

# **Verkehrsentwicklungsplan 2035**

## **Öffentliche**

### **Auftaktveranstaltung VEP**

### **Heidelberg 2035**

24.10.2019, 19:00 – 22.00Uhr,

Hörsaalzentrum Chemie,  
Im Neuenheimer Feld 252

Moderation: Yvonne Knapstein, Fridtjof Ilgner Jakob Lenz,  
team ewen GbR

# Agenda

TOP 1 Begrüßung & Ablauf der Sitzung

TOP 2 Was ist ein Verkehrsentwicklungsplan

TOP 3 Verkehrsentwicklungsplan konkret in Heidelberg

TOP 4 Verkehrssituation Stand jetzt in Heidelberg

TOP 5 Ziele für den VEP 2035?

TOP 6 Information & Austausch an Themenständen

TOP 7 Zusammenfassung, Ausblick und Abschluss

Anlagen (zu finden unter <https://www.heidelberg.de/hd/HD/Leben/downloads+zum+vep.html>):

1. Präsentation Prozess und Ablauf der Sitzung
2. Präsentation, Hr. Professor Dr. Hebel FH Aachen
3. Präsentation Situationsanalyse & Ziele des VEP 2035, Hr. Ohm IVAS
4. Fragen und Hinweise zur Situationsanalyse aus der öffentlichen Auftaktveranstaltung
5. Anregungen zu den Zielen aus der öffentlichen Auftaktveranstaltung

## TOP 1 Begrüßung und Ablauf der Sitzung

Der Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg, Professor Dr. Eckart Würzner, begrüßt die ca. 110 Teilnehmenden zur öffentlichen Auftaktveranstaltung zur Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2035 für die Stadt Heidelberg.

Er freue sich über das rege Interesse an diesem spannenden Prozess. Verkehrspolitische Themen gehen alle Menschen in der Stadt etwas an und jeder könne dazu etwas beitragen. Deshalb werden neben dem zentralen nicht öffentlichen Gremium (Arbeitskreis Gesamtstadt), ebenfalls öffentliche Veranstaltungen zu dem VEP Heidelberg angeboten.

Heidelberg stehe vor großen Herausforderungen die Mobilität in der Stadt zu managen. Bereits heute seien die Bereiche Klimaschutz und Luftreinhaltung, wachsende Ein- und Auspendlerzahlen, Elektromobilität, Lärmschutz und Digitalisierung, sowie das Wachsen der Stadt zentrale Herausforderungen. Diese werden perspektivisch weiter an Bedeutung zunehmen. Hierzu gilt es Antworten zu entwickeln, diese sollen im Verkehrsentwicklungsplan 2035 angestoßen werden. Den Beteiligten in der Politik und den städtischen Ämtern sei es wichtig, diesen Verkehrsentwicklungsplan zusammen mit den Heidelbergerinnen und Heidelbergern zu entwickeln. Nur dann könne der Plan gelebt und umgesetzt werden und das Wissen von vor Ort einfließen. Er freue sich auf diesen, sicher nicht immer einfachen, aber wichtigen Dialog-Prozess.

Frau Knapstein vom Moderationsbüro team ewen begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden und stellt ihre Kollegen Fridtjof Ilgner und Jakob Lenz sowie ihren Auftrag vor: Gemeinsam mit der Stadt haben sie das Beteiligungskonzept entwickelt und übernehmen die Moderation aller Veranstaltungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum VEP 2035.

Die Themen der heutigen Sitzung betreffen zum einen die Fragen, *was ist überhaupt ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP)?* und den *Beteiligungsprozess– Wie ist die Bürgerbeteiligung geplant?*, sowie die ersten inhaltlichen Informationen zur durchgeführten *Situationsanalyse* und den *Einstieg in die Diskussion zu den vorgeschlagenen Zielen* im Verkehrsentwicklungsplan 2035 Heidelberg.

## TOP 2 Was ist ein Verkehrsentwicklungsplan?

Professor Dr. Christoph Hebel von der FH Aachen Lehrgebiet Stadt- und Regionalplanung, Verkehrsplanung und -technik begleitet wissenschaftlich die Neuaufstellung des VEP in Heidelberg. Er hat umfangreiche Erfahrungen in diesem Gebiet und berät die Stadt als weiterer Experte dazu. Auch bei der Konzeption der Ausschreibungen für die Gutachterbüros war er bereits unterstützend tätig. In seinem Impulsvortrag geht er der Frage nach, warum überhaupt ein Verkehrsentwicklungsplan sinnvoll und was ein Verkehrsentwicklungsplan überhaupt ist (siehe dazu Anlage 2).

Er erklärt, dass die Verkehrsentwicklungsplanung nicht nur mit Fragen der Mobilität im engeren Sinne zusammenhänge. Ebenfalls seien Themen zukünftiger Energieträger, Herausforderungen im Städtebau, Fragen des Umweltschutzes und der damit verbundenen Fragen zur Gesundheit, weitere technische Innovationen und die Frage nach der zukünftig benötigten Infrastruktur mit zu berücksichtigen.

Hinzu komme, dass die hohe Dynamik der Digitalisierung in immer mehr Lebensbereiche eingreift und die „klassischen technischen Infrastrukturen (Planung, Bau, Betrieb)“ nur vergleichsweise träge

reagieren können. Hier besteht die Herausforderung, diese beiden Themenfelder sinnvoll zu vernetzen. Ebenfalls stehe auch die Verkehrswende vor der Energiewende; aktuell ringen jedoch noch verschiedenen Antriebstechnologien um den Antrieb der Zukunft.

Herr Professor Dr. Hebel macht deutlich, welche Innovationen es zurzeit im Verkehrsbereich aus seiner Sicht gibt:

- Technische Entwicklung neuer Antriebe im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr, Assistenzsysteme, Autonomes Fahren
- Verbesserung der Vernetzung und Digitalisierung verschiedener Verkehrssysteme
- „Intelligente“ und stadtverträgliche Infrastruktur
- Mobilitätsmanagement (z.B. Betriebliches Mobilitätsmanagement, Fahrzeug-Teilen)
- Optimierung der Logistik und Flottenmanagement

Professor Dr. Hebel berichtet, dass der letzte Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 1994 stammt. Dieser wurde im Jahr 2001 fortgeschrieben. Seit dieser Zeit habe es jedoch vielfältige Entwicklungen gegeben, die in den bestehenden Plänen nicht abgebildet werden und im neuen Verkehrsentwicklungsplan Berücksichtigung finden müssen:

- Stadtentwicklungsprojekte
- Demographische Entwicklung
- Anforderungen aus Umwelt- und Gesundheitsschutz
- Technische Innovationen und Digitalisierung
- Verhaltensänderungen

Der Verkehrsentwicklungsplan sei ein strategischer Plan mit konkreten Aussagen zu Maßnahmen. Er beziehe sich auf die gesamte Stadt Heidelberg und berücksichtige die regionale Einbindung. Er werde alle Mobilitätsformen und das Mobilitätsmanagement umfassen und stehe in einer engen Beziehung zur Stadtentwicklungs- und Umweltplanung. Der gesamte Entwicklungsprozess sei partizipativ angelegt. Herr Professor Dr. Hebel betont ebenfalls, dass dieser „Plan niemals fertig ist und deshalb kontinuierlich fortgeschrieben werden muss“.

Die Ergebnisse werden u. a. sein:

- Netzkonzepte für alle Verkehrsarten
- Konzept Ruhender Verkehr
- Straßenräumliches Handlungskonzept
- Mobilitäts- und Verkehrsmanagementkonzept
- Integration von Wirtschaftsverkehr, Verkehrssicherheit, Umweltauswirkungen, neue Antriebsformen, Digitalisierung
- Modellierung und Bewertung des VEP
- Ergebnisbericht mit Zusammenfassung als Broschüre

Im Anschluss an den Vortrag von Herrn Professor Hebel befragt Herr Ilgner vom Moderationsbüro team ewen das Publikum mithilfe des Online-Tools Slido. So wird deutlich, dass die meisten Teilnehmenden über *die versendeten Einladungsschreiben* der Stadt von der heutigen Veranstaltung erfahren haben. *Freunde, Bekannte, Kollegen* aber auch die *Medien* und *Plakate* haben ebenfalls für diesen Termin erfolgreich werben können. Über die *Website* der Stadt haben die wenigsten Teilnehmenden von der Veranstaltung erfahren.

Im Weiteren werden verkehrsbezogene Fragen gestellt, die auch in der letzten Heidelberg Studie abgefragt wurden. Die Heidelberg Studie ist eine repräsentative Umfrage, die jedes Jahr erstellt wird. Die Ergebnisse des hiesigen Kreises der Teilnehmenden sind nicht repräsentativ, ermöglichen jedoch ein interessantes Bild, wie sich das Auditorium zusammensetzt. Folgende Abbildungen zeigen die Ergebnisse der Heidelberg Studie im Vergleich zu den Abstimmungsergebnissen aus „dem Saal“.

**Sollte mehr getan werden, sollte es so bleiben, wie es ist, oder sollte für (...) weniger getan werden?**

Für Autofahrer sollte	mehr getan werden	so bleiben, wie es ist	weniger getan werden	weiß nicht / keine Angabe
Heidelberg-Studie 2018	33 %	42%	17%	8%
Ihre Meinung im Saal	19 %	20 %	56 %	4 %

Für Radfahrer sollte	mehr getan werden	so bleiben, wie es ist	weniger getan werden	weiß nicht / keine Angabe
Heidelberg-Studie 2018	57 %	33%	6%	4%
Ihre Meinung im Saal	86 %	10 %	3 %	1 %

**Sollte mehr getan werden, sollte es so bleiben, wie es ist, oder sollte für (...) weniger getan werden?**

Für den ÖPNV sollte	mehr getan werden	so bleiben, wie es ist	weniger getan werden	weiß nicht / keine Angabe
Heidelberg-Studie 2018	58 %	38%	0%	4%
Ihre Meinung im Saal	85 %	11 %	2 %	2 %

Für Fußgänger sollte	mehr getan werden	so bleiben, wie es ist	weniger getan werden	weiß nicht / keine Angabe
Heidelberg-Studie 2018	36 %	60%	1%	3%
Ihre Meinung im Saal	59 %	35 %	0 %	7 %

## TOP 3 Verkehrsentwicklungsplan konkret in Heidelberg

Im Gespräch mit Frau Dorn, Stabstelle Verkehrsentwicklungsplanung, sowie Herrn Thewalt, Amtsleiter des Amtes für Verkehrsmanagement der Stadt Heidelberg wird der Beteiligungsgegenstand, das Konzept der Bürgerbeteiligung, die Zusammensetzung des Arbeitskreises und der derzeitige Zeitplan vorgestellt (siehe dazu Anlage 1).

Das gesamte Arbeitsprogramm gliedert sich in fünf Abschnitte (vgl. Abbildung). Die direkte Öffentlichkeitsbeteiligung ist zu der Erarbeitung der Ziele, der Szenarien und der Neukonzeption des VEPs (Ausarbeitung der Maßnahmenkonzepte) vorgesehen (vgl. Markierung in der Abbildung). Ebenfalls wird die Situationsanalyse vorgestellt, Fragen dazu beantwortet und Hinweise aufgenommen. Die Situationsanalyse ermöglicht ein Verständnis der Grundlagen und dient für die Entwicklung der Ziele und Szenarien. Sie zählt jedoch nicht zu dem Beteiligungsgegenstand. Die Bausteine der Bürgerbeteiligung gliedern sich in gesamtstädtische Angebote (Auftaktveranstaltung und Abschlussveranstaltung, jeweils öffentlich) und den sogenannten Arbeitskreis Gesamtstadt als zentrales nicht öffentliches Gremium sowie lokale Veranstaltungen in den Stadtteilen. Diese Lokalkonferenzen „VEP vor Ort“ und eine „Pendlerkonferenz – VEP für Arbeitgeber und Arbeitnehmer“ sind ebenfalls öffentlich.

Der Arbeitskreis Gesamtstadt setzt sich aus einer Vielzahl von Akteuren zusammen. Unter anderem sind zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger, Vertreter von Organisationen / Interessensgemeinschaften, Vereinen und Unternehmen, Vertreterinnen und Vertreter aus den Stadtteilen und Teilnehmende der städtischen Ämter Mitglieder im Arbeitskreis. Sechs Vertreterinnen und Vertreter aus dem Gemeinderat sind ebenfalls Mitglieder des Arbeitskreises. Entscheidungen zum Verkehrsentwicklungsplan sind dem Gemeinderat vorbehalten. Durch die Teilnahme der politischen Repräsentanten solle eine enge Verzahnung zwischen den politischen Entscheidungsträgern und dem Arbeitskreis ermöglicht werden. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung sind insgesamt 6 Sitzungen des Arbeitskreises vorgesehen. Der Zeitplan sieht vor, diese bis Mitte 2021 durchzuführen. Die ersten Lokal- und Pendlerkonferenzen finden im Frühjahr 2020 zum Thema Szenarien statt. Ein zweites Mal dann nach derzeitigem Planungsstand im Frühjahr 2021.

Das Konzept der Bürgerbeteiligung hat der Gemeinderat in seiner Sitzung am 28. März 2019 beschlossen (Link zu Beschlussfassung:

<https://ww1.heidelberg.de/buergerinfo/vo0050.asp?kvonr=26314&voselect=5874>).

<b>1) Situationsanalyse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Analyse des Mobilitätsverhaltens in Heidelberg anhand vorhandener Daten</li> <li>– Herausarbeitung bestehender Defizite und Herausforderungen</li> </ul>
<b>2) Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Formulierung von Zielen für ein Gesamtverkehrssystem in Heidelberg</li> <li>– Untersetzung mit quantifizierbaren Indikatoren</li> </ul>
<b>3) Szenarien der Verkehrsentwicklung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Basisszenario 2035</li> <li>– Entwicklung von Planungsszenarien</li> <li>– Ableitung Vorzugsszenario</li> </ul>
<b>4) Neukonzeption VEP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausarbeitung der Maßnahmenkonzepte für relevante Handlungsfelder</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Formulierung eines Realisierungskonzeptes / Umsetzungsprogrammes</li> </ul>
<b>5) Monitoring und Evaluation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erarbeitung Evaluationskonzept für ein regelmäßiges Monitoring</li> </ul>

## TOP 4 Verkehrssituation Stand jetzt in Heidelberg (Situationsanalyse)

Herr Ohm Fachgutachter vom Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –Systeme (IVAS) ist zusammen mit dem Büro Verkehrs Consult Dresden-Berlin GmbH (VCDB) mit der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans beauftragt. Im Rahmen der heutigen Präsentation kann aufgrund der begrenzten Zeit nur ein kleiner Teil der Situationsanalyse vorgestellt werden (siehe dazu Anlage 3). Die ausführliche Situationsanalyse ist der erste Schritt zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans und nun weitgehend abgeschlossen. Auf Grundlage dieses Wissens werden im weiteren Planungsverlauf Ziele und Szenarien entwickelt. Diese münden dann in der Ausarbeitung von Maßnahmenkonzepten, zusammen bilden diese die Neukonzeption des Verkehrsentwicklungsplans für Heidelberg. Monitoring und Evaluation sind ebenfalls Teil des Verkehrsentwicklungsplans.

Die Gutachter greifen auf eine Fülle an bestehenden Daten zurück, werten diese aus und stellen sie in Beziehung zueinander. Ebenfalls sind die Gutachter im Stadtgebiet unterwegs gewesen und haben sich neuralgische Punkte im städtischen Netz angesehen. Parallel dazu hat die Stadt ein Verkehrsmodell entwickeln lassen, welches den zukünftigen Verkehr abbilden können wird. Hier können dann geplante Maßnahmen eingespielt und deren Wirkungen verfolgt werden.

Für direkte Fragen bestehe im Rahmen der Arbeitsphase an den Stellwänden Gelegenheit. Die Stadt wird die Ergebnisse der Situationsanalyse in einer Broschüre veröffentlichen.

Ausgewählte Ergebnisse der Situationsanalyse:

### Allgemein

- Heidelberg im regionalen (und deutschlandweiten) Vergleich als Stadt mit geringer Pkw-Motorisierung
  - o Dennoch Anstieg der (privaten) Motorisierung parallel zur Bevölkerungsentwicklung (etwa 1% p.a.)
  - o Anteil rein elektrischer Pkw derzeit nur ca. 0,2 % (seit 2017 stark ansteigend)
- Große Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsstromart
  - o Besonders hohe Pkw-Affinität im Quell- und Zielverkehr → Pkw-Anteil fast dreimal so hoch wie im Binnenverkehr
  - o Unterschiede der Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken und nach Stadtteilen
  - o Heidelberg mit höchstem Anteil des Umweltverbundes bei SrV-Vergleichsstädten<sup>1</sup> mit gleichzeitig hoher Ausgewogenheit → große „Sprünge“ werden schwierig!
- Sukzessive Zunahme der Ein- und Auspendler in den letzten 10 Jahren
- Starke Unterschiede der Verkehrsmittelwahl je nach Quell- bzw. Zielort
  - o Von Heidelberg nur bedingt beeinflussbar

### ÖPNV

- Dicht ausgebautes ÖPNV-Netz mit Präsenz in allen Stadtteilen, weiterer Ausbau der Präsenz in dünner besiedelten Räumen durch Rufbus-Angebote
- Im Straßenbahnnetz Kontraste zwischen starken Korridoren mit längeren Linienverläufen (Rohrbach / Handschuhsheim) und kürzeren Linien mit niedrigerem Takt (Kirchheim / Eppelheim)
- Im Busnetz komplexer Mix aus sehr langen Linien und kürzeren Ortsbuslinien –Grundtakt von 20 min.
- Relativ harter Bruch von der HVZ in die NVZ zwischen 20-21 Uhr (10-min-Takt vs. 30-min-Takt)
- Potenziale in der ÖPNV-Erschließung bspw. in Neuenheim und in kleinerem Maßstab in der Nähe
- Zentrale Innenstadt (Hauptbahnhof/ Bismarckplatz) ist aus allen größeren Stadtteilen durch Direktfahrten oder Punktanschlüsse (z. B. Rohrbach Süd) erreichbar
- Weitere bedeutende Ziele (z. B. Neuenheimer Feld / Gewerbegebiet Rohrbach-Süd) weisen deutlich verschlechterte Erreichbarkeit auf Umsteigezwänge, umwegige Linienführungen
- Im Ergebnis sind die wichtigsten Ziele gehäuft aus Ziegelhausen, Schlierbach, Boxberg und Emmertsgrund schlechter erreichbar

### Motorisierter Individualverkehr (MIV) / Straßennetz

- Insbesondere Durchgangsverkehr von und zur B 37 Ost von Norden und Westen herkommend belastet den Innenstadtbereich (ca. 5.000 Kfz/24 h)
- Die mit Abstand größten Verkehrsanteile weisen die stadtbezogenen Quell-, Ziel- und Binnenverkehre auf

---

<sup>1</sup> Das System repräsentativer Verkehrsbefragungen bzw. Mobilität in Städten (SrV) ist eine Verkehrserhebung im Stadtverkehr. Das SrV wird seit 1972 regelmäßig im Abstand von ca. 5 Jahren durch den Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung an der TU Dresden organisiert. Neben der seit 1976 durchgeführten Studie „Mobilität in Deutschland“ ist es die an der längsten kontinuierlich durchgeführten verkehrswissenschaftlichen Untersuchung in Deutschland.



- Bei einem Gesamtverkehrsaufkommen im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von etwa 400.000 Fahrten pro Tag lassen sich täglich in etwa 140.000 Fahrten dem Wirtschaftsverkehr in Heidelberg zuordnen → ca. ein Drittel!
  - o Nur etwa 14 % des gesamten Wirtschaftsverkehrs werden mit Lkw > 3,5 t bewältigt
- Unfallhäufung im Stadtgebiet an zahlreichen Knotenpunkten
- Defizite im Verkehrsflusseinzelnstraßenabschnitte (z.B. Neuenheimer Feld, Berliner Straße)
- Bebaute Stadtbereiche potenziell entlastende Tangenten in ihrer Leistungsfähigkeit erschöpft (B 535/ B 3)
- Durch stadträumliche Barrieren bedingt nur sehr grobmaschige Verknüpfungen im südlichen Stadtbereich (Kirchheim ↔ Rohrbach)
- Mängel in der Straßenraumgestaltung sowie vereinzelt Defizite hinsichtlich des baulichen Zustands von Straßen (z.B. Dossenheimer Landstraße, Mittermaierstraße)
- Lärmauffälligkeit verschiedener Streckenabschnitte im Stadtgebiet (z.B. Friedrich-Ebert-Anlage, Römerstraße)

### Unfälle

- 2018 gab es 376 Unfälle mit Radfahrern und 92 Unfälle mit Fußgängern und damit besonders bei den Radfahrern mehr als in den vorangegangenen Jahren
- auffälligste Straßen bei Unfällen mit Radfahrereteiligung: Bismarckstraße, Brückenstraße, Mittermaierstraße
- auffälligste Straßen bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung: Willy-Brandt-Platz, Bismarckplatz, Bergheimer Straße

### Rad- / Fußverkehr

- Monitoring der Radverkehrsmengen an 10 Querschnitten über Dauerzählstellen (vier weitere geplant)
- deutlich zunehmender Radverkehr in den vergangenen Jahren bei einem stets hohen Niveau im bundesweiten Vergleich (etwa 22 % Radverkehrsanteil im Gesamtverkehr)
- Radfahren mit nur geringen jahreszeitlichen Schwankungen
- Dichtes Netz an Radhaupttrouten mit Wegweisung im gesamten Stadtgebiet, das im Wesentlichen den durch die Nutzer häufig nachgefragten Routen entspricht (Ausnahme bspw.: Mönchhofstraße nur teilweise Haupttroute obwohl wichtige Verbindung zum Neuenheimer Feld)
- Radverkehrsanlagen (sofern vorhanden) im Regelfall gemäß den gültigen Richtlinien angelegt,
- Lücken im Radwegenetz v.a. Wehrsteg Wieblingen, Neckarstaden, Hebelstraße (abseits der Radhaupttroute aber als Bahnbrücke mit Bedeutung für Radfahrer), Lessingstraße/ Franz-Knauff-Straße, Friedrich-Ebert-Anlage ...
- Abstellanlagen oftmals ausgelastet, sodass Fahrräder ohne Befestigungsmöglichkeit abgestellt werden müssen (subjektiv relativ hoher „Schrotträderanteil“) → parkende Fahrräder nehmen teilweise erhebliche Teile der Gehwege ein
- Öffentliche Abstellanlagen im Regelfall mit Anschließmöglichkeit des Rahmens ausgeführt
- S-Bahn-Stationen mit Ausnahme der Haltepunkte im Neckartal mit einer größeren Anzahl an Abstellmöglichkeiten (mind. 70) und teilweise Überdachung
- Abstellanlagen an den S-Bahnstationen stets voll ausgelastet, wodurch regelmäßig wild abgestellte Räder vorzufinden sind
- Legales Gehwegparken in Heidelberg weit verbreitet, in verdichteten Bereichen werden Gehwege durch illegales Gehwegparken eingeschränkt

## **Fazit:**

Heidelberg verfügt über ein in seiner Gesamtheit gut funktionierendes Verkehrssystem, wobei jedoch bei allen Verkehrsträgern Optimierungspotenziale bestehen. Der Umweltverbund allgemein und der nichtmotorisierte Verkehr im Besonderen haben in Heidelberg bereits heute einen hohen Stellenwert, was sich u.a. in einer vergleichsweise geringen Motorisierung und einem entsprechenden Modal-Split zeigt. Heidelberg ist eine sich anhaltend dynamisch entwickelnde Stadt –auch in der Perspektive ist mit einer deutlichen Zunahme der Bevölkerung und von Arbeitsplätzen zu rechnen. Hieraus sowie aus den noch festzulegenden Zielstellungen ergeben sich die besonderen zukünftigen Herausforderungen an Verkehr und Mobilität. Diese betreffen wiederum alle Bestandteile des Verkehrssystems (Infrastrukturen und Angebote) sowie das Mobilitätsmanagement. Die besonderen Stadtentwicklungsgebiete werden dabei einen maßgeblichen Schwerpunkt darstellen. Die kommunalen Aktivitäten sind vor dem Hintergrund der starken regionalen Verflechtungen weiterhin durch die Stadtgrenzen überschreitende Ansätze zu ergänzen.

## **TOP 5 Ziele für den VEP 2035**

Herr Ohm berichtet, dass Ziele für die Bereiche der Mobilität und Verkehr bereits in zahlreichen Strategie- und Masterplänen der Stadt Heidelberg und weiteren Dokumenten benannt sind: unter anderem im Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan, Masterplan 100% Klimaschutz, Stadtentwicklungsplan und Masterplan „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“. Alle relevanten Ziele für den VEP 2035 werden nun neu geordnet und zusammengeführt. Die Systematik der SDG (Sustainable Development Goals) dient hierzu als Grundlage. Die Stadt Heidelberg baut grundsätzlich ihre Ziele für das geplante Stadtentwicklungskonzept auf den siebzehn Zielen der UN für Nachhaltige Entwicklung (SDG) auf. Für den Bereich Verkehr und Mobilität sind vor allem vier Ziele relevant:

- Gesundheit und Wohlergehen (Ziel 3)
- Industrie, Innovation und Infrastruktur (Ziel 9)
- Nachhaltige Städte und Gemeinden (Ziel 11)
- Maßnahmen zum Klimaschutz (Ziel 13)

Den jeweiligen Zielen werden Themen im Verkehrsentwicklungsplan 2035 zugeordnet. Für diese Themen werden wiederum Ziele identifiziert. Die Ziele des VEP werden wiederum in das geplante Stadtentwicklungskonzept integriert.

Die Ziele können teilweise auch unterschiedlichen SDGs zugeordnet werden. Ein Ziel kann also mehreren Oberzielen dienen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird aber ein Ziel jeweils nur einem Oberziel zugeordnet.

Herr Ohm stellt einen ersten Vorschlag für mögliche Ziele für den VEP 2035 vor. In der anschließenden Arbeitsphase gilt es, diesen Vorschlag zu diskutieren und bei Bedarf zu ergänzen (siehe dazu Anlage 3).

## TOP 6 Information & Austausch an Themenständen

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, ausgewählte Ergebnisse der Situationsanalyse an vier Stationen (Kfz-Verkehr & Straßennetz, ÖPNV: Bahn-Straßenbahn-Bus, Fußgänger, Radverkehr, Inter- & Multimodalität, Innovation) genauer zu betrachten, Fragen zu stellen und zu kommentieren. Die an den Themenständen eingegangenen Fragen und Hinweise zur Situationsanalyse sind in Anlage 4 dokumentiert. Sie werden vom Gutachterbüro gesichtet und dahingehend geprüft, ob sie bereits in der Situationsanalyse berücksichtigt sind oder gegebenenfalls noch einfließen können. Die Gesamtanalyse wird als Broschüre veröffentlicht.

An drei weiteren Stationen sind die Ziele zum VEP aufgezeigt und können mit Vertretern des Gutachterbüros diskutiert, konkretisiert, ergänzt werden. Orientiert an den SDG (Sustainable Development Goals) ergeben sich die Gruppen *Maßnahmen zum Klimaschutz* und *Gesundheit & Wohlergehen, Industrie, Innovation & Infrastruktur* und *nachhaltige Städte & Gemeinden*. Die Anregungen zu den Zielen aus der öffentlichen Auftaktveranstaltung (s. Anlage 5), sowie die aus der ersten Sitzung des Arbeitskreises werden ebenfalls gemeinsam mit der Stadt und dem Gutachterbüro gesichtet und ausgewertet.

In der folgenden 2. Sitzung des Arbeitskreises wird es eine Rückmeldung zur Situationsanalyse und den Zielen geben. Vorgesehen ist, dass die Ziele dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt werden.

## TOP 7 Zusammenfassung, Ausblick und Abschluss

Die Moderatoren der Zielthemenstände berichten kurz über die Diskussionen an den Stellwänden. Wie auch schon in der Slido-Abfrage deutlich wurde, sind viele Interessenvertretungen für den Rad- und Fußverkehr anwesend, die eine stärkere Ausrichtung der Ziele hin zum Umweltverbund fordern. Ebenfalls zeigt sich, dass sich Teilnehmende eine verstärkte Konkretisierung der Ziele wünschen. Beispielsweise sollen verbindliche Kennwerte zu Reduktion von CO<sub>2</sub> festgehalten werden. Auch sei es nicht immer leichtgefallen, zwischen „Zielen“ und „Maßnahmen“ zu unterscheiden. Die Maßnahmen selbst werden jedoch erst im späteren Planungsprozess bearbeitet. In der Diskussion der Maßnahmen ist teilweise ein deutlicher Dissens unter den Teilnehmenden erkennbar, auf der Ebene der Ziele konnte dem Vorschlag des Gutachterbüros vom Grundsatz her gefolgt werden. Anregungen, Konkretisierungen und weitere Hinweise sind auf Moderationskarten festgehalten und werden im Nachgang der Veranstaltung durch die Stadt und das Gutachterbüro gesichtet, geprüft und gegebenenfalls aufgenommen. In den Arbeitskreis werden die Ergebnisse zurückgespiegelt.

Zum Abschluss der Veranstaltung halten Herr Thewalt und Herr Ilgner fest, dass ein erfolgreicher Anfang eines noch langen Prozesses zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans gemacht wurde und heute ein guter Einstieg in die Diskussion gelungen sei. Herr Thewalt bedankt sich bei allen Teilnehmenden für ihren Einsatz mit fairen, sachlichen und fundierten Diskussionsbeiträgen. Für das Gutachterbüro und das Amt für Verkehrsmanagement stehe nun viel Arbeit an, die Ergebnisse der ersten Arbeitskreissitzung und der öffentlichen Auftaktveranstaltung zu bearbeiten und diese dann in den Beteiligungsprozess zurück zu spielen. Die nächste Sitzung des Arbeitskreises ist für Januar 2020 vorgesehen. Die nächsten öffentlichen Veranstaltungen finden im Frühjahr 2020 mit den Lokal-Konferenzen in den Stadtteilen statt.