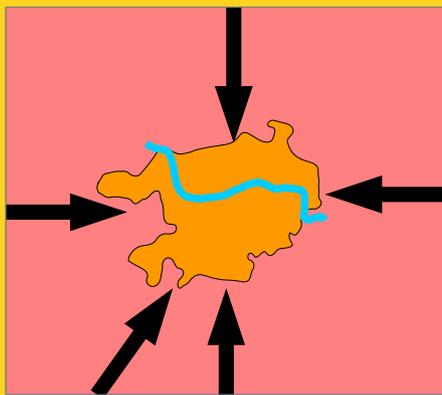


# Die **Antworten** auf das Heidelberger Thema #1



Es gibt **drei Komponenten:**

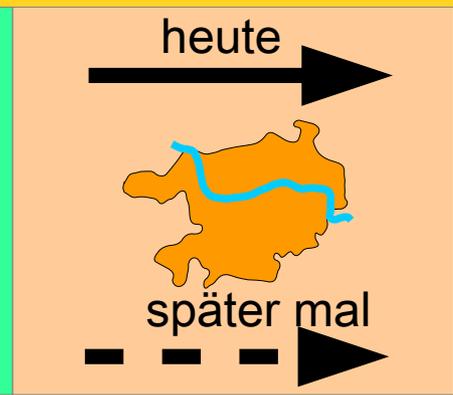
Die **Einpendler**



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:

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

## Alternative Verkehrsträger/Infrastrukturen:

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

**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:

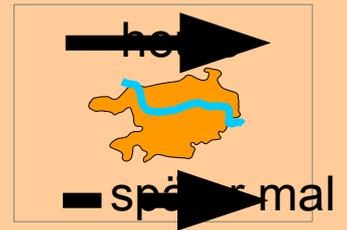
**Nußloch:** dort gibt es keine Tram

**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:

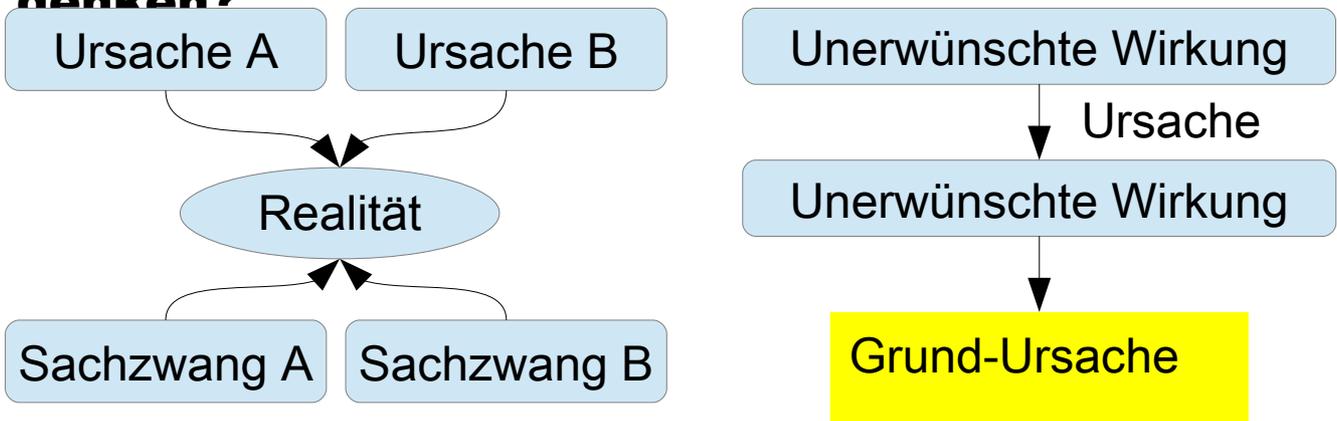
- \* Gleiche Lebensverhältnisse rund um Heidelberg.
- \* D.h. Möglichmachen eines Lebens mit immer weniger privatem KFZ-Verkehr.
- \* Der Modal-Split ist für alle Pendler-Relationen zugunsten des ÖV bzw. der aktiven Mobilität zu steuern.

# 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).