



 **Heidelberg**

Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg 2035

Auftaktveranstaltung am 24. Oktober 2019

Situationsanalyse Verkehr
Ziele für den VEP Heidelberg



Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und –systeme
Mobilität – Umwelt – Verkehr



1 Situationsanalyse

2 Grundlagen für die Ziele des VEP

3 Entwurf der Ziele des VEP

1. Situationsanalyse – Inhalte

Grundlagen des
Verkehrs-
entwicklungs-
planes

Status
Mobilität
und
Verkehr

Straßennetz
und
öffentlicher
Raum

Ruhender
Verkehr

Schienen- und
öffentlicher
Personen-
nahverkehr

Rad-
verkehr

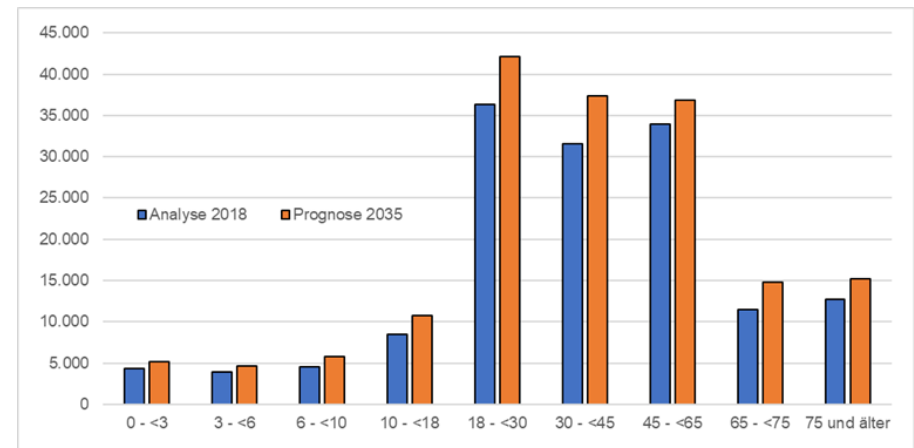
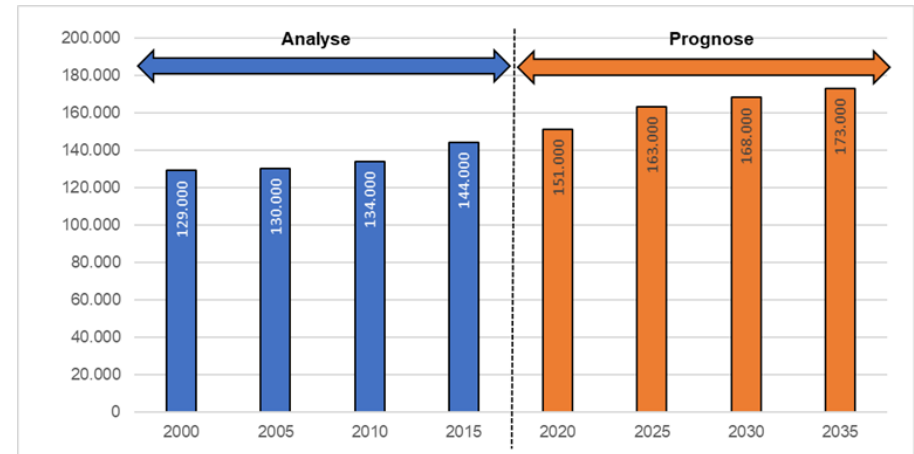
Fuß-
verkehr

inter-/multimod.
Angebote,
innovative
Ansätze

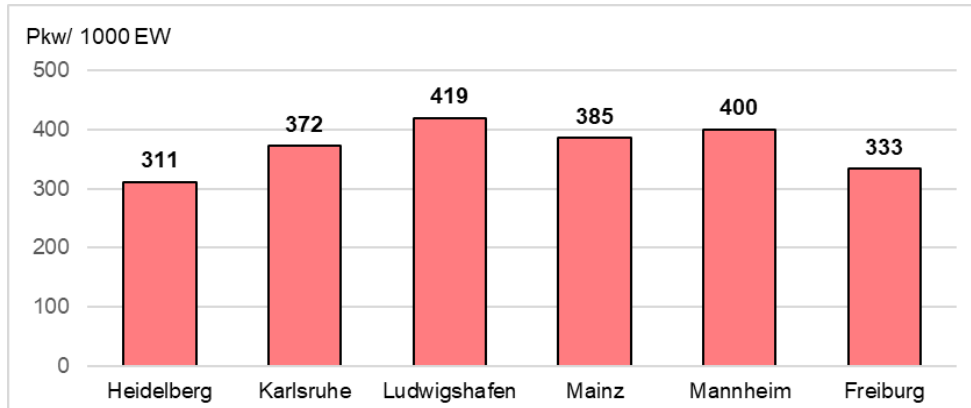
Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg 2025 - Situationsanalyse

1. Situationsanalyse – Grundlagen des VEP

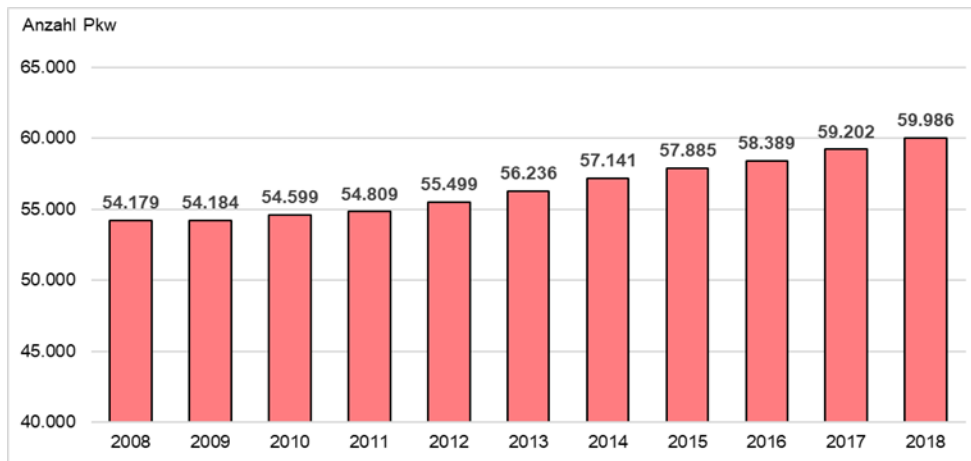
- Territoriale und funktionale Gliederung
- Entwicklung maßgebender Strukturgrößen und Einflussfaktoren
- Derzeitige und zukünftige Flächennutzung
- Ziele, Strategien und Konzepte der Landes-, Regional- und Stadtentwicklung
- Sonstige regionale/ überregionale Einflüsse und Rahmenbedingungen
- Gesetzliche Vorgaben, ...



1. Situationsanalyse – Pkw-Motorisierung

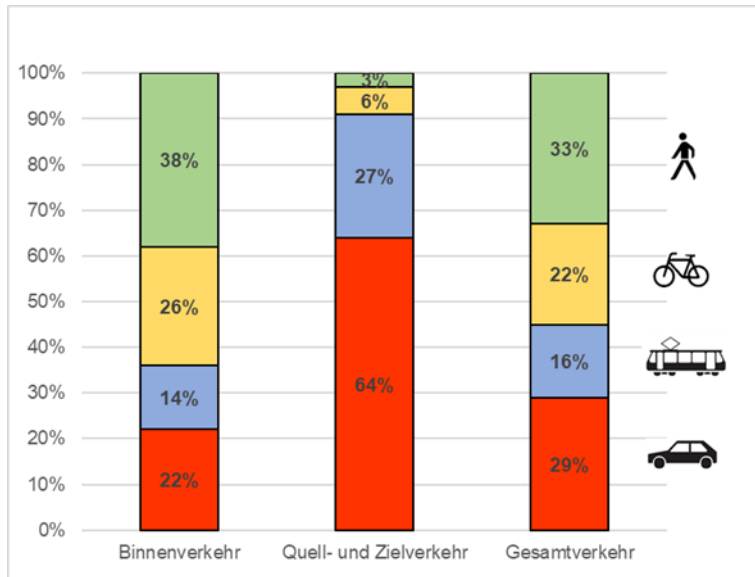


- Heidelberg im regionalen (und deutschlandweiten) Vergleich als Stadt mit geringer Pkw-Motorisierung

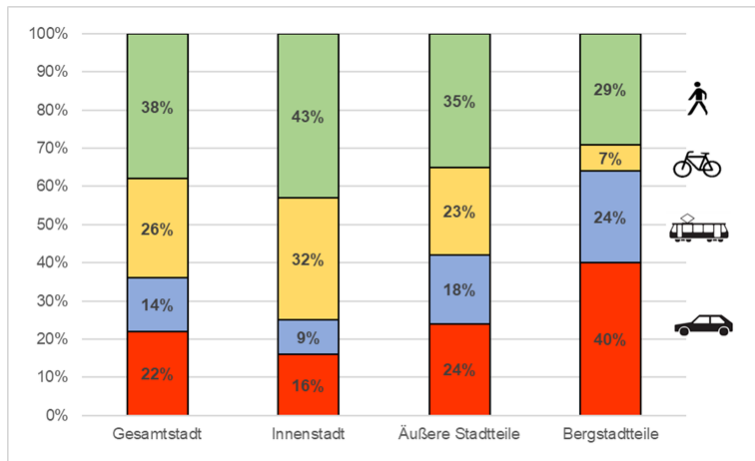


- Dennoch Anstieg der (privaten) Motorisierung parallel zur Bevölkerungsentwicklung (etwa 1% p.a.)
- Anteil rein elektrischer Pkw derzeit nur ca. 0,2 % (seit 2017 stark ansteigend)

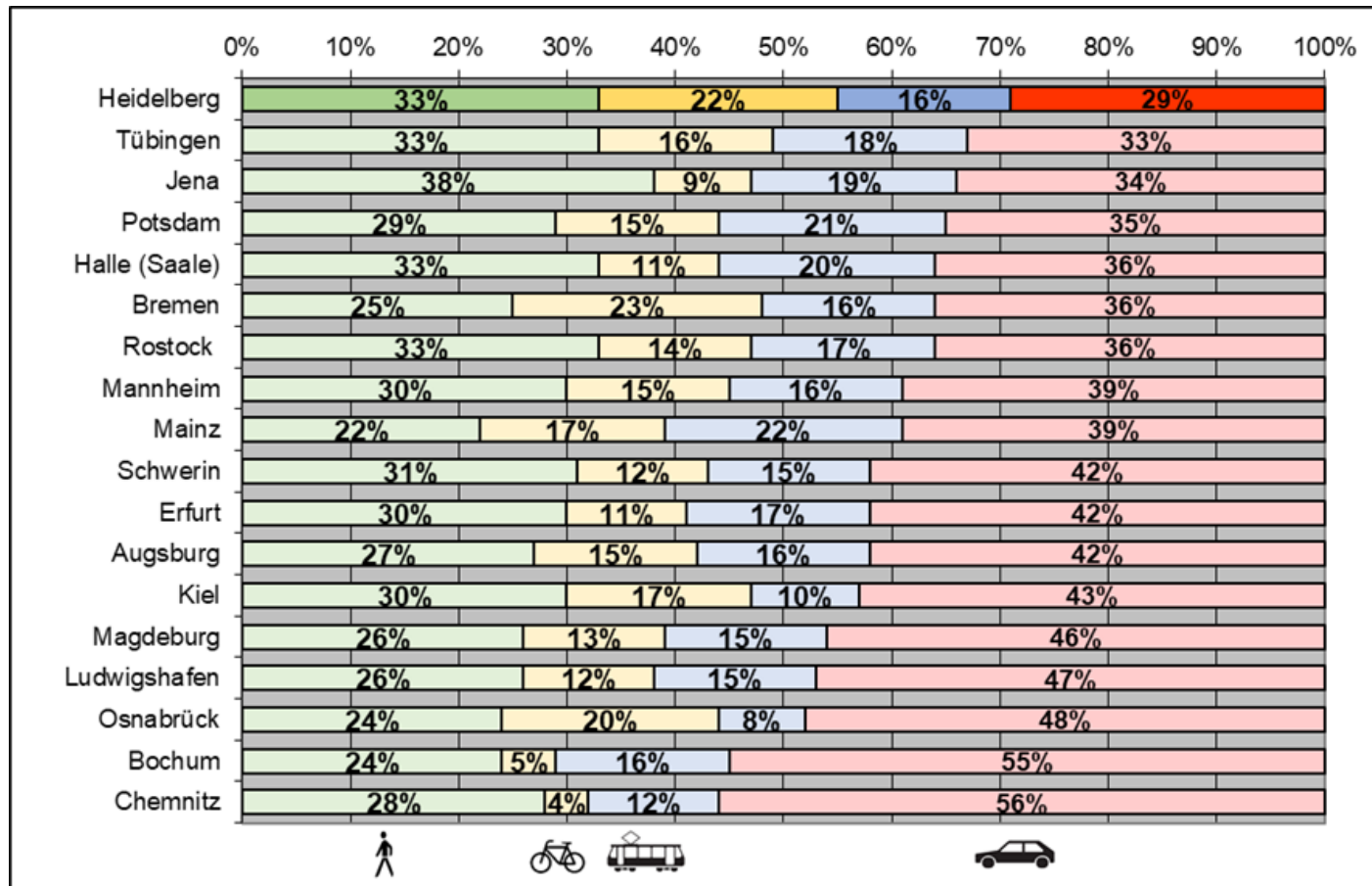
1. Situationsanalyse – Verkehrsmittelwahl nach SrV 2013



- Große Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsstromart
- Besonders hohe Pkw-Affinität im Quell- und Zielverkehr → Pkw-Anteil fast dreimal so hoch wie im Binnenverkehr
- Unterschiede der Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken und nach Stadtteilen

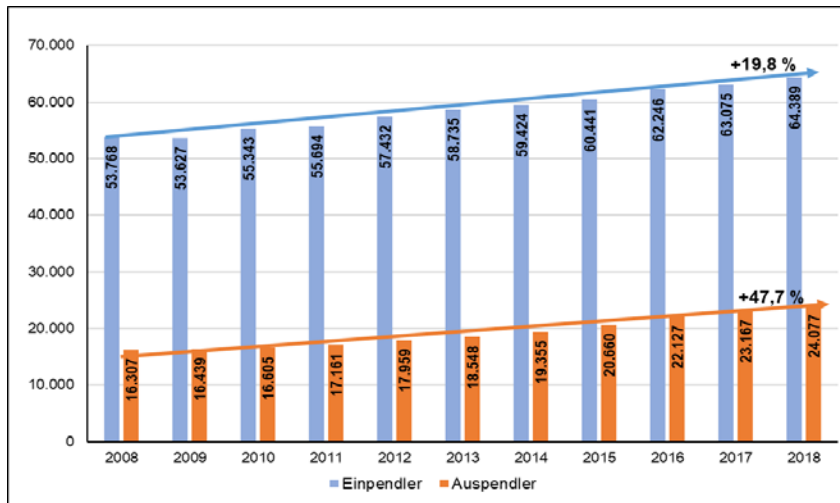


1. Situationsanalyse – Verkehrsmittelwahl nach SrV 2013

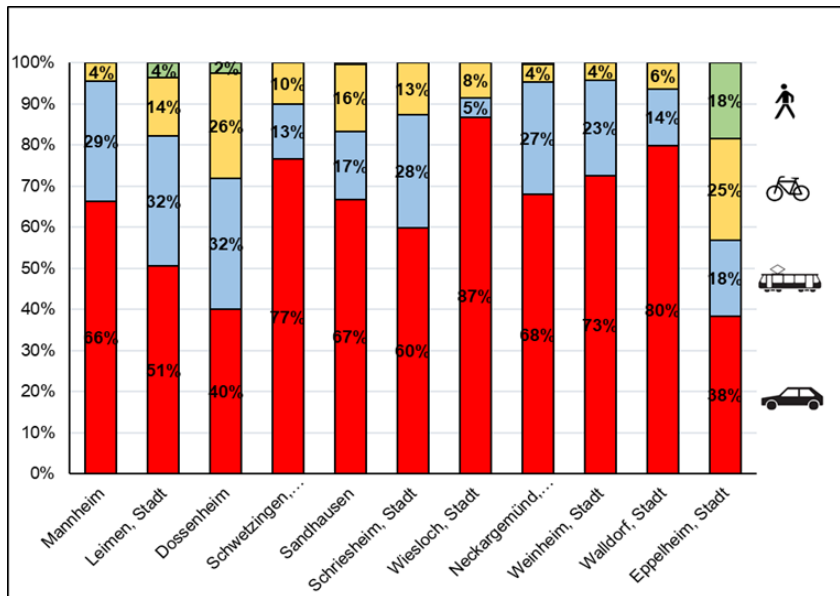


- Heidelberg mit höchstem Anteil des Umweltverbundes bei SrV-Vergleichsstädten mit gleichzeitig hoher Ausgewogenheit → große „Sprünge“ werden schwierig!

1. Situationsanalyse – Mobilität der Pendler



- Sukzessive Zunahme der Ein- und Auspendler in den letzten 10 Jahren

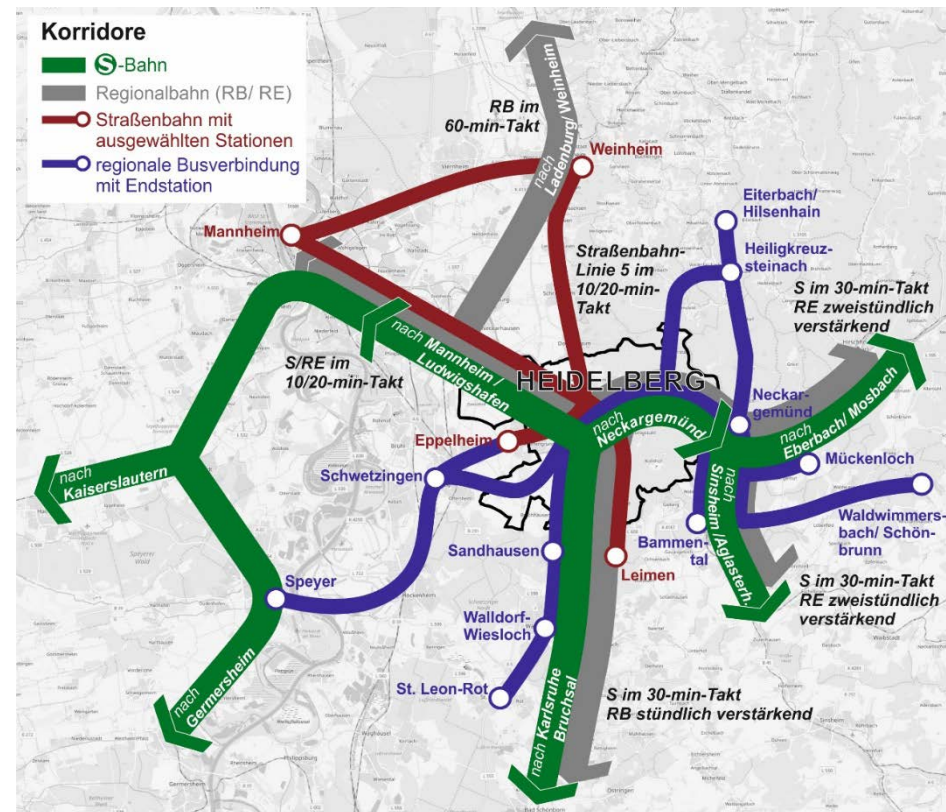


- Starke Unterschiede der Verkehrsmittelwahl je nach Quell- bzw. Zielort

→ Von Heidelberg nur bedingt beeinflussbar!

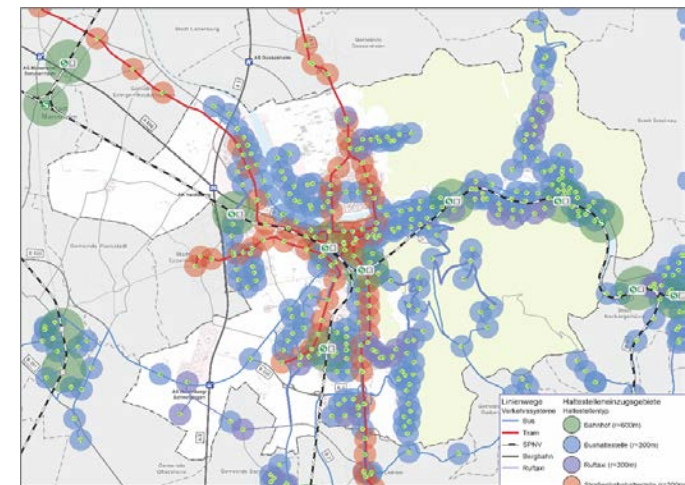
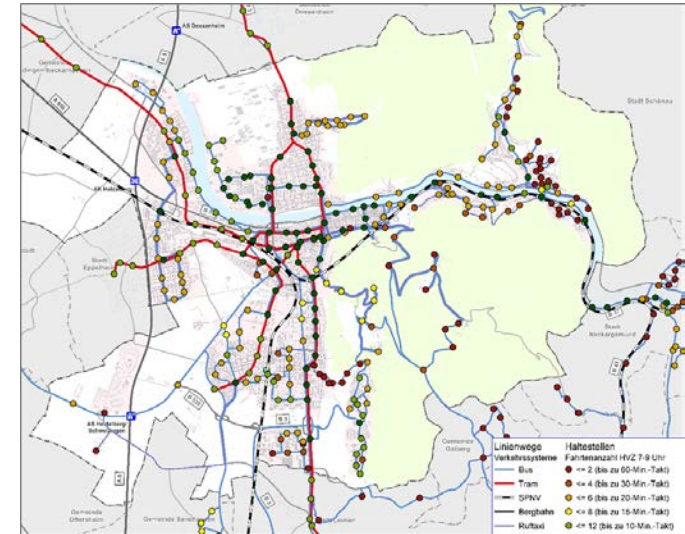
1. Situationsanalyse – ÖPNV/ Einbindung in die Region

- Dichte Verknüpfung mit der Region mit einer Vielzahl von Verkehrsträgern
- Im regionalen Schienennetz bestimmen kapazitative Engpässe die Betriebsstabilität und die Taktung
- Derzeitig sich in Planung bzw. in Realisierung befindliche Ausbaumaßnahmen sind dringend erforderlich
- Bus-Parallelverkehr zur S-Bahn für umsteigefreie Verbindungen im Neckartal und in Richtung Sandhausen / Wiesloch-Walldorf
- „Süd-West-Korridor“ in Richtung Schwetzingen weist ein hohes Pendleraufkommen auf und ist auf starke und schnelle Buslinie(n) angewiesen



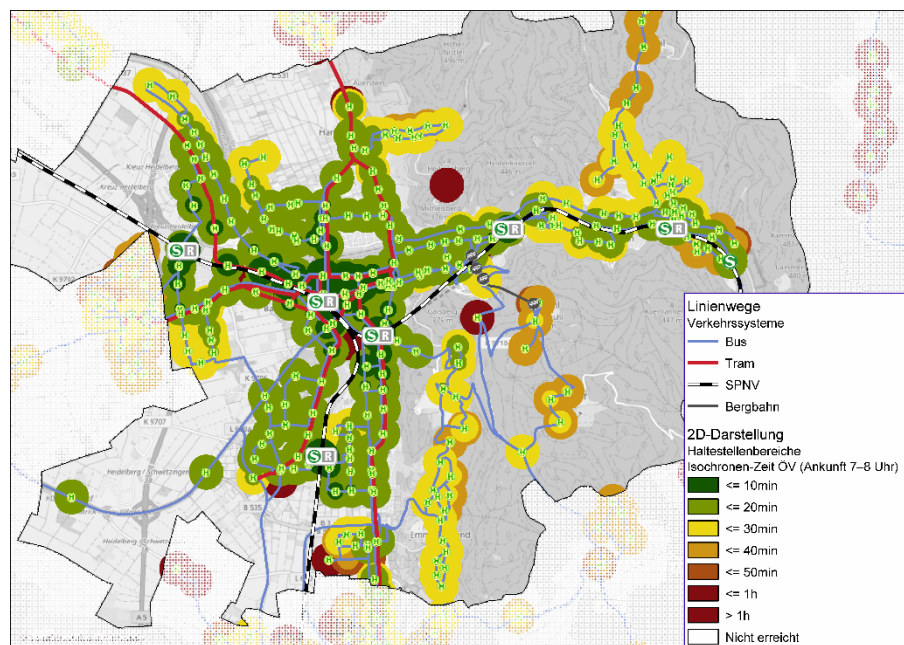
1. Situationsanalyse – ÖPNV/ Angebot und Erschließung

- 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 / Handschuhshaus) 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 des SRH-Campus oder Im Schuhmachergewann

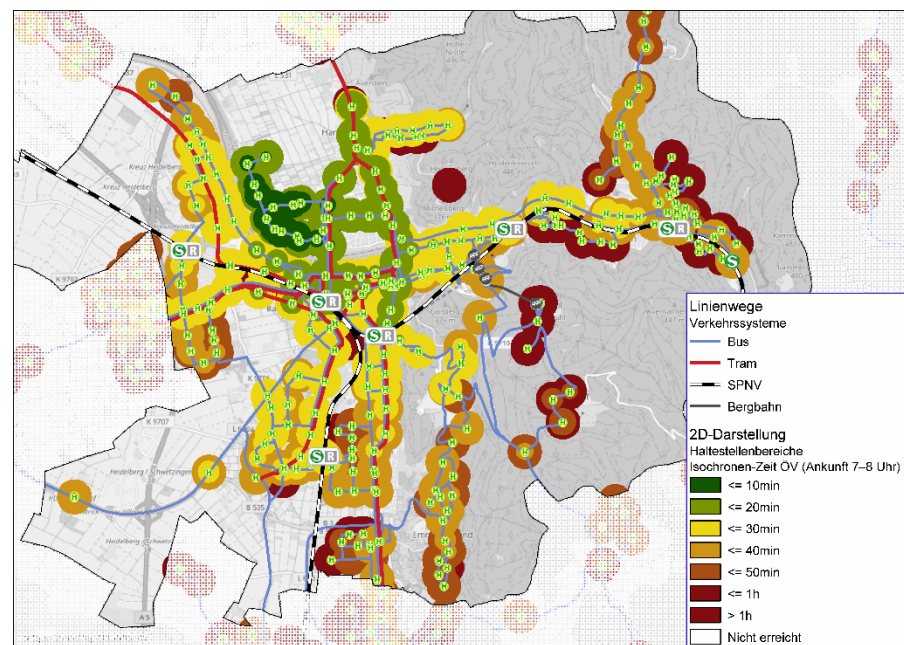


1. Situationsanalyse – ÖPNV/ Erreichbarkeiten

- 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 / GE 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



ÖPNV-Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs (Mo.-Fr. 7-9 Uhr)



ÖPNV-Erreichbarkeit des Neuenheimer Feldes (Mo.-Fr. 7-9 Uhr)

1. Situationsanalyse – Infrastruktur

- Fahrplan und Gestaltung des Liniennetzes ist in Heidelberg oftmals von eingeschränkten Möglichkeiten in der Infrastruktur abhängig



Fehlende zentrale Wendestelle mit hoher Kapazität

Eingleisige Abschnitte

Wenige straßenunabhängige Bahnkörper



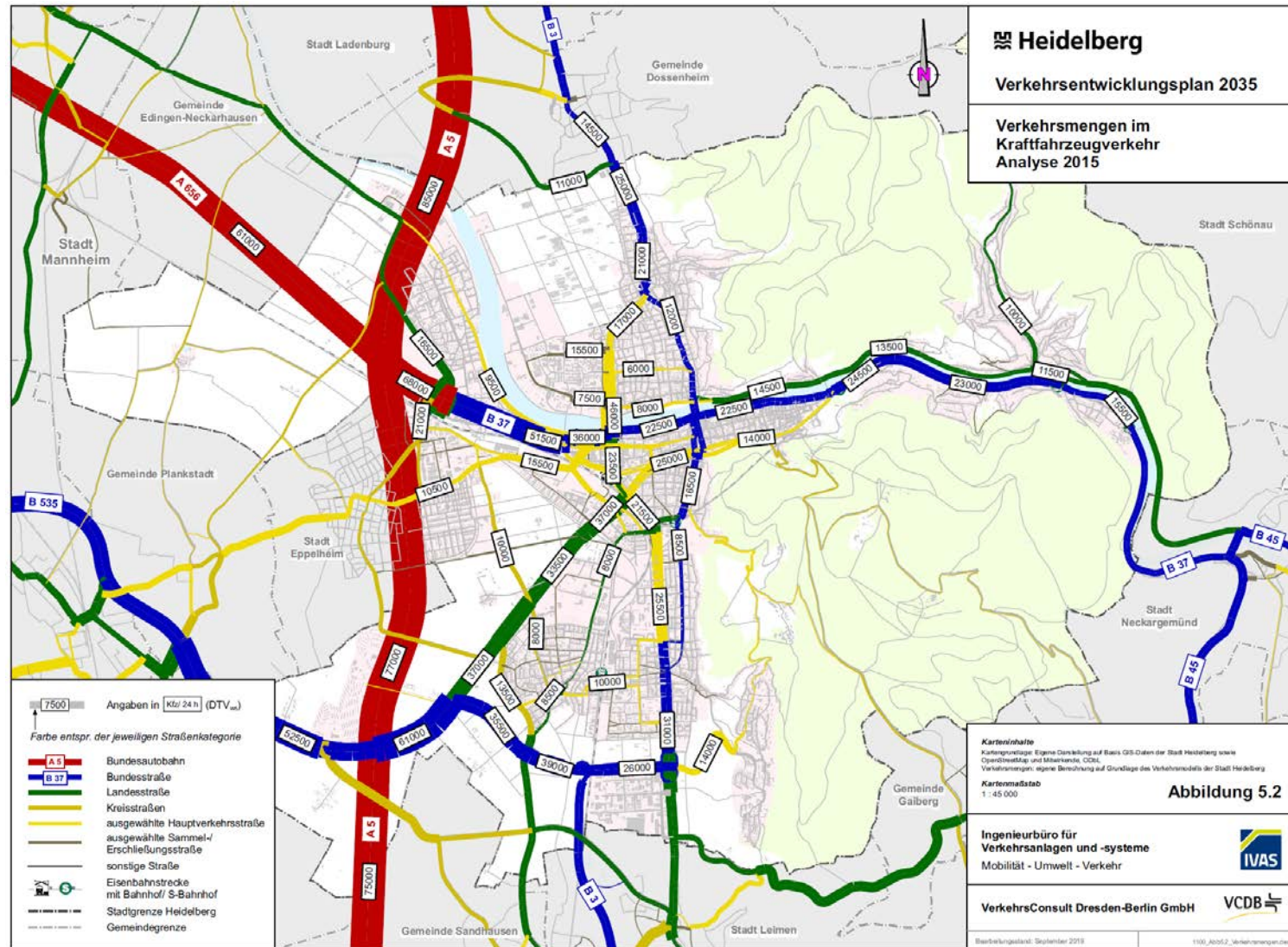
*Fehlende Wendestellen für Busse
(z. B. im Pfaffengrund)*

*Schwierige und umwegige
Linienführung in Wohngebieten*

*Echte Verknüpfungspunkte an den S-Bahnhöfen
(z. B. wie am S-Bhf. Altstadt)*

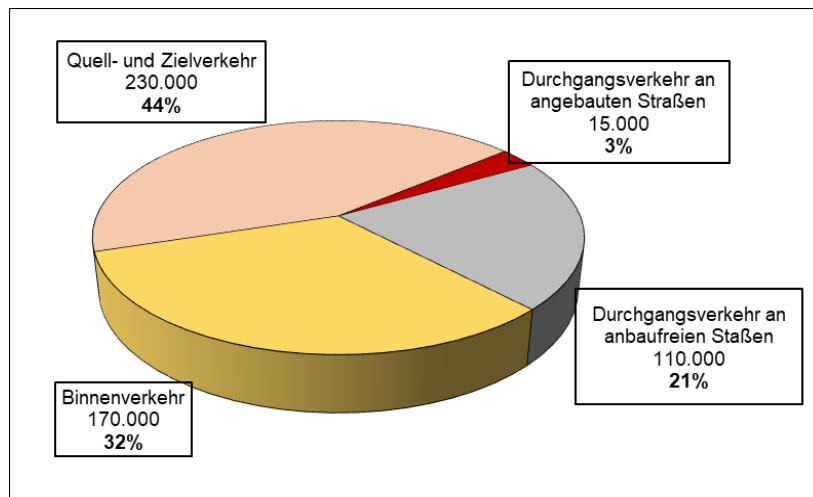
- Gestaltung von multimodalen Verknüpfungspunkten oftmals ansprechend und barrierefrei (z. B. S-Bhf. Weststadt/Südstadt) – manchmal nicht barrierefrei und wenig übersichtlich (z. B. S-Bhf. Ziegelhausen)
- Nachgelagerte Umsteigepunkte (z. B. Mombertplatz, Bunsengymnasium) oftmals mit Verbesserungspotenzial in der Aufenthaltsqualität

1. Situationsanalyse – Kfz-Verkehrsmengen

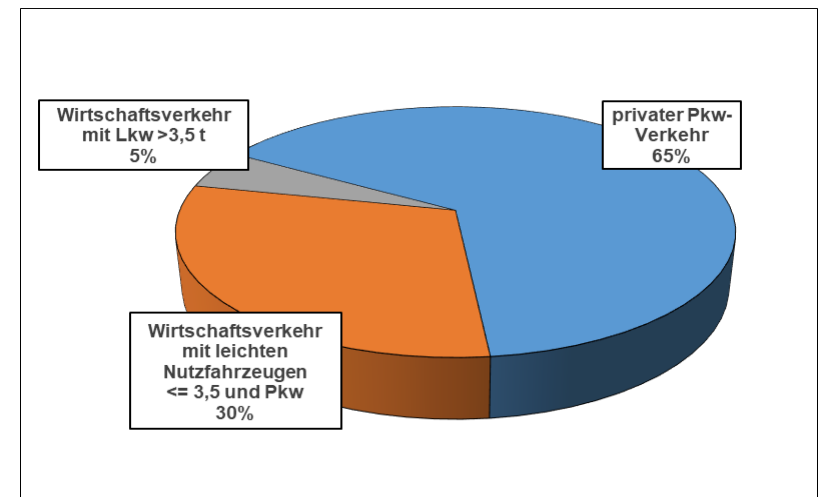


1. Situationsanalyse – Verkehrsstrukturen

- Insbesondere Durchgangsverkehr von und zur B 37 Ost von Norden und Westen her kommend belastet den Innenstadtbereich (ca. 5.000 Kfz/24 h)
- Die mit Abstand größten Verkehrsanteile weisen die stadtbezogenen Quell-, Ziel- und Binnenverkehre auf
- 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!
- Nur etwa 14 % des gesamten Wirtschaftsverkehrs werden mit Lkw > 3,5 t bewältigt



Verkehrstromanteile im Kraftfahrzeugverkehr



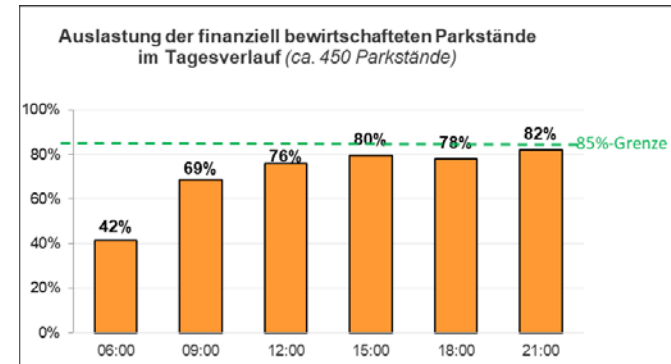
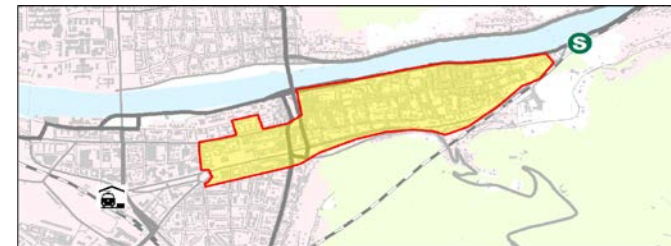
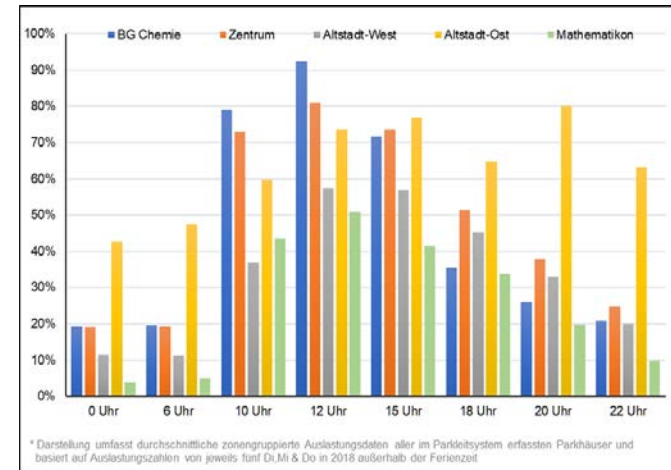
Anteile des Wirtschaftsverkehrs am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr

1. Situationsanalyse – Defizite im Straßennetz

- **Unfallhäufung** im Stadtgebiet an zahlreichen Knotenpunkten
- Defizite im **Verkehrsfluss** einzelner Straßenabschnitte (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 $\leftrightarrow$ 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)

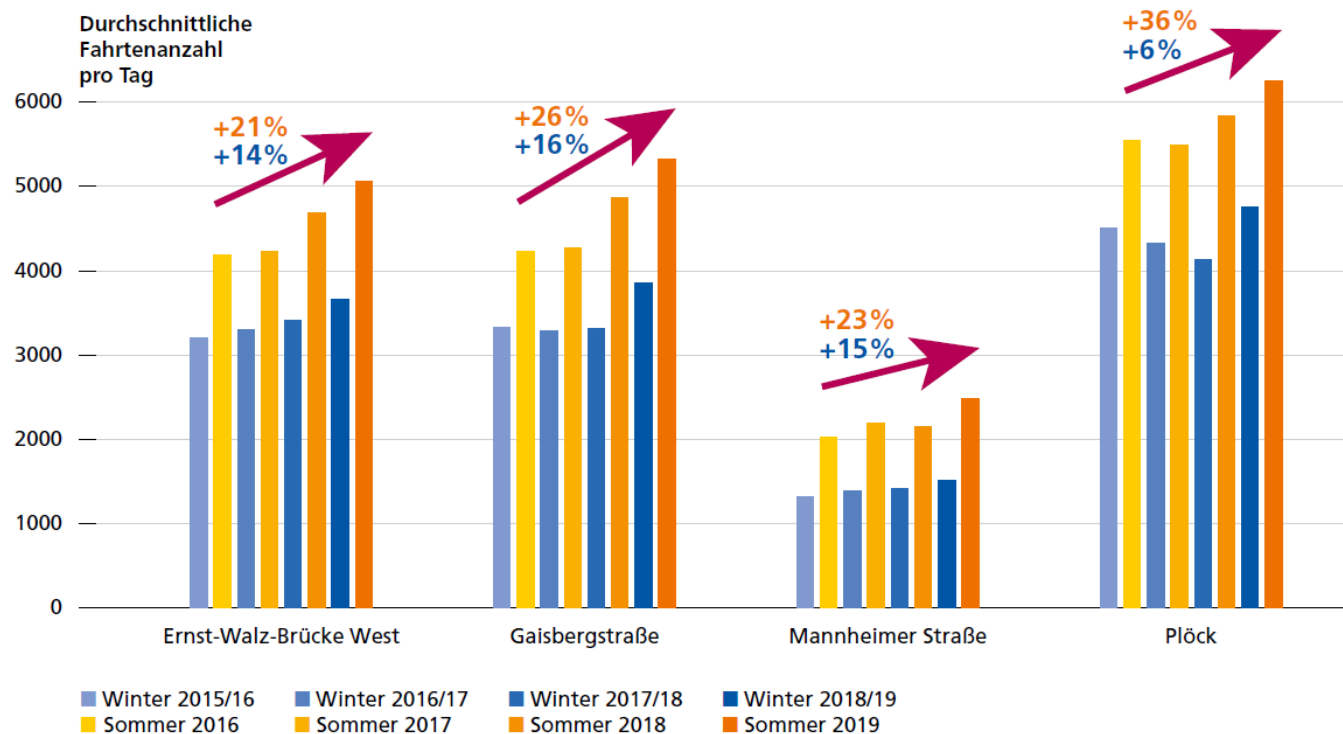
1. Situationsanalyse – Ruhender Verkehr

- **Innenstadtbereich:** dichtes Netz an öffentlichen **Parkhäusern** mit ca. 6.200 Stellplätzen → im Regelfall Stellplätze verfügbar,
- **nicht öffentliche** Wohnertiefgaragen und Dauerparkerstellplätze in den Parkhäusern: vollständige Auslastung/ Wartelisten
- **öffentlicher Raum** der Innenstadt: (geringe) Reserven für Kunden/ Gäste (450 Stpl.), ganztags hohe Auslastung der Bewohnerstellplätze (950 Stpl.)
- **Wohngebiete** außerhalb der Innenstadt: teilweise sehr hohe **Auslastung** des Parkraums



1. Situationsanalyse – Radverkehrs/ Entwicklung Verkehrsmengen

- 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



Entwicklung der Radverkehrsmengen seit 2015 (durchschnittliche Anzahl Räder pro Tag Halbjahr) an vier maßgeblichen Zählstellen im Stadtgebiet

1. Situationsanalyse – Radverkehr/ Netz des Radverkehrs

- Dichtes Netz an Radhau**pt**rou**ten** mit Wegweisung im gesamten Stadtgebiet, das im Wesentlichen den durch die Nutzer häufig nachgefragten Routen entspricht (Ausnahme bspw.: Mönchhofstraße nur teilweise Hauptroute obwohl wichtige Verbindung zum Neuenheimer Feld)
- Radverkehrs**an**la**gen** (sofern vorhanden) im Regelfall gemäß den gültigen Richtlinien angelegt,
- **Lücken im Radwegenetz** v.a. Wehrsteg Wieblingen, Neckarstaden, Hebelstraße (abseits der Radhau**pt**route aber als Bahnbrücke mit Bedeutung für Radfahrer), Lessingstraße/ Franz-Knauff-Straße, Friedrich-Ebert-Anlage ...



*Unklare Anordnung einer Radverkehrsanlage/
Mehrzweckstreifens Rohrbacher Straße*



*Attraktive neu geschaffene Radverkehrsverbindung am
Rand der Bahnstadt*

1. Situationsanalyse – Radverkehr/ Abstellanlagen

- 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-Bahnstation stets voll ausgelastet, wodurch regelmäßig wild abgestellte Räder vorzufinden sind



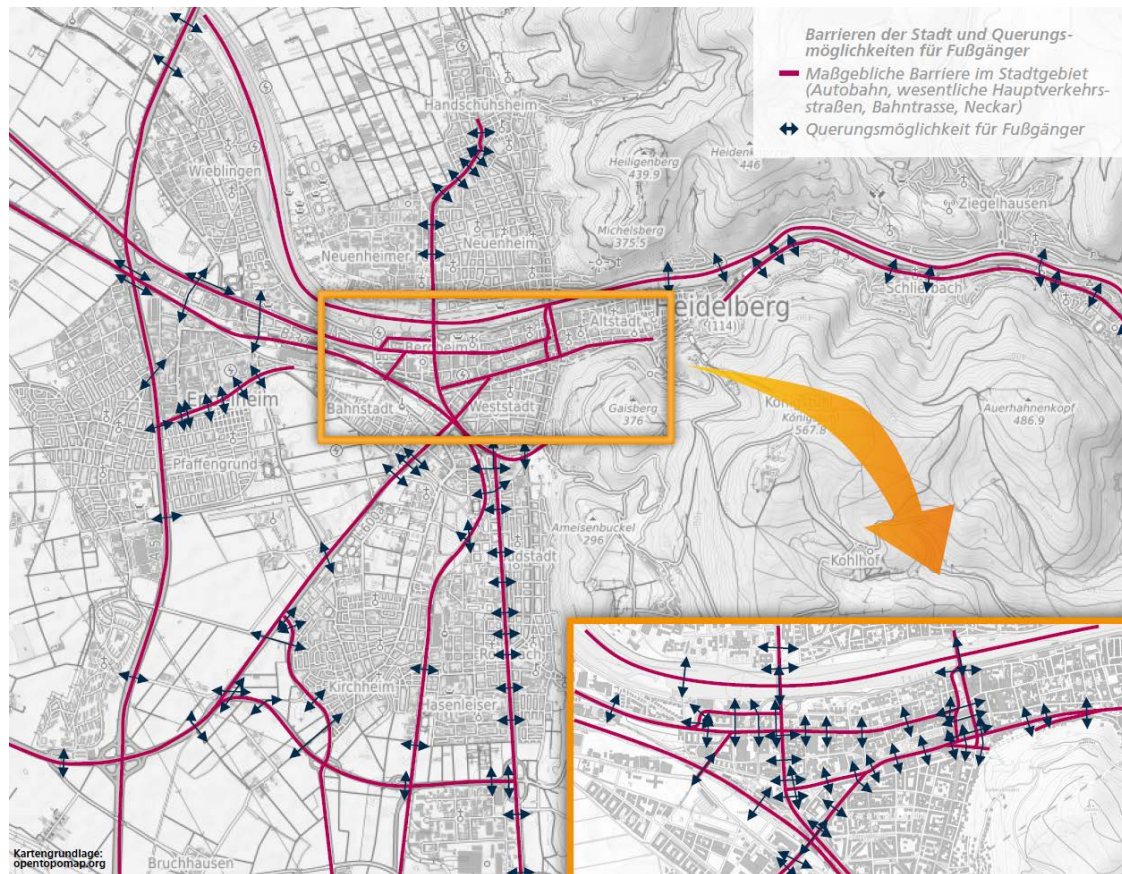
Fahrradabstellanlage HD-Kirchheim/Rohrbach mit Überdachung



einfacher Fahrradbügel an der nördlichen Rohrbacher Straße mit sehr hoher Auslastung

1. Situationsanalyse – Fußverkehr/ Barrieren im Stadtgebiet

- Barrieren des Stadtgebietes verfügen über zahlreiche Querungsstellen, Lücken ergeben sich v.a. zwischen Bahnstadt und Neuenheimer Feld (über Bahn, B 37 und Neckar), zwischen Kirchheim und Rohrbach (keine Bahnquerungen abseits der Bürgerstraße)



Barrieren der Stadt und Querungsmöglichkeiten für Fußgänger

1. Situationsanalyse – Fußverkehr/ Gehwegparken

- Legales Gehwegparken in Heidelberg weit verbreitet, in verdichteten Bereichen werden Gehwege durch illegales Gehwegparken eingeschränkt



Peterstaler Straße (Ziegelhausen)



Friedrich-Ebert-Anlage (Altstadt, illegal)



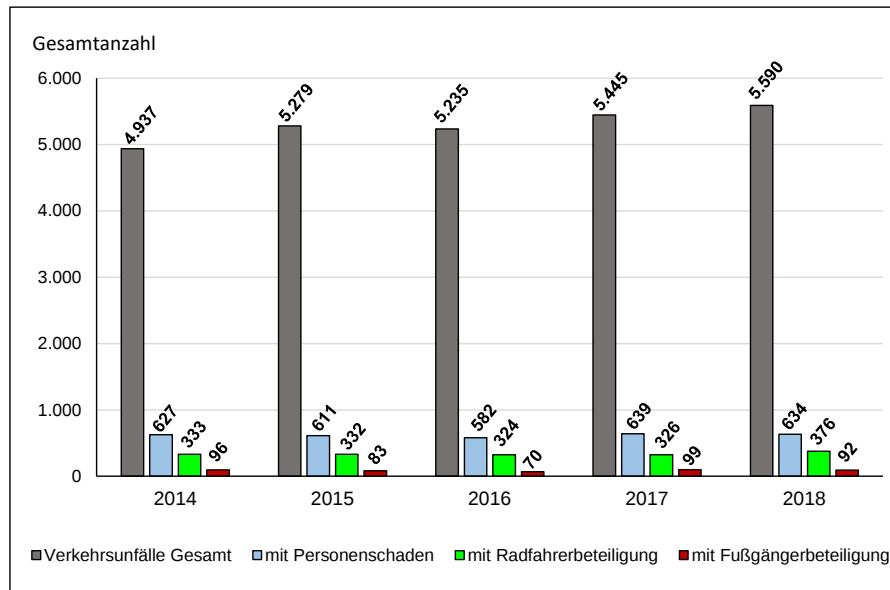
Schwetzingen Straße (Kirchheim, illegal)



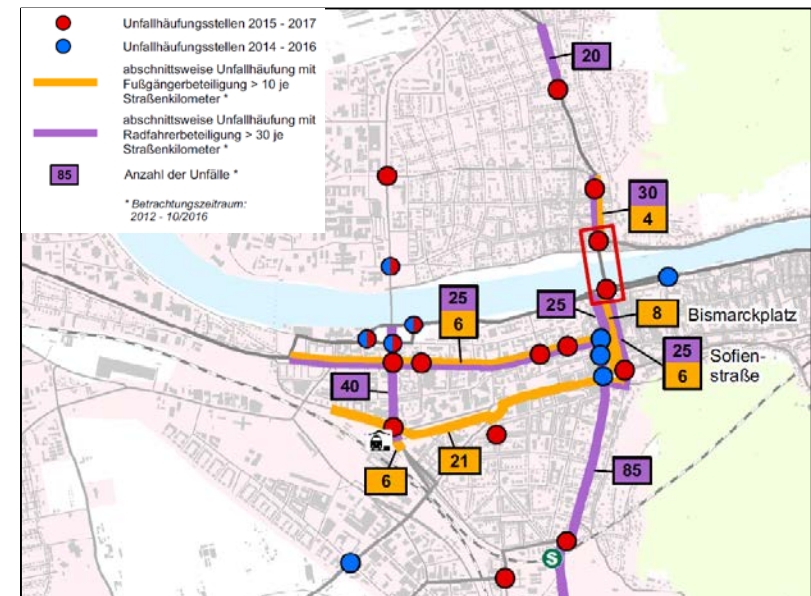
Dossenheimer Landstraße (Handschuhsheim)

1. Situationsanalyse – Rad und Fußverkehr/ Verkehrssicherheit

- 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 Radfahrerbeteiligung: Bismarckstraße, Brückenstraße, Mittermaierstraße
- auffälligste Straßen bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung: Willy-Brandt-Platz, Bismarckplatz, Bergheimer Straße

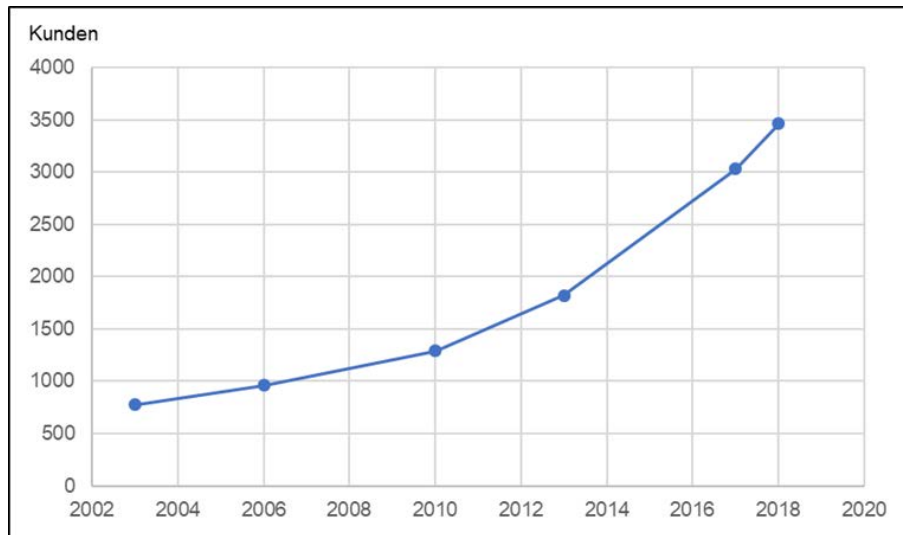
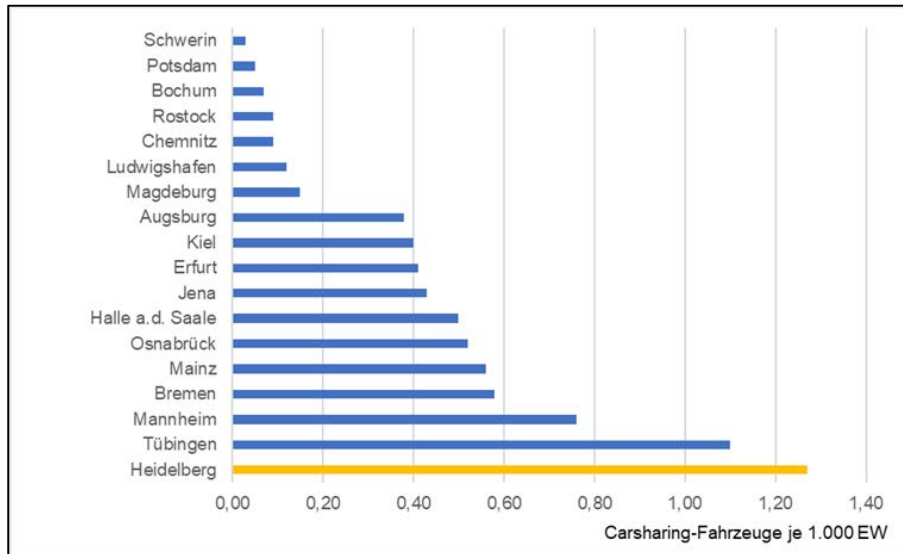


Entwicklung von Unfallzahlen 2014-2018



Unfallhäufungen im Stadtzentrum

1. Situationsanalyse – Car-Sharing



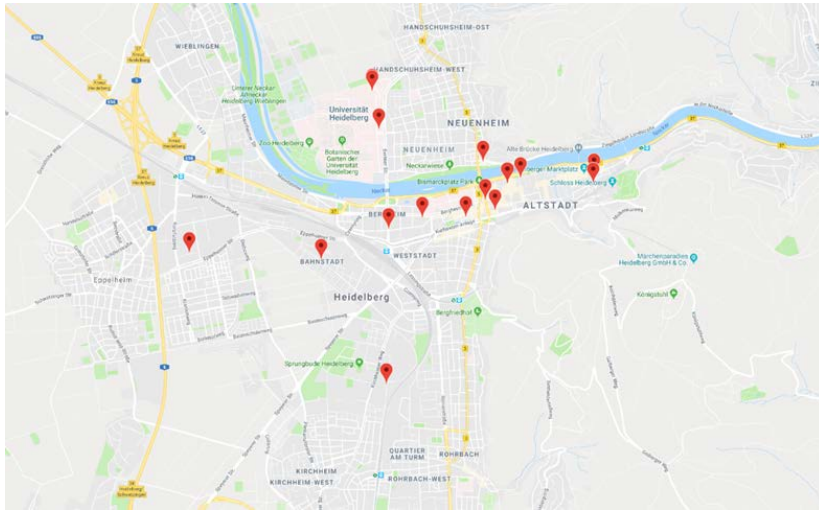
- Heidelberg im Kontext vergleichbarer Städte mit Spitzenposition in Deutschland bzgl. Ausstattung mit CS-Fahrzeugen
- Ca. 200 Fahrzeuge 2019 im Angebot, davon 80 % stationsgebunden
- Sukzessiver Anstieg der Nutzerzahlen auch in den letzten Jahren
- Hauptakteur „Stadtmobil“ mit Free-floating Tochter „Joe-Car“
- Zunehmend auch elektrisch betriebene Pkw im Car-Sharing
- Einbindung in verschiedene Angebote des Verkehrsverbundes

1. Situationsanalyse – Bike-Sharing/ Mobilitätsstationen



- VRNextbike als etabliertes und nahezu flächendeckend verfügbares **Fahrradverleihsystem** (mit bislang nur wenigen Stationen im Süden der Stadt)
- Teilweise problematische Zugänglichkeit (technische Probleme, Verfügbarkeit Hotline)
- Einbindung in verschiedene Angebote des Verkehrsverbundes
- Zunehmende Verdichtung zu **Mobilitätsstationen** mit verschiedenen Mobilitätsangeboten (S-Bahn/ Strab/ Bus, Car-Sharing, Bikesharing, Elektrotretroller, Taxi) → jedoch ohne eigene Dachmarke/ Corporate Design

1. Situationsanalyse – Elektromobilität



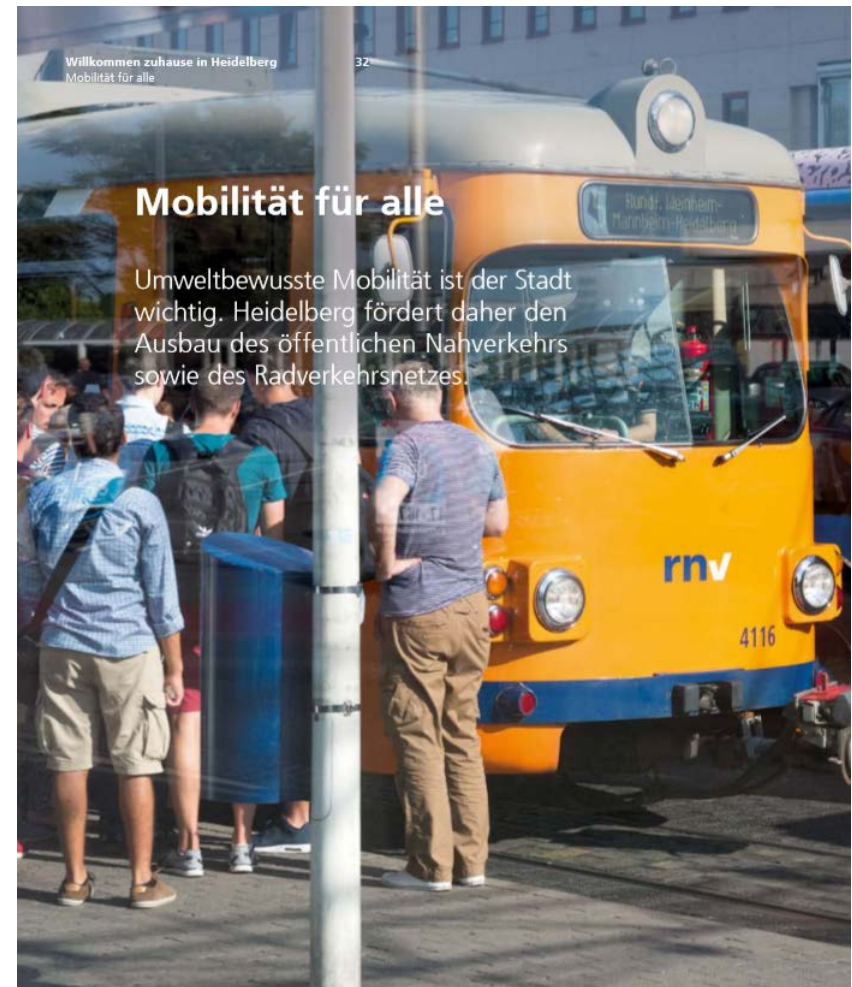
- Die Heidelberger Straßenbahn → seit 118 Jahren elektrisch unterwegs!
- Elektrisch betriebene Busse seit 2019 im Einsatz (Linie 20)
- Bislang nur 0,2 % der privaten Pkw vollelektrisch



1. Situationsanalyse – **Mobilitätsmanagement**

Zahlreiche Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement in Stadt und Region

- Themenbezogene Veranstaltungen der IHK und bedarfsorientierte Beratung durch die Stadtverwaltung
- Strukturelle Verankerung in der Verwaltung (Abteilung Nachhaltige Mobilität im Amt für Verkehrsmanagement Heidelberg sowie auch im VRN)
- Große Unternehmen mit betrieblichem Mobilitätsmanagement (Uni Heidelberg, Uniklinikum, Roche, BASF, SAP, ...)
- Jobticketangebote durch VRN
- Zahlreiche zielgruppenspezifische Angebote (Broschüre für Neubürger, Info-Veranstaltung für Erstsemester an der Uni, VRN BusSchule zur Schulung für Grundschüler,)



1. Situationsanalyse – 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.

1 Situationsanalyse

2 Grundlagen für die Ziele des VEP

3 Entwurf der Ziele des VEP

2. Grundlagen für die Ziele im VEP

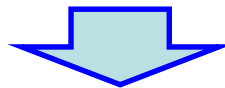


- 17 Ziele der UN für die nachhaltige Entwicklung
- Die Stadt Heidelberg baut die Ziele für das Stadtentwicklungskonzept darauf auf
- Für den Bereich Verkehr/ Mobilität sind vor allem vier Ziele relevant

2. Grundlagen für die Ziele im VEP

Ziele für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr wurden bereits in zahlreichen Strategie- und Masterplänen und weiteren Dokumenten benannt bzw. verankert. Zu benennen sind insbesondere:

- Verkehrsentwicklungsplan 1994
- Zielübersicht des StEP (Stand 2007)
- Stadtentwicklungsplan (Stand 2015)
- Masterplan 100 % Klimaschutz (2014)
- Masterplan „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ (2018, Green-City-Plan)
- Lärmaktionsplan (2014)
- Luftreinhalteplan (2017)
- nationale Ziele zum Klimaschutz
- Sonstige gesetzliche Vorgaben (u.a. aus dem PBfG)



Zusammenführung und Neuordnung der relevanten Ziele für den VEP in der Systematik der SDG als Baustein des Stadtentwicklungsplanes (STEP)

1 Situationsanalyse

2 Grundlagen für die Ziele des VEP

3 Entwurf der Ziele des VEP

3. Entwurf der Ziele für den VEP Heidelberg

Übergeordnete SDG-Ziele

Zugeordnete Themen im VEP



- Verkehrssicherheit
- Gesundheitsschutz



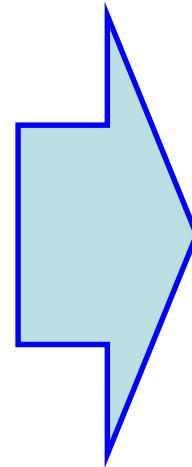
- Funktionalität
- Effizienz



- Stadtentwicklung
- Sozialverträglichkeit



- Klimaschutz



**Ziele im VEP
Heidelberg**

3. Entwurf der Ziele für den VEP Heidelberg



Themen/ Ziele

Verkehrssicherheit

3.1 Verkehrssicherheit/ körperliche Unversehrtheit für alle Verkehrsteilnehmer "Vision Zero" (A)

- Systematische Arbeit Unfallkommission
- Verkehrssichere Umgestaltung von Unfallschwerpunkten
- Verkehrsüberwachung
- Information/ Kampagnen zu sicherheitsrelevanten Fragestellungen/ Verhalten im Straßenverkehr

Gesundheitsschutz

3.2 Verringerung der Luftschadstoffbelastung der Bevölkerung durch den Straßenverkehr (A)

3.3 Verringerung der Lärmbelastung der Bevölkerung durch Straßen- und Schienenverkehrslärm (A)

- Maximierung des Anteils des Umweltverbundes
- Systematische Förderung umweltfreundlicher Antriebe bei Kfz und ÖV
- Verstetigung des Kfz-Verkehrs
- Sicherung guter Fahrbahnzustände

3. Entwurf der Ziele für den VEP Heidelberg



Themen/ Ziele

Funktionalität

9.1 Sicherung der oberzentralen Funktion durch Gewährleistung der Erreichbarkeiten im allgemeinen, touristischen und Wirtschaftsverk. (N)

- Hinwirken auf eine weitere Verbesserung der Infrastrukturen und Verkehrsangebote im Schienenpersonenverkehr
- Weitere Sicherung der guten Erreichbarkeit im Bundesfernstraßennetz
- Stärkere regionale Vernetzung im Radverkehr fördern

Effizienz

9.2 Leistungsfähige und gleichwertige Anbindung der Innenstadt und der weiteren Stadtteile und Strukturschwerpunkte mit allen Verkehrsmitteln (Kfz, ÖV, Rad und Fuß) (A)

- Erhalt und anforderungsgerechte Weiterentwicklung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen unter besonderer Beachtung der finanziellen Nachhaltigkeit
- Effektiver Betrieb der Netze durch Nutzung der Möglichkeiten des Verkehrssystemmanagements
- Spezifische Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs berücksichtigen

9.3 Vernetzung der Verkehrsträger (A)

- Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern neu schaffen bzw. optimieren

3. Entwurf der Ziele für den VEP Heidelberg



Themen/ Ziele

Stadtentwicklung und Umweltverträglichkeit

[11.1](#) Nachhaltige Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs zu Fuß und mit dem Rad als besonders umweltverträgliche Formen des Individualverkehrs (A)

[11.2](#) Weitere Stärkung des SPNV/ ÖPNV als Rückgrat des Verkehrssystems (A)

[11.3](#) Aufenthaltsqualitäten und Baukultur als Maßstab für die Gestaltung der öffentlichen Räume (A)

[11.4](#) angemessene Aufteilung der Straßenräume unter Beachtung aller Funktionen und Verkehrsteilnehmer (N)

[11.5](#) Förderung der Stadt der kurzen Wege (Ü)

[11.6](#) Digitalisierung der Mobilität (N)

- Förderung autoarmer Quartiere sowie innovativer Mobilität, vor allem auch in den neuen Stadtquartieren
 - Nachhaltige Etablierung des Mobilitätsmanagements in der Stadt- und Verkehrsplanung
 - Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes gemäß den Anforderungen aus der Stadtentwicklung (Straßenbahn **oder** Bus)
 - Gewährleistung hoher Erschließungsdichten und Taktfolgen
-
- Weitere Erhöhung der Gestaltungsqualität von „Verkehrsräumen“
 - Abbau der von Bahnstrecken, dem Neckar und Hauptverkehrsstraßen ausgehenden Barrieren
 - Erreichbarkeit von „Stadtoasen“ vor allem mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes verbessern
 - Nutzung der Potentiale der Digitalisierung zur Verkehrs-optimierung, Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung
 - Vermeidung von Kfz-Verkehr durch nähräumliche Ausstattung mit Versorgungs- und Dienstleistungsinfrastrukturen

3. Entwurf der Ziele für den VEP Heidelberg



Themen/ Ziele

Sozialverträglichkeit

[11.7](#) Barrierefreiheit und generationengerechte Stadt (A)

[11.8](#) gleichberechtigten Zugang zur Infrastruktur gewährleisten (A)

[11.9](#) Mobilitätsangebote für alle Personengruppen (A)

- Barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen
- Einfachen Zugang zu Verkehrsmitteln mit und ohne digitale Unterstützung gewährleisten (barrierefreie Informationen, Buchungs- und Abrechnungssysteme)
- Erreichbarkeit unabhängig von Pkw-Verfügbarkeit sichern
- Angemessene Tarifstrukturen im ÖPNV
- Sharingangebote ausbauen

3. Entwurf der Ziele für den VEP Heidelberg

Themen/ Ziele



Klimaschutz

13.1 Verringerung der klimaschädlichen Emissionen durch den Verkehr

- Weiterentwicklung von Infrastruktur und Verkehrsangeboten des ÖPNV
- Förderung intermodaler Verhaltensweisen durch besondere Verkehrsangebote und Dienstleistungen
- Einbeziehen des Wirtschaftsverkehrs in Überlegungen zur Substitution fossiler Antriebe (Förderung umweltfreundliche City-Logistik)

3. Entwurf der Ziele für den VEP Heidelberg

Oberziele/ Strategien		3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN	9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR	11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN	13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ
3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN	Verkehrssicherheit				
	systematische Arbeit Unfallkommission	●			
	verkehrssichere Gestaltung von Unfallschwerpunkten	●	●		●
	Verkehrsüberwachung	●	●	●	
	Information/ Kampagnen zu sicherheitsrelevanten Fragestellungen/ Verhalten im Straßenverkehr	●			
	Gesundheitsschutz				
	Maximierung des Anteils des Umweltverbundes	●	●	●	●
9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR	Systematische Förderung umweltfreundlicher Antriebe bei Kfz und ÖV	●		●	●
	Verstärkung des Kfz-Verkehrs	●	●	●	●
	Sicherung guter Fahrbahnzustände	●	●	●	●
	Funktionalität				
	Hinwirken auf eine weitere Verbesserung der Infrastrukturen und Verkehrsangebote im Schienenpersonenverkehr (Bahn)		●		●
	Weitere Sicherung der guten Erreichbarkeit im Bundesfernstraßennetz		●		
	Stärkere regionale Vernetzung im Radverkehr fördern	●	●	●	●
11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN	Effizienz				
	Erhalt/ anforderungsgerechte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen unter Beachtung der finanziellen Nachhaltigkeit	●	●	●	●
	Effektiver Betrieb der Netze durch Nutzung der Möglichkeiten des Verkehrssystemmanagements		●	●	●
	Spezifische Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs berücksichtigen		●	●	●
	Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern neu schaffen bzw. optimieren		●	●	●
	Stadtentwicklung und Umweltverträglichkeit				
	Förderung autoarmer Quartiere sowie innovativer Mobilität, vor allem auch in den neuen Stadtquartieren	●		●	●
13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ	Nachhaltige Etablierung des Mobilitätsmanagements in der Stadt- und Verkehrsplanung	●	●	●	●
	Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes gemäß den Anforderungen aus der Stadtentwicklung (Straßenbahn oder Bus)		●	●	●
	Gewährleistung hoher Erschließungsdichten und Taktfolgen		●	●	●
	Weitere Erhöhung der Gestaltungsqualität von „Verkehrsräumen“	●	●	●	●
	Abbau der von Bahnstrecken, dem Neckar und Hauptverkehrsstraßen ausgehenden Barrieren		●	●	●
	Erreichbarkeit von „Stadtoasen“ vor allem mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes verbessern	●	●	●	●
	Nutzung der Potentiale der Digitalisierung zur Verkehrs-optimierung, Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung	●	●	●	●
3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN	Vermeidung von Kfz-Verkehr durch nähräumliche Ausstattung mit Versorgungs- und Dienstleistungsinfrastrukturen	●	●	●	●
	Sozialverträglichkeit				
	Barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen	●	●	●	●
	Einfachen Zugang zu Verkehrsmitteln mit und ohne digitale Unterstützung gewährleisten		●	●	●
	Erreichbarkeit unabhängig von Pkw-Verfügbarkeit sichern		●	●	●
	Angemessene Tarifstrukturen im ÖPNV		●	●	●
	Sharingangebote ausbauen		●	●	●
13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ	Klimaschutz				
	Weiterentwicklung von Infrastruktur und Verkehrsangeboten des ÖPNV		●	●	●
	Förderung intermodaler Verhaltensweisen durch besondere Verkehrsangebote und Dienstleistungen		●	●	●
3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN	Förderung des Wirtschaftsverkehrs in Überlegungen zur Substitution fossiler Antriebe	●		●	●

3. Entwurf der Ziele für den VEP Heidelberg

Was ist noch nicht berücksichtigt?

Ihre Anregungen und Ergänzungen!



VCDB 

**Herzlichen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**