

Zusammenarbeit der Stadtteile und Heidelberg mit der Region sinnvoll

Kommentar von Dieter Teufel vom 7.10.2021 in der Online-Beteiligung (unter „Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten“).

Wenn die Einwohnerzahl Heidelbergs bis 2050 um 20% und die Zahl der Arbeitsplätze um 25% zunehmen wird, wird notwendigerweise auch der Verkehr zunehmen. Wenn die Verkehrsplanung deshalb, wie einige fordern, wie im vergangenen Jahrhundert das Straßennetz ausbauen würde, würde dieses Wachstum vor allem in den Autoverkehr gehen. Die Planungsteams haben deshalb nach einem über mehrere Jahre gehenden Masterplanprozess bewusst nicht eine 5. Neckarquerung oder anderen Straßenbau, sondern einen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs gewählt, um die zukünftigen Probleme zu lösen. Die verkehrlichen Auswirkungen der jetzt vorliegenden Konzepte wurden durch die Gutachterbüros IVAS und VCDB berechnet: Trotz Wachstums sinken die Autozahlen, z.B. auf der Ernst-Walz-Brücke durch das Konzept ASTOC um 400 PKW, durch das Konzept HÖGER um 1 900 PKW pro Werktag im Vergleich zu 2015.

Wichtig ist die Kenntnis der Grundannahmen, die diesen Verkehrsberechnungen der Gutachter zugrunde liegen. Die Projektträger gaben den Planungsteams und den Verkehrsgutachtern in einer Leistungsbeschreibung Folgendes vor (ohne, dass dies vom Gemeinderat beschlossen worden wäre):

- Auch im Jahr 2050 müssen auf dem Unicampus noch 7 100 PKW-Stellplätze vorgehalten werden.
- Die heute niedrigen Parkgebühren sollen bis zum Jahr 2050 nicht stärker als die Inflation steigen und damit nicht kostendeckend sein, obwohl kostendeckende Parkgebühren im Koalitionsvertrag 2021 der Landesregierung beschlossen wurden.
- Zusätzlich wurde in der Verkehrsberechnung angenommen, dass im Jahr 2050 Home-Office nicht häufiger genutzt wird als im Jahr 2015.
- Dasselbe gilt für Digital-Learning, das für 2050 als genauso häufig angenommen wurde wie vor 6 Jahren.
- Der niedrige PKW-Besetzungsgrad von heute im Schnitt 1,3 Personen pro PKW wird auch in Zukunft nicht verbessert werden.

Alle diese Vorgaben sind jedoch mit zukünftigem Klimaschutz nicht vereinbar.

Allein eine Erhöhung des durchschnittlichen Besetzungsgrades der PKW auf 1,6 würde den heutigen Autoverkehr um knapp ein Fünftel reduzieren. Nicht alle Arbeitnehmer können Home-Office machen. Wenn jedoch in Zukunft im Durchschnitt aller Arbeitnehmer nur ein Werktag in der Woche im Home-Office gearbeitet wird, würde dies den Autoverkehr zur Arbeit um ein weiteres Fünftel reduzieren. Und bei kostendeckenden Parkgebühren käme es zu einem wesentlich stärkeren Umstieg vom Auto auf ÖPNV und Fahrrad als im jetzt vorliegenden Verkehrsgutachten berechnet. Dieser Umstieg wäre dabei konzeptbedingt bei HÖGER stärker als bei ASTOC. Hier liegen die Schlüssel zu einer weiteren Entlastung der Stadtteile vom Autoverkehr. Ein Beispiel: Die bei HÖGER enthaltene Fuß- und Radbrücke reduziert unter den angenommenen Rahmenbedingungen nach den Berechnungen von IVAS den Autoverkehr um 700 Autofahrten pro durchschnittlichem Werktag. Werden im Neuenheimer Feld kostendeckende Parkgebühren eingeführt, erhöht sich die Wirkung auf 1 500 bis 2 000 Autofahrten weniger. Zum Vergleich: Ohne Maßnahmen würde es im Jahr 2035 28 000 PKW-Fahrten/Werktag in und aus dem Campus geben.