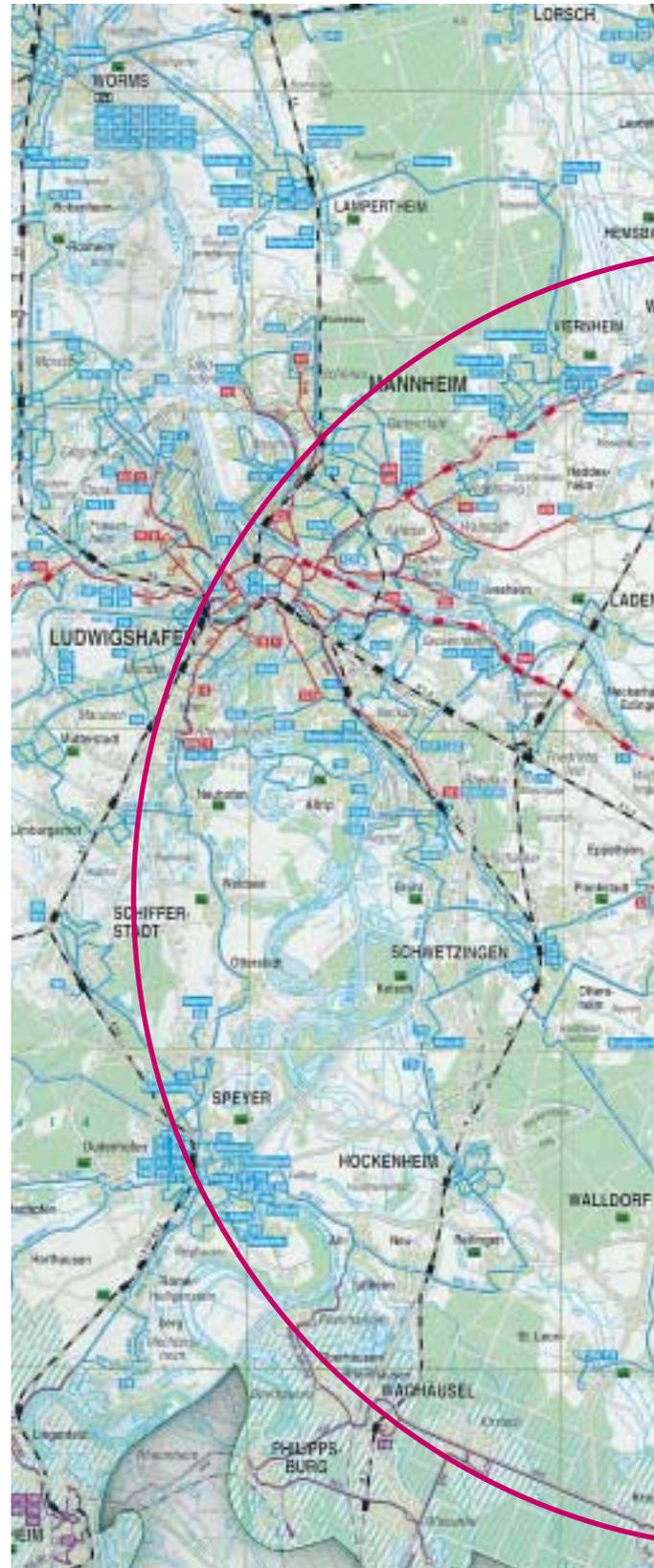
OHNE STRESS ZUM ARBEITSPLATZ: Das Liniennetz des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN)

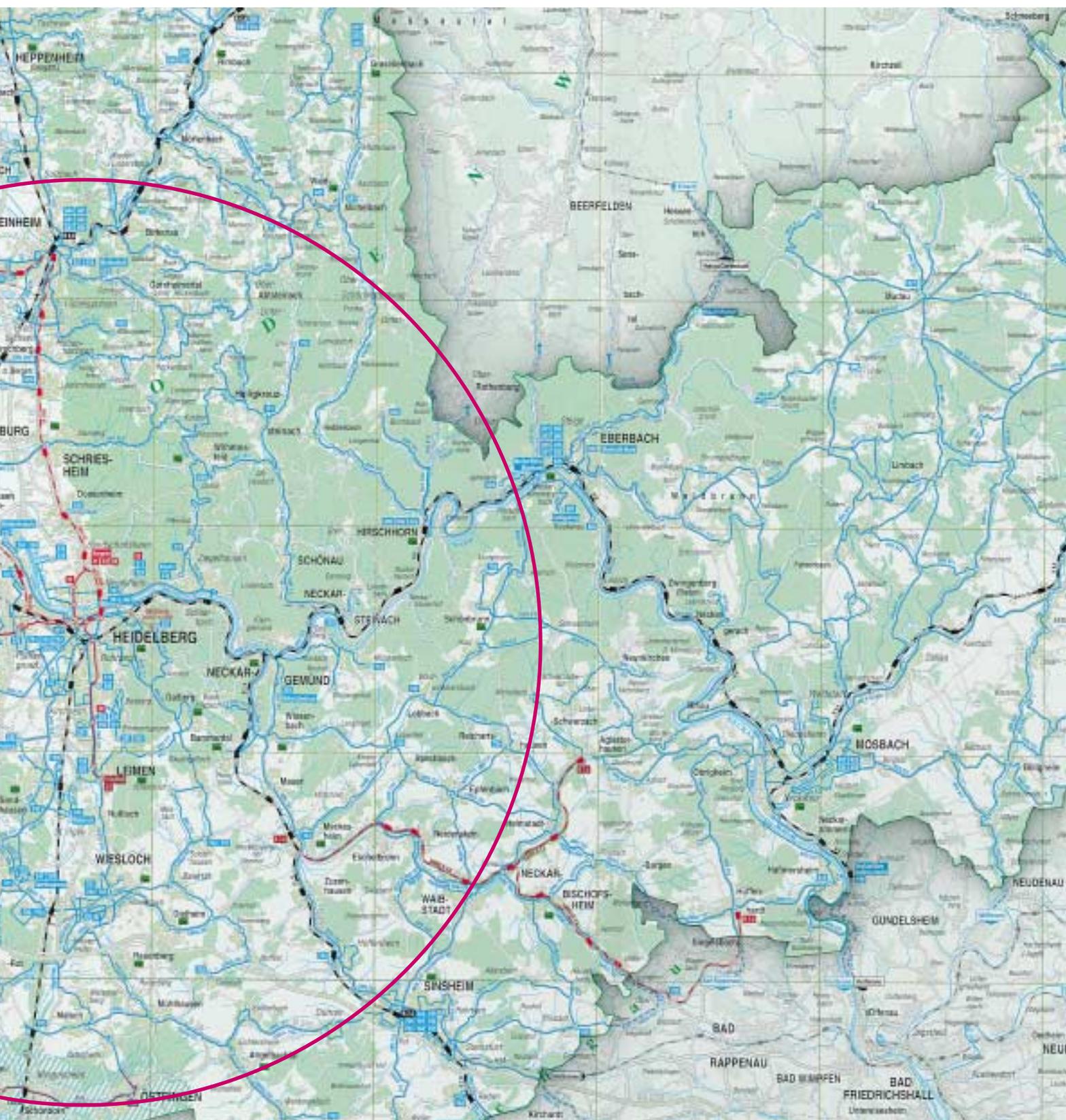
Seit sieben Jahren können die Bürgerinnen und Bürger von Heidelberg die Vorteile des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar nutzen.

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) ist ein Zusammenschluß von mittlerweile 17 Kreisen und kreisfreien Städten im Rhein-Neckar-Dreieck zu einem Zweckverband, in dem auch die Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz Mitglieder sind sowie von 27 Nahverkehrsunternehmen des Verbundgebietes.

Seit der Gründung vor über sechs Jahren hat sich der VRN ständig weiterentwickelt. Immer wieder schlossen sich neue Städte und Landkreise sowie weitere Verkehrsunternehmen dem VRN an. Die Angebote des VRN, der einen einheitlichen Tarif für das Verbundgebiet geschaffen hat und um einen einheitlichen Fahrplan bemüht ist, werden von den 2,3 Mio. Einwohnern des Verbundgebietes sehr gut angenommen. Das ifo-Institut München kam kürzlich zu dem Ergebnis, daß der VRN die größte Dynamik aller deutschen Verkehrsverbände bei der Entwicklung der Fahrgastzahlen zu verzeichnen habe.

Zum 1. April 1996 schlossen sich der Neckar-Odenwald-Verkehrsverbund und damit der ganze Neckar-Odenwald-Kreis sowie die Stadt Landau und die bisher noch nicht in das Verkehrsgebiet integrierten Teile des Landkreises Südliche Weinstraße dem VRN an. Im Donnersbergkreis wurde das Verbundgebiet ebenfalls erweitert. Gebietserweiterungen im Bereich Pirmasens und Kaiserslautern sind zu erwarten.





WEICHENSTELLUNG FÜR DIE REGION: Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)

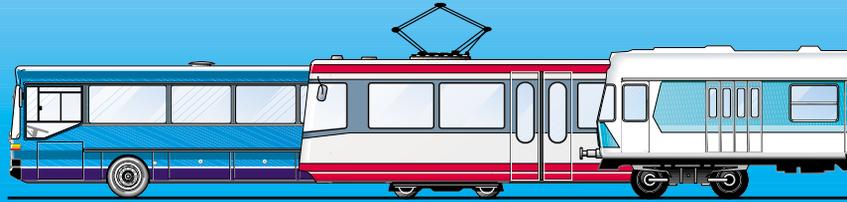
Ein großer Fortschritt im Leistungsangebot des VRN war die Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes. Dessen Einführung im Jahr 1994 war ein erster Schritt zur Einrichtung von Taktverkehren auf den Schienen der Deutschen Bahn AG und auf den regionalen Omnibuslinien. Eine Ausdehnung des Taktverkehrs auf die baden-württembergischen und

hessischen Bereiche des Verbundgebietes bis hin zur Entwicklung zum Rhein-Neckar-Takt ist beabsichtigt.

Schon seit langer Zeit geplant und nun kurz vor der Einführung steht die S-Bahn Rhein-Neckar. Schon ab 1999/2000 soll die S-Bahn von Neustadt und Speyer über Ludwigshafen, Mannheim nach Heidelberg und weiter nach Eberbach bzw. nach Bruchsal führen.



Erweiterungen der S-Bahn bis GERMERSHEIM, KAISSLAUTERN, MOSBACH und KARLSRUHE sind vorbereitet und sollen nach Möglichkeit ebenfalls bis zum Jahr 2000 realisiert werden. Eine zweite Ausbaustufe zwischen Worms, Frankenthal und Ludwigshafen soll folgen. Ein Gesamtkonzept "Rhein-Neckar-Takt 2010" soll noch in diesem Jahr beschlossen werden.



Mit seinen Tarifangeboten ist der VRN ebenfalls ständig bemüht, neue Fahrgäste zu gewinnen. Nahezu 45.000 Kunden, die älter als 60 sind, haben inzwischen die bundesweit einmalige "Karte ab 60". Ca. 30.000 Studierende fahren mit dem Semester-Ticket, und knapp 12.000 Beschäftigte verfügen über ein Job-Ticket.



Von dem beliebten Ticket 24 PLUS werden monatlich ca. 180.000 Stück verkauft.



Auch die Kombi-Tickets des VRN, also Tickets, die Hin- und Rückfahrt und Eintritt zu einer Veranstaltung "kombinieren", werden immer beliebter. Immer häufiger wollen Veranstalter mit dem VRN Kombi-Tickets anbieten.

Aus der Verkehrswirklichkeit des Rhein-Neckar-Dreiecks ist der Verkehrsverbund nicht mehr wegzudenken. Verkehrsentwicklung in Heidelberg oder anderen Orten ist jetzt und in Zukunft immer auch Teil der Entwicklung des Verkehrsverbundes.



Haben Sie Fragen oder Anregungen zum Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg? Wir helfen Ihnen gern weiter. Schreiben Sie uns oder rufen Sie uns an:

Stadtplanungsamt Heidelberg
- Verkehrsmanagement -
Postfach 10 55 20
69045 Heidelberg

Horst Fiedler 58-2328
Jürgen Kuch 58-2322
Dr. Bert-Olaf Rieck 58-2330

Telefax 58-2290

Impressum

Herausgeberin

Stadt Heidelberg
Stadtplanungsamt
Postfach 10 55 20
69045 Heidelberg

Text und Konzeption

Stadt Heidelberg
Stadtplanungsamt, Verkehrsmanagement
Amt für Öffentlichkeitsarbeit
Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG
Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Mannheim

Gestaltung

ID-Kommunikation, Mannheim

Fotos

ID-Kommunikation
Stefan Kresin
Stadtplanungsamt Heidelberg
Archivfotos HVV, HSB, VRN, DB AG