

# Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg 2035

## Ziele für Mobilität und Verkehr

Gesundheitsschutz  
Sozial- Funktionalität  
verträglichkeit und Effizienz  
Stadtentwicklung und **Klima-**  
Umweltverträglichkeit **schutz**  
Verkehrs- Öffentlicher Raum und  
sicherheit Aufenthaltsqualität



**IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme**  
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden  
Tel.: 0351 21114-0 - Fax: 0351 21114-11  
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de



**VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH**  
Könneritzstraße 31, 01067 Dresden  
Tel.: (0351) 482 31 00 - Fax: (0351) 482 31 09  
dresden@vcdb.de - www.vcdb.de

im Auftrag von:

**Heidelberg**

## Impressum

**Titel:** Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg 2035  
Teilbericht AP II – Ziele für Mobilität und Verkehr

**Auftraggeber:** Stadt Heidelberg  
Amt für Verkehrsmanagement  
Gaisbergstraße 11; 69115 Heidelberg

**Auftragnehmer:** Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme  
Alaunstraße 9, 01099 Dresden  
Tel.: (0351) 21114-0, E-Mail: [dresden@ivas-ingenieure.de](mailto:dresden@ivas-ingenieure.de)

in Zusammenarbeit mit

VerkehrsConsult Dresden – Berlin GmbH  
Könneritzstraße 31, 01067 Dresden  
Tel.: (0351) 482 31 00, E-Mail [dresden@vcdb.de](mailto:dresden@vcdb.de)

**Bearbeiter:** Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Dipl.-Ing. Stefan Schwarzbach  
Dipl.-Ing. Jan Schubert  
Dipl.-Ing. Christoph Bochmann  
MSc. Martin Anton  
Claudia Thielemann

Dresden/ Heidelberg, im März 2020

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Inhaber

---

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Präambel</b> .....	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Einordnung der Zielstellungen des Verkehrsentwicklungsplanes</b> .....	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Die Ziele des VEP Heidelberg</b> .....	<b>4</b>
3.1	Systematik der Ziele der Stadtentwicklung in Heidelberg .....	4
3.2	SDG-Ziel 3: Gesundheit und Wohlergehen .....	5
3.2.1	Grundsätzliches Verständnis zum Ziel 3 .....	5
3.2.2	Verkehrssicherheit und körperliche Unversehrtheit.....	5
3.2.3	Gesundheitsschutz .....	6
3.3	SDG-Ziel 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur .....	6
3.3.1	Grundsätzliches Verständnis zum Ziel 9 .....	6
3.3.2	Sicherung der oberzentralen Funktion .....	7
3.3.3	Leistungsfähige und gleichwertige Anbindung .....	8
3.3.4	Vernetzung der Verkehrsträger .....	8
3.4	SDG-Ziel 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden.....	9
3.4.1	Grundsätzliches Verständnis zum Ziel 11 .....	9
3.4.2	Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs und des ÖPNV, Stadt der kurzen Wege .....	9
3.4.3	Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität .....	10
3.4.4	Sozialverträglichkeit.....	11
3.5	SDG-Ziel 13: Maßnahmen zum Klimaschutz .....	11
3.5.1	Grundsätzliches Verständnis zum Ziel 13 .....	11
3.5.2	Konkretisierung des Klimaschutzes im VEP.....	12
<b>4.</b>	<b>Öffentlichkeitsbeteiligung zur Präzisierung der Ziele des VEP</b> .....	<b>13</b>

## 1. Präambel

Den Zielen des VEP Heidelberg 2035 wird folgende Präambel vorangestellt:

**Vermeidung von Verkehr:** Am sozial- und umweltverträglichsten ist Verkehr, der gar nicht erst entsteht. Eine „Stadt der kurzen Wege“ erfordert eine Stadtentwicklung, die die verschiedenen Funktionen der Stadt (Wohnen, Arbeiten, Erholung und anderes) in einer Weise zuordnet, die möglichst wenig Verkehr entstehen lässt. Dies erfordert eine möglichst große Mischung dieser Funktionen und eine hohe Flexibilität in der Nutzung einzelner Stadträume. Auch für die Regionalplanung muss das Prinzip der kurzen Wege gelten.

**Zweckbindung:** Verkehr und Mobilität sind kein Selbstzweck, sondern dienendes und unterstützendes Element unseres arbeitsteilig organisierten Gemeinwesens. Individuelle Mobilität als eines der Grundbedürfnisse der Menschen und wirtschaftliche Austauschprozesse sind durch die Vorhaltung geeigneter verkehrlicher Infrastrukturen und deren stadtverträglichen Betrieb sicherzustellen. Dabei sind die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen zu berücksichtigen, um allen Bürgern gleichwertige Chancen zur gesellschaftlichen Teilhabe einzuräumen.

**Verkehrssicherheit:** Der Schutz und die Unterstützung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer – besonders der Fußgänger und Radfahrer sowie Älterer, Mobilitätseingeschränkter, Kinder und Jugendlicher – ist Voraussetzung für ein funktionierendes Gemeinwesen. Die demografischen Entwicklungen gebieten es in besonderem Maße, attraktiv für nichtmotorisierte Kinder und Jugendliche sowie für Senioren und hoch Betagte zu sein. Dafür ist Verkehrssicherheit ein maßgeblicher Faktor.

**Verträglichkeit:** Die störenden und insbesondere die gesundheitsgefährdenden Auswirkungen des Verkehrs müssen durch Maßnahmen der Verkehrsvermeidung aber auch der Bündelung, Vernetzung, Verlagerung und effizienten, umweltschonenden Abwicklung minimiert werden, damit die wesentlichen städtischen Qualitätsmerkmale und die Ziele der Stadtentwicklung und Stadtsanierung erreicht bzw. erhalten werden können. Dazu sind die Ziele des Umweltschutzes (insbesondere Lärminderung und Luftreinhaltung) sowie des Klima- und Ressourcenschutzes in die Verkehrsentwicklungsplanung einzubeziehen.

**Gleichberechtigung:** Die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz-Verkehr) sollen für die Gesamtentwicklung der Stadt nutzbar sein. Zu berücksichtigen sind stets die Verträglichkeiten im sozialen, wirtschaftlichen sowie ökologischen Bereich. Eine Abwägung gegenüber den Notwendigkeiten und Bedürfnissen für Wirtschafts-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr ist geboten und muss insbesondere die ökonomischen Anforderungen und Perspektiven sowie die Qualitäten als Wohn-, Universitäts- und Tourismusstandort berücksichtigen.

**Wirtschaftlichkeit:** Berücksichtigung finden sollte bei allen Verkehrsmaßnahmen die gesamtstädtische Nutzen-Kosten-Relation. Kostenwirkungen sind im räumlichen Kontext aber auch vor dem Hintergrund langfristiger Finanzierbarkeit zu betrachten. Sie müssen dabei gegenüber gesamtstädtischen Zielstellungen, externen Anforderungen und auch ökologischen Aspekten bewertet werden. Ein wesentlicher Beitrag zur Wirtschaftlichkeit des Verkehrs sind kurze Wege, die durch eine integrierte Standortpolitik für die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung und Versorgung und die Nutzung vorhandener Infrastrukturen und ÖPNV-Angebote verkehrsvermeidend wirken können.

**Innovation und Zukunftsfestigkeit:** Bei der weiteren Entwicklung des Verkehrssystems in Heidelberg sind gleichermaßen bewährte Ansätze und Instrumente fortzuführen wie innovative Strategien und Maßnahmen zu entwickeln. Nur so wird es möglich sein, sich verändernden Anforderungen erfolgreich zu stellen. Dazu gehört auch der Mut, neue Ansätze in Form von Reallaboren oder Verkehrsversuchen zu erproben. Dabei sind die Chancen, die sich aus der Digitalisierung von Informationen und Prozessen ergeben, gezielt zu nutzen.

**Monitoring und Evaluierung:** Monitoring und Evaluierung sind unverzichtbare Begleitprozesse, wenn die Umsetzung der eigenen Ziele verfolgt und ggf. Korrekturen in Zielen, Konzepten und Maßnahmen zur Anpassung an sich verändernde Rahmenbedingungen vorgenommen werden soll. Verkehrsentwicklungsplanung soll zukünftig in Heidelberg stärker als dynamischer Prozess verstanden werden.

**Beteiligung:** Um einen weitgehend gerechten und dauerhaften Interessen- und Lastenausgleich bei der Entwicklung der Konzepte, der Planung von Einzelmaßnahmen und dem dauerhaften Betrieb der Infrastrukturen herbeizuführen, sind Mitwirkung und Partizipation von Bevölkerung, Akteuren und Interessenverbänden unverzichtbare Planungsinstrumente. Die bewährten Praktiken hierfür in Heidelberg gemäß den Leitlinien für die Bürgerbeteiligung sind im Prozess der Erstellung des VEP und der Umsetzung von Strategien und Einzelmaßnahmen nahtlos weiterzuführen.

**Regionale Einbettung:** Verkehrliche Fragestellungen in Heidelberg als eines der Oberzentren in der Metropolregion Rhein-Neckar sind nur teilweise mit kommunalen Konzepten zu bewältigen. Insbesondere die Bewältigung der Pendlerverkehre bedürfen einer regionalen Betrachtung, die der VEP Heidelberg nicht oder nur ansatzweise leisten kann. Es ist ein enges Zusammenwirken mit den Nachbarkommunen und regionalen Akteuren (insbesondere mit Verkehrsverbund, Verkehrsbetrieb und dem Verband Region Rhein-Neckar) weiterhin zu sichern und dort wo erforderlich zu vertiefen.

## 2. Einordnung der Zielstellungen des Verkehrsentwicklungsplanes

Grundsätzliche Ziele der Stadtentwicklung werden heutzutage im Regelfall in Stadtentwicklungskonzepten verankert. Dies ist auch in Heidelberg der Fall. Bereits 2007 wurde im Stadtentwicklungsplan (STEP) eine umfassende Zielübersicht erarbeitet, wobei auch die Ziele des VEP 1994 eingeflossen sind. In der Fortschreibung 2015 wird die Förderung umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehrs bzw. Mobilität als Zielstellung hervorgehoben, welche

- die Umweltbelastungen reduziert,
- Freiräume schafft und erhält,
- Räume für städtisches Leben wiederherstellt, bei der die einzelnen Verkehrsarten gleichberechtigt sind,
- allen gleiche Mobilitätschancen einräumt und die besondere Situation mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigt,
- die Gefährdungen und Beeinträchtigungen verringert.

Neben dem Stadtentwicklungsplan ist in den vergangenen Jahren eine Reihe weiterer strategischer Plandokumente entstanden, welche ebenfalls Zielstellungen aufführen, die für die Verkehrsentwicklungsplanung von besonderer Relevanz sind. Hier sind insbesondere zu benennen:

- Masterplan 100 % Klimaschutz (2014),
- Masterplan „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ (2018, Green-City-Plan),
- Lärmaktionsplan (2014),
- Luftreinhalteplan (2017),
- Verkehrsentwicklungsplan 1994.

Teilweise berücksichtigen diese Dokumente bereits grundlegende nationale Zielstellungen (z.B. zum Klimaschutz), teilweise gibt es weitere Gesetze und Verordnungen, aus denen Zielstellungen auch für die Verkehrsentwicklungsplanung abgeleitet werden können (z.B. aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBfG), welches klare Vorgaben zur Barrierefreiheit im ÖPNV formuliert).

Deutlich wird, dass es eine Fülle von Dokumenten mit sich ergänzenden und teilweise überschneidenden Vorgaben zu verkehrlichen Zielen gibt. Für den VEP 2035 werden diese Ziele aufgegriffen, neu geordnet, systematisiert und ergänzt. Dabei wird versucht, Redundanzen weitgehend zu vermeiden, was aber nicht vollständig möglich und sinnvoll ist. Dies ist vor allem dem Umstand geschuldet, dass die benannten Strategien und Handlungsfelder Wirkungen bzgl. mehrerer Ziele erreichen.

### 3. Die Ziele des VEP Heidelberg

#### 3.1 Systematik der Ziele der Stadtentwicklung in Heidelberg

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat in seiner Sitzung am 18. Februar 2016 einstimmig bei einer Enthaltung beschlossen, die Erklärung (der UN) „2030-Agenda – Nachhaltigkeit auf kommunaler Ebene gestalten“ zu unterzeichnen. Durch die Unterzeichnung erklärt Heidelberg seine Bereitschaft, sich für die Umsetzung globaler Ziele in der Stadtentwicklung einzusetzen. An dieser Initiative sind weltweit 25 Städte beteiligt. Hierfür wurden zunächst 17 grundlegende Ziele definiert („Sustainable development goals“). Sie umfassen unter anderem die Bekämpfung von Armut und Hunger sowie den Einsatz für Bildung und interaktives Lernen, Gesundheit, sauberes Wasser, Gleichheit, erneuerbare Energien, Wirtschaftswachstum und Innovation sowie nachhaltige Stadtentwicklung.



Grafik 1: Sustainable development goals der Vereinten Nationen

Diese Ziele werden im Weiteren auch der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK) in Heidelberg zugrunde gelegt. Als logischer Schritt ergibt sich daraus, dass auch die Ziele für den VEP Heidelberg aus den SDGs abgeleitet werden. Für den Bereich von Verkehr und Mobilität kommen gemäß den Vereinten Nationen insbesondere die Ziele 3 (Gesundheit und Wohlergehen), 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur) und 11 (Nachhaltige Städte und Gemeinden) infrage. Wegen der besonderen Relevanz auch im Bereich Mobilität und Verkehr wurde das Ziel 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) ergänzend hinzugenommen. Die im Verkehrsentwicklungsplan entwickelten Ziele werden in die Fortschreibung des STEK aufgenommen. Die VEP-Ziele können durch die Entwicklung des STEK dynamisch angepasst werden.

Nachfolgend werden die maßgeblichen Sachthemen des VEP mit entsprechenden Zielen für Verkehr und Mobilität untersetzt und mögliche Strategien/ Handlungsfelder zu ihrer Umsetzung in der Reihenfolge der SDG-Ziele differenziert erläutert. Dies stellt jedoch keine Rangfolge dar – vielmehr stehen die Ziele gleichberechtigt nebeneinander. Auch können die Strategien/ Handlungsfelder im Weiteren noch ergänzt werden. In **Anlage 1** sind die Ziele als Übersichtstabelle in Kurzform zusammengestellt.

## 3.2 SDG-Ziel 3: Gesundheit und Wohlergehen

### 3.2.1 Grundsätzliches Verständnis zum Ziel 3



Das Ziel beinhaltet weniger Einzelziele zur Ausgestaltung des Verkehrssystems, sondern solche zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf den Menschen. Im Mittelpunkt stehen die Themen Verkehrssicherheit/ körperliche Unversehrtheit und die Minderung der vom Verkehr ausgehenden gesundheitlichen Belastungen. Somit gibt es hinsichtlich der Ziele und Strategien starke inhaltliche Bezüge zum Luftreinhalteplan, dem Lärmaktionsplan und allen Bemühungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Unfällen.

Überschneidungen ergeben sich mit dem SDG-Ziel 11 (Thema Stadtentwicklung und Umweltverträglichkeit) sowie auch mit SDG-Ziel 13 zum Klimaschutz.

### 3.2.2 Verkehrssicherheit und körperliche Unversehrtheit

Das Ziel 3.1 der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und körperliche Unversehrtheit für alle Verkehrsteilnehmer findet in der „Vision Zero“ einen starken Ausdruck. Niemand soll in der Zukunft mehr durch Verkehrsunfälle schwer verletzt oder gar getötet werden. Um sich diesem Ziel (welches dem Grunde nach bereits im STEP enthalten ist) zu nähern, wird eine Reihe von Strategien verfolgt:

- Durch die **systematische Arbeit der Unfallkommission** werden Unfallursachen erkannt und deren sukzessive Abstellung angestrebt.
- Durch planerische, organisatorische und bauliche Maßnahmen erfolgt die **verkehrssichere Umgestaltung von Unfallschwerpunkten**. Unabhängig davon sollen erkennbar unsichere Verkehrslösungen und Situationen auch dann verändert werden, wenn sie sich noch nicht zu einem Unfallschwerpunkt entwickelt haben.
- Die Bereitstellung von **Informationen** und die Durchführung von **Kampagnen zu sicherheitsrelevanten Fragestellungen** bzw. dem Verhalten im Straßenverkehr tragen zur Beeinflussung der Verkehrsteilnehmer hinsichtlich eines an der Verkehrssicherheit orientierten Verhaltens bei.
- Durch eine entsprechende **Kontrolle und Verkehrsüberwachung** wird dem Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern vorgebeugt. Die **Durchsetzung von Verkehrsregeln** erfolgt dort wo erforderlich durch ordnungsrechtliche Maßnahmen.

Hinzuweisen ist auch darauf, dass intakte und regelgerechte Verkehrsinfrastrukturen und verkehrsrechtliche Regelungen ebenso zur Verkehrssicherheit im weitesten Sinne beitragen. Davon abweichende Regelungen vor Ort – sei es durch besondere örtliche Zwangspunkte oder auch zum Zweck des Verkehrsversuchs – sind insbesondere auf verkehrssicherheitsrelevante Aspekte hin zu analysieren.

### 3.2.3 Gesundheitsschutz

Die Beeinträchtigung der Gesundheit der Menschen durch Verkehr erfolgt nicht nur durch Unfälle mit ihren physischen bzw. psychischen Auswirkungen. Insbesondere die Verschmutzung der Luft und der vom Verkehr ausgehende Lärm führen zu erheblichen Gesundheitsbeeinträchtigungen. Um die Überschreitung als gesundheitsbedenklich erkannter Grenzwerte zu vermeiden, sind (je nach Ausgangslage) durch die Städte und Gemeinden Lärmaktionspläne und oft auch Luftreinhaltepläne aufzustellen. Diese stützen sich meist auf organisatorische Maßnahmen, um akute Belastungen zu reduzieren. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung stehen vor allem strategische Ansätze zur Verringerung der Luftschadstoffbelastungen (Ziel 3.2.) und der Lärmbelastungen (Ziel 3.3.) im Vordergrund, um gesundheitsbezogene Wirkungen bereits im Vorfeld zu vermeiden bzw. auf ein Minimum zu reduzieren. Daraus abgeleitet werden im VEP Heidelberg zum Thema Gesundheitsschutz folgende strategischen Ansätze verfolgt:

- Da der Umweltverbund gegenüber dem Kfz-Verkehr deutlich geringere Lärm- und Schadstoffemissionen verursacht, steht die **Maximierung des Anteils des Umweltverbundes** im Zentrum der Bemühungen des VEP.
- Eine nachhaltige Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen kann aber auch durch die systematische Förderung **umweltfreundlicher Antriebe** bei Kraftfahrzeugen und im öffentlichen Verkehr erfolgen.
- Die **Verstärkung der Verkehrsflüsse**, insbesondere des Kfz-Verkehrs, aber auch beim öffentlichen Nahverkehr, kann ebenfalls zur Senkung der Emissionen beitragen. Jedoch sind kontraproduktive Effekte (insbesondere zu starke Attraktivitätserhöhung im Kfz-Verkehr bei gleichzeitiger Benachteiligung anderer Verkehrsarten) zu vermeiden.
- Ein **guter Zustand der Verkehrsinfrastrukturen** und **Emissionsarme Bauweisen** tragen ebenfalls zum Gesundheitsschutz bei.

Nicht zuletzt ist an dieser Stelle der Aspekt der Verkehrsvermeidung zu benennen. Dieser wird bei den Zielen im Bereich Stadtentwicklung und Umweltverträglichkeit vertieft.

## 3.3 SDG-Ziel 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur

### 3.3.1 Grundsätzliches Verständnis zum Ziel 9



Bei dem Ziel Industrie, Innovation und Infrastruktur geht es primär um die Vorhaltung geeigneter Infrastrukturen und deren effizienten Betrieb/ Nutzung. Als Themenfelder im VEP werden daher die Begriffe Funktionalität (der Infrastrukturen) und Effizienz (der Infrastrukturen und des Betriebs) aufgerufen, denen die Ziele 9.1 (Sicherung der oberzentralen Funktion), 9.2 (Leistungsfähige und gleichwertige Anbindung der Innenstadt und der weiteren Stadtteile mit allen Verkehrsmitteln) sowie 9.3 (Vernetzung der Verkehrsträger) zugeordnet werden.

### 3.3.2 Sicherung der oberzentralen Funktion

Die Sicherung der oberzentralen Funktion durch Gewährleistung der Erreichbarkeiten im allgemeinen, touristischen, Wirtschafts-, Berufs- und Pendlerverkehr wird als Ziel 9.1 im VEP verankert. Das Ziel ist in den bisherigen Unterlagen nicht benannt, stellt aber eine maßgebliche Zielstellung der Verkehrsentwicklungsplanung dar. Hierbei geht es im Unterschied zum Ziel 9.2 vor allem um die Anforderungen an die übergeordneten Infrastrukturen und Verkehrsangebote (Bundesfernstraßennetz/ Netz und Angebote im regionalen und überregionalen Bahnverkehr), die nicht in der Zuständigkeit der Stadt Heidelberg liegen. In diesem Ziel sind jedoch Anforderungen der Stadt Heidelberg an die zuständigen Baulastträger und Betreiber zu formulieren, die dafür geeignet sind, die herausragende Stellung der Stadt Heidelberg als eines der Oberzentren in der Metropolregion Rhein-Neckar zu unterstützen und zu fördern. Dazu gehören insbesondere folgende Strategien:

- Hinwirken der Stadt Heidelberg auf eine weitere **Verbesserung der Infrastrukturen und Verkehrsangebote im Schienenpersonenverkehr (Fern-, Regional- und S-Bahn) sowie im regionalen Nahverkehr**

Die Analyse hat hier klare Defizite herausgearbeitet, deren Abstellung in der Zuständigkeit Dritter außerhalb der Stadt Heidelberg liegt (Deutsche Bahn AG sowie Verkehrsverbund Rhein-Neckar/ Landkreise).

- Aufnahme und Konkretisierung der **Schaffung von P+R-Parkplätzen**, auch in Bezug auf die umliegenden Gemeinden
- Weitere **Sicherung der guten Erreichbarkeit im Fernstraßennetz von Bund und Land**  
Auch wenn die Erreichbarkeit derzeit grundsätzlich auf hohem Niveau gegeben ist, ist der anforderungsgerechte Ausbau der Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie auch ggf. der Landesstraßen eine wichtige Zielstellung. Dieses ersetzt im Einzelfall nicht die Diskussion darum, was „anforderungsgerecht“ ist und ob die damit verbundenen Ziele im Rahmen verkehrsmittelübergreifender Überlegungen nicht auch durch anderweitige Ansätze erreicht werden können.
- **Förderung der stärkeren regionalen Vernetzung im Radverkehr**  
Die wachsenden Anforderungen an die Mobilität in Ballungsräumen werden auf Dauer nur erfüllt werden können, wenn auch die Potenziale des Radverkehrs im Allgemeinen sowie des „elektrifizierten“ Radverkehrs im Besonderen in den Stadt-Umland-Relationen aktiviert werden können. Die erforderlichen Aktivitäten zur Entwicklung des Netzes und der erforderlichen Ergänzungsinfrastrukturen gehen ebenfalls deutlich über die Zuständigkeit der Stadt Heidelberg hinaus und betreffen die Nachbarkommunen, Landkreise, den Verkehrsverbund und die Straßenbauverwaltung.

### 3.3.3 Leistungsfähige und gleichwertige Anbindung

Die leistungsfähige und gleichwertige Anbindung der Innenstadt, der weiteren Stadtteile und Strukturschwerpunkte ist Gegenstand des Zieles 9.2. Hierbei geht es also um die Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote in der Zuständigkeit der Stadt Heidelberg selbst. Dazu gehören im Einzelnen folgende strategischen Ansatzpunkte:

- **Erhalt und anforderungsgerechte Weiterentwicklung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen** unter besonderer Beachtung des Umweltverbundes und der finanziellen Nachhaltigkeit,
- **effektiver Betrieb** der Netze und anderweitigen Verkehrsinfrastrukturen durch Nutzung der modernen Möglichkeiten des Verkehrssystemmanagements und der Digitalisierung,
- Berücksichtigung der spezifischen **Anforderungen von Wirtschaftsverkehr und Tourismus**.

Die dynamische Stadtentwicklung in Heidelberg erfordert auch neue Infrastrukturen. Straßen und Plätze stellen einen wesentlichen Teil des öffentlichen Raumes dar. Sie nehmen neben dem Individualverkehr gleichsam den straßengebundenen ÖPNV sowie die Wirtschafts- und Ver- und Entsorgungsverkehre auf. Auch bilden sie das Grundgerüst für die Entwicklung der Seitenräume mit Gehwegen, Radverkehrsanlagen und gestalterischen Elementen (z.B. Grünstrukturen). Neben den Straßen sind hierbei aber auch die spezifischen Infrastrukturen für die Heidelberger Straßenbahn inbegriffen. Gestalterische Fragestellungen werden im SDG-Ziel Nachhaltige Städte und Gemeinden berücksichtigt.

Bereits der Erhalt der Infrastrukturen stellt eine enorme finanzielle Herausforderung dar. Bei neuen Infrastrukturen sind neben der Investition auch die finanziellen mittel- und langfristigen Effekte zu berücksichtigen.

### 3.3.4 Vernetzung der Verkehrsträger

Ein wichtiges Ziel im Themenfeld Effizienz stellt die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger gemäß Ziel 9.3 dar. Hier sind die verschiedensten Ebenen zu betrachten. Der Übergang vom Fernbahn- oder S-Bahn-Verkehr auf den örtlichen ÖPNV und das Fahrrad (Bike&Ride) ist dabei ebenso relevant wie Park&Ride-Strategien oder die Bündelung von Mobilitätsangeboten in Mobilitätsstationen. Neben den infrastrukturellen Angeboten zur Vernetzung sind auch Systeme zur vereinfachten Abrechnung mehrerer Mobilitätsangebote relevant.

- **Optimierung bzw. Neuentwicklung von Schnittstellen** zwischen den Verkehrsträgern
- **Entwicklung bzw. Optimierung verkehrsträgerübergreifender Buchungs- und Abrechnungssysteme**

### 3.4 SDG-Ziel 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden

#### 3.4.1 Grundsätzliches Verständnis zum Ziel 11



Dem Ziel 11 nachhaltige Städte und Gemeinden werden im Verkehrsentwicklungsplan die Themenfelder Stadtentwicklung und Umweltverträglichkeit sowie die hinsichtlich der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung ebenfalls maßgebliche Sozialverträglichkeit zugeordnet. Die besondere Verantwortung der öffentlichen Hand bei der nutzergerechten Aufteilung und hochwertigen Gestaltung des öffentlichen Raumes wird mit dem Themenfeld Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität berücksichtigt. Im Gegensatz zu Ziel 9, welches vor allem die Grundzüge der Infrastrukturentwicklung und deren effektiver Betrieb beinhaltet, umfasst Ziel 11 vor allem diejenigen Strategien und Ansätze, welche die Nutzbarkeit sowie Verträglichkeit des Verkehrssystems beinhalten. Dazu werden dem SDG-Ziel 11 mit neun Zielen die meisten Ziele im VEP zugeordnet.

#### 3.4.2 Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs und des ÖPNV, Stadt der kurzen Wege

Der nichtmotorisierte Verkehr zu Fuß und mit dem Rad stellt die umweltverträglichste Form des Individualverkehrs dar und bedarf daher einer besonderen Förderung, was als Ziel 11.1 im VEP verankert wird. Entsprechende Ziele finden sich bereits im STEP und im Masterplan 100% Klimaschutz. Kurze Wege innerhalb der Stadt tragen maßgeblich zur Verringerung des gesamten Verkehrsaufkommens und zum Erfolg der Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs bei und werden deshalb als eigene Zielstellung aufgenommen (11.3). Sie sind vorrangig Aufgabe der Siedlungspolitik.

Für Wege, die nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden können, sollte der umweltfreundliche öffentliche Nahverkehr das bevorzugte Verkehrsmittel darstellen. Aufgrund der zu bewältigenden Verkehrsleistungen stellt er das Rückgrat des Verkehrssystems dar und bedarf einer dauerhaften und nachhaltigen Förderung (Ziel 11.2).

Den Zielen 11.1 bis 11.3 werden insbesondere folgende Strategien/ Handlungsrichtungen zugeordnet:

- **Abbau stadträumlicher Barrieren** (Bahnstrecken, Neckar, Hauptverkehrsstraßen) durch Verdichtung der Durchwegungen
- **Förderung autoarmer Quartiere sowie innovativer Mobilität**, vor allem in den neuen Stadtquartieren. Heidelberg mit seinen zu entwickelnden Konversionsflächen bietet hierfür eine Fülle von Ansatzpunkten
- Die **nahräumliche Ausstattung mit Elementen der Daseinsvorsorge** (Versorgung, Dienstleistungen, Bildung/ Betreuung, Naherholung/ „Stadtoasen“) ist Kennzeichen einer

- Stadt der kurzen Wege und schafft seinerseits erst die Voraussetzungen für eine ausgeprägte Nahmobilität. Hierfür muss eine besondere Vernetzung von Stadt- und Verkehrsplanung erfolgen, um frühzeitig Versorgungslücken zu erkennen und schließen zu können.
- Die **nachhaltige Etablierung und Weiterführung des betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagements** in der Stadt- und Verkehrsplanung dient vor allem der Aufklärung über bestehende Angebote des Umweltverbundes und dem Setzen von Anreizen zur Nutzung dieser.
  - Die **Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes** gemäß den Anforderungen aus der Stadtentwicklung ist eine Voraussetzung dafür, neu zu entwickelnde Gebiete als auch bislang vergleichsweise schlecht angebundene Gebiete mit einem qualitätsgerechten ÖPNV-Angebot (schnell, zuverlässig, sauber, sicher, vernetzt, ...) zu versorgen. Welches konkrete Verkehrsmittel hierfür infrage kommt, ist stark von räumlichen und strukturellen Faktoren abhängig.
  - Die Gewährleistung **hoher Erschließungsdichten und Taktfolgen** kennzeichnet die tatsächliche Angebotsqualität und ist letztlich maßgebend für die intensive Nutzung des ÖPNV.

### 3.4.3 Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes hat maßgeblichen Einfluss auf die Wahrnehmung der Mobilität. Zunächst erfolgt dies über die Aufteilung in Nutzungsbereiche für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer oder aber über die Mischung der Nutzungen. Hierbei sind schließlich alle Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen, wobei dem nichtmotorisierten Verkehr und dem ÖPNV besondere Aufmerksamkeit zukommt. Eine nutzergerechte Aufteilung der Straßenräume, welche bislang nicht als eigenständige Zielstellung benannt wurde, wird deshalb als Ziel 11.4 aufgenommen. Insbesondere durch ruhenden Verkehr übernutzte Straßenräume sind zu entlasten (neues Ziel 11.5), um andere Nutzungen besser berücksichtigen und Gestaltungspotentiale generieren zu können.

Hohe Aufenthaltsqualitäten und damit verbundene Nutzerakzeptanz (insbesondere im nichtmotorisierten Verkehr) werden durch eine qualitativ hochwertige Gestaltung als Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten erreicht. Hier kommt der Gemeinde als Eigentümer des öffentlichen Raumes eine besondere Verantwortung zu, weshalb auch dieser Aspekt als separates Ziel verankert wird (Ziel 11.6, bereits als Ziel im STEP verfolgt). Untersetzt werden diese Ziele insbesondere durch folgende Strategien:

- **Gestaltung der Straßenräume von Hauptverkehrsstraßen nach dem Prinzip „von Außen nach Innen“** zur besseren Berücksichtigung der Anforderungen aller Nutzer,
- Entwicklung spezifischer Strategien zur **Reduktion des ruhenden Verkehrs in den Straßenräumen,**
- weitere Erhöhung der **Gestaltungsqualität von Verkehrsräumen** unter besonderer Berücksichtigung der Verbesserung von Aufenthaltsqualitäten (Material, Gestaltung, Nutzbarkeit, Begrünung, etc.) sowie des subjektiven Sicherheitsempfindens.

### 3.4.4 Sozialverträglichkeit

Die Möglichkeit der Nutzung des Verkehrssystems durch alle Bewohner, unabhängig von Alter und sozialer Stellung, Einkommen oder auch körperlichen Einschränkungen ist maßgebliche Voraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe. Deshalb wurden hierfür die bereits im STEP grundsätzlich berücksichtigten Aspekte Barrierefreiheit und generationengerechte Stadt (11.7), Gewährleistung des gleichberechtigten Zugangs zur Infrastruktur (11.8) und Vorhaltung von Mobilitätsangeboten für alle Personengruppen (11.9) als Ziele für den VEP übernommen. Diese Ziele können vor allem mit folgenden Inhalten verfolgt werden:

- **barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen und Verkehrsangebote** unter Beachtung des Zwei-Sinne-Prinzips (Orientierung mit mindestens zwei der drei Sinne Sehen – Hören – Tasten),
- **einfacher Zugang zu Verkehrsmitteln** mit und ohne digitale Unterstützung gewährleisten (barrierefreie Informationen, Buchungs- und Abrechnungssysteme),
- **Erreichbarkeiten generell und unabhängig von Pkw-Verfügbarkeit** sichern (also auch mit Fahrrad und ÖPNV),
- **Sharingangebote** ausbauen, auch um Autos und Fahrräder nutzen zu können ohne ein eigenes besitzen zu müssen,
- **angemessene Tarifstrukturen im ÖPNV** unter Berücksichtigung sozialer Aspekte.

## 3.5 SDG-Ziel 13: Maßnahmen zum Klimaschutz

### 3.5.1 Grundsätzliches Verständnis zum Ziel 13



Der Klimaschutz ist eine zentrale Herausforderung bei der gesellschaftlichen Entwicklung und betrifft alle Ebenen des Gemeinwesens. Auch den Kommunen kommt eine besondere Verantwortung zu, wobei das kommunale Verkehrssystem in seinen Wechselwirkungen mit der Region neben hochbaulichen Aspekten einen besonders wichtigen Handlungsschwerpunkt darstellt.

Deshalb wird der Klimaschutz als separates SDG-Ziel im VEP Heidelberg berücksichtigt und mit eigenen weiterführenden Zielen untersetzt, auch wenn eine sehr hohe Redundanz bei den Strategien (und den weiterführenden Maßnahmen) insbesondere zu den SDG-Zielen 3 (Gesundheit und Wohlergehen) sowie 11 (Nachhaltige Städte und Gemeinden) vorhanden ist. Als konkrete Zielstellung wird die weitgehende Reduktion der klimaschädlichen Emissionen durch den Verkehr (Ziel 13.1) im VEP berücksichtigt. Die Bewältigung der Pendlerverkehre bedarf einer regionalen Betrachtung, daher wird die Stärkung des Umweltverbundes im regionalen Verkehr (Ziel 13.2) als Ziel in den VEP aufgenommen.

### 3.5.2 Konkretisierung des Klimaschutzes im VEP

Als inhaltliche Schwerpunkte sind hier insbesondere folgende Ansätze zu verfolgen:

- Weiterentwicklung von **Infrastruktur und vernetzten Verkehrsangeboten im SPNV/ÖPNV** (betrifft sowohl die stadtreionalen als auch die innerstädtischen Angebote – siehe SDG-Ziel 9 und 11),
- **Förderung intermodaler Verhaltensweisen** durch besondere Verkehrsangebote und Dienstleistungen,
- **sukzessive Substitution fossiler Antriebe** im ÖPNV und im kommunalen Fuhrpark,
- Entwicklung von Strategien für eine **umweltfreundliche (City-) Logistik**,
- Schaffung geeigneter **Infrastrukturen für den Betrieb von Fahrzeugen mit nichtfossilen Antrieben**.

Für das Ziel 13.2 ist ein enges Zusammenwirken der Verwaltung und Politik mit den Nachbarkommunen und regionalen Akteuren weiterhin zu sichern oder gegebenenfalls zu vertiefen.

Auf die Wiederholung aller weiteren in den SDG-Zielen 3, 9 und 11 benannten Strategien, die ebenfalls insbesondere zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes beitragen, wird an dieser Stelle verzichtet.



SDG	Thema	VEP-Ziel	Strategien/ Handlungsfelder (weiter zu untersetzen in Konzeptbearbeitung)
<p>Ziel 3: Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern</p>	<b>Verkehrssicherheit</b>	3.1 Verkehrssicherheit/ körperliche Unversehrtheit für alle Verkehrsteilnehmer "Vision Zero" <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Systematische Arbeit Unfallkommission</li> <li>• Verkehrssichere Umgestaltung von Unfallschwerpunkten</li> <li>• Systematische Verbesserung der Verkehrssicherheit auch außerhalb von Unfallschwerpunkten</li> <li>• Information/ Kampagnen zu sicherheitsrelevanten Fragestellungen/ Verhalten im Straßenverkehr</li> <li>• Kontrolle und Verkehrsüberwachung, Durchsetzung von Verkehrsregeln</li> </ul>
	<b>Gesundheitsschutz</b>	3.2 Verringerung der Luftschadstoffbelastung der Bevölkerung durch den Straßenverkehr <sup>3</sup> 3.3 Verringerung der Lärmbelastung der Bevölkerung durch Straßen- und Schienenverkehrslärm <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximierung des Anteils des Umweltverbundes</li> <li>• Systematische Förderung umweltfreundlicher Antriebe bei Kfz und ÖV</li> <li>• Verstärkung der Verkehrsflüsse im ÖPNV und Kfz-Verkehr</li> <li>• Sicherung guter Fahrbahnzustände und Förderung emissionsarmer Bauweisen</li> </ul>
<p>Ziel 9: Eine belastbare Infrastruktur aufbauen, inklusive und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen</p>	<b>Funktionalität und Effizienz</b>	9.1 Sicherung der oberzentralen Funktion durch Gewährleistung der Erreichbarkeiten im allgemeinen, touristischen, Wirtschafts-, Berufs- und Pendlerverkehr <sup>1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hinwirken auf eine weitere Verbesserung der Infrastrukturen und Verkehrsangebote im Schienenpersonenverkehr (Fern-, Regional- und S-Bahn) und im regionalen ÖPNV</li> <li>• Weitere Sicherung der guten Erreichbarkeit im Fernstraßennetz von Bund und Land</li> <li>• Stärkere regionale Vernetzung im Radverkehr fördern</li> </ul>
		9.2 Leistungsfähige und gleichwertige Anbindung der Innenstadt, der weiteren Stadtteile und Strukturschwerpunkte mit allen Verkehrsmitteln (Kfz, ÖV, Rad und Fuß) <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt und anforderungsgerechte Weiterentwicklung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen unter besonderer Beachtung des Umweltverbundes und der finanziellen Nachhaltigkeit</li> <li>• Effektiver Betrieb der Netze durch Nutzung der Möglichkeiten des Verkehrssystemmanagements und der Digitalisierung</li> <li>• Spezifische Anforderungen von Wirtschaftsverkehr und touristischem Verkehr berücksichtigen</li> </ul>
		9.3 Vernetzung der Verkehrsträger <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern neu schaffen bzw. optimieren (inkl. P&amp;R und B&amp;R)</li> <li>• Entwicklung/ Optimierung verkehrsträgerübergreifender Buchungs- und Abrechnungssysteme</li> </ul>
<p>Ziel 11: Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig machen</p>	<b>Stadtentwicklung und Umweltverträglichkeit</b>	11.1 Nachhaltige Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs zu Fuß und mit dem Rad als besonders umweltverträgliche Formen des Individualverkehrs <sup>3</sup> 11.2 Weitere Stärkung des SPNV/ ÖPNV als Rückgrat des Verkehrssystems <sup>3</sup> 11.3 Förderung Stadt der kurzen Wege <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abbau der von Bahnstrecken, dem Neckar und Hauptverkehrsstraßen ausgehenden Barrierewirkungen</li> <li>• Förderung autoarmer Quartiere sowie innovativer Mobilität, vor allem auch in den neuen Stadtquartieren</li> <li>• Vermeidung von Kfz-Verkehr durch nahräumliche Ausstattung mit Elementen der Daseinsvorsorge (Versorgung, Dienstleistungen, Bildung und Betreuung, Naherholung/ "Stadtoasen" etc.)</li> <li>• Nachhaltige Etablierung des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements</li> <li>• Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes gemäß den Anforderungen aus der Stadtentwicklung</li> <li>• Gewährleistung hoher Erschließungsdichten und Taktfolgen im ÖPNV</li> </ul>
	<b>Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität</b>	11.4 Gestaltung der Straßenräume unter Beachtung aller Funktionen und Nutzer <sup>1</sup> 11.5 Entlastung/ Neuordnung übernutzter Straßenräume vom ruhenden Verkehr <sup>1</sup> 11.6 hohe Aufenthaltsqualitäten und Baukultur als Maßstab für die Gestaltung der öffentlichen Räume <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufteilung der Straßenräume nach dem Prinzip „von außen nach innen“ zur besseren Berücksichtigung der Anforderungen aller Nutzer</li> <li>• Entwicklung spezifischer Strategien zur Reduktion des ruhenden Verkehrs in den Straßenräumen</li> <li>• Weitere Erhöhung der Gestaltungsqualität von „Verkehrsräumen“ unter Berücksichtigung des subjektiven Sicherheitsempfindens</li> </ul>
	<b>Sozialverträglichkeit</b>	11.7 Barrierefreiheit/ generationengerechte Stadt <sup>3</sup> 11.8 Gleichberechtigten Zugang zur Infrastruktur gewährleisten <sup>3</sup> 11.9 Mobilitätsangebote für alle Personengruppen <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen und Verkehrsangeboten</li> <li>• Einfachen Zugang zu Verkehrsmitteln mit und ohne digitale Unterstützung gewährleisten (barrierefreie Informationen, Buchungs- und Abrechnungssysteme)</li> <li>• Erreichbarkeit generell unabhängig von Pkw-Verfügbarkeit sichern</li> <li>• Sharingangebote ausbauen (um die Notwendigkeit von Kfz-Besitz zu reduzieren)</li> <li>• Angemessene Tarifstrukturen im ÖPNV unter Berücksichtigung sozialer Aspekte</li> </ul>
<p>Ziel 13: Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen</p>	<b>Klimaschutz</b>	13.1 weitgehende Reduktion der klimaschädlichen Emissionen durch den Verkehr <sup>3</sup> 13.2 Stärkung des Umweltverbundes im regionalen Verkehr <sup>1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung von Infrastruktur und vernetzten Verkehrsangeboten im SPNV/ ÖPNV (kommunal und regional in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Akteuren)</li> <li>• Förderung inter- und multimodaler Verhaltensweisen durch besondere Verkehrsangebote und Dienstleistungen</li> <li>• Sukzessive Substitution fossiler Antriebe im ÖPNV und im kommunalen Fuhrpark</li> <li>• Entwicklung von Strategien für eine umweltfreundliche (City-) Logistik</li> <li>• Schaffung geeigneter Infrastrukturen für den Betrieb von Fahrzeugen mit nichtfossilen Antrieben</li> </ul>

<sup>1</sup>Neues Ziel, <sup>2</sup>übernommenes Ziel aus dem STEP, Masterplan 100 % Klimaschutz, <sup>3</sup>übernommenes und angepasstes Ziel aus dem STEP, Masterplan 100 % Klimaschutz