

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0063/2020/BV**

Datum:  
18.02.2020

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:  
Dezernat II, Amt für Stadtentwicklung und Statistik  
Dezernat IV, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Betreff:

**Verkehrsentwicklungsplan 2035 – Ziele für Verkehr  
und Mobilität**

## Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 12. Mai 2020

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.03.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	07.05.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat die beigefügten Ziele für Verkehr und Mobilität für den Verkehrsentwicklungsplan 2035 (Anlage 01) zu beschließen.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• keine	
<b>Einnahmen:</b>	
• keine	
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Ziele für Verkehr und Mobilität in Heidelberg, aufgeführt in Anlage 01, beruhen auf den Sustainable Development Goals und Zielen aus bereits vorhandenen städtischen Planwerken. Die Bürgerinnen und Bürger waren bei der Erstellung dieses ersten Teilergebnisses zum Verkehrsentwicklungsplans beteiligt.

## Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 04.03.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 04.03.2020

### 2.1 Verkehrsentwicklungsplan 2035 – Ziele für Verkehr und Mobilität Beschlussvorlage 0063/2020/BV

Als Tischvorlage liegt der Sachantrag von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz (Anlage 05 zur Drucksache 0063/2020/BV) vor.

Herr Ohm, als Vertreter des Ingenieurbüros für Verkehrsanlagen und –systeme (IVAS), erläutert anhand einer PowerPoint-Präsentation (Anlage 04 zur Drucksache 0063/2020/BV) die sich aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2035 ergebenden Ziele für Verkehr und Mobilität.

Anschließend eröffnet Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner die Aussprache.

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz stellt nachfolgenden als Tischvorlage vorliegenden **Sachantrag** (Anlage 05 zur Drucksache 0063/2020/BV) und erläutert diesen:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss/Gemeinderat möge beschließen:

#### **[Präambel]**

Als erster Absatz wird eingefügt:

#### **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.

#### **[3.4.2 Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Stadt der kurzen Wege]**

Hier wird eingefügt (Einfügung unterstrichen):

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 Aufgabe der Siedlungspolitik.

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz ergänzt, dass die Verkehrsproblematik in Heidelberg durch stadt- und regionalstrukturelle Gründe bedingt sei, die zum Teil hausgemacht seien. In diesem Zusammenhang verweist Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz auf die Stadtteile Boxberg und Emmertsgrund sowie den Bereich Im Neuenheimer Feld, bei denen bereits in den 1960er-Jahren schwerwiegende Fehler in der Siedlungspolitik begangen worden seien (Trabantenwohnsiedlungen).

Mit den jetzigen Siedlungsanstrengungen und der Verteilung von Gewerbe und Wohnen auf den Konversionsflächen sehe er die Verkehrsproblematik nicht behoben. Die Stadt Heidelberg habe mit rund 80.000 Einpendlern im Jahr den größten Einpendlersaldo im Land. Jeder Verkehr (auch der Öffentliche Personen-Nah-Verkehr [ÖPNV], der Fahrrad- und Fußgängerverkehr) benötige Platz und verursache eine Umweltbelastung.

Deshalb sei eine völlige Konzentration auf den Autoverkehr, im Gegensatz zum ökologischen Verkehrsverbund, nur bedingt richtig. Die Förderung einer „Stadt der kurzen Wege“ sei ein kardinales Ziel, um den Verkehr möglichst niedrig zu halten. Ansonsten werde man die Vorstellungen in Bezug auf die Umwelt nicht erreichen können.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner merkt an, dass es in Heidelberg schon lange keine Entwicklung von reinen Trabantenwohnsiedlungen mehr gebe. Als eines der internationalsten Oberzentren in Deutschland sei für Heidelberg eine regionale Lösung notwendig, um die Verkehrsproblematik in den Griff zu bekommen. Deshalb sei hierauf der Schwerpunkt zu setzen.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Grädler, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Michelsburg

Folgende Fragen und Hauptaussagen werden vorgetragen:

- Seitens des VCD Rhein-Neckar (VCD = VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.) seien konkrete Zielstellungen, beispielsweise in Bezug auf die Zahl der Verletzten oder die Personen, die von Lärm betroffen seien, vorgegeben worden. Seien diese berücksichtigt worden?
- Zu welchem Zeitpunkt werden die genannten Ziele konkretisiert?
- Unter welchem Ziel seien die überregionalen Pendlerbeziehungen verortet?
- Es werde angeregt, unter Punkt 9.1 (letzte Seite in Anlage 1 zur Drucksache 0063/2020/BV) den Berufs- und Pendlerverkehr in die Aufzählung mit aufzunehmen.
- Wie sei es möglich, die Pendler dazu zu bringen, frühzeitig auf den ÖPNV umzusteigen? Könne dies durch die Schaffung von Park-and-Ride-Parkplätzen, in Kooperation mit den Umlandgemeinden, gelingen?
- Es werde vorgeschlagen, in Bezug auf die Pendlerbeziehungen, die Schaffung von Park-and-Ride-Parkplätzen sowie die damit verbundenen Anstrengungen als konkretes Unterziel mit aufzunehmen. Dies bedeute, dass die Stadt Heidelberg aktiv werde und den Bau solcher Parkplätze (auch außerhalb Heidelbergs in Angriff nehme, um entsprechende Umsteigebeziehungen zu schaffen. Hierdurch sei eine bessere Vernetzung mit den bereits bestehenden ÖPNV-Angeboten möglich.
- Es sei wichtig, dass der Umweltverbund eine Bevorrechtigung in den Zielen genieße, weil dieser gewisse Vorteile in Bezug auf die CO<sup>2</sup>-Belastung und den Platzverbrauch mit sich bringe.
- Sei bezüglich des Umweltverbundes die Aufnahme eines gesonderten Zieles notwendig?
- Sei es möglich, als Punkt 13.2 (auf der letzten Seite in Anlage 1 zur Drucksache 0063/2020/BV) die Stärkung des Umweltverbundes im regionalen Verkehr als weiteres Unterziel mit aufzunehmen?
- Der vorgelegte Verkehrsentwicklungsplan (VEP) sei eine gute Grundlage, um mit entsprechend belastbarem Zahlenmaterial die Verkehrsentwicklung in Heidelberg positiv zu beeinflussen.
- Sei es notwendig, das Thema „Oberzentrum“ im VEP noch deutlicher zu betonen?

- Der Mobil- und Individualverkehr solle möglichst emissionsfrei sein und generell nur einen geringen Faktor einnehmen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner, Erster Bürgermeister Odszuck und Herr Ohm, als Vertreter des Ingenieurbüros für Verkehrsanlagen und –systeme (IVAS), antworten:

- Der VCD Rhein-Neckar gehöre zu den Mitgliedern des Arbeitskreises zum VEP 2035 und habe den gesamten bisherigen Prozess mit begleitet und entwickelt.
- Es seien bereits erste Überlegungen erfolgt, welche Indikatoren herangezogen werden könnten, um Ziele zu qualifizieren und zu beschreiben. Allerdings seien nicht alle Faktoren qualifizierbar, sodass eine Systematik geschaffen werden müsse.
- Vor Beschreibung und Festlegung der Ziele seien diese inhaltlich zu klären.
- Die Pendlerbeziehungen seien in den meisten Zielen mit enthalten, jedoch nicht jeweils explizit hervorgehoben. Die Aussagen zum Nahverkehr seien für die Pendler wie auch für die gesamte Stadt gültig.
- Hinsichtlich des Straßenverkehrs und des Kraftfahrzeugverkehrs werde eine den Anforderungen entsprechende leistungsfähige Infrastruktur benötigt.
- In Bezug auf den Umstieg des Pendlerverkehrs auf den ÖPNV sei es problematisch, dass der Pendlerverkehr durch die Umlandgemeinden nicht als Problem wahrgenommen werde.
- Die Aufnahme des Berufs- und Pendlerverkehrs in die unter Punkt 9.1 genannte Aufzählung werde zugesagt.
- Es werde zugesagt, die Schaffung von Park-and-Ride-Parkplätzen, auch in Bezug auf die umliegenden Gemeinden, zur besseren Vernetzung mit dem bestehenden ÖPNV-Netz, mit aufzunehmen und zu konkretisieren.
- Die Stärkung des Umweltverbundes sei mehrfach unter verschiedenen Zielen genannt, beispielsweise in Bezug auf die Stärkung der Nahmobilität oder die Stärkung des Radverkehrs, unter Punkt 3.2 („Maximierung des Anteils des Umweltverbundes“).
- Es werde zugesagt, unter Punkt 13.2 die Stärkung des Umweltverbundes im regionalen Verkehr als weiteres Unterziel mit aufzunehmen.
- Die Entwicklung hin zu einer „Stadt der kurzen Wege“ könne man als generelles Ziel verstehen. Diese Thematik sei aber inhaltlich im Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2035 zu behandeln, da dies eine siedlungsstrukturelle Fragestellung sei. Der VEP 2035 befasse sich eher mit der Frage der Verkehrsbewältigung.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner schlägt vor, dass bis zur kommenden Gemeinderatssitzung am 26.03.2020 die genannten Punkte konkretisiert werden, auch in Bezug auf die Präambel, und den Ratsmitgliedern ein entsprechender Formulierungsvorschlag vorgelegt werde. Somit könne dann eine Beschlussfassung inklusive Änderungsvorschlägen erfolgen.

Anschließend stellt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner den **Sachantrag** von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz (Anlage 05 zur Drucksache 0063/2020/BV) zur Abstimmung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss/Gemeinderat möge beschließen:

**[Präambel]**

Als erster Absatz wird eingefügt:

**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.

**[3.4.2 Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Stadt der kurzen Wege]**

Hier wird eingefügt (Einfügung unterstrichen):

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 Aufgabe der Siedlungspolitik.

**Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 11:02:03 Stimmen**

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner lässt mit Maßgabe des Sachantrages sowie der genannten Änderungs- und Ergänzungsvorschläge über den Beschlussvorschlag der Verwaltung abstimmen:

**Beschlussvorschlag des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses (Änderungen **fett** dargestellt):**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat die beigefügten Ziele für Verkehr und Mobilität für den Verkehrsentwicklungsplan 2035 (Anlage 01) mit folgenden **Änderungen / Ergänzungen** zu beschließen:*

**[Präambel]**

**Als erster Absatz wird eingefügt:**

**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.**

**[3.4.2 Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Stadt der kurzen Wege]**

**Hier wird eingefügt (Einfügung unterstrichen):**

**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 Aufgabe der Siedlungspolitik.**

**Außerdem werden folgende Punkte aufgenommen:**

- **Aufnahme des Berufs- und Pendlerverkehrs in die unter Punkt 9.1 genannte Aufzählung (letzte Seite der Anlage 1 zur Drucksache 0063/2020/BV).**
- **Aufnahme und Konkretisierung der Schaffung von Park-and-Ride-Parkplätzen, auch in Bezug auf die umliegenden Gemeinden.**
- **Aufnahme der Stärkung des Umweltverbundes im regionalen Verkehr als Punkt 13.2 als weiteres Unterziel (auf der letzten Seite der Anlage 1 zur Drucksache 0063/2020/BV).**

**gezeichnet**

Prof. Dr. Eckart Würzner

Oberbürgermeister

**Ergebnis:** Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung/en  
Ja 16 Nein 01 Enthaltung 00

## Sitzung des Gemeinderates vom 07.05.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 07.05.2020

### 3 **Verkehrsentwicklungsplan 2035 – Ziele für Verkehr und Mobilität** Beschlussvorlage 0063/2020/BV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner weist auf die geänderte Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 04.03.2020 hin. Die dort beschlossenen Änderungen sind aufgenommen worden (siehe Anlage 01\_NEU zur Drucksache 0063/2020/BV).

Da es keinen Diskussionsbedarf gibt, ruft er die Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses zur Abstimmung auf.

**Beschluss des Gemeinderates** (Änderung **fett** dargestellt):

*Der Gemeinderat beschließt die beigefügten Ziele für Verkehr und Mobilität für den Verkehrsentwicklungsplan 2035 (**Anlage 01\_NEU**.)*

**gezeichnet**  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** mehrheitlich beschlossen mit Änderungen  
*Nein 2 Enthaltung 1*



## **Begründung:**

Mit der Situationsanalyse und der Formulierung von Zielen sind die ersten zwei Bausteine zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) bearbeitet. Ausgehend von der Situationsanalyse (vergleiche Drucksache 0032/2020/BV) erarbeiteten die Fachbüros in Zusammenarbeit mit der wissenschaftlichen Begleitung, der Verwaltung sowie unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger Ziele für Verkehr und Mobilität für Heidelberg (siehe Anlage 01). Im Folgenden werden die Herleitung der Ziele verdeutlicht, die Zielstruktur und Bürgerbeteiligung erläutert sowie die Zusammenhänge mit anderen Plänen zu Stadtentwicklung und Klimaschutz erklärt.

### **1. Ausgangsbasis**

Die Stadt Heidelberg verfügt über verschiedene Planwerke, die Ziele oder Strategien für Verkehr und Mobilität enthalten. Im Rahmen der Neuerstellung des Verkehrsentwicklungsplans wurden Ziele aus diesen Planwerken übernommen, weiterentwickelt und neue Ziele aufgestellt. Besonders hervorzuheben sind hier die Ziele des Stadtentwicklungsplans 2015 (STEP), in den die Ziele aus dem Verkehrsentwicklungsplan 1994 eingeflossen sind sowie des Masterplans 100 % Klimaschutz.

Dem Verkehrsentwicklungsplan 2035 liegt eine neue Zielstruktur zugrunde. Diese greift die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen, die Sustainable Development Goals (SDG) für nachhaltige Entwicklung, auf. Die Muster-Resolution „2030 – Nachhaltigkeit auf kommunaler Ebene gestalten“ hat Heidelberg im Jahr 2016 unterzeichnet und beschlossen (siehe Drucksache 0447/2015/BV). Dies bedeutet, dass die 17 SDGs der Vereinten Nationen (UN) auf lokaler Ebene umgesetzt werden. Im Verkehrsentwicklungsplan wird dies aufgegriffen. Die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans zum Stadtentwicklungskonzepts 2035 (STEK) baut ebenfalls auf den SDGs auf (siehe Drucksache 0262/2019/BV).

### **2. Zielstruktur**

Die Zielstruktur der Ziele zu Verkehr und Mobilität für Heidelberg ist der letzten Seite in Anlage 01 zu entnehmen. Die tabellarische Kurzform wird in dem zugehörigen Bericht erläutert. Vorangestellt ist eine Präambel, die relevante Themen und Grundsätze aufgreift, die aus der Bürgerbeteiligung entstanden und dokumentiert werden sollten, aber nicht den einzelnen Zielen zugeordnet werden können (siehe Anlage 01).

#### **Sustainable Development Goals**

Vier Sustainable Development Goals wurden als besonders relevant für Verkehr und Mobilität identifiziert und sind demgemäß die Oberziele für den Verkehrsentwicklungsplan:

- Ziel 3: Ein gesundes Leben für Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern
- Ziel 9: Eine belastbare Infrastruktur aufbauen, inklusive und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen
- Ziel 11: Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig machen
- Ziel 13: Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen

## **Themen und VEP-Ziele**

Die sieben benannten Themen tragen zum besseren Verständnis der Zuordnung der Ziele bei der Kommunikation der Zielstruktur bei. Gleichzeitig erfolgt damit eine erste Konkretisierung der SDGs der Vereinten Nationen.

## **Strategien und Handlungsfelder**

Die Themen unterteilen sich in Verkehrsentwicklungsplan (VEP)-Ziele, die numerisch den SDGs zugeordnet sind. Den Themen und Zielen sind Strategien und Handlungsfelder untergeordnet, die eine weitere Konkretisierung der Ziele vornehmen. Im Laufe des Bearbeitungsprozesses zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans für Heidelberg können die Strategien und Handlungsfelder bei Bedarf noch ergänzt werden.

### **3. Bürgerbeteiligung**

In der ersten Sitzung des Arbeitskreises, der als zentrales Gremium der Bürgerbeteiligung den Verkehrsentwicklungsplan begleitet (siehe Drucksache 0055/2019/BV), wurde die Situationsanalyse vorgestellt. Hierzu wurden Hinweise aufgenommen, außerdem wurde ein Zielvorschlag vorgestellt und diskutiert. Es folgte die öffentliche Auftaktveranstaltung zum Verkehrsentwicklungsplan, in der sich auch alle interessierten Bürgerinnen und Bürger hierzu einbringen konnten.

Insgesamt gingen durch die Beteiligung 39 Hinweise zu den Zielen ein (siehe Anlagen). Auf dieser Basis und durch die in den Diskussionen gewonnenen Erkenntnisse hat das Fachbüro den ersten Zielentwurf überarbeitet. Rund 75 Prozent der Anmerkungen waren bereits enthalten oder wurden übernommen. Das Fachbüro hat die Änderungen, die Gliederung des neuen Teilberichtes sowie die tabellarische Übersicht im 2. Arbeitskreis im Januar 2020 präsentiert und abschließend diskutiert.

In der Diskussion wurde unter anderem das Thema qualitative Ziele gegenüber quantifizierbaren Zielen aufgegriffen. Bislang sind für den VEP keine verbindlichen quantitativen Ziele formuliert. Gerade in Bezug zum Klimaschutz gelten im Weiteren die städtischen Vorgaben. Zudem werden alle gesetzlich geltenden Grenz- und Richtwerte beachtet.

Eine Quantifizierung der Ziele wird auch im weiteren Prozessverlauf bei der Erstellung des Monitoring- und Evaluationskonzeptes geprüft. Dies ist abhängig von Indikatoren, die den Zielen, soweit möglich, zugeordnet werden. Anhand der Indikatoren kann eine Bewertung der Maßnahmen erfolgen. Mit der Entwicklung der Ziele wurde bereits ein erster Vorschlag zu den Indikatoren erarbeitet, der in den nächsten Schritten weiter verfeinert und ergänzt wird. Mit dem Monitoring- und Evaluationskonzept, das den letzten Baustein der Erarbeitung des VEPs darstellt, werden die Indikatoren vorgestellt.

### **4. Zusammenhänge der Pläne zu Verkehr, Stadtentwicklung und Klimaschutz**

In Heidelberg werden aktuell mehrere Pläne fortgeschrieben oder erstellt, die Verkehr und Mobilität betreffen. Dies sind vorrangig das Modell Räumlicher Ordnung 2035 (MRO, siehe Drucksache 0403/2019/BV), das Stadtentwicklungskonzept 2035 (STEK, siehe Drucksache 0262/2019/BV), der Masterplan 100 % Klimaschutz (Drucksache 0328/2019/BV) und der Klimaschutz-Aktionsplan (siehe Drucksache 0329/2019/BV).

Innerhalb der Verwaltung haben die prozesskoordinierenden Ämter zur Verzahnung der Projekte eine Arbeitsgruppe gegründet, die sich in regelmäßigen Abständen austauscht.

## **Modell Räumlicher Ordnung und Stadtentwicklungskonzept**

Die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans ist mit der Erstellung des Stadtentwicklungskonzeptes und dem MRO inhaltlich verknüpft. Alle Pläne haben mit dem Jahr 2035 den gleichen Zielhorizont, was eine Harmonisierung der Pläne ermöglicht.

Die im VEP entwickelten und mit dieser Vorlage zum Beschluss vorgelegten Ziele werden in die Fortschreibung des STEK aufgenommen. Ergeben sich aus der Fortschreibung des STEK heraus ergänzende Ziele, die Verkehr und Mobilität betreffen, dann wird der VEP im Prozessverlauf angepasst. Bei der Zuordnung der VEP-Ziele zu den Sustainable Development Goals wurde daher darauf geachtet, dass diese Zuordnung in die Systematik des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK) übertragen werden kann. Der Verkehrsentwicklungsplan und das Stadtentwicklungskonzept sind somit gegenseitig dynamisch verlaufende Prozesse.

Das MRO konzentriert sich auf die Übersetzung der Maßnahmen in konkrete Raumansprüche. Raumrelevante Ziele und Maßnahmen, die während der Fortschreibung des MRO im Zuge der Entwicklung des VEPs formuliert werden, werden in das MRO einfließen.

## **Masterplan 100 % Klimaschutz und Klimaschutz-Aktionsplan**

Im November 2019 hat der Gemeinderat, mit der Fortschreibung des Masterplans 100 % Klimaschutz, Zwischenziele für die Reduktion der gesamtstädtischen CO<sub>2</sub>-Emissionen beschlossen (siehe Drucksache 0328/2019/BV). Dies schließt den Sektor Verkehr ein und gibt vor, dass die einzelnen Sektoren „ihre Emissionen jeweils um einen ähnlichen prozentualen Anteil reduzieren“ sollen. Für das Szenario „Zwischenziel 2030“ ist eine Reduzierung um 50 % nötig, für den Verkehr bedeutet dies eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von 150.000 Tonnen. Diese Vorgabe gilt damit auch für den Verkehrsentwicklungsplan.

Bei der Entwicklung von Szenarien und der Ableitung von Maßnahmenbündeln wird eine Verbindung mit dem Masterplan 100 % Klimaschutz hergestellt werden.

Ebenfalls im November 2019 hat der Gemeinderat den Klimaschutzaktionsplan mit 30 Punkten beschlossen. Die einzelnen zur Umsetzung dienenden Maßnahmen werden dem Gemeinderat separat zur Entscheidung vorgelegt. Der Punkt 16 des Klimaschutz-Aktionsplans sieht vor, dass alle Entwicklungskonzepte (MRO, FNP, VEP, STEK und weitere) zukünftig unter dem Fokus Klimaschutz, Klimaanpassung und Erhalt der Biodiversität stehen. Der Fokus Klimaschutz findet sich in allen Oberzielen im VEP wieder. Insbesondere die Themen Gesundheitsschutz, Funktionalität und Effizienz, Stadtentwicklung und Umweltverträglichkeit sowie Klimaschutz enthalten Ziele und Strategien zum Klimaschutz im Verkehrsbereich.

Mit Punkt 27 wird die Stadtverwaltung beauftragt, eine CO<sub>2</sub>-Bilanz für den Verkehrsbereich für Heidelberg und den Rhein-Neckar-Kreis vorzulegen. Wenn dies umgesetzt wird, werden die Ergebnisse in den VEP-Prozess einfließen.

## **5. Weiteres Vorgehen**

Die Ziele und Strategien im Verkehrsentwicklungsplan dienen als Grundlage für die Erarbeitung von Szenarien und Maßnahmen. In den nächsten Monaten werden, unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, Szenarien für Verkehr und Mobilität in Heidelberg erarbeitet.

## Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen hat eine Vertretung im Arbeitskreis VEP Gesamtstadt.

## Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Die Ziele im Verkehrsentwicklungsplan greifen Ziele aus dem Stadtentwicklungsplan, die den Verkehr betreffen, auf. <b>Ziel/e:</b>
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Dieses Ziel wurde unter anderen im Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen und weiterentwickelt.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Prof. Dr. Eckart Würzner

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01_NEU	Teilbericht VEP Ziele für Verkehr und Mobilität
02	Dokumentation Auftaktveranstaltung Verkehrsentwicklungsplan am 24.10.2019
03	Dokumentation Arbeitskreis Verkehrsentwicklungsplan Gesamtstadt am 10.10.2019 <b>(VERTRAULICH – Nur zur Beratung in den Gremien!)</b>
04	Präsentation Ziele VEP 2035 <b>Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 04.03.2020</b>
05	Sachantrag von Herr Dr. Weiler-Lorentz vom 02.03.2020 <b>Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 04.03.2020</b>