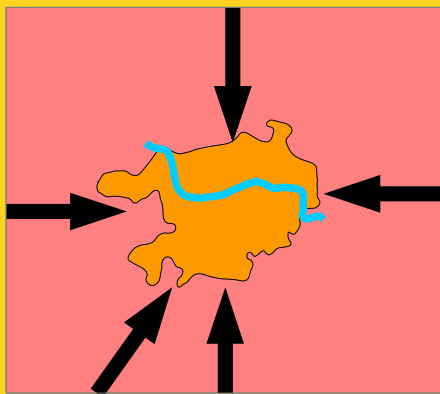


Die **Antworten** auf das Heidelberger Thema #1



Es gibt **drei Komponenten:**

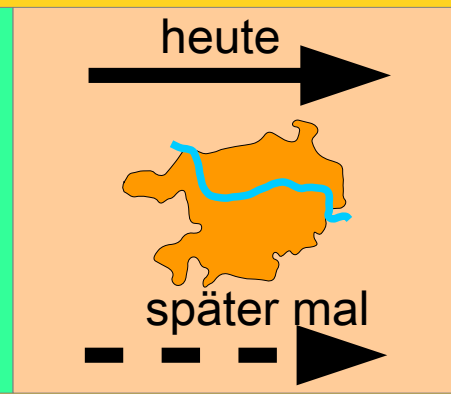
Die **Einpendler**



Die
Heidelberger



Der **Auto-Verkehr**



Verteiler:

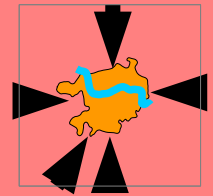
ADFC
VCD
Ökostadt
Greenpeace
RadEntscheid
Parents for Future
IG Fuß
Bündnis Neuenheimer Feld
BI-Netzwerk
AK Mobilität Dossenheim
Aktionsgruppe Ökologische Mobilität
Transition Town
Critical Mass

Hermino K.
Dieter Teufel
Wolfgang Gallfuß
Raoul S.-L.
Bärbel Sauer
Grüne GR
SPD GR
GAL GR
Bunte Linke GR

Vorab-Verteiler:

Malte
Nils
Andreas
Richard
Manfred
Albrecht

Die Einpendler



Mögliche Analyse-Wege:

<p>Modal-Split pro Wohn-Ort → Daten-Qualitätsprobleme!</p>	<p>KFZ pro 1000 Einwohner → Eine Übersicht könnte/müsste erstellt werden.</p>	<p>„Zumutbare“ ÖV-Pendel-Zeiten (in Relation zur KFZ-Pendelzeit) → Auf Definition verständigen!</p>
---	--	--

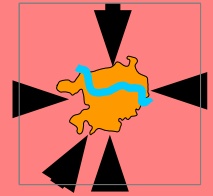
Alternative Verkehrsträger/Infrastrukturen:

<p>heute:</p>	<p>später mal:</p>		
<p>Sackgasse /nicht länger akzeptiert!</p>	<p>Ausbau Rad-Infrastruktur (S-Pedelec – Akzeptanz hilfreich)</p>	<p>Ausbau ÖV (geht halt nur langfristig) wohnotnahe P&R-Anlagen</p>	<p>Ausbau KFZ & ÖV stadtnahe P&R-Anlagen</p>

Bedingung!



Die Einpendler



Straßenraum neu aufteilen:

Parkraum reduzieren
als offizielle
Politik
(Beispiel: Klimaschutz-
aktionsplan)

**Parkraum
reduzieren**
kontinuierlich unter
dem
Radar realisieren.

Alternativen
zur KFZ-Kultur
schaffen
(Straßenraum
aktiv umverteilen)

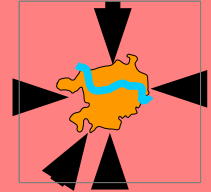
Bewusstseins-Wandel **leisten**:

→ Wahrnehmung der Alternativen verbessern!

Finanzierung der Verkehrswende:

Einwohner	KFZ-Halter	KFZ-Nutzer	Stau-Maut
sind die Einwohner unser Problem?	Halter, die zu den Spitzen-zeiten nicht fahren sind problemlos! (nutzen jedoch den Stadtraum!)	Nutzer, die nur in den Nebenverkehrs- zeiten fahren sind problem- los! (bis auf die Parkplätze)	(Tageszeit- abhängig, Erfassung an allen Einfall- Straße)

Die Einpendler



Heidelberg als Region denken:

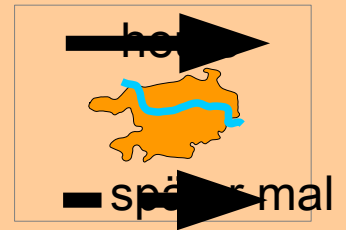
Nußloch: dort gibt es keine Tram

Hockenheim: ohne direkten S-Bahn-Anschluss
Weder Im RadNetz noch im
Radwege-Konzept des Kreises ist
eine alltagstaugliche Direkt-
Verbindung nach Heidelberg
vorgesehen!

Schwetzingen: Eine einziger über Ladenburg geführter
direkter S-Bahn-Verbindung pro Tag!

Brühl / Ketsch: vollkommen issoliert

Der Auto-Verkehr



Möglichkeiten:

Präsenz-Tage
reduzieren
(mehr Home-Office)

Dezentrale
Büroraum-
Konzepte
erproben

Firmenwagenpolitik
publik machen und
hinterfragen

ÖV-Zeitkarten-
Preismodelle für
„gelegentliche“
Pendler schaffen.

Car-Sharing-
Preismodelle für
„gelegentliche“
Pendler schaffen.

Verkehrsmittel der Zukunft:

Kontinuierlich-Förderer können als Schnittstelle zwischen
ÖV- und MIV-Hubs fungieren.

Verkehrsmittel der Gegenwart – anders genutzt:

- * Pooling als ÖV-Standbein ausbauen!
- * Quartiersbusse als Zubringer zu den ÖV-Haltestellen etablieren!

Weitere online-Konferenz-Themen

Bürgerbeteiligung:

Die derzeit praktizierte Bürgerbeteiligung wird von vielen als Alibiveranstaltung wahrgenommen.

Bürgerbegehren:

Bürgerbegehren sind mitunter geeignet wohl überlegte Mehrheitsentscheidungen im GR auszuhebeln und führen nicht immer zu Ergebnissen, die auch in den Augen der Initiatoren besser sind als die ursprüngliche GR-Entscheidung.

Kommunale Planungsprozesse:

Um den Dialog in der Zivilgesellschaft trotz Corona weiterzuführen, braucht es Zoom-Sessions analog der **Freiburger Mobilitäts-Gespräche**. Sie könnten **Orte des Mit-Gesaltens** sein.

Beispiel Freiburg (<https://www.theurbanidea.com/freiburger-mobilitätsgespräche>)

- * Auszeichnung „Wir machen Mobilitätswende!“
- * Vorstellung der Mosaiksteine zukünftiger Mobilität
- * Entwickler, Anbieter – oft Startups – werden eingeladen
- * Öffentliche Verantwortungsträger können sich für ihre Planungen und im Vorfeld von Ausschreibungen ein Bild von innovativen Lösungen machen.
- * Zyklus: alle 1-2 Monate

UI - Forum

Kommunale Planungsprozesse:

Entscheidende Planungsprozesse erscheinen vielen als intransparent und wenig zielführend.

Lösungen für die Herausforderungen des Pendler-Verkehrs sind dort zu suchen, wo sie entstehen – in der **Region!** **Strategische Entscheidungen** könnten durch eine regionale Institution diskutiert und beschlossen werden. Diese Institution sollte über eine eigene Budget-Hoheit verfügen.

Zu den strategischen Entscheidungen gehören:

- * Ein alltagstaugliches durchgängiges und lückenloses Radwege-Netz im Umkreis von 20 km rund um Heidelberg.
- * Eine Bewertung der Wettbewerbsfähigkeit des ÖV im Verhältnis zum privaten KFZ.
- * Davon abgeleitet: Eine Balancierung von Einschränkungen für den MIV und Wettbewerbsverbesserung für den ÖV.
- * Damit verbunden ist die Einrichtung von P&R-Hubs.
- * Ein gezielter Ausbau des S-Bahn-Verkehrs z.B. von Schwetzingen nach Heidelberg.

Zu optimierendes Ziel:

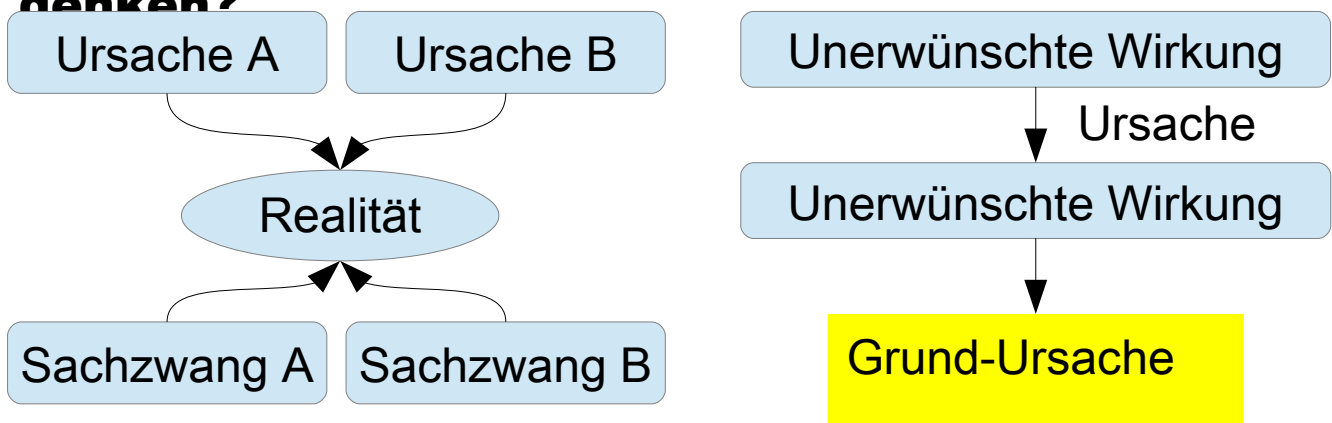
- * Gleiche Lebensverhältnisse rund um Heidelberg.
- * D.h. Möglichmachen eines Lebens mit immer weniger privatem KFZ-Verkehr.
- * Der Modal-Split ist für alle Pendler-Relationen zugunsten des ÖV bzw. der aktiven Mobilität zu steuern.

Weitere online-Konferenz-Themen

Die nicht gestellte Frage:

Gibt es in Heidelberg hauptsächlich juristisch denkende Bürger, die genau wissen, warum etwas nicht funktioniert? Oder gibt es auch Gestalter, die nach Lösungen suchen? Das UI – Forum möchte dazu beitragen, dass eine Kultur des gemeinsamen Arbeits in Richtung eines Konsenses gedeihen kann.

Die Frage aller Fragen: Wie lässt sich Mobilität denken?



Teufelskreis

→ Mit diesem Denken kommt kein Mensch auf Lösungen, die entscheidend besser sind, als Status-Quo!

Enpass-Theorie

(zu jeder Zeit gibt es nach dieser Denk-Schule genau eine Ursache, die uns daran hindert, etwas entscheidend besser zu machen)

Weitere online-Konferenz-Themen

Unser Motto:

Einer sollte sich auch den anspruchsvollen Aufgaben annehmen :-)

Stadt-verträgliche individuelle Verkehrsmittel



Weitere online-Konferenz-Themen

Wie hoch liegt die Latte?

Strom-Tankstellen alleine sind nicht die Lösung.
Das Umweltbundesamt schlägt 150 KFZ pro 1000
Einwohner als Zielgröße vor.
Heidelberger besitzen derzeit mehr als 350 KFZ pro 1000
Einwohner!

Wann sollte das Ziel erreicht sein?

In 10 Jahren, spätestens 2035.

Das ist mir ein Rätsel:

Die S-Bahnen im Neckar- und im Elsenz-Tal bieten ein
richtig gutes Angebot. Warum haben die Orte in diesen
Tälern dann trotzdem einen bescheidenen Modal-Split?

Mobilitäts-Konzept-Bestandteile

(Anhang)

Quartiersgaragen als präferierte Abstell-Möglichkeit für private KFZ im öffentlichen Raum.

Kein Arbeitgeber ohne **Job-Rad**.

Kein Arbeitgeber ohne **Job-Ticket**.

Geistiges Umparken: **Tempo 30 km/h** manifestiert für jeden unmissverständlich den Willen zur Verkehrs-wende und sorgt für einen Sicherheitsgewinn.

Mobilitäts-Kulturwandel: Das Auto hat nur dann eine Aussicht auf Fortbestand, wenn es gelingt, die Fahrer zu einem **defensiven Fahren** zu motivieren.

Taktfahrplan: S-Bahnen, Busse und Tram sollten gegenseitig sicheres Umsteigen gewährleisten.

Überfüllung des ÖV durch Schüler verhindern:

→ Rad

→ Bus speziell für den Schülerverkehr

→ zeitliche Verlagerung des Schulbeginns

Mobilitäts-Konzept-Bestandteile

(Anhang)

MatchriderGo als Anbieter von Mitfahr-Gelegenheiten ausbauen.

Swap Fiets – Fahrräder sollten alle Bürger nutzen, die es nicht packen, ein Fahrrad-Licht gängig und das Fahrrad verkehrstüchtig und nutzbar zu halten.

Radchecks und entsprechende Fahrradberatung anbieten bzw. auf solche Angebote von etablierten Anbietern, wie dem ADFC, prominent hinweisen.

Lastenräder sollten in unmittelbarer Nähe der Wohnorte (stundenweise) geliehen werden können. Zeitnahe Etablierung eines Lastenrad-Verleihsystems. Wenn es mit nextbike nicht funktioniert mit anderen Anbietern zusammenarbeiten (zB sigo, Darmstadt).