

Drucksache GR 063 / 2022

Heidenheim, 05.05.2022
Stadtentwicklung, Städtebauliche Planung
und Umwelt
Käpplinger, Ralf

I. Vorlage an:

Gemeinderat

19.05.2022 Kenntnisnahme öffentlich

Tagesordnungspunkt:

**Verkehrsentwicklungsplan 2035 (VEP 2035)
- Mobilitätsstrategie / Maßnahmenansätze**

Anlagen:

Präsentation der Mobilitätsstrategien und Maßnahmenansätze

II. Beschlussantrag:

Der Gemeinderat nimmt die Mobilitätsstrategien und Maßnahmenansätze zur Kenntnis. Die Verwaltung wird beauftragt, die finale Fassung des VEP 2035 zu veranlassen und die Tunnelplanung an die neuen Ziele der Innenstadtentwicklung anzupassen.

III. Sachdarstellung und Begründung:

Die Verwaltung wurde am 14.12.2017 durch den Grundsatzbeschluss des Gemeinderates damit beauftragt, die Neuaufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP 2035) für die Stadt Heidenheim in die Wege zu leiten. Gemäß Vergabeentscheidung des Gemeinderates vom 17.05.2018 werden die für die Verkehrsentwicklungsplanung notwendigen Leistungen vom Darmstädter Büro R+T Verkehrsplanung erbracht.

Der Gemeinderat wurde in den Sitzungen vom 04.07.2019 und 21.09.2021 jeweils über den aktuellen Stand des Verfahrens informiert. In der Sitzung vom 21.09.2021 wurden zusätzlich das verkehrliche Leitbild sowie die daraus abgeleiteten Planungsziele definiert.

Mit diesem Zielkatalog als Grundlage sowie den Erkenntnissen aus den umfangreichen Analysen ist eine Mobilitätsstrategie für Heidenheim zu entwickeln. Diese gibt vor, mit welcher Intensität die formulierten Planungsziele zu verfolgen sind und wie auftretende Zielkonflikte zu lösen sind. Als Hilfestellung dafür fungieren zwei Szenario-Untersuchungen. Szenarien sind Denkmodelle, die durch ihre Ausrichtung unterschiedliche Ansätze der Verkehrsentwicklung und Verkehrsbeeinflussung sowie deren Wirkungen darstellen. Mithilfe der Szenarien lässt sich der Rahmen möglicher Entwicklungen abstecken. Dabei wurde darauf verzichtet, Szenarien zu untersuchen, die gegensätzliche Ausrichtungen aufweisen. Stattdessen wurden die zwei Szenarien als unterschiedliche Entwicklungsstufen definiert, um die Planungsziele in Heidenheim erreichen zu können.

Um die Wirksamkeit der Szenarien aufzeigen zu können, wurde im Vorfeld eine Basisprognose ("Prognose-Nullfall 2035") definiert, die alle bis zum Jahr 2035 zu erwartenden stadtstrukturellen, sozioökonomischen und technischen Entwicklungen sowie bereits konkret beschlossene verkehrliche und städtebauliche Maßnahmen berücksichtigt. Auf diese Basisprognose werden dann Maßnahmenbündel und Intensitäten aufgesattelt, um die zusammenhängenden Wirkungen dieser Schritte aufzeigen zu können.

Szenario 1 "Erfolgreicher Einstieg in klimafreundliche Mobilität" beinhaltet verschiedene Maßnahmen, die vergleichsweise schnell und vergleichsweise wenig kostenintensiv durchgeführt werden können. Mit diesen Maßnahmen lässt sich die Verkehrsmittelwahl positiv beeinflussen und ein moderater Rückgang der Verkehrsleistung erreichen. Das Szenario 2 "Große Schritte zur Verkehrswende" nennt weitere Maßnahmenschwerpunkte, die auf den Maßnahmen von Szenario 1 aufbauen. Die Umsetzung der Maßnahmen von Szenario 2 bedürfen eines längerfristigen Zeit-horizonts und sind kostenintensiver. Mit diesen Maßnahmen können aber auch deutlichere Rückgänge der Verkehrsleistungen erreicht und somit die Planungsziele besser erfüllt werden.

Zusätzlich wurden mithilfe des bestehenden Verkehrsmodells unterschiedliche Planfälle berechnet, um die Wirkung von besonderen Einzel-Maßnahmen aus verkehrlicher Sicht bewerten zu können. Untersucht wurden dabei die Planfälle "Innenstadt-Tunnel", "Olgastraße / Theodor-Heuss-Straße" im Zweirichtungsverkehr, "Shared Space auf zentraler Bundesstraße", "Einrichtung Umweltpuren zentrale Innenstadt" und "Verbindungsstraße zwischen Römerstraße und Waldstraße". Ein Innenstadt-Tunnel stellt eine Maßnahme dar, die die Innenstadt und in erster Linie den Eugen-Jaekle-Platz vom motorisierten Individualverkehr befreit und so die Aufenthaltsqualität verbessert. Die Tunnelvariante, die bisher dem VEP 2035 zugrunde liegt, stammt aus dem Jahr 2007. Diese Variante muss überarbeitet werden und den Zielen der Innenstadtentwicklung, sowie den Ergebnissen des Innenstadtwettbewerbs angepasst werden. Hierbei sind vor allem die Achse Duale Hochschule im Norden und das Konzerthaus im Süden mit der Platzfolge Bahnhof, Georges-Levillain-Anlage, Schlossarkaden, Stadtbibliothek, Rathaus, Pauluskirche, Hauptstraße, Hintere Gasse, Johann-Matthäus-Voith-Platz von Bedeutung.

Zum Abschluss werden die einzelnen Maßnahmenansätze nochmals intensiver vorgestellt. Diese sind untergliedert in verkehrsmittelbezogene Handlungsfelder für den Fußverkehr, den Radverkehr, den Öffentlichen Personennahverkehr und den Kfz-Verkehr sowie in verkehrsmittelübergreifende Handlungsfelder. Dabei werden auch die Abhängigkeiten zwischen den Maßnahmen oder anderen verkehrlichen, städtebaulichen und rechtlichen Anforderungen berücksichtigt. Parallel zur Information des Gemeinderats werden diese Ergebnisse auch dem Mobilitätsforum vorgestellt und dort diskutiert. Von diesem Experten-Gremium werden hilfreiche Hinweise sowie Bewertungen erhofft, die dann in die finale Bearbeitung des Erläuterungsberichtes einfließen.

A handwritten signature in black ink, reading "Salomo Michael". The signature is written in a cursive style with a large, sweeping initial 'S'.

Michael Salomo
Oberbürgermeister