



**Verkehrsentwicklungsplan  
Heidelberg 2035**  
Situationsanalyse

The graphic features a white, torn-paper-style map of Heidelberg centered on a light blue background. Various transportation and urban planning icons are scattered around the map, including a car, a bicycle, a pedestrian, a bus, a train, a car with a charging cable, a location pin, a road sign with an 'H', a winding road, and trees. The title is printed in bold black text over the map.

# Vorwort

## Liebe Leserinnen und Leser,

Heidelberg ist eine dynamisch wachsende Stadt, die in den vergangenen Jahren rund 15.000 neue Bürgerinnen und Bürger begrüßen konnte. Derzeit leben rund 160.000 Menschen in der Neckarstadt und laut aktueller Bevölkerungsprognose kommen bis zum Jahr 2035 über 25.000 weitere hinzu. Mit den Menschen muss auch die Infrastruktur mitwachsen und neue Angebote müssen geschaffen werden – insbesondere im Bereich Verkehr und Mobilität.

Von Car-Sharing über den Radverkehr bis hin zum emissionsfreien Nahverkehr: Stärker als je zuvor rücken die Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit in den Fokus der strategischen Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Darauf reagiert die Stadt Heidelberg mit dem neuen Verkehrsentwicklungsplan 2035 (VEP). Die vorliegende Broschüre enthält die Ergebnisse einer umfassenden Situationsanalyse für Verkehr und Mobilität in Heidelberg. Mit ihren acht Analyseschwerpunkten bildet sie die Basis für die Erstellung des zukunftsorientierten VEP.

Die Situationsanalyse belegt, dass der Verkehrsmix in Heidelberg schon sehr umweltfreundlich und klimaschonend ist. Es zeigt sich, dass Heidelbergerinnen und Heidelberger vor allem umweltfreundlich unterwegs sind: Über 70 % ihrer Wege legen sie im Umweltverbund zurück – nutzen also Fahrrad, Bus und Bahn oder gehen zu Fuß. Das ist deutschlandweit ein Spitzenwert. Mit 311 Personenkraftwagen je 1.000 Einwohner gehört Heidelberg heute schon zu den Städten mit einer der geringsten Motorisierungsquoten in Deutschland. Dieses Ergebnis gilt es, in den kommenden Jahren und Jahrzehnten, mindestens zu halten.

Für längere Wege über die Stadtgrenzen hinaus setzen viele Menschen jedoch weiterhin auf das Auto. So fahren immer noch zu viele Pendlerinnen und Pendler überwiegend mit dem Auto zur Arbeit. Genau hier müssen wir künftig ansetzen und attraktive Alternativangebote schaffen. Mit den geplanten Radschnellwegen nach Schwetzingen und Mannheim sind wir schon auf einem guten Weg.

Eine weitere große Herausforderung für den VEP bildet das Thema ruhender Verkehr. Der Parkraum in der Innenstadt ist jetzt schon überlastet. Hier gilt es künftig, effiziente Lösungsansätze zu finden. Dabei müssen insbesondere die Interessen der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden berücksichtigt werden.

Ein erfolgreiches integriertes und auf breiter Ebene akzeptiertes Gesamtkonzept für Verkehr und Mobilität kann nur durch das Mitwirken derer geschaffen werden, die von dem Konzept betroffen sind. Von Anfang an zentral war deshalb die umfangreiche und frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit. So sind bereits in die Situationsanalyse wertvolle Hinweise und Anregungen zahlreicher Akteurinnen und Akteure sowie aus der Bürgerschaft eingeflossen. Darüber freuen wir uns sehr und hoffen, dass die Heidelbergerinnen und Heidelberger weiterhin so engagiert bleiben und den Verkehr und die Mobilität im Großraum Heidelberg aktiv mitgestalten.

**Prof. Dr. Eckart Würzner**  
Oberbürgermeister

**Jürgen Odszuck**  
Erster Bürgermeister



# Inhaltsverzeichnis

<b>Neue Herausforderungen für Heidelberg – Warum jetzt ein neuer VEP benötigt wird.....</b>	<b>Seite 6</b>
<b>Der Prozess – der VEP als Gemeinschaftswerk .....</b>	<b>Seite 8</b>
<b>Mobilität und Verkehr in Heidelberg – eine aktuelle Standortbestimmung .....</b>	<b>Seite 10</b>
Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung .....	Seite 12
Entwicklung der Mobilität in Heidelberg .....	Seite 14
Öffentlicher Personenverkehr .....	Seite 16
Straßennetz und öffentlicher Raum.....	Seite 20
Ruhender Verkehr .....	Seite 24
Radverkehr .....	Seite 26
Fußverkehr und Barrierefreiheit .....	Seite 29
Sharing-Angebote, Inter- und Multimodalität .....	Seite 32
Elektromobilität in Heidelberg.....	Seite 34
Mobilitätsmanagement.....	Seite 35
<b>Ergebnisse der bisherigen Beteiligung .....</b>	<b>Seite 36</b>
<b>Handlungsbedarfe für Heidelberg – Wie es mit dem VEP jetzt weitergeht .....</b>	<b>Seite 38</b>
<b>Impressum.....</b>	<b>Seite 42</b>

# Neue Herausforderungen für Heidelberg

## Warum jetzt ein neuer VEP benötigt wird

**Strategisch ausgerichtete Verkehrsplanung hat in Heidelberg bereits eine lange Tradition. Als wichtige Meilensteine sind unter anderem der Generalverkehrsplan von 1970 sowie der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) von 1994 und dessen Fortschreibung 2001 zu nennen.**

Grundsätzliche Aufgabe dieser Dokumente war und ist nach wie vor die Ergänzung beziehungsweise Konkretisierung der Leitdokumente für die Stadtentwicklung zu allen strategischen Fragestellungen von Mobilität und Verkehr.

Bis weit in die 1980er Jahre hinein standen dabei oft Maßnahmen zur Bewältigung des ständig ansteigenden Kraftfahrzeugverkehrs als Symbol der Wohlstandsentwicklung im Vordergrund. Die Bedeutung integrierter Ansätze mit Einbeziehung aller Verkehrsmittel und Mobilitätsoptionen wurden teilweise verkannt und dem Zeitgeist folgend nur ansatzweise berücksichtigt. Ein Ergebnis dieser Herangehensweisen war in Heidelberg (wie in vielen anderen Städten auch) zum Beispiel die sukzessive Reduktion des Straßenbahnnetzes.

Der seit Mitte der 1980er Jahre verwendete Begriff „Verkehrsentwicklungsplanung“ sollte verdeutlichen, dass das Erfordernis integrierter Konzepte für Mobilität und Verkehr erkannt und bei der strategischen Weiterentwicklung der Verkehrssysteme zu verfolgen sei. Der Verkehrsentwicklungsplan von 1994 und seine Fortschreibung 2001 folgten bereits diesem Ansatz. Verschiedene Entwicklungen in den vergangenen Jahren stellen die Stadt heute allerdings vor Herausforderungen im Verkehrsbereich, auf die ein neuer VEP reagieren muss:

- das anhaltende Bevölkerungswachstum, inklusive Zunahme der Senioren und Hochbetagten
- die Besonderheiten der Stadtentwicklung Heidelbergs mit großen Entwicklungsflächen
- die engen regionalen Verflechtungen in der Metropolregion Rhein-Neckar
- die allgemeinen Anforderungen im Hinblick auf Klima- und Umweltschutz
- die Entwicklungen in der Arbeitswelt einschließlich der Digitalisierung vieler Prozesse
- neue Antriebstechnologien und Entwicklungen hinsichtlich des automatisierten/autonomen Fahrens
- neue Mobilitätsdienstleistungen und -möglichkeiten, die stärker als je zuvor das Verkehrsverhalten beeinflussen und verändern können

In Heidelberg wurden bereits in jüngerer Zeit in vielen Konzepten und Plänen zahlreiche verkehrliche Maßnahmen entwickelt und teilweise umgesetzt. Dazu zählen zum Beispiel die Planungen zur Entwicklung der ehemaligen Flächen der US-Armee (Konversionsflächen), das Masterplanverfahren für das Neuenheimer Feld, der Luftreinhalteplan oder der „Masterplan 100 % Klimaschutz“. Die verkehrlichen Komponenten dieser Pläne sind im Verkehrsentwicklungsplan 2035 unter Beachtung gesamtstädtischer Wirkungen und Herausforderungen zu einem „Integrierten Gesamtkonzept für Mobilität und Verkehr“ zusammenzuführen. Grundsätzliche Zielstellung ist, die für die anhaltend dynamische Entwicklung der Stadt Heidelberg erforderliche Mobilität auf hohem Niveau und mit höchster Umweltverträglichkeit zu sichern.

Dabei sind die Anforderungen an ein zeitgemäßes Planwerk gemäß den europäischen Standards für Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) zu erfüllen. Dazu gehören insbesondere die Erarbeitung verbindlicher Zielvorgaben, die Beachtung aller Mobilitätsformen einschließlich ihrer Umweltwirkungen, die Einbeziehung der Öffentlichkeit sowie maßgeblicher Organisationen<sup>1</sup> bei der Aufstellung des Planes. Hinzu kommen das Monitoring und die Evaluierung bei der Umsetzungskontrolle und sukzessiven Fortschreibung der Pläne.

<sup>1</sup> Der Begriff „Organisationen“ umfasst Interessensgemeinschaften, Vereine, Unternehmen, Verbände und Ähnliche

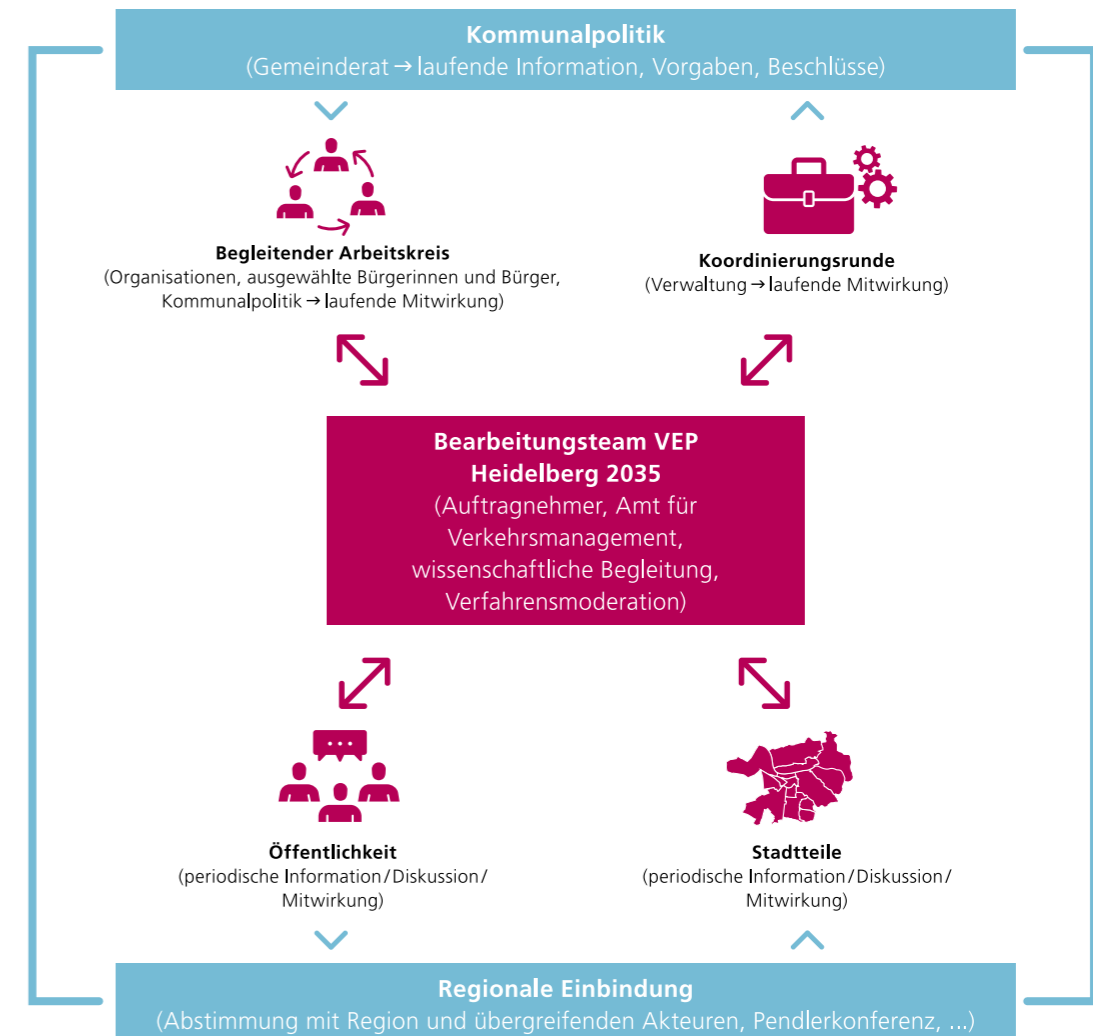
# Der Prozess

## Der VEP als Gemeinschaftswerk

Ein VEP als „Integriertes Gesamtkonzept für Mobilität und Verkehr“ erfordert die Mitwirkung einer breiten Öffentlichkeit und entsteht als Gemeinschaftswerk von Verwaltung, Organisationen, Öffentlichkeit, Planungs-

büros und der politischen Gremien der Stadt. Der Prozess zur Aufstellung des VEP Heidelberg basiert deshalb auf einem breit aufgestellten Beteiligungs- und Mitwirkungskonzept.

### Struktur des Bearbeitungs- und Beteiligungskonzeptes zum VEP Heidelberg



Quelle IVAS 2020

Das Beteiligungskonzept hat der Gemeinderat am 28. März 2019 beschlossen. Dabei sind folgende öffentliche und nicht öffentliche Bausteine für den Beteiligungsprozess vorgesehen:

- Der **begleitende Arbeitskreis VEP Gesamtstadt** besteht aus circa 80 Personen. Dabei handelt es sich um Vertreter der Kommunalpolitik, der Verbände, der wichtigen Akteure und zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger. Die Verwaltung leitet den begleitenden Arbeitskreis und wird dabei von einer externen Moderation unterstützt. Das Fachbüro ist ständiger Teilnehmer am Arbeitskreis, berichtet über wesentliche Arbeitsergebnisse und stellt diese zur Diskussion.

- In der **Koordinierungsrunde der Verwaltung** sind alle für dieses Thema relevanten Ämter vertreten, werden über die laufenden Arbeitsergebnisse informiert, geben Hinweise und erarbeiten verwaltungsseitige Vorgaben für die weitere Bearbeitung.

- Die **Öffentlichkeit** wird über Informations- und Diskussionsveranstaltungen einbezogen. Neben der Auftakt- und Abschlussveranstaltung bringen die öffentlichen Lokalkonferenzen den VEP vor Ort in die Stadtteile und richten sich speziell an die Einwohnerinnen und Einwohner. Eine öffentliche Pendlerkonferenz richtet sich speziell an Arbeitgebende und Arbeitnehmende.

# Mobilität und Verkehr in Heidelberg

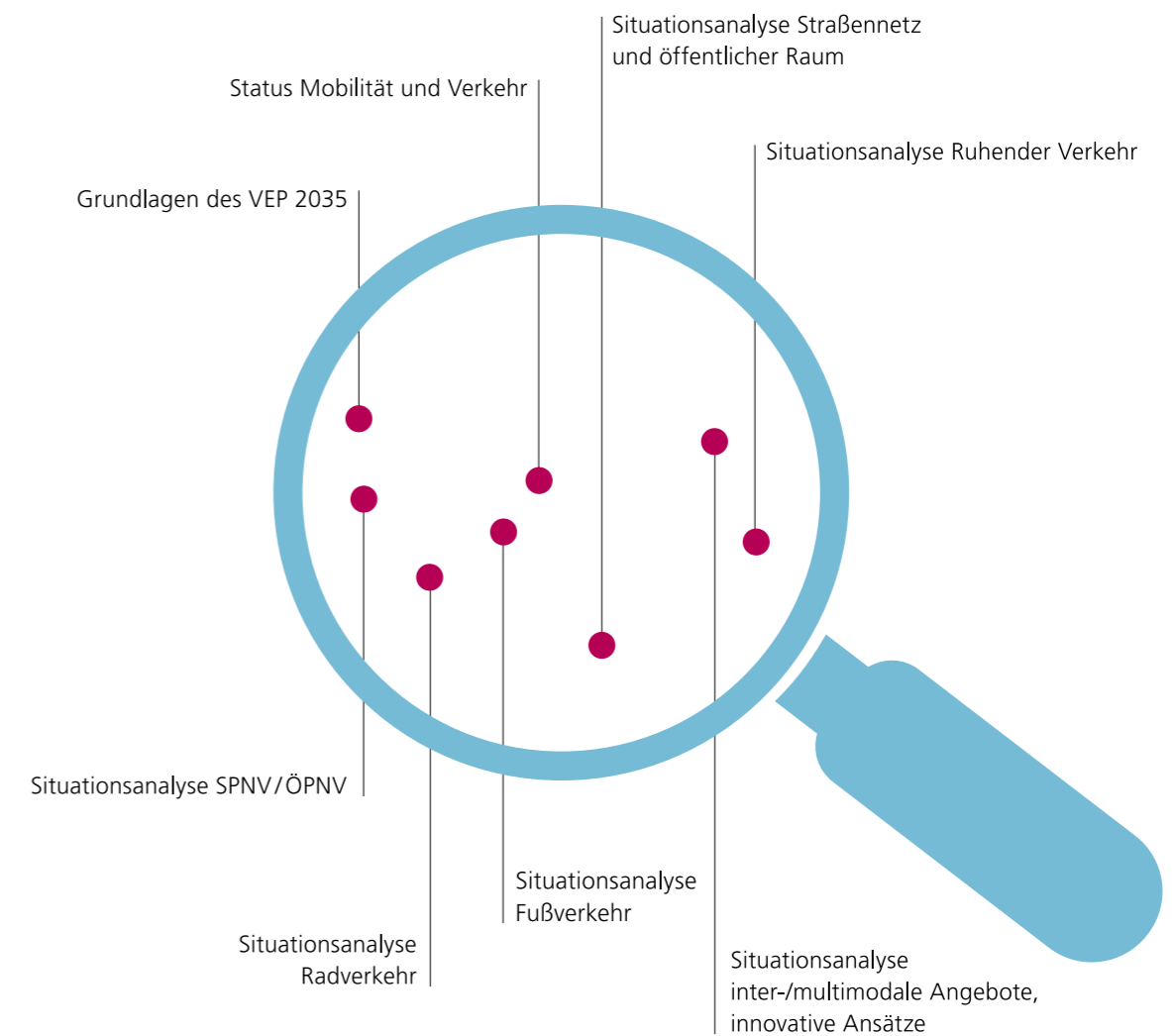
## Eine aktuelle Standortbestimmung

Eine Situationsanalyse ist der erste Baustein eines VEP. Sie umreißt alle maßgeblichen Einflussfaktoren und reicht von den allgemeinen Grundlagen über den gegenwärtigen Status der Mobilität bis hin zu den einzelnen Verkehrsarten und weiteren Schwerpunkten. Hierfür wurden umfangreiches Datenmaterial ausgewertet sowie ergänzende Verkehrserhebungen und Vor-Ort-Begehungen durchgeführt. Dabei wurden die Wechselwirkungen zwischen den Infrastrukturen und den Folgen für die Verkehrsmittelwahl und das Mobilitätsverhalten insgesamt reflektiert.

*„Mit der Situationsanalyse haben wir jetzt eine fundierte Grundlage, die alle Verkehrsarten in Heidelberg in den Blick nimmt: Fuß, Rad, ÖPNV, Kraftverkehr. Sie ist ein Meilenstein, der nicht nur für die weitere Bearbeitung des VEPs, sondern auch zum Erreichen der von uns angestrebten Verkehrswende unerlässlich ist.“*

Alexander Thewalt  
(Amtsleiter bis Juli 2020, Amt für Verkehrsmanagement)

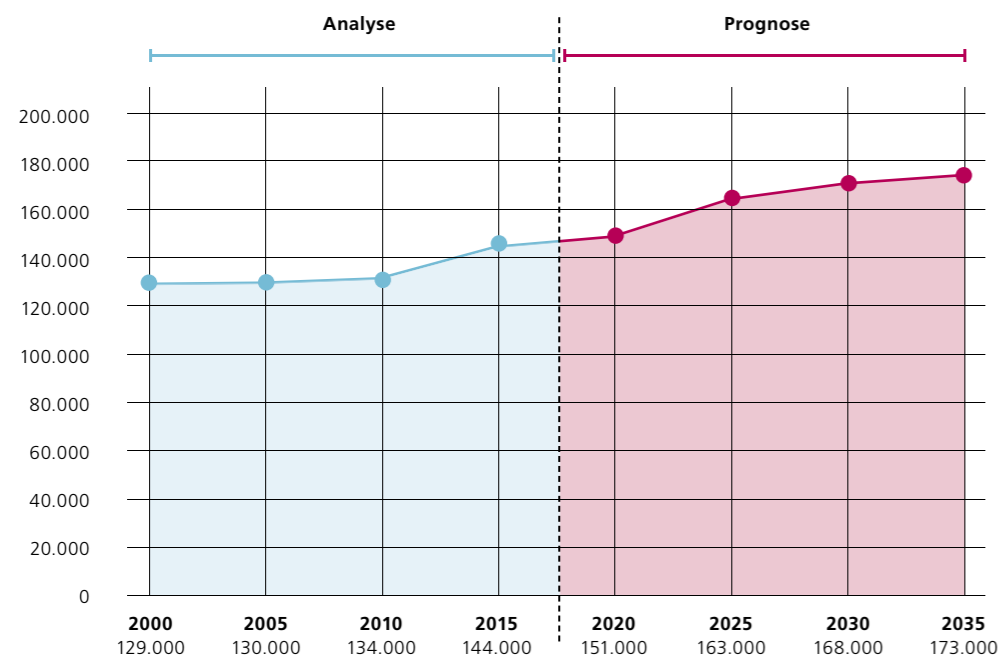
### Schwerpunkte der Analysen zum VEP Heidelberg



# Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung

Heidelberg ist bezüglich der Einwohnerentwicklung eine wachsende Stadt in einem wachsenden Umfeld. Zwischen 2000 und 2015 stiegen die Einwohnerzahlen um circa 12 %. Die Bevölkerungsprognose geht von einer ähnlichen Weiterentwicklung bis zum Jahr 2035 aus, sodass dann etwa 173.000 Einwohnerinnen und Einwohner (mit Haupt- oder Nebenwohnsitz) in Heidelberg leben werden (+ 20 % gegenüber 2015).

**Einwohnerentwicklung in Heidelberg einschließlich Prognose bis 2035**

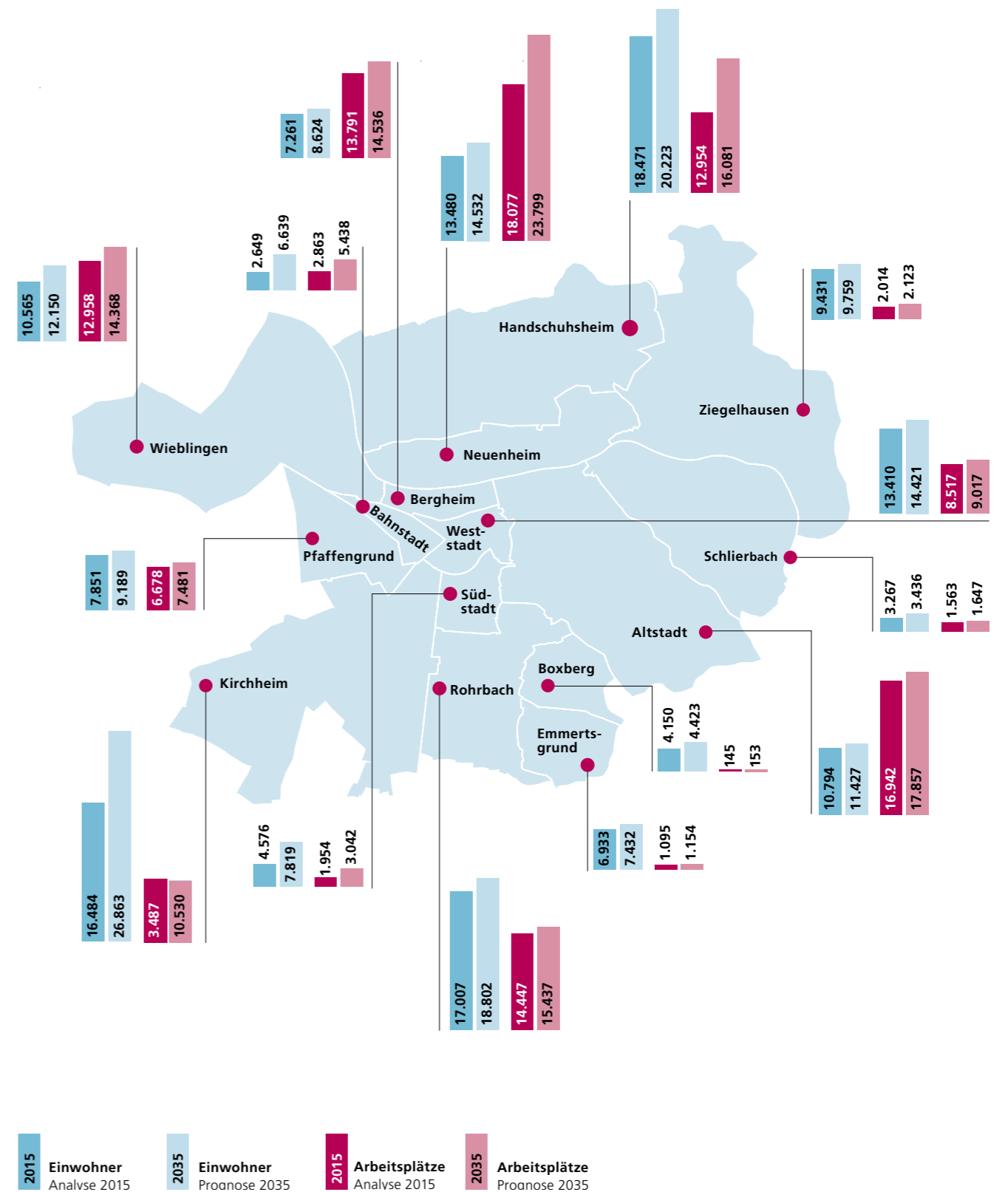


Quelle Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, IVAS 2020

Diese Entwicklung hat auch Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr. Auch wenn sich die Altersstruktur in Heidelberg nicht wesentlich ändert, resultieren aus der Zunahme der absoluten Zahlen von älteren Personen und auch Kindern und Jugendlichen besondere Anforderungen bezüglich der Einfachheit, Begreifbarkeit und Barrierefreiheit der Verkehrssysteme.

Das Bevölkerungswachstum geht einher mit einer deutlichen Zunahme der Arbeitsplätze in Heidelberg. Bis 2035 wird mit einer Zunahme im Vergleich zu 2015 um etwa 21 % gerechnet, was sich im Stadtgebiet aber sehr unterschiedlich verteilt. Insbesondere das Neuenheimer Feld und die Konversionsflächen im südlichen Stadtgebiet (Kirchheim) sind die Entwicklungsschwerpunkte.

**Zukünftige Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen in den Stadtteilen**

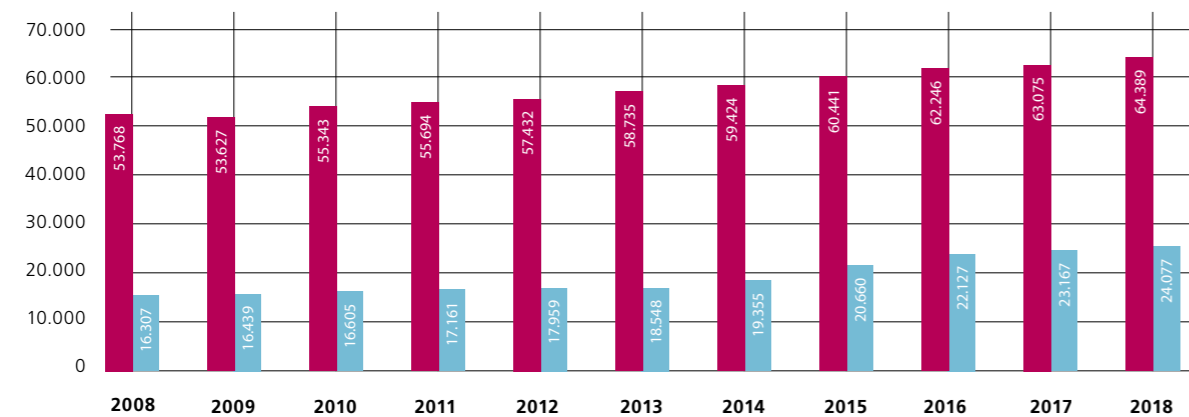


Quelle Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Amt für Wirtschaftsförderung und Wissenschaft, IVAS 2019, Stand Januar

Das dichte Angebot an hochwertigen Arbeitsplätzen in Heidelberg selbst und in der Region führt zu starken Pendlerverkehren zwischen Heidelberg und dem Umland.

Von 2008 bis 2018 hat sich die Anzahl der Einpendelnden um fast 20 % und die der Auspendelnden um fast 48 % erhöht. Aus der Einschätzung der weiteren strukturellen Entwicklung Heidelbergs und der Region lässt sich ableiten, dass auch zukünftig von steigenden Pendlerzahlen auszugehen ist. Dies stellt nicht nur die kommunalen Verkehrsinfrastrukturen und -angebote, sondern die der gesamten Region vor enorme Herausforderungen.

### Entwicklung der Pendlerzahlen von 2008 bis 2018



Einpendler  
**+19,8 %**

Auspendler  
**+47,7 %**

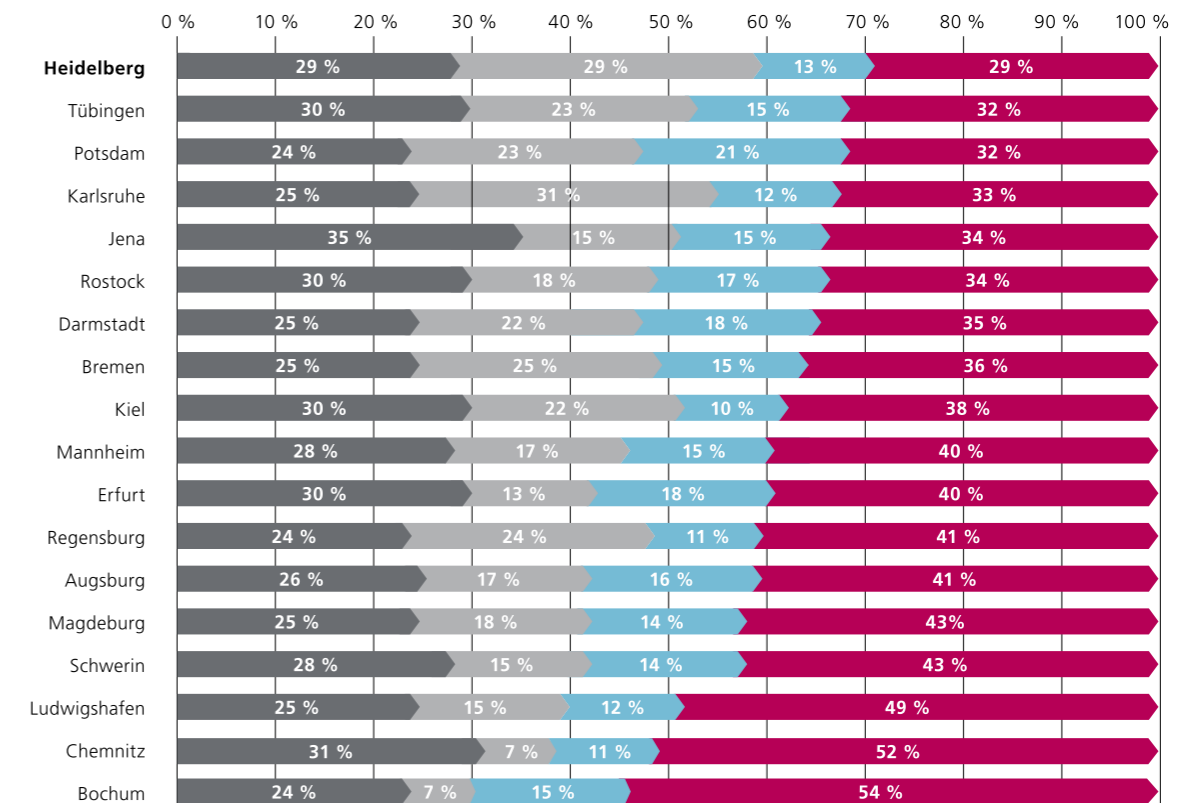
Quelle Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, IVAS 2020

## Entwicklung der Mobilität in Heidelberg

Heidelberg nimmt bereits heute eine Vorreiterrolle beim Verkehrsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner ein. Beim Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß+Rad+ÖPNV) an den zurückgelegten Wegen (Modal Split) liegt Heidelberg im regionalen, landesweiten als auch im nationalen Vergleich im vorderen Bereich. In einer Auswertung von vergleichbaren Städten, die wie Heidelberg an der Mobilitätsbefragung

„System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) der TU Dresden teilgenommen haben, ist Heidelberg 2013 und 2018 einer der Spitzenreiter im Anteil des Umweltverbunds an allen zurückgelegten Wegen. Das SrV 2018 weist für Heidelberg einen ebenso hohen Anteil im Umweltverbund wie 2013 auf, wobei sich Anteile vom Fußverkehr sowie dem ÖPNV hin zum Radverkehr verschoben haben.

### Modal Split im Gesamtverkehr ausgewählter vergleichbarer Städte



zu Fuß Fahrrad Öffentlicher Verkehr Motorisierter Individualverkehr

Quelle System repräsentativer Verkehrsbefragungen 2018, Darstellung IVAS 2020

Die Studie „Mobilität in Deutschland“<sup>2</sup>, bei der eine Vertiefungstichprobe für Baden-Württemberg gezogen wurde, kommt zu vergleichbaren Ergebnissen. Freiburg und Heidelberg belegen hier die Spitzenplätze.

rein kommunal fokussierte Verkehrsplanung stößt hier an enge Grenzen, da die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl bei den Wegen aus der und in die Region einen wichtigen Handlungsschwerpunkt darstellt.

Es gibt sehr große Unterschiede bei der Wahl der Verkehrsmittel im stadtinternen Binnenverkehr und die Stadtgrenzen überschreitenden Quell- und Zielverkehr. Bei Wegen über die Stadtgrenzen hinaus wird dreimal so häufig der Pkw genutzt wie innerhalb des Stadtgebietes. Auch Einpendler nutzen zum überwiegenden Anteil den Pkw. Dies trägt erheblich zu den Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet von Heidelberg bei. Eine

Zudem ist auch festzustellen, dass es erhebliche stadtspezifische Unterschiede gibt. Während die Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt gemäß dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2018) nur für 16 % der innerstädtischen Wege einen Pkw nutzen, sind dies in den äußeren Stadtteilen bereits 21 % und in den Bergstadtteilen sogar 45 %.

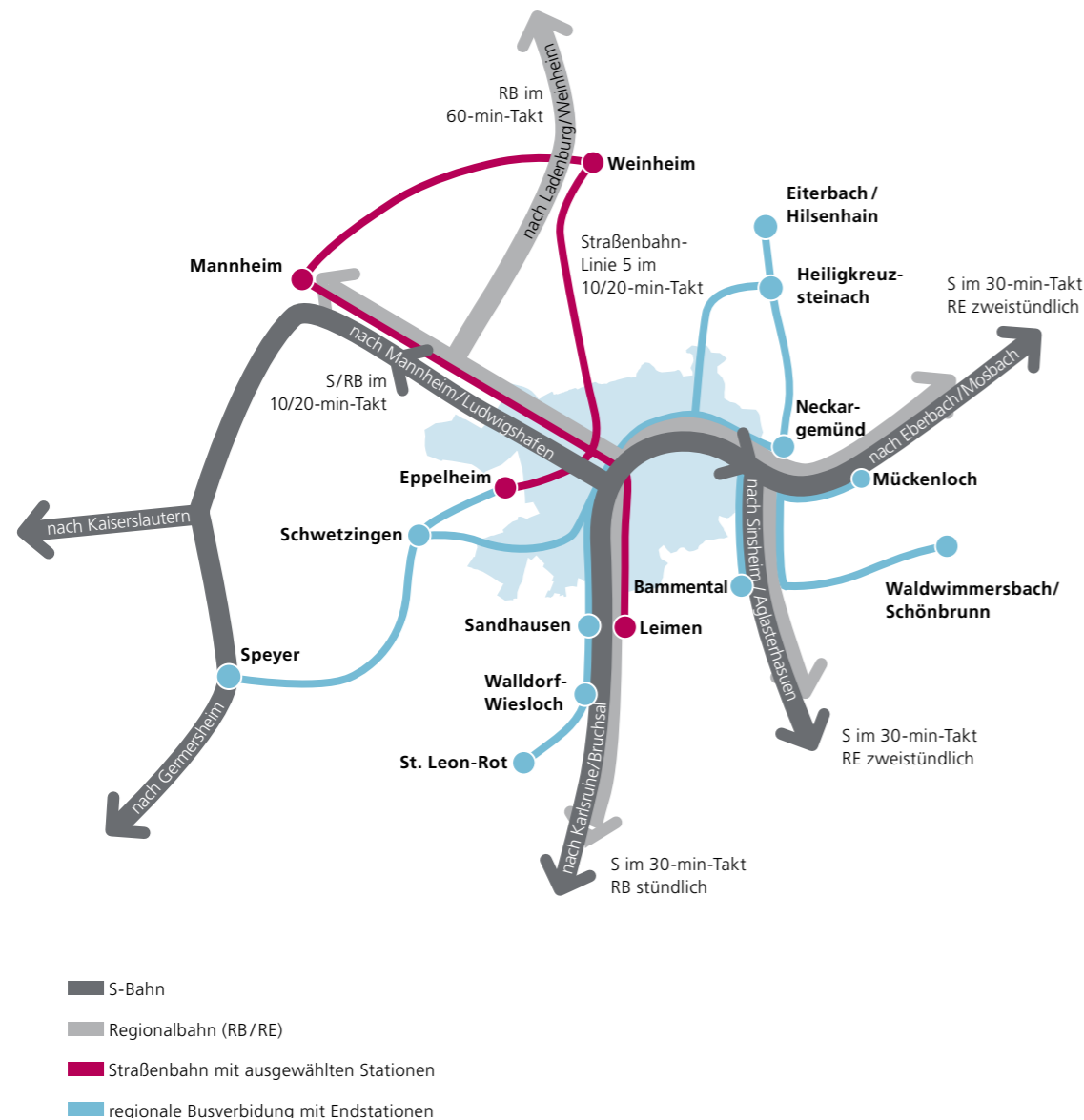
<sup>2</sup>Die Studie ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durchgeführt wird.



## Öffentlicher Personenverkehr

Die Einbindung Heidelbergs in die Region ist durch das S-Bahn-Netz Rhein-Neckar, dem Halt von Regional- und Fernzügen in Heidelberg sowie der regional verkehrenden Straßenbahnlinie 5 auf hohem Niveau gewährleistet.

### Regionale Vernetzung Heidelbergs im öffentlichen Nahverkehr



Quelle VCDB 2020

Im Bereich des Schienenverkehrs wirken sich jedoch die stark begrenzten Kapazitäten der Strecken nachteilig auf die Betriebsstabilität und die Taktgestaltung des Eisenbahnverkehrs in der Stadt Heidelberg und in der Region aus.

Der innerstädtische ÖPNV in Heidelberg verfügt über ein dicht ausgebautes Netz, das in allen Teilen der Stadt präsent ist. Rückgrat ist das Straßenbahnnetz, welches (nach einer Zeit des Rückbaus) inzwischen wieder rund 25 km umfasst. Die jüngsten Neubauten sind die Strecke nach Kirchheim (Inbetriebnahme Dezember 2006) sowie der Lückenschluss zwischen Gadamerplatz und Montpellierbrücke mit der neuen Haltestelle Hauptbahnhof Süd zur Anbindung der Bahnstadt (Inbetriebnahme 2018). Ergänzt wird das Straßenbahnnetz durch 15 Stadtbuslinien. Bestehende kleinere Erschließungslücken (beispielsweise in Hangbereichen oder in kleineren Siedlungen) werden darüber hinaus mithilfe von Ruftaxi-Angeboten kontinuierlich geschlossen.



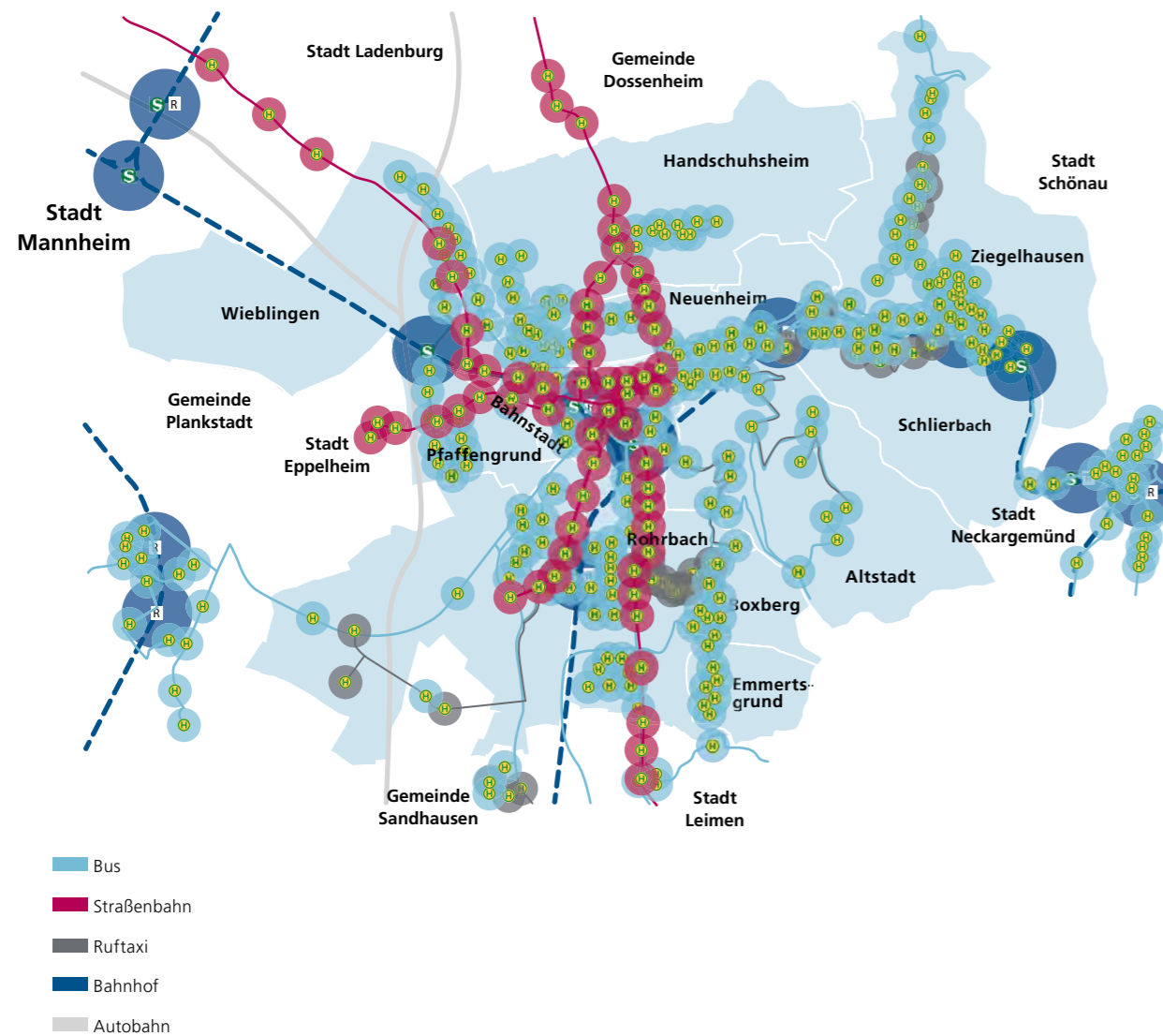
Foto oben  
Straßenbahn  
in der Bahnstadt



Foto rechts  
Elektrobus der Linie 20  
in der Innenstadt

Es bestehen in der Stadt teilweise Erschließungslücken (beispielsweise am SRH-Campus). Wichtige Schwerpunkte der Stadtentwicklung, zum Beispiel das Neuenheimer Feld oder auch das Patrick-Henry-Village, sind – gemessen an den zukünftigen Entwicklungsabsichten – derzeit nur unzureichend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

### Haltestelleneinzugsbereiche des ÖPNV in Heidelberg



Quelle Analyse-Verkehrsmodell Heidelberg, VCDB 2019

Die Bedienungsdichte lässt sich, insbesondere im Straßenbahnnetz auf Abschnitten mit Linienüberlagerungen, als hoch bezeichnen. In den Hauptverkehrszeiten steht mindestens ein 10-Minuten-Takt zur Verfügung, bei Überlagerung von Linien auch von fünf Minuten oder weniger. Die zentrale Innenstadt (Hauptbahnhof/Bismarckplatz) ist aus allen größeren Stadtteilen umsteigefrei und auf direktem Weg zu erreichen. Die Bedienung durch einzelne Stadtbuslinien stellt sich, auch in dichter besiedelten Wohngebieten (beispielsweise Pfaffengrund oder Bereiche der Bahnstadt), mit einem 20-Minuten-Takt als verbesserungswürdig dar.

Die Erreichbarkeit der innerstädtischen Strukturschwerpunkte aus den Ortsteilen kann im Allgemeinen als gut bezeichnet werden, die Reisezeiten liegen mit wenigen Ausnahmen zwischen 10 und 20 Minuten. Die teilweise topografisch bedingte schlechtere Erreichbarkeit insbesondere des Neuenheimer Feldes oder auch des Gewerbegebiets Rohrbach-Süd wird dem grundsätzlichen ÖPNV-Potenzial der Gebiete jedoch nicht gerecht.

In Heidelberg beschränkt oftmals die vorhandene Infrastruktur einen optimalen Betrieb des ÖPNV. Der Anteil separater, also vom Kfz-Verkehr unabhängiger Straßenbahn- oder Busführungen ist verhältnismäßig niedrig. Weiterhin existieren im Straßenbahnnetz der Innenstadt zu wenige Wendemöglichkeiten und einige außenliegende Abschnitte sind eingleisig.

Die komplexe Schaltung der Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen führt teilweise zu einem Ausbremsen des ÖPNV. Im Busnetz sind die Haltestellen für Busse an den S-Bahnhöfen teilweise so gestaltet, dass ein längeres Halten der Fahrzeuge nicht möglich ist. Dadurch funktionieren die Anschlüsse zwischen der S-Bahn und dem Busverkehr nicht immer optimal. Unter den Schnittstellen des ÖPNV (Haltestellen und S-Bahn-Haltepunkte) finden sich aber auch eine Reihe positiver Beispiele, an denen Fahrgäste komfortable Bedingungen vorfinden, wie der S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach oder der S-Bahnhof Altstadt.

Insgesamt zeigen sich im Stadtgebiet – auch vor dem Hintergrund der zukünftigen Stadtentwicklung – Optimierungspotenziale für den öffentlichen Personennahverkehr.

## Öffentlicher Personen(nah)verkehr

### + Stärken

- Gute Einbindung in das Fernbahnnetz und enge Vernetzung mit der Region
- Dicht ausgebautes innerstädtisches Netz
- Hohe Bedienungsdichte
- Gute Erreichbarkeit der meisten Strukturschwerpunkte

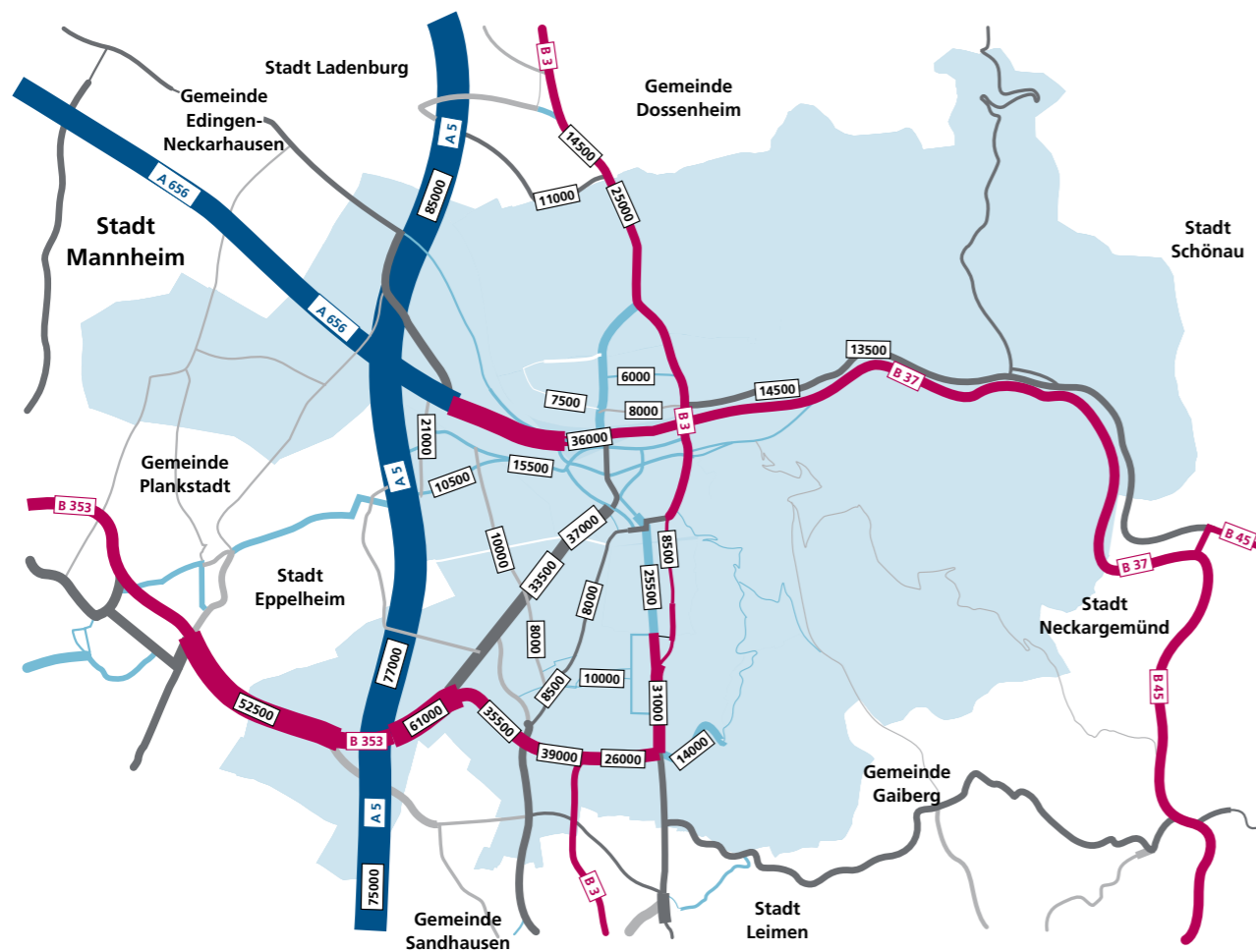
### – Schwächen und Herausforderungen

- Begrenzte Kapazitäten des Eisenbahnnetzes
- Noch vorhandene Erschließungslücken im Stadtgebiet und teils geringe Bedienungshäufigkeiten (z. B. Pfaffengrund, Teile der Bahnstadt)
- Teils (zu) hohe Reisezeiten zu wichtigen Standorten (insbesondere Neuenheimer Feld, Rohrbach Süd, Patrick-Henry-Village)
- Geringer Anteil separater Bahnkörper für die Straßenbahn
- Eingleisige Streckenabschnitte und fehlende Wendemöglichkeiten
- Teils lange Wartezeiten an komplexen Straßenkreuzungen
- Schwierige räumliche Bedingungen an Schnittstellen

## Straßennetz und öffentlicher Raum

Heidelberg verfügt über ein weitgehend leistungsfähiges und gut funktionierendes Straßennetz. Als Verkehrsachsen mit den höchsten Verkehrsmengen sind insbesondere die B 3 und die B 37 im Innenstadtbereich hervorzuheben. Aufgrund der Struktur des Straßennetzes mit den Autobahnen A 5 und A 656 sowie der ergänzenden Südtangente (B 3/B 535) können stadtfremde Durchgangsverkehre weitgehend vom Innenstadtbereich ferngehalten werden. Nur etwa 10 % des stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrs (ohne A 5 und A 656) sind Durchgangsverkehr. Nennenswerte Durchgangsverkehrsanteile sind lediglich auf der B 37 als wichtiger Ost-West-Achse nach Neckargemünd zu verzeichnen.

Verkehrsmengen im durchschnittlich (werk-)täglichem Verkehr (DTV w5) in Kfz / 24 Stunden

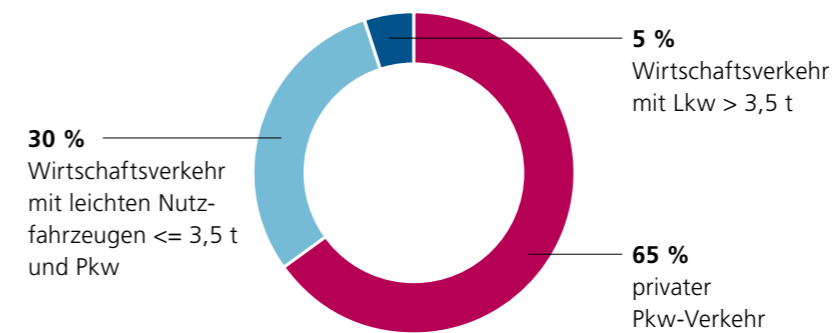


- A Bundesautobahn
- B Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- ausgewählte Hauptverkehrsstraße
- ausgewählte Sammel-/ Erschließungsstraße

Quelle Analyse-Verkehrsmodell Heidelberg, IVAS 2019

Hervorzuheben ist der hohe Anteil von Wirtschaftsverkehr am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr. Wirtschaftsverkehr wird mit Lkw, leichten Nutzfahrzeugen oder auch mit Pkw, die für rein dienstliche Fahrten genutzt werden, durchgeführt. Mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Heidelberg konnte ermittelt werden, dass mehr als ein Drittel der Fahrten dem Wirtschaftsverkehr zuzuordnen sind. Dabei wird aber ein hoher Anteil mit Pkw oder leichten Nutzfahrzeugen bewältigt. Der Anteil Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 3,5 t am Gesamtverkehrsaufkommen beträgt circa 5 %. In einzelnen Straßenabschnitten ergeben sich in Abhängigkeit von der Verkehrsfunktion aber deutlich höhere Lkw-Anteile.

Anteil des Wirtschaftsverkehrs am Kraftfahrzeugverkehr in Heidelberg



Quelle Analyse-Verkehrsmodell Heidelberg, IVAS 2019

Zur Entwicklung des Straßenverkehrs in den vergangenen Jahren lässt sich feststellen, dass die einzelnen verfügbaren Zählstellen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg an der Peripherie von Heidelberg teils sehr unterschiedliche Verläufe über die Jahre aufweisen, ihre Werte jedoch trotz der dynamischen Entwicklung von Stadt und Region allesamt in den letzten beiden Referenzjahren (2015 und 2017) relativ konstant geblieben sind. Für innerstädtische Straßenabschnitte liegen keine belastbaren Aussagen zur Verkehrsentwicklung über einen längeren Zeitraum vor.

Das Straßennetz weist außerhalb der Hauptverkehrszeiten und unabhängig von baustellenbedingten Verzögerungen keine signifikanten Leistungsfähigkeitsdefizite auf. In den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag hingegen treten teilweise Kapazitätsengpässe und daraus resultierende Störungen des Verkehrsflusses auf. Schwerpunkte dabei sind unter anderem das Neuenheimer Feld, die Dossheimer Landstraße, die Speyerer Straße sowie die Berliner Straße und die B 535 südlich von Kirchheim.

Problematisch erscheinen jedoch die wenigen Straßenverbindungen zwischen Kirchheim und Rohrbach. Die alleinige straßenseitige Verbindung über die Bürgerstraße führt zu unverhältnismäßig hohen verkehrlichen Belastungen in den engen Straßenräumen Kirchheims und beschränkt auch die Möglichkeiten der ÖPNV-Erschließung.

Die Erreichbarkeiten im Straßennetz können weitestgehend als gut bezeichnet werden. Fast alle relevanten Ziele werden im Regelfall in einer Fahrtzeit von unter 20 Minuten erreicht. Dies trifft jedoch nicht für das Neuenheimer Feld zu. Im innerstädtischen Straßennetz tragen die Trennwirkungen des Neckar und die Standorte der Brücken sowie die hohe Auslastung des Straßennetzes dazu bei, dass hier in vielen Relationen deutlich erhöhte Fahrzeiten zu verzeichnen sind.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen sind die Geschwindigkeiten fast flächendeckend auf 30 km/h oder weniger begrenzt. Die geschwindigkeitsbeschränkten Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche tragen maßgeblich zu hohen Wohnqualitäten in den Quartieren und zur Verkehrssicherheit bei.

Es gibt in Heidelberg eine Reihe von Unfallhäufungsstellen, die sich vor allem im Innenstadtbereich befinden. In den vergangenen Jahren zeigt sich insbesondere eine Zunahme der Unfälle mit Radfahrerinnen und Radfahrern, was auf den deutlich höheren Anteil am Modal Split und an der Gesamtverkehrsleistung zurückzuführen sein dürfte.

Die Analysen zum Straßennetz umfassen eine Einschätzung der Straßenraumqualität der mit Wohngebäuden angebauten Straßenabschnitte des Hauptstraßennetzes. Insgesamt wurde bei etwa 50 % der 40 betrachteten Straßenabschnitte ein hoher Handlungsbedarf erkannt. Zu benennen sind beispielsweise die Dossenheimer Landstraße, die Rohrbacher Straße oder die Bergheimer Straße. Ursachen dafür sind meist eine unverhältnismäßige Straßenraumaufteilung mit daraus resultierenden Beeinträchtigungen für den Fuß- und Radverkehr sowie Verkehrssicherheitsaspekte.



Straßenabschnitt mit hohem Handlungsbedarf (Dossenheimer Landstraße)



Umgestalteter Straßenabschnitt (Eppelheimer Straße)

## Straßennetz und öffentlicher Raum

### + Stärken

- Gute Anbindung an das Straßennetz der Autobahnen und Bundesstraßen
- Aufgrund dieser Struktur nur wenig Durchgangsverkehr
- Gut gegliedertes und weitgehend leistungsfähiges Straßennetz in Heidelberg
- Weitgehend gute Erreichbarkeit aller Stadtteile und Strukturschwerpunkte
- Bereits umfangreiche Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten vorhanden

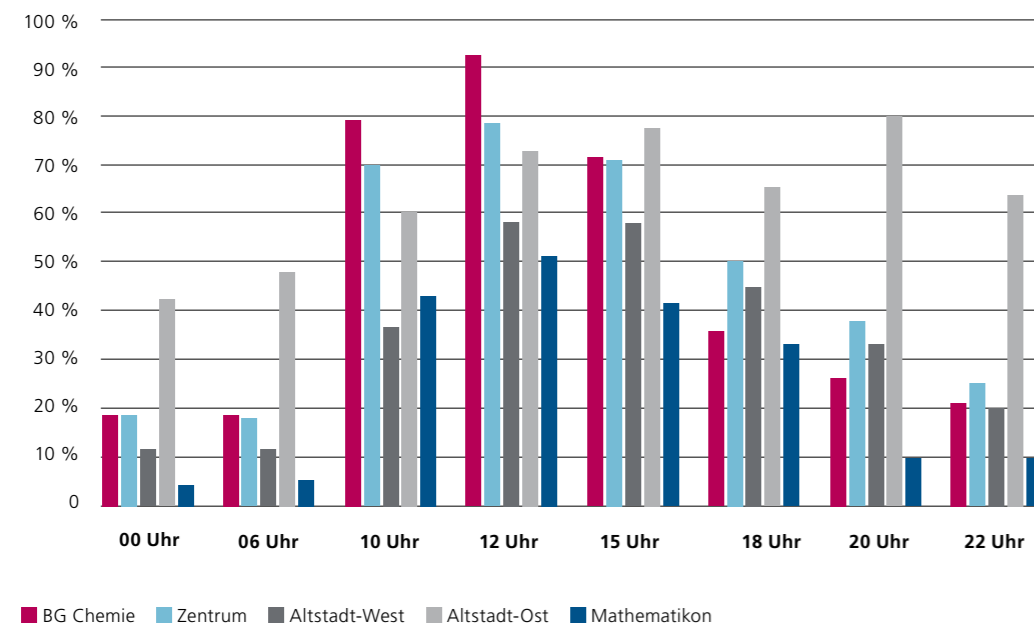
### — Schwächen und Herausforderungen

- Allgemeine Kapazitätsengpässe in Spitzenzeiten
- Leistungsfähigkeit der „Südtangente“ B 3/B 535 absolut ausgeschöpft
- Trennwirkung durch hoch belastete Abschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes im Stadtgebiet
- Teilweise durch städtebauliche/topografische Barrieren bedingte geringe Vernetzung benachbarter Stadtteile (z. B. Bahnstadt – Wieblingen – Neuenheimer Feld oder Rohrbach – Kirchheim)
- Sehr beengte Situation in Kirchheim (z. B. Schwetzingener Straße)
- Schlechtere Erreichbarkeit des Neuenheimer Feldes im Vergleich zu anderen Stadtbereichen
- Zunehmende Unfallzahlen 2014 bis 2018
- Nutzungskonflikte mit dem ÖPNV/Fußverkehr/Radverkehr in zahlreichen Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes
- Öffentlicher Raum an vielen Stellen durch ruhenden Verkehr übernutzt

## Ruhender Verkehr

Ein privater Pkw benötigt in der Regel am Wohnort sowie an den angefahrenen Zielorten einen Stellplatz. Das wichtigste Ziel in Heidelberg stellt die Innenstadt (inkl. Altstadt) dar. Hier existieren neben den Stellflächen im Straßenraum 17 öffentlich nutzbare Parkhäuser. Eine Auswertung über mehrere Monate ergab, dass im Regelfall an allen Wochentagen freie Kapazitäten in den Parkhäusern beziehungsweise den einzelnen Bereichen (Zentrum, Altstadt-West, Altstadt-Ost) verfügbar sind.

### Durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser Dienstag bis Donnerstag 2018 außerhalb der Ferienzeit



Quelle Parkleitsystem Stadt Heidelberg, IVAS 2019

An den Wochenenden sind die stärksten Auslastungen zu verzeichnen. Aber auch zu den Auslastungsspitzen nachmittags an Samstagen sind in mehreren Parkhäusern beziehungsweise in den Bereichen noch freie Kapazitäten verfügbar, die über die Auslastungsanzeigen des Parkleitsystems auch zielgerichtet aufgefunden werden können.

Schwieriger ist die Situation für die Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt. In den teilweise vorhandenen Bewohnerparkgaragen oder bei den dafür reservierten Kapazitäten in den öffentlichen Parkhäusern können nur noch im Ausnahmefall Einzelstellplätze durch Bewohnerinnen und Bewohner angemietet werden, es existieren Wartelisten. Jedoch sind fast alle Stellplätze in den Straßenräumen der Altstadt für das Bewohnerparken reserviert. Diese weisen eine sehr hohe Auslastung auf, was zu einem erhöhten Parksuchverkehr führt.

Neben der Innenstadt wurden auch die Stadtteile betrachtet. Insbesondere in den stark verdichteten Wohngebieten mit mehrgeschossiger Bebauung besteht ein sehr hoher Parkdruck. Deshalb gibt es in sechs Stadtteilen Bewohnerparkzonen. Teilweise ist wegen geringer Parkraumkapazitäten das Parken auf Gehwegen gestattet, wodurch Konflikte mit dem Fußverkehr entstehen.

Insgesamt wird im Handlungsfeld ruhender Verkehr ein starker Handlungsbedarf erkannt, der sowohl die Innenstadt als auch die Stadtteile umfasst. Vor allem hohe Auslastungen der öffentlichen Straßenräume sowie das Gehwegparken stellen die Stadt Heidelberg vor Probleme. Die Herausforderung besteht darin, eine zufriedenstellende Lösung für alle Beteiligten zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang muss insbesondere die gesicherte Nutzung der Seitenräume für zu Fuß Gehende und/oder Radfahrer berücksichtigt und gewährleistet werden.

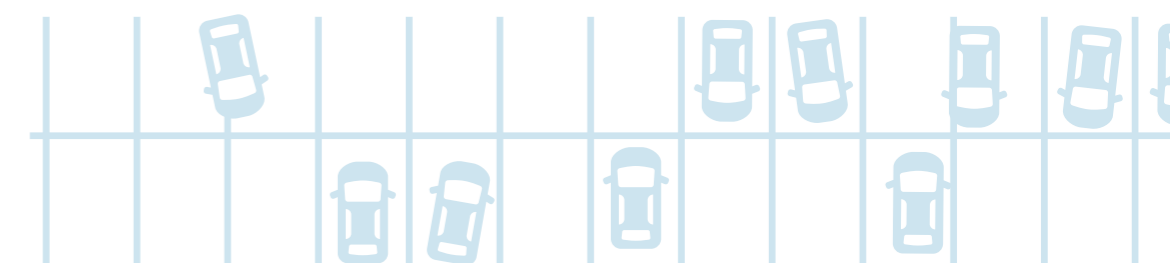
## Ruhender Verkehr

### + Stärken

- Im Regelfall ausreichende Parkraumkapazitäten für Gäste und Besucher der Innenstadt gegeben
- Dynamisches Parkleitsystem bietet gute Orientierung und hilft beim Auffinden freier Kapazitäten
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung der Innenstadt

### – Schwächen und Herausforderungen

- Begrenzte Kapazitäten für das Bewohnerparken in der Innenstadt und in den Stadtteilen
- Dadurch sehr hohe Auslastung der Straßenraumstellplätze
- In der Innenstadt kaum Möglichkeiten der Anmietung eines kostenpflichtigen Stellplatzes für Bewohner (Wartelisten)
- Teilweise schwer verständliche und uneinheitliche Beschilderung
- Illegales und legales Parken auf Gehwegen
- Keine Heidelberg-spezifischen Vorgaben zur Schaffung von Stellplätzen



# Radverkehr

Heidelberg ist eine Stadt der Radfahrerinnen und Radfahrer. Der Anteil des Radverkehrs an den täglichen Wegen der Heidelbergerinnen und Heidelberger stieg in den fünf Jahren von 2013 bis 2018 zwischen den Befragungen des SrV um insgesamt 7 %. Die Ergebnisse der Dauerzählstellen zeigen, dass einzelne Strecken von deutlich über 10.000 Radfahrenden je Tag genutzt werden. In der Langfristauswertung der vier am längsten betriebenen Dauerzählstellen zeigt sich, dass die Radverkehrsmengen jährlich deutlich zunehmen und die Unterschiede zwischen dem Sommer- und Winterhalbjahr nur etwa 25 % betragen. Fahrrad wird also zu jeder Jahreszeit gefahren. Das Netz der Dauerzählstellen wird sukzessive ausgebaut und hat derzeit bereits 15 Standorte.

## Ergebnisse ausgewählter Dauerzählstellen des Radverkehrs

Durchschnittliche Fahrtenanzahl pro Tag und Halbjahr



Quelle Automatische Radfahrzählanlagen der Stadt Heidelberg, IVAS 2019



Anforderungsgerechte Radverkehrsanlage in der Bahnstadt

Zur großen Akzeptanz des Fahrrades im alltäglichen Verkehr trägt das dichte Radverkehrsnetz bei. Die Routen des Hauptnetzes erschließen alle Stadtteile und verfügen über eine durchgehende Wegweisung, die Radfahrerinnen und Radfahrer in die Lage versetzt, auch weniger bekannte aber attraktive Routen abseits der Hauptstraßen zu entdecken und zu nutzen. Insgesamt bestehen rund 70 km Radverkehrsanlagen (Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen). Die Freigabe der meisten Einbahnstraßen sowie der Winterdienst auf Radwegen tragen ebenso zu guten Rahmenbedingungen für den Radverkehr bei. Für spontane Radfahrten steht darüber hinaus in Heidelberg und auch in der Region das Fahrradvermietssystem VRNnextbike zur Verfügung.

Trotz des in großen Teilen anforderungsgerecht ausgebauten Radwegenetzes konnten in der Analyse jedoch auch zahlreiche Netzlücken identifiziert werden, die es in den kommenden Jahren zu schließen gilt. Als Beispiel für Netzlücken wären unter anderem die Friedrich-Ebert-Anlage zwischen Adenauerplatz und Grabengasse, die Neckarstaden, die Vangerowstraße oder die Karlsruher Straße zu nennen.

**Fahrradfreundliches Heidelberg**  
 Fahrradfahren ist gut fürs Klima, für die Gesundheit und die Lebensqualität in Städten. In Heidelberg nutzen bereits 26 Prozent der Bürgerinnen und Bürger hauptsächlich das Fahrrad für arbeitsbezogene Vänge, in den kommenden Jahren soll der Anteil der Fahrradfahrer noch einmal deutlich erhöht werden. Dafür hat sich die Stadt Heidelberg ein Bündnis an Maßnahmen vorgenommen. Sie setzt auf den umfassenden Ausbau der Fahrradinfrastruktur und arbeitet gemeinsam mit ihren Partnern an der Realisierung von regionalen Radverkehrsverbindungen.

**VRNnextbike Das Fahrradvermietssystem!**  
 VRNnextbike ist das Fahrradvermietssystem im Verkehrsverbund Rhein-Neckar. In Heidelberg stehen die Fahrräder an folgenden Stationen zur Vermietung bereit.

Als praktische Ergänzung zu Bus und Bahn können die Fahrräder innerhalb des Systems stadtübergreifend gemietet und wieder abgegeben werden. So kann man zum Beispiel in Heidelberg losradeln und im Mühlheim die Fahrt beenden. Außerdem sind die VRNnextbike-Stationen immer in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs platziert, sodass die Angebote optimal miteinander kombiniert werden können.

Aktuelle Informationen gibt es unter [www.vrnnextbike.de](http://www.vrnnextbike.de)

**Fahrrad-Stadtplan**

Auszug aus dem Fahrradstadtplan der Stadt Heidelberg 2019

Quelle Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement

Hinderlich für den Radverkehr sind auch die vom Neckar sowie den Bahnstrecken und Hauptverkehrsstraßen ausgehenden Barrierewirkungen im Stadtgebiet. So sind insbesondere die Querungsmöglichkeiten des Neckars im westlichen Stadtgebiet sowie der Bahnanlagen zwischen Kirchheim und Rohrbach sowie in der Bahnstadt westlich des Czernyrings unzureichend.

Die Stadt Heidelberg ist auch über die Radverkehrsanlagen mit der Region vernetzt. Die Qualität der Verbindungen hat aber noch keinen Stand erreicht, der zur deutlich verstärkten Nutzung des Fahrrades durch Pendlerinnen und Pendler beiträgt. Jedoch bestehen in der Region intensive Bemühungen zur Planung von Radschnellverbindungen, die durch eine konfliktarme und direkte Führung zu höheren Reisegeschwindigkeiten und damit zur erhöhten Akzeptanz des Fahrrades auch auf längeren Distanzen aus der und in die Region beitragen.

Infolge der großen Mengen an Radfahrerinnen und Radfahrern, die zu den Spitzenzeiten vor allem in der Innenstadt anzutreffen sind, gelangen verschiedene Radverkehrsanlagen an ihre Kapazitätsgrenze. Der leistungsfähigen Abwicklung von Radverkehrsströmen wird zukünftig eine höhere Bedeutung beizumessen sein.

In den letzten Jahren waren steigende Unfall- und Verletzungszahlen im Radverkehr zu verzeichnen, was sicherlich auch auf die starke Zunahme des Radverkehrs insgesamt zurückzuführen ist. Somit ist Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs zukünftig ein noch höherer Stellenwert beizumessen. Regelmäßig wiederkehrende Problemstellungen sind beispielsweise Falschparken auf Radverkehrsanlagen, umständliche und für den Radverkehr nachteilige Schaltungen an Lichtsignalanlagen und die teilweise gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr auf engem Raum.

Das Fahrradparken stellt die Stadt Heidelberg zunehmend vor größere Herausforderungen, was beispielhaft vor dem Hauptbahnhof zu erkennen ist. Die abgestellten Fahrräder nehmen große Platzflächen in Anspruch. Umfang und Qualität der Radabstellanlagen zu verbessern, wird zukünftig eine noch wichtigere Aufgabe werden. Dabei sind auch die Stadtteile verstärkt einzubeziehen.

## Radverkehr

### + Stärken

- Sehr gutes Radverkehrsklima
- Hoher Nutzungsanteil des Fahrrades im Modal Split über alle Jahreszeiten hinweg
- Netz der Radrouten ist vollständig mit Wegweisern ausgestattet
- Sichtbare Dauerzählstellen als Motivation zum Fahrradfahren
- Etabliertes Fahrradvermietssystem

### – Schwächen und Herausforderungen

- Lücken bei den Radverkehrsanlagen im Radwegenetz
- Unzureichende Querungsmöglichkeiten von Barrieren im Stadtgebiet (z. B. Neckar im Westteil und Bahnstrecken)
- Radverkehrsanlagen stoßen an ihre Kapazitätsgrenzen
- Kapazitätsengpass bei Fahrrad-Abstellanlagen
- Falschparken auf Radwegen
- Konfliktreiche Verkehrsanlagen bei gemeinsamer Rad- und Fußverkehrs-Nutzung

## Fußverkehr und Barrierefreiheit

Fußverkehr hat in der vergleichsweise kompakten Stadt Heidelberg einen großen Stellenwert. 35 % aller Wege im Binnenverkehr werden gemäß SrV 2018 ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Darüber hinaus beginnt jeder Weg, der mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, in der Regel auch mit einem anteiligen Fußweg.



Fußgängerzone in der Altstadt

Der überwiegende Teil der Straßen im Stadtgebiet Heidelbergs verfügt über Gehwege auf beiden Seiten. Die Betrachtungen des VEP beschränken sich allerdings weitgehend auf die wichtigsten Achsen des Fußverkehrs in den zentralen Stadtteilen sowie auf die Barrierewirkungen, die vom Neckar, von Straßen und Bahnstrecken ausgehen.

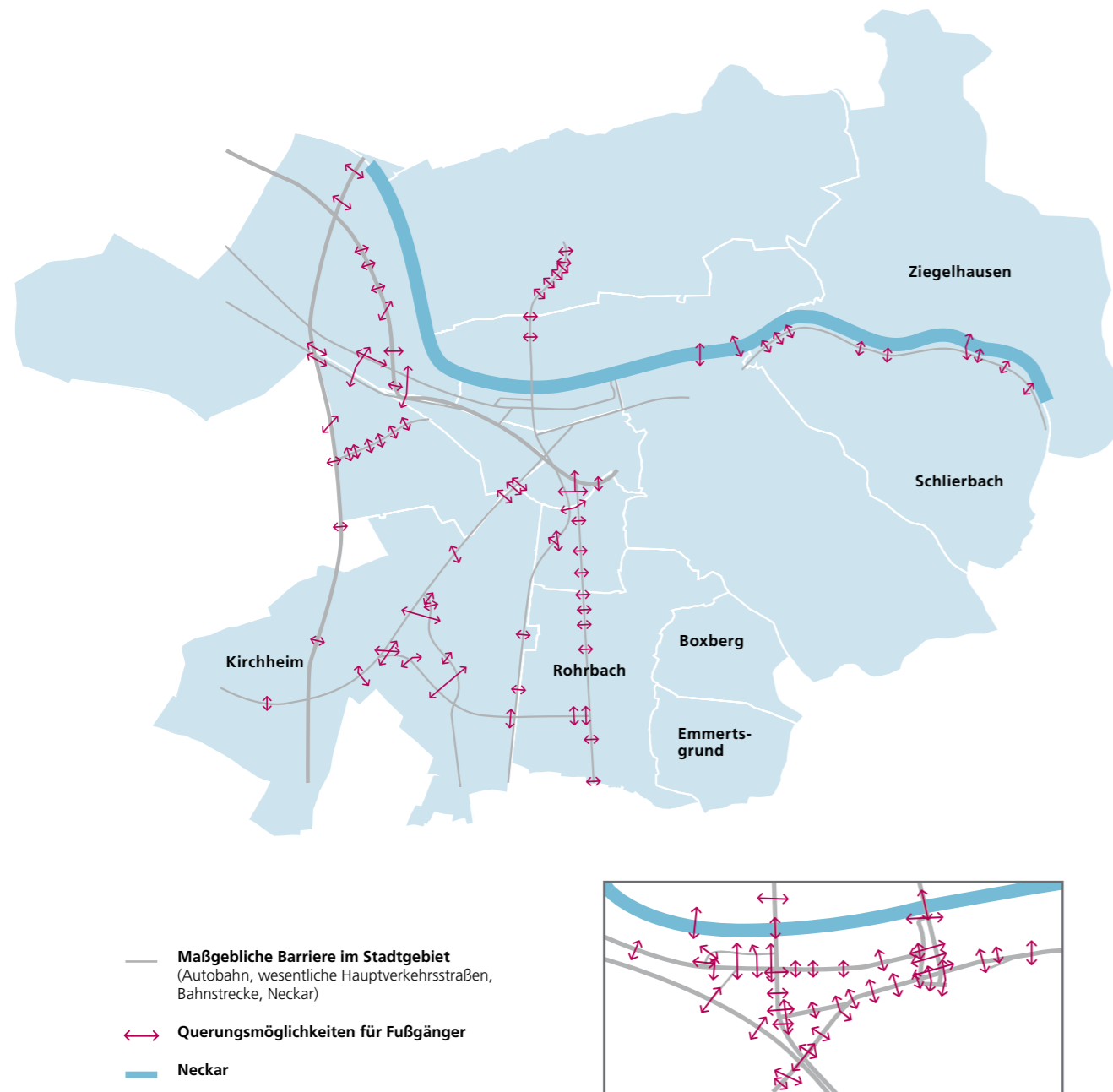
Die Innenstadt wird durch die Hauptstraße geprägt, die mit rund 1,5 km Länge als eine der längsten Fußgängerzonen Europas gilt und täglich teilweise von über 10.000 Fußgängern pro Stunde frequentiert wird. Davon gehen zahlreiche Seitenstraßen ab, die entweder ebenfalls Fußgängerzonen oder zumindest verkehrsberuhigte Bereiche sind. Somit sind die Qualitäten für den Fußverkehr im Innenstadtbereich als sehr günstig zu bezeichnen. Weitere wichtige Achsen für

den Fußverkehr sind insbesondere die Kurfürstenanlage, die Bahnhofstraße und die Bismarckstraße sowie alle Querungen des Neckars mit den Zu- und Abgängen. Die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt aus dem Umfeld ist grundsätzlich als gut zu bezeichnen.

Die für die zu Fuß Gehenden und Radfahrenden optimale „Stadt der kurzen Wege“ ist gekennzeichnet durch eine dichte Vernetzung des Wegeangebotes sowie nahräumliche Versorgungseinrichtungen. Bedingt durch die Lage am Neckar sowie Straßen und Bahnstrecken, gibt es jedoch zahlreiche bauliche und topografische Barrieren im Stadtgebiet, die zu erheblichen Umwegen führen. Die dadurch verlängerten Wege werden dann oft nicht mehr zu Fuß zurückgelegt. Die Herstellung kurzer und möglichst direkter Wegeverbindungen hat daher eine hohe Bedeutung.



## Barrieren und Querungsmöglichkeiten im Stadtgebiet



Wie beim Radverkehr sind insbesondere die Querungen des Neckars und der Bahnstrecken essentiell. Dabei zeigen sich teilweise große Abstände zwischen den einzelnen Querungsmöglichkeiten. Diese werden im Regelfall aber nur mit aufwändigen Brücken herzustellen sein.

Ein wichtiges Hemmnis für den Fußverkehr sind darüber hinaus auch zu schmale Seitenbereiche oder Gehwege

und deren Nutzung durch andere Funktionen. Um sowohl den Längsverkehr der Fußgänger als auch die Funktionen Aufenthalt und Kommunikation in annehmbarer Qualität gewährleisten zu können, sollten Gehwegbreiten von 2,50 m zur Verfügung stehen. In Heidelberg mit seinen historischen Stadtgrundrissen wird dies häufig unterschritten. Zudem ist das Parken auf Gehwegen an vielen Stellen noch zugelassen.



Parken auf dem Gehweg in der Mannheimer Straße

Bei der Nutzbarkeit der Gehwege für körperlich oder sensorisch eingeschränkte Personen (Barrierefreiheit im gestalterischen Sinne) sind in den vergangenen Jahren zahlreiche Fortschritte erzielt worden. Die baulichen Anlagen und ihre Ausstattung (zum Beispiel Lichtsignalanlagen) werden nach den heutigen Anforderungen sukzessive barrierefrei gestaltet. Dennoch stellt dies aufgrund der Flächigkeit der Anlagen des Fußverkehrs weiterhin eine permanente Aufgabe dar.

Die Verkehrssicherheit und körperliche Unversehrtheit der Fußgänger stellt (wie die aller anderen Verkehrsteilnehmer auch) ein sehr hohes Gut dar. Seit Ende

2016 wird ein umfangreiches Sicherheitsaudit mit dem Fokus auf den Wegen zu Schulen, zu Kindereinrichtungen und zu Seniorenzentren durchgeführt.

Im Rahmen dieses Projektes wurde in bislang 12 Stadtteilen eine umfangreiche und kleinteilige Aufnahme von Problemstellen (zum Beispiel durch Befragungen, Hot-Spot-Karten und Vor-Ort-Begehungen) durchgeführt. Darauf aufbauend wurden Maßnahmenlisten mit insgesamt etwa 3.000 Punkten abgeleitet, die nun sukzessive abgearbeitet werden beziehungsweise in größere Planungen einfließen. An circa 100 Stellen konnten bereits kleinere Maßnahmen realisiert werden.

## Fußverkehr und Barrierefreiheit

### + Stärken

- Sehr große Fußgängerzone im Innenstadtbereich
- Generell sehr viele verkehrsberuhigte Bereiche mit guten Qualitäten für die Fußgänger
- Intensive Bearbeitung des Themas, z. B. im Rahmen der Sicherheitsaudits für Fußgänger
- Im Regelfall hohe Dichte an Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen

### — Schwächen und Herausforderungen

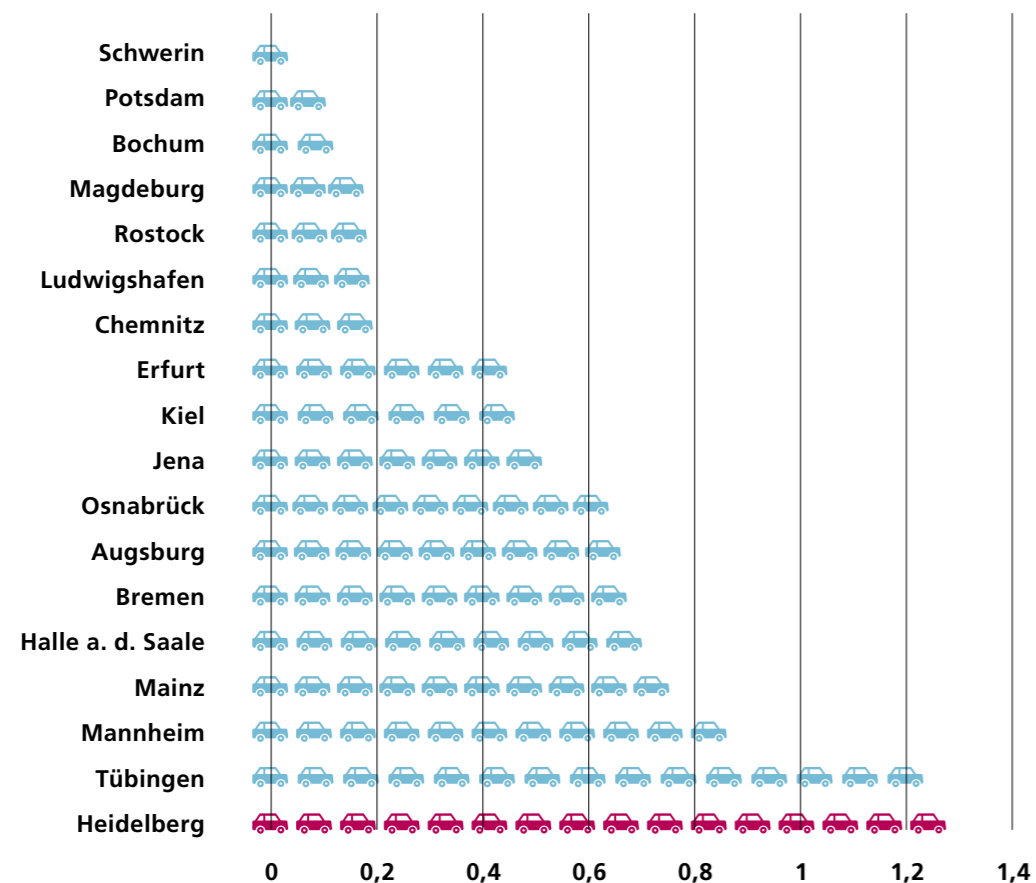
- Viele Barrieren im Stadtgebiet, die kurze Wege erschweren (Neckar, Bahnstrecken, Hauptverkehrsstraßen; z. B. Wieblingen)
- Teilweise zu wenig gesicherte Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen (z. B. Bergheimer Straße)
- Teilweise Fehlnutzungen der Fußwege durch ruhenden Verkehr
- Konfliktreiche Verkehrsanlagen bei gemeinsamer Rad- und Fußverkehrs-Nutzung



## Sharing-Angebote, Inter- und Multimodalität

Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für die Bewältigung eines Weges wird als „intermodal“ bezeichnet. Typische Konstellationen sind zum Beispiel die Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zum Bahnhof oder zur Haltestelle der Straßenbahn oder das Nutzen eines Car-Sharing-Autos nach dem Eintreffen mit dem Zug in Heidelberg. Multimodalität hingegen bedeutet die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für verschiedene Wege, je nachdem welches Verkehrsmittel dafür am geeignetsten erscheint. Für die Fahrt zum Bauplatz wird der private Pkw oder ein Car-Sharing-Fahrzeug genutzt, zum Einkauf in die Innenstadt geht es mit dem ÖPNV und zur Arbeit oder zum Fitnessstudio wird mit dem Fahrrad gefahren.

### Car-Sharing-Angebot ausgewählter Städte im Vergleich 2019



Carsharing-Fahrzeuge je 1000 Einwohner  
Quelle Bundesverband Car-Sharing 2019, Zusammenstellung IVAS 2020

Durch Sharing-Angebote wird die Verfügbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel unabhängig vom privaten Besitz deutlich gesteigert, was die Voraussetzungen für inter- und multimodale Verhaltensweisen enorm verbessert. Hier hat Heidelberg bereits eine sehr gute Ausgangssituation erreicht. Mit Stand 2019 verfügte Heidelberg über circa 200 Car-Sharing-Fahrzeuge. Bezogen auf die Einwohnerzahl ergibt sich ein Wert von 1,28 Car-Sharing-Fahrzeugen je 1.000 Einwohner, was einer der Spitzenwerte in Deutschland ist. Die Nutzerzahlen des größten Car-Sharing-Anbieters Stadtmobil haben sich im Zeitraum 2003 bis 2018 mehr als vervierfacht. Circa 3.500 Personen sind als Car-Sharing-Nutzer registriert.



Intermodale  
Verknüpfungsstelle

Mit VRNnextbike hat sich zudem ein attraktives Fahrradvermietssystem in Heidelberg etabliert, welches an über 30 Vermietstationen mehrere Hundert Fahrräder bereithält.

Sowohl der Car-Sharing-Anbieter Stadtmobil als auch VRNnextbike sind in das Angebot des Verkehrsverbunds integriert, was den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln vereinfacht.

Ergänzt werden die Mietangebote seit 2019 durch E-Tretroller, die an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet abgestellt sind. Bislang werden diese eher als Freizeitangebot wahrgenommen. Inwieweit sich dieses Angebot dauerhaft als Bestandteil eines nachhaltigen Umweltverbundes etablieren wird, kann derzeit noch nicht beurteilt werden.

Auch wenn sich die Sharing-Angebote an verschiedenen Schnittstellen und Haltestellen des ÖPNV bündeln – „Mobilstationen“ als verkehrsmittelübergreifende Dachmarke konnten daraus bislang nicht entwickelt werden.

## Sharing-Angebote in Heidelberg

### + Stärken

- Zahlreiche Car-Sharing-Stationen
- Stark steigende Nutzerzahlen für Car-Sharing
- Dichtes Netz an Fahrradvermietstationen

### – Schwächen und Herausforderungen

- Teilweise technische Schwierigkeiten beim Fahrradvermietsystem VRNnextbike
- Keine bündelnde Dachmarke mit höherer Präsenz im öffentlichen Raum/Strahlkraft

## Elektromobilität in Heidelberg

Elektromobilität kann einen wichtigen Beitrag zur innerstädtischen Luftreinhaltung und zum Klimaschutz leisten, insbesondere wenn die Energie aus erneuerbaren Quellen gewonnen wird. Daher stellt die Förderung der Elektromobilität ein wichtiges Anliegen der Verkehrsplanung in Heidelberg dar. Allein die Stadtwerke betreiben derzeit 16 Ladestationen, im halböffentlichen Raum existieren gemäß dem Elektromobilitätskonzept der Stadt Heidelberg weitere 36 Ladepunkte. Dem stehen 290<sup>3</sup> in Heidelberg zugelassene, rein elektrisch betriebene Pkw gegenüber.

Als positive Beiträge zur Förderung der Elektromobilität sind aber auch der Einsatz elektrisch betriebener Car-Sharing-Fahrzeuge sowie auch die seit Januar 2019 verkehrende Buslinie 20 zu verstehen, die ebenfalls elektrisch betrieben wird. Im November 2019 wurde zudem die erste Wasserstofftankstelle in Heidelberg eröffnet.



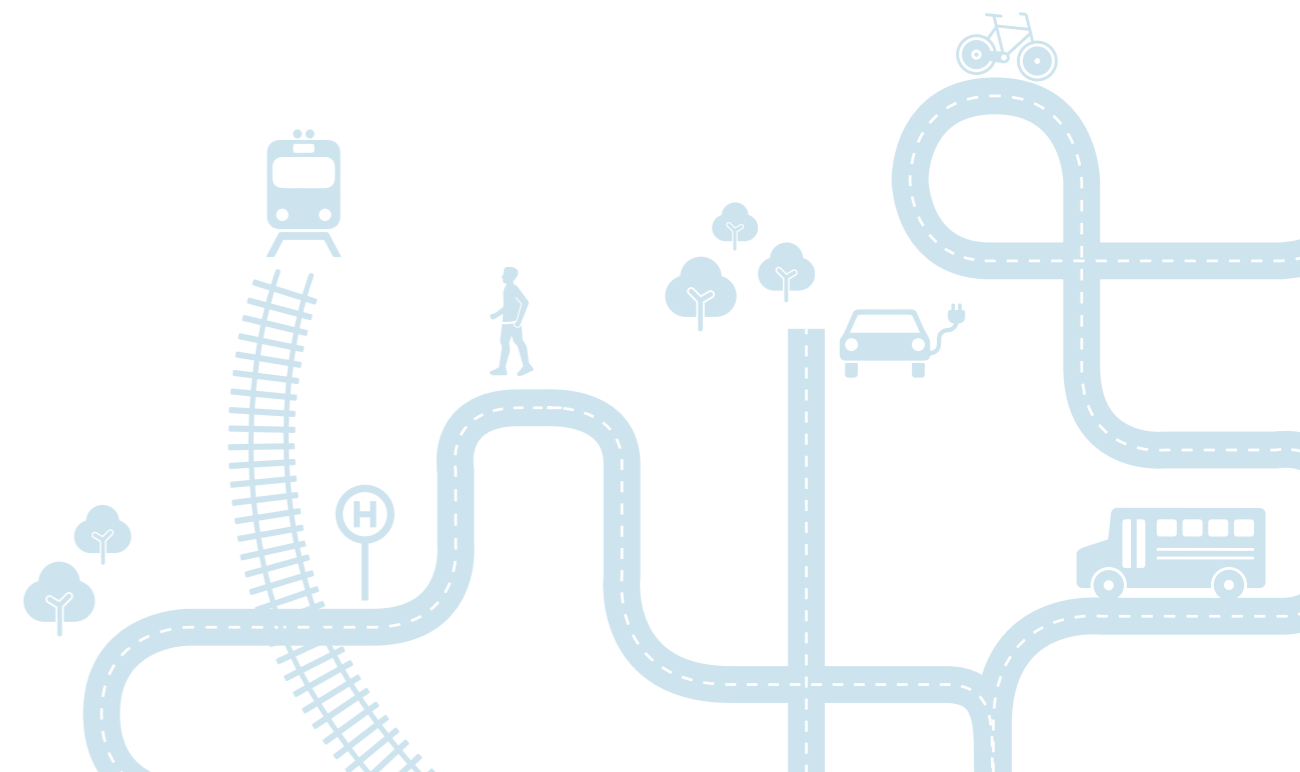
Elektro-Ladestation in der Bahnstadt

## Mobilitätsmanagement

Als Mobilitätsmanagement werden diejenigen Aktivitäten beschrieben, die vor allem direkt auf die Mobilität der verschiedenen Nutzergruppen Einfluss nehmen sollen. Ziel ist, die Pkw-Nutzung durch Änderung von Einstellungen und Verhaltensweisen zu verringern. Die Mittel des Mobilitätsmanagements bestehen vor allem in „weichen Maßnahmen“, also nicht in der Schaffung von neuen Infrastrukturen und Verkehrsangeboten, sondern der Aufklärung und Information sowie dem Setzen von Anreizen für die Nutzung bestehender Angebote der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Maßgebliche Akteure des Mobilitätsmanagements sind in Heidelberg die Stadtverwaltung sowie der Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Beispielhafte Aktivitäten sind das Mobilitätsmanagement für Neubürger (spezifische Broschüre), die Angebote zum Job-Ticket oder zum Mitarbeiterrad bis hin zu spezifischen Angeboten für Studierende (Infoveranstaltung für Erstsemester) oder Schülerinnen und Schüler (VRN BusSchule). Darüber hinaus gibt es das Beratungsangebot des Zentrums für umweltbewusste Mobilität, das durch die Stadt Heidelberg finanziell unterstützt wird.

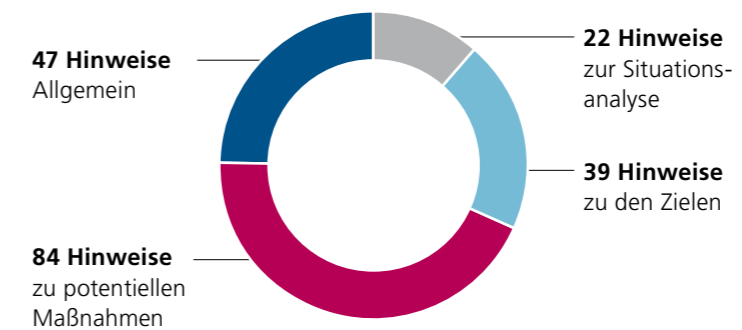
<sup>3</sup> zum Stand 01. Januar 2020, Kraftfahrtbundesamt



# Ergebnisse der bisherigen Beteiligung

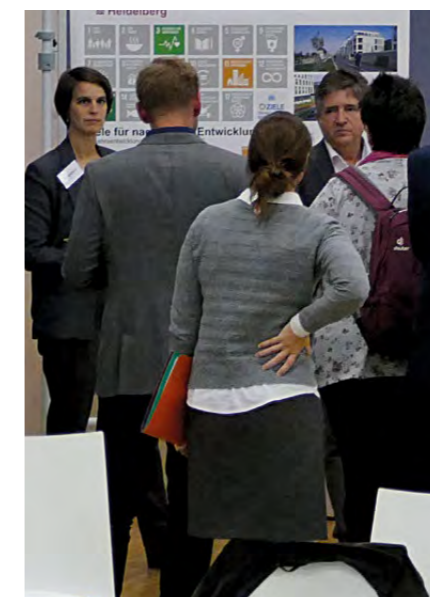
Entsprechend des vom Gemeinderat beschlossenen Beteiligungskonzeptes wird das Projekt über alle Phasen intensiv durch Bürgerinnen und Bürger sowie Organisationen begleitet. In der 1. Arbeitskreissitzung und einer öffentlichen Auftaktveranstaltung wurde umfangreich über die maßgeblichen Inhalte der Situationsanalyse berichtet und die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung in Heidelberg diskutiert. Dabei gab es über 190 sachliche Hinweise, die sich wie folgt verteilen:

## Inhalte der Hinweise aus 1. Arbeitskreis und Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung



Quelle IVAS 2020

In beiden Veranstaltungen wurde deutlich, dass die Analyse beziehungsweise Zustandsbeschreibung weitgehend als zutreffend eingeschätzt wurde. An einigen Stellen erfolgten ergänzende Hinweise. Diese konnten überwiegend eingearbeitet werden beziehungsweise waren in den schriftlichen Ausarbeitungen bereits enthalten. Ausführliche Informationen hierzu sind der Dokumentation der öffentlichen Veranstaltung zu entnehmen, die online zugänglich ist <sup>4</sup>.



Kleingruppenphase  
in der 1. Arbeitskreissitzung zum VEP

*„Auch in diesem Projekt ist es uns ein wichtiges Anliegen, die Bürgerinnen und Bürger zu beteiligen und damit möglichst vielen Menschen Gehör zu verschaffen. In dem öffentlichen und ergebnisoffen geführten Diskurs können Erfahrungen und Meinungen ausgetauscht und Perspektiven für den Verkehrsentwicklungsplan 2035 mit entwickelt werden.“*

Dr. Gabriela Bloem (Amtsleiterin,  
Amt für Stadtentwicklung und Statistik)

<sup>4</sup> [www.heidelberg.de/vep](http://www.heidelberg.de/vep), Downloadbereich

# Handlungsbedarfe für Heidelberg

## Wie es mit dem VEP jetzt weitergeht

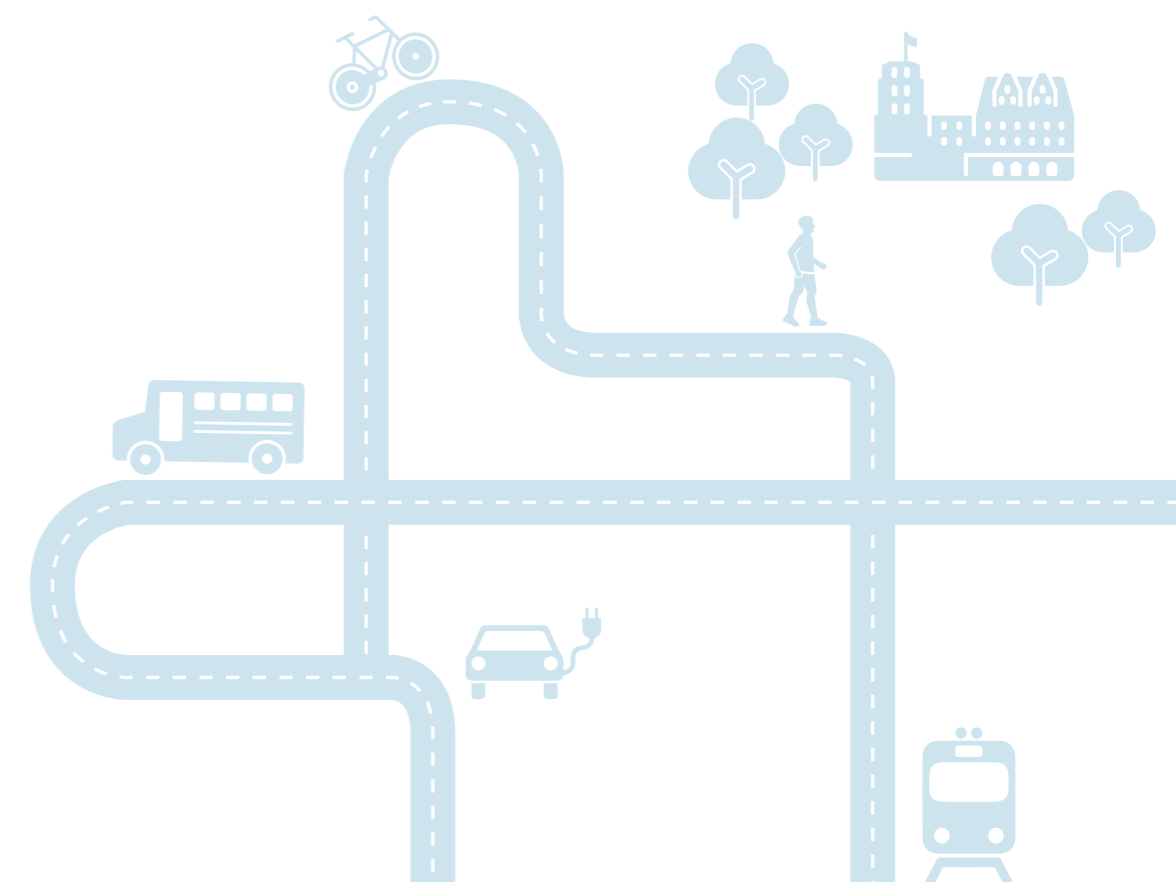
Der Verkehrsentwicklungsplan versteht sich als dynamischer und kontinuierlicher Prozess.

Im ersten Schritt hat die vorliegende Situationsanalyse die Bedarfe und die wesentlichen Handlungsschwerpunkte für die zukünftige Gestaltung von Mobilität und Verkehr in Heidelberg aufgezeigt: Die effektive Nutzung und Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Hauptverkehrswegenetze, die Einbindung der Konversionsflächen sowie die Umgestaltung defizitärer öffentlicher Straßenräume zugunsten einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität sind dabei nur drei der Schwerpunkte im Rahmen des VEP 2035.

Der Stärkung des Umweltverbundes wird angesichts der allgemeinen Anforderungen, die der Klima- und Umweltschutz mit sich bringen, in der weiteren Planung ein besonderer Stellenwert zukommen. Als besondere Zielgruppe sind hier die Pendelnden zu nennen, die das Verkehrsaufkommen in Heidelberg beeinflussen und mehrheitlich mit dem Kraftfahrzeug die täglichen Wege aus der und in die Region zurücklegen. Für diese Gruppe, aber auch allgemein für eine bessere innerstädtische wie regionale Vernetzung der Stadt bilden

- die Stärkung von inter- und multimodalem Verkehrsverhalten
- eine Verbesserung der Angebotsqualität im ÖPNV
- die Anlage von Radschnellverbindungen
- der Abbau von Barrieren als Beitrag für die Stadt der kurzen Wege
- die stadtweite Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung sowie
- die Einführung beziehungsweise Erweiterung des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements

Ansätze, die im VEP 2035 im nächsten Schritt konzeptionell näher untersucht werden sollen.



**Bearbeitungsstufen zum Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg**



Information/Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Aufbauend auf der Situationsanalyse wurden Zielvorstellungen für Verkehr und Mobilität inklusive konkreter Strategien zur Erreichung der Ziele erarbeitet. Diese Strategien können im weiteren Prozessverlauf noch ergänzt werden. Mittels verkehrsplanerischer Szenarien werden im nächsten Schritt mögliche Zukunftsbilder im Vergleich zu dem Fall, wenn nicht gehandelt werden würde, betrachtet und bewertet. Im Anschluss werden auf dieser Basis aus einem ausgewählten Szenario konkrete Maßnahmen abgeleitet und schließlich in einem letzten Schritt ein handlungsorientiertes Realisierungskonzept aufgestellt.

Ein Monitoring beziehungsweise eine regelmäßige Evaluation begleiten die weitere Verkehrsentwicklung in Heidelberg. So soll jederzeit eine flexible und dynamische Reaktion auf Änderungen ermöglicht werden.

*„Die Verkehrsentwicklung erfolgt heute dynamischer denn je. Dabei soll die Verkehrsentwicklungsplanung als Prozess den strategischen Rahmen für die weitere kontinuierliche Planung und Umsetzung bilden. Der Planungsprozess im Heidelberger Verkehrsentwicklungsplan 2035 ist transparent gestaltet und wird durch die vielfältigen Beteiligungsformate sowie mit der Unterstützung durch interne und externe Fachleute in seiner Qualität gesichert.“*

Prof. Dr.-Ing. Christoph Hebel (wissenschaftliche Begleitung; Professor an der FH Aachen, Geschäftsführender Direktor ECSM | European Center for Sustainable Mobility)

## Impressum

### Stadt Heidelberg

Amt für Verkehrsmanagement  
Gaisbergstraße 11  
69115 Heidelberg

Im Auftrag der Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement erstellt von:

### IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und Systeme

Alaunstraße 9  
01099 Dresden  
Telefon 0351 21114-0  
Telefax 0351 21114-11  
dresden@ivas-ingenieure.de  
www.ivas-ingenieure.de

### VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

Könnertstraße 31  
01067 Dresden  
Telefon 0351 482 31-00  
Telefax 0351 482 31-09  
dresden@vcd.de  
www.vcd.de

### Layout

Referat des Oberbürgermeisters

### Fotos

Seite 4: Christian Buck  
Seite 17: Philipp Rothe  
Seite 17, 23: Stadt Heidelberg  
Seite 22, 27, 29, 31, 33, 34: IVAS 2019  
Seite 37: Team Ewen GbR

### Auflage

1. Auflage, August 2020

Copyright © 2020 Stadt Heidelberg. Alle Rechte vorbehalten.  
Abdruck (auch auszugsweise) nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Stadt Heidelberg.



**Amt für  
Verkehrsmanagement**

**Stadt Heidelberg**

Stabsstelle

Verkehrsentwicklungsplan

Gaisbergstraße 11

69115 Heidelberg

Telefon 06221 58-30535

Telefax 06221 58-30590

[verkehrsmanagement@heidelberg.de](mailto:verkehrsmanagement@heidelberg.de)

[www.heidelberg.de](http://www.heidelberg.de)