

Klimafreundliches Mobilitätskonzept Hockenheim

Ergebnisse Bestandsanalyse

Juli 2020

Ralf Huber-Erler, Dr.-Ing.
Hofherr Sebastian, Dipl.-Ing.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Str. 17
D-64293 Darmstadt



Große Kreisstadt
HOCKENHEIM

R+T
Verkehrs-
planung

Inhalte

1. Einführung

- Aufgabenstellung
- Wege zur klimafreundlichen Mobilität
- Prozesse und Vorgehensweise Mobilitätskonzept

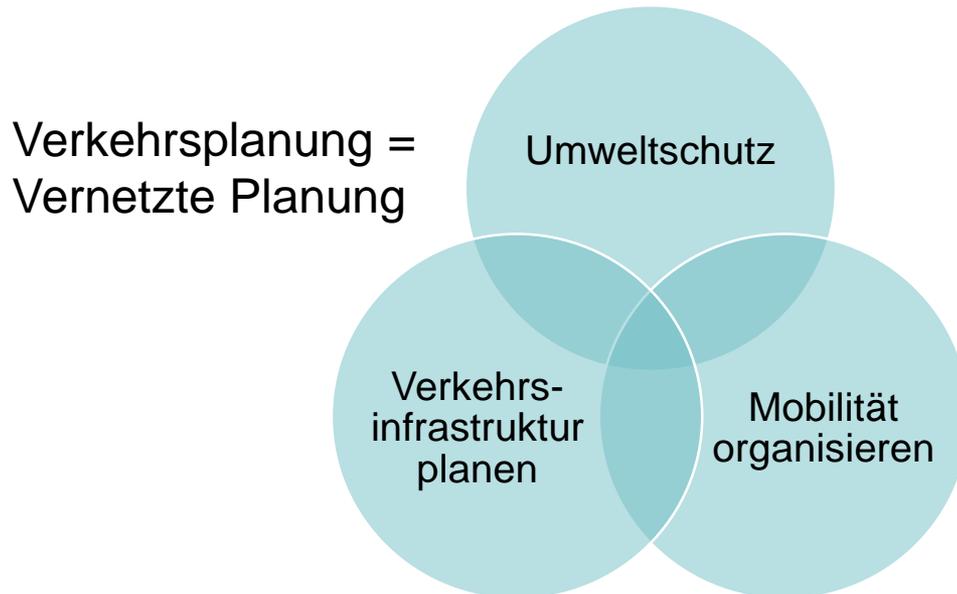
2. Bestandsanalyse Hockenheim

3. Ausblick

Einführung

Aufgabenstellung und Zielsetzung

- Klimaschutzteilkonzept zur **Reduktion der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen**
 - Anknüpfung an aktuelle Entwicklungen zur **Förderung des Umweltverbundes**
 - Gefördert durch das Bundesumweltministerium
 - Orientiert sich an **nationalen Klimaschutzzielen**
- Verbesserung der (klimafreundlichen) Mobilität in Hockenheim



Einführung

Wege zur klimafreundlichen Mobilität

Förderung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV)

- Mobilitätsverhalten beeinflussen
- entsprechende Infrastruktur zur Verfügung stellen
- Schnittstellen schaffen (Multimodalität)

Stadt der kurzen Wege

- kürzere Wege = Verkehrsvermeidung & hohe Anteile zu Fuß / Fahrrad

Verkehr besser organisieren

- Organisation und Lenkung fließender Verkehr (z.B. Lieferverkehr optimieren)
- Organisation ruhender Verkehr

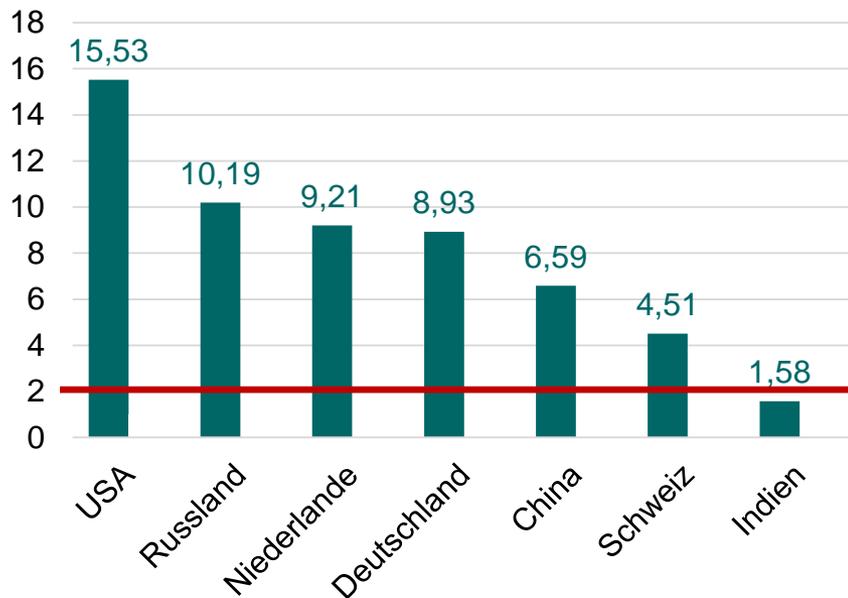
Zukunftsthemen Verkehr - Elektromobilität

- Potenzial in der Fahrzeugherstellung von Elektroautos
- Elektromobilität benötigt Ladeinfrastruktur und Privilegien

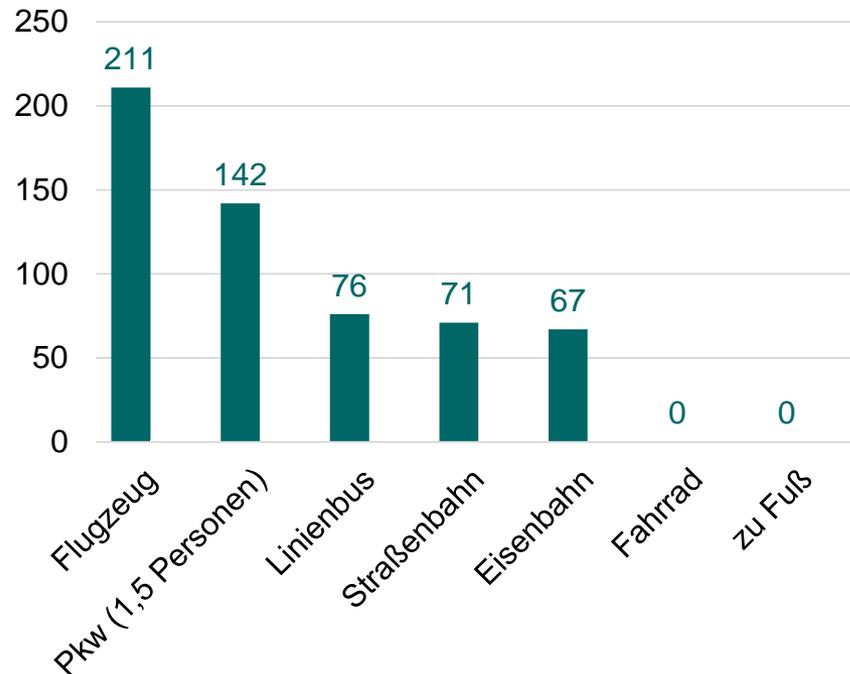
Einführung

Wege zur klimafreundlichen Mobilität - CO₂-Emissionen

Tonnen CO₂-Emission pro Person pro Jahr (2015)



Gramm CO₂-Emission pro Personen-km (2014)



**„Klimaverträglich“ sind 2,0
Tonnen pro Person pro Jahr**

Quelle: www.statistika.com

Quelle: Umweltbundesamt

Einführung

Wege zur klimafreundlichen Mobilität - Klimaziele Deutschland

- **Reduzierung der CO₂-Emissionen*** (gegenüber 1990)
 - 80% - 95% bis 2050
 - 40% bis 2020

- **Seit 1990 erreichte Reduzierung*** (bis 2014)
 - 27,7% insgesamt
 - 2,6% beim Verkehr

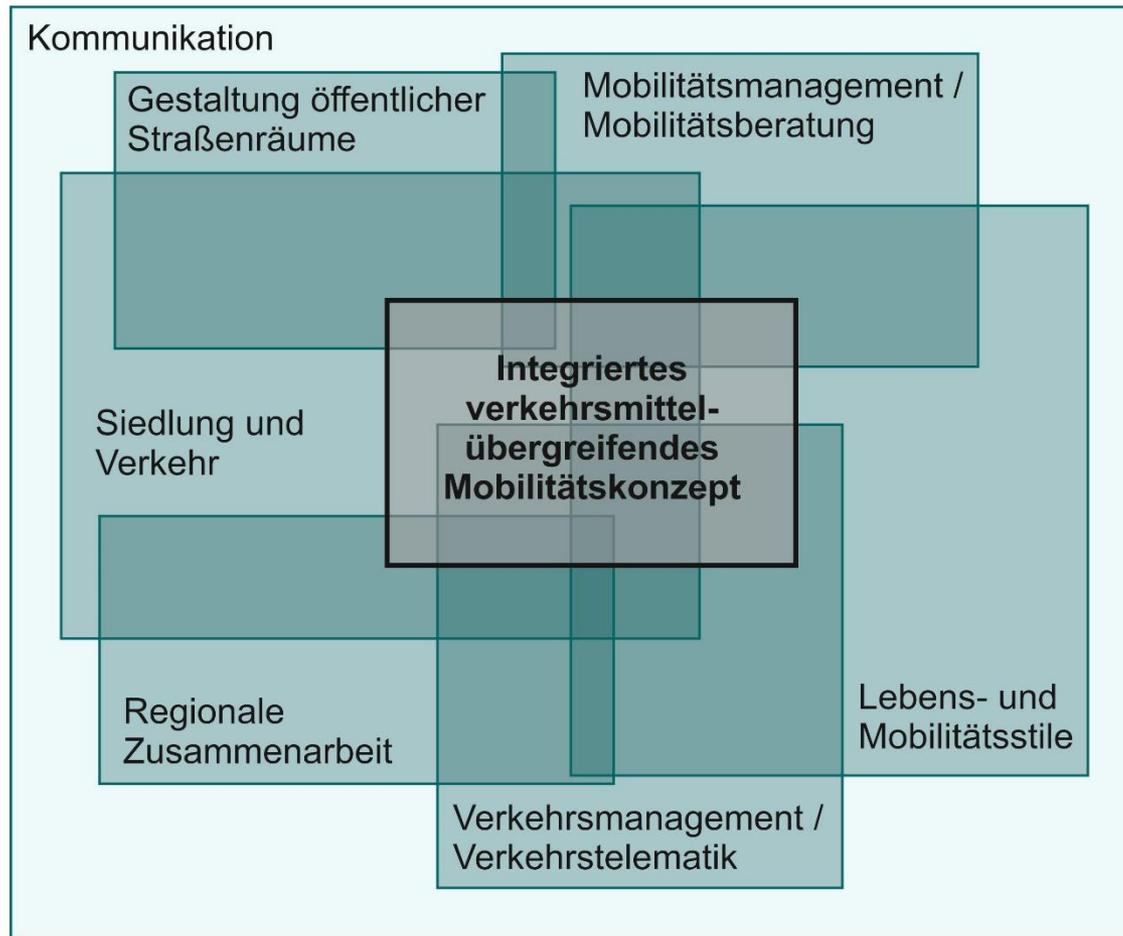
Größere Anstrengungen beim Verkehr!

*Quelle: Umweltbundesamt

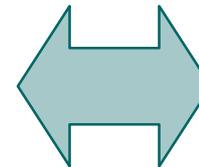
Einführung

Prozesse und Vorgehensweise Mobilitätskonzept

Handlungsfelder



Maßnahmenkonzepte



Einführung

Vorgehensweise Mobilitätskonzept



Inhalte

1. Einführung

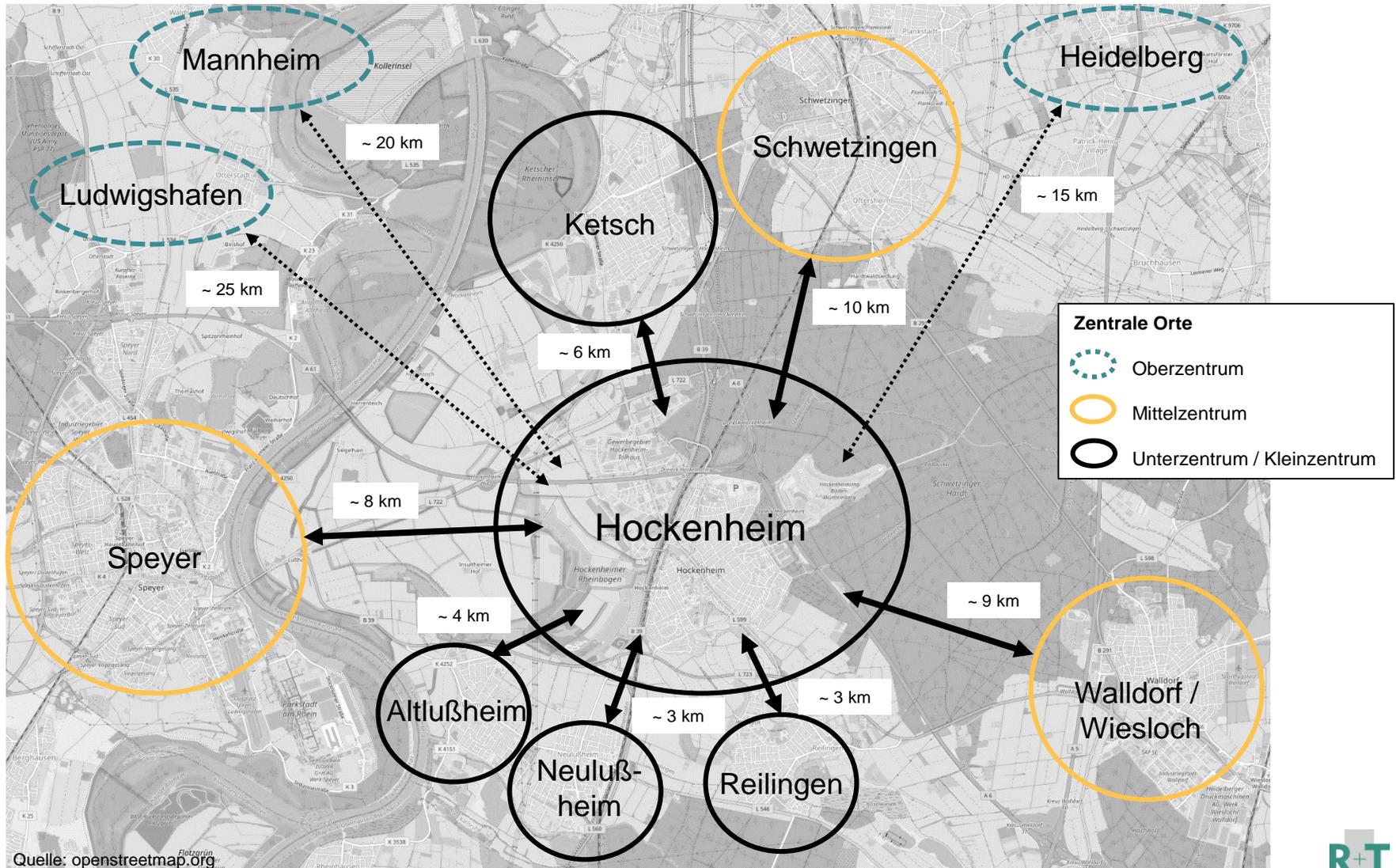
2. Bestandsanalyse Hockenheim

- Standortfaktoren – Räumliche Einordnung
- Strukturdaten Beschäftigte und Berufspendler
- Stadtstruktur
- Fließender Kfz-Verkehr
- Ruhender Kfz-Verkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Mobilitätsverbund

3. Ausblick

Bestandsanalyse Hockenheim

Standortfaktoren – Räumliche Einordnung



Bestandsanalyse Hockenheim

Standortfaktoren – Räumliche Einordnung

- Lage in der nordbadischen Rheinebene
 - Verwaltungsgemeinschaft mit Reilingen, Neulußheim und Altlußheim
 - gute Anbindung an das überregionale Straßennetz über B39 (Speyer/Heilbronn), A5 (AS Walldorf/ Wiesloch), A6 (AS Schwetzingen/Hockenheim) und A61 (AS Hockenheim)
Leistungsfähiges regionales Straßennetz am Stadtrand
- Starke Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr
- Leistungsfähiges Hauptverkehrsnetz in Außenlage
- Ausgedehnte Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche innerhalb der Kernstadt

Bestandsanalyse Hockenheim

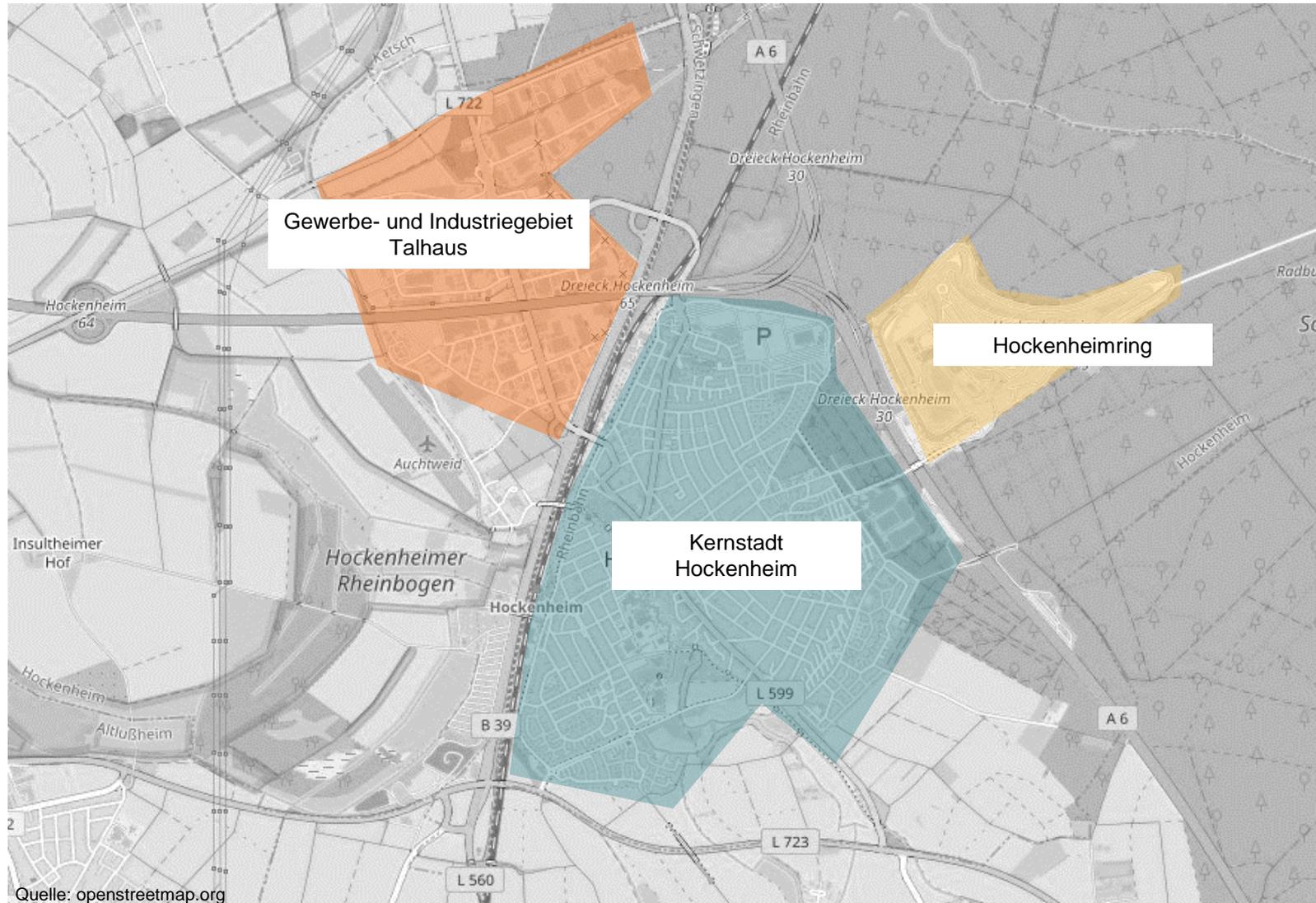
Strukturdaten Beschäftigte und Berufspendler

- die Bevölkerung umfasst etwa 22.200 Einwohner
- ca. 8.900 Erwerbstätige aus Hockenheim
davon ca. 6.700 Auspendler
(nach Mannheim, Heidelberg, Schwetzingen, Walldorf)
davon ca. 2.200 Erwerbstätige am Wohnort
- ca. 7.100 Arbeitsplätze in Hockenheim
davon ca. 4.900 Einpendler
(aus Mannheim, Reilingen, Neulußheim und Ketsch)

→ negatives Pendlersaldo

Bestandsanalyse Hockenheim

Stadtstruktur – Übersicht



Bestandsanalyse Hockenheim

Stadtstruktur – Übersicht

Hockenheim unterteilt sich in drei Teile:

1. **Kompaktes Stadtgebiet (Kernstadt)** mit

- Wohngebieten
- Innenstadt mit Nutzungsmischung Einkaufen, Kultur und Dienstleistungen (Karlsruher Str., Hauptstr., Heidelberger Str.)
- weiterer Einkaufsschwerpunkt (Supermärkte, Drogeriemarkt) in der Lußheimer Straße
- Schulzentrum mit verschiedenen Schulformen
- Freizeitbad Aquadrom (Südring)

2. **Im Gewerbe- und Industriegebiet Talhaus** pulsiert das wirtschaftliche Leben Hockenhaims

- durch Bahnlinie von der Kernstadt getrennt
- mehr als 250 Unternehmen auf über 200ha

3. **Hockenheimring**

- Geringe Nutzung (geringes Verkehrsaufkommen) an Normalwerktagen
- Starker Besucherverkehr an Veranstaltungstagen

Bestandsanalyse Hockenheim

Stadtstruktur – Eindrücke



Kernstadt



Gewerbegebiet Talhaus



Bestandsanalyse Hockenheim

Stadtstruktur – Eindrücke

Hirschstraße



Hubertusstraße



Wilhelm-Herz-Straße



Hirschstraße



Ziegelstraße



Albert-Einstein-Straße

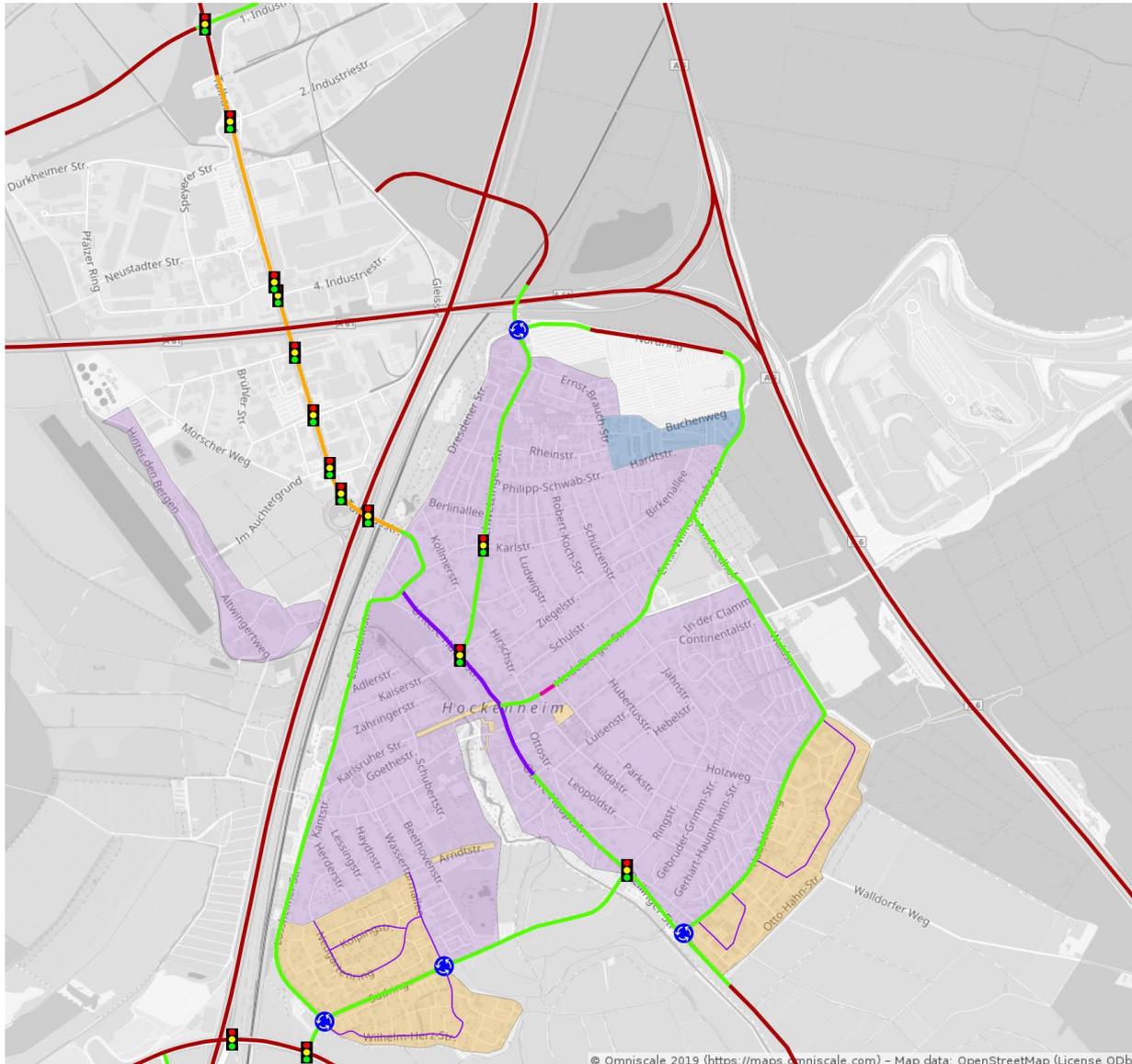


Enge Straßenräume im Altstadtkern

Verkehrsberuhigte Neubaugebiete

Bestandsanalyse Hockenheim

Fließender Kfz-Verkehr – Geschwindigkeiten



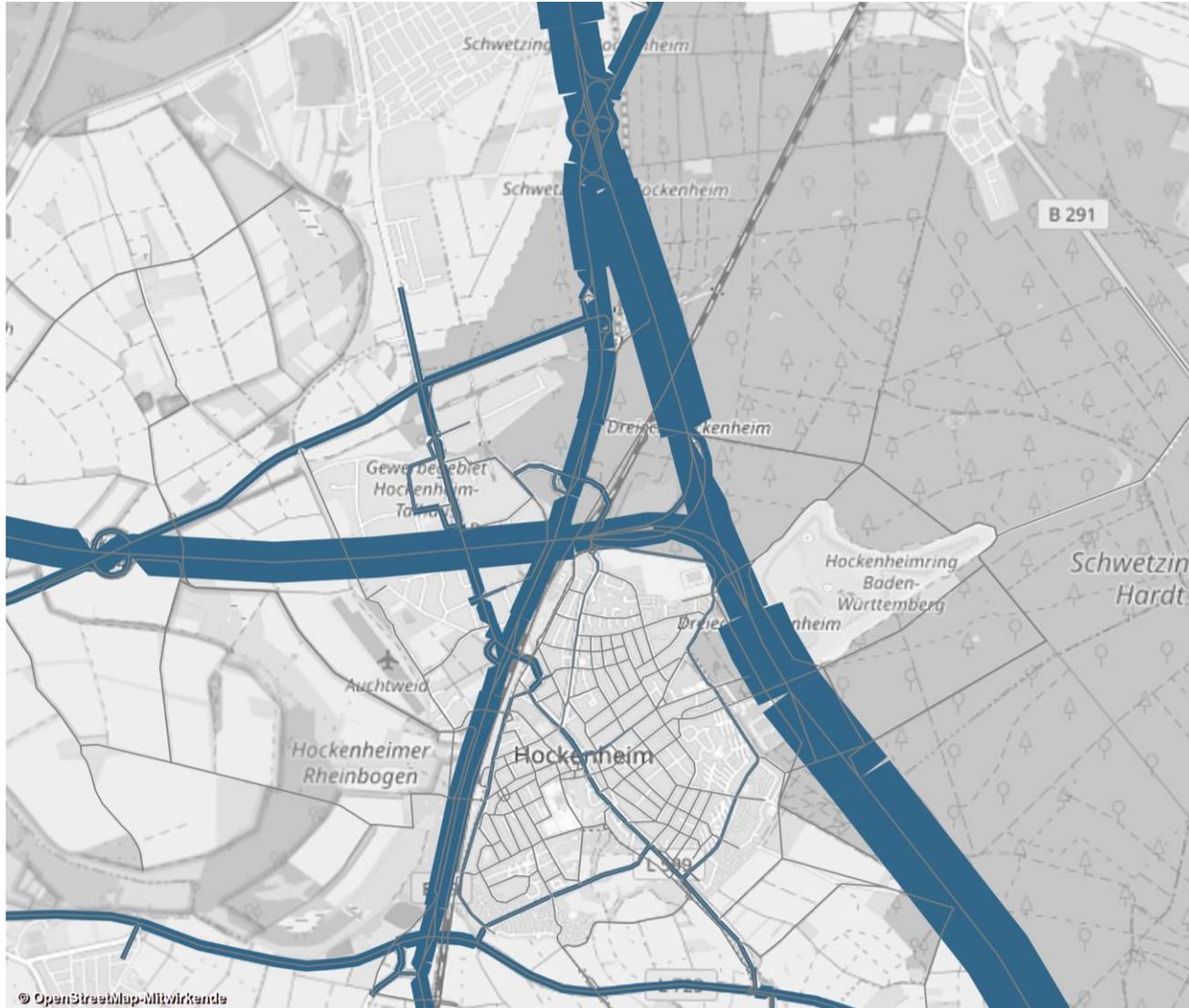
- 30 km/h
- 30 km/h (7-17 Uhr)
- 50 km/h
- 60 km/h
- ≥ 70 km/h
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 30 Zone*
- Tempo 30 Zone (Anlieger frei)
- Kreisverkehr
- Lichtsignalanlage (LSA)

*Ausnahme vor Rathaus: Tempo 20

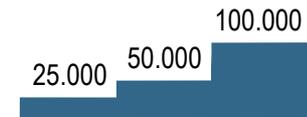
Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Bestandsanalyse Hockenheim

Fließender Kfz-Verkehr – Verkehrsaufkommen



Kfz / 24 h



Bestandsanalyse Hockenheim

Fließender Kfz-Verkehr – Eindrücke

Karlsruher Straße



Goethestraße



Rathausstraße



Umfassende Tempo 30-Zonen und -Strecken

Untere Hauptstraße



Heidelberger Straße



Eisenbahnstraße



Überwiegend für den Kfz-Verkehr großzügig dimensionierte Hauptverkehrsstraßen

Bestandsanalyse Hockenheim

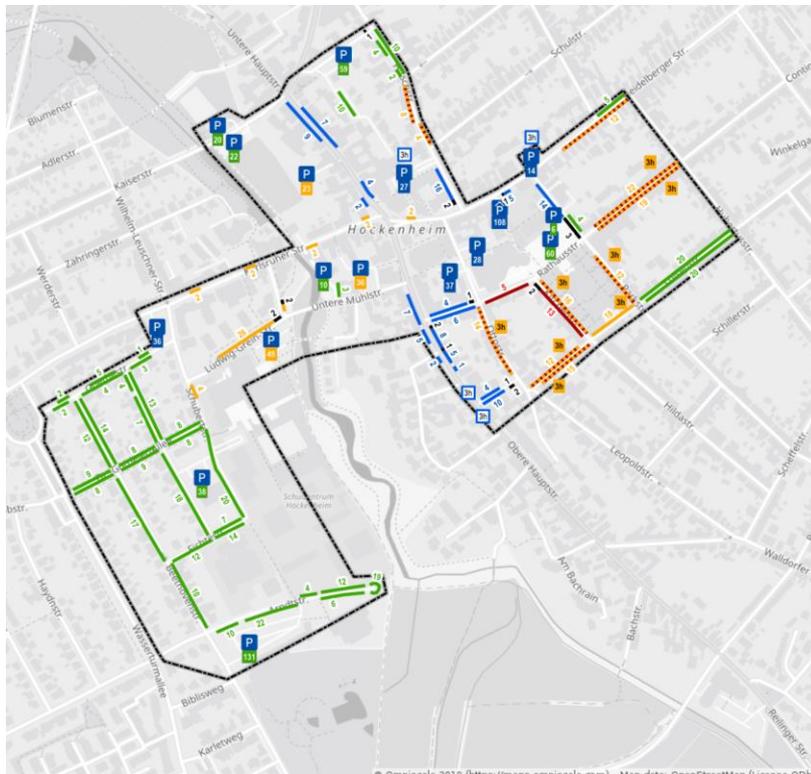
Fließender Kfz-Verkehr – Erkenntnisse

- Vergleichsweise geringes Kfz-Verkehrsaufkommen in der Kernstadt, da der Durchgangsverkehr an der Kernstadt vorbeigeleitet wird
- Sehr hohe Kfz-Verkehrsmengen auf den Autobahnen im Stadtgebiet
- Kfz-Verkehr dominiert in den Straßenräumen, v. a. im Stadtzentrum; trotz der geringen Kfz-Verkehrsmengen ist die Aufenthaltsqualität gering
- Keine nennenswerten Leistungsfähigkeitsprobleme

Bestandsanalyse Hockenheim

Ruhender Kfz-Verkehr – Parkraumerhebung

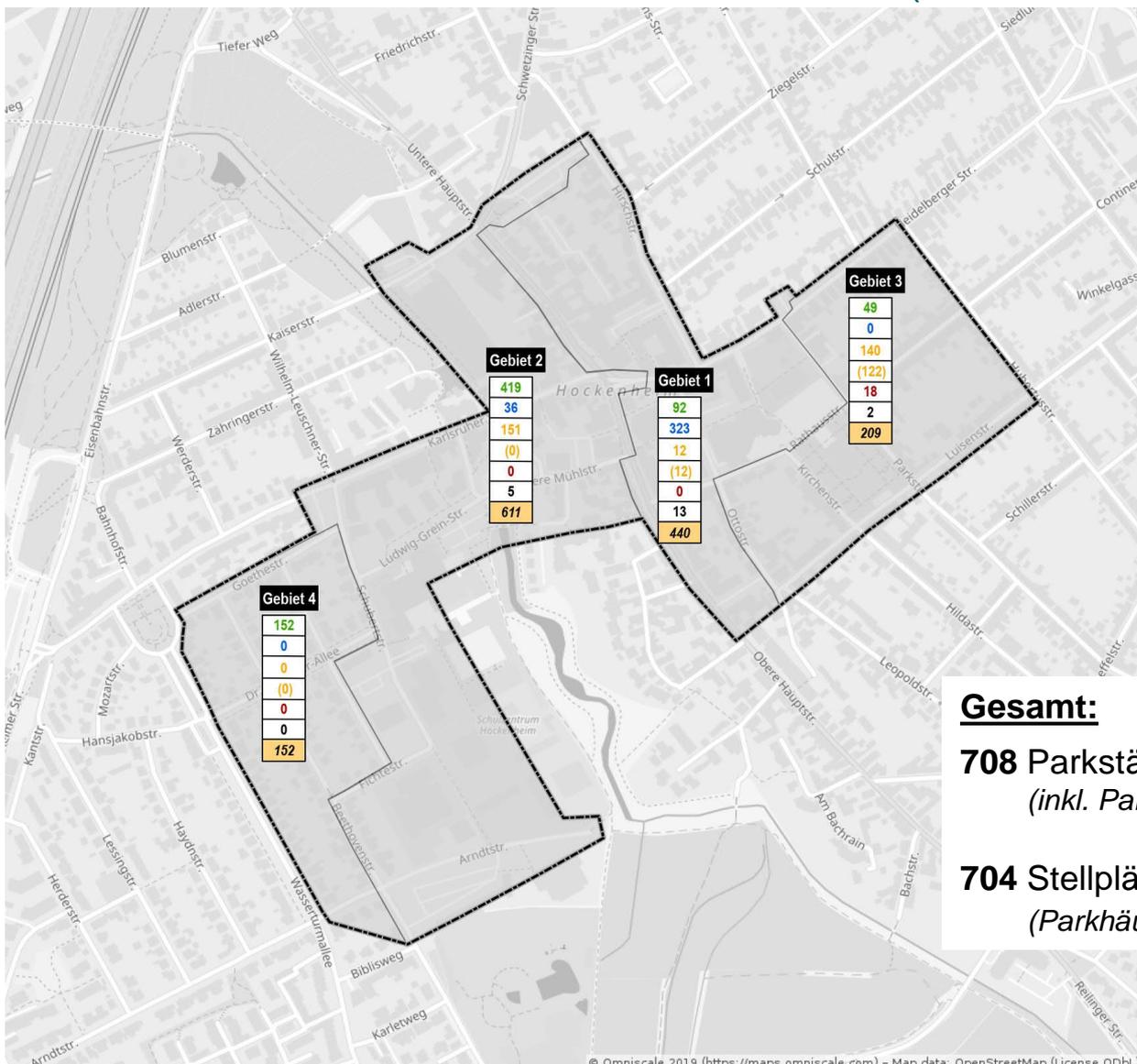
- Aufnahme aller vorhandenen öffentlichen Parkstände (Parkierungsanlagen und öffentlicher Straßenraum)
- Parkraumerhebung am Donnerstag, den 09.04.2019 zur Ermittlung der Parkraumauslastung
- stündliche Rundgänge zwischen 06:00 bis 19:00 Uhr



- freies Parken
- Parkschein
- Parkscheibe
- Bewohner
- Parkscheibe, Bewohner frei
- Sonstiges
- Ⓟ Parkhaus
- Ⓟ Parkplatz
- Ⓜ Untersuchungsgebiet

Bestandsanalyse Hockenheim

Ruhender Kfz-Verkehr – Parkraumbilanz (nach Bereichen)



Insgesamt

freies Parken	712
Parkschein	359
Parkscheibe	303
davon Parkscheibe, Bewohner frei	(134)
Bewohner	18
Sonstige	20
Summe	1.412

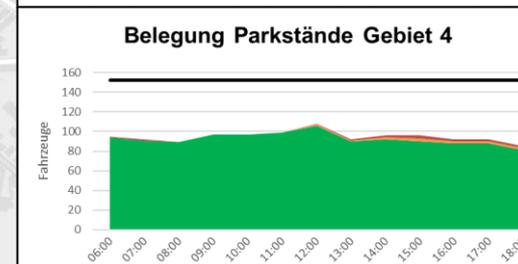
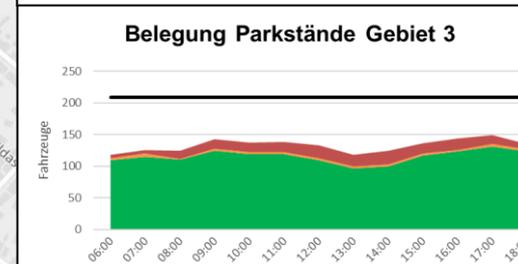
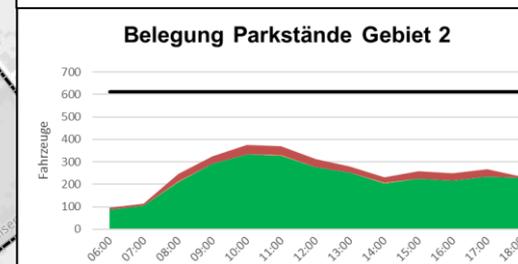
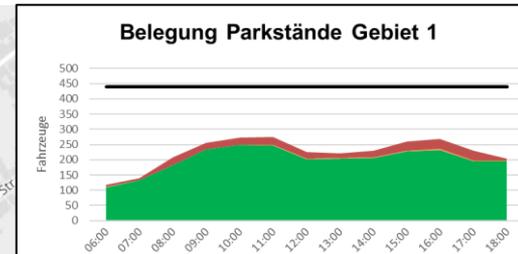
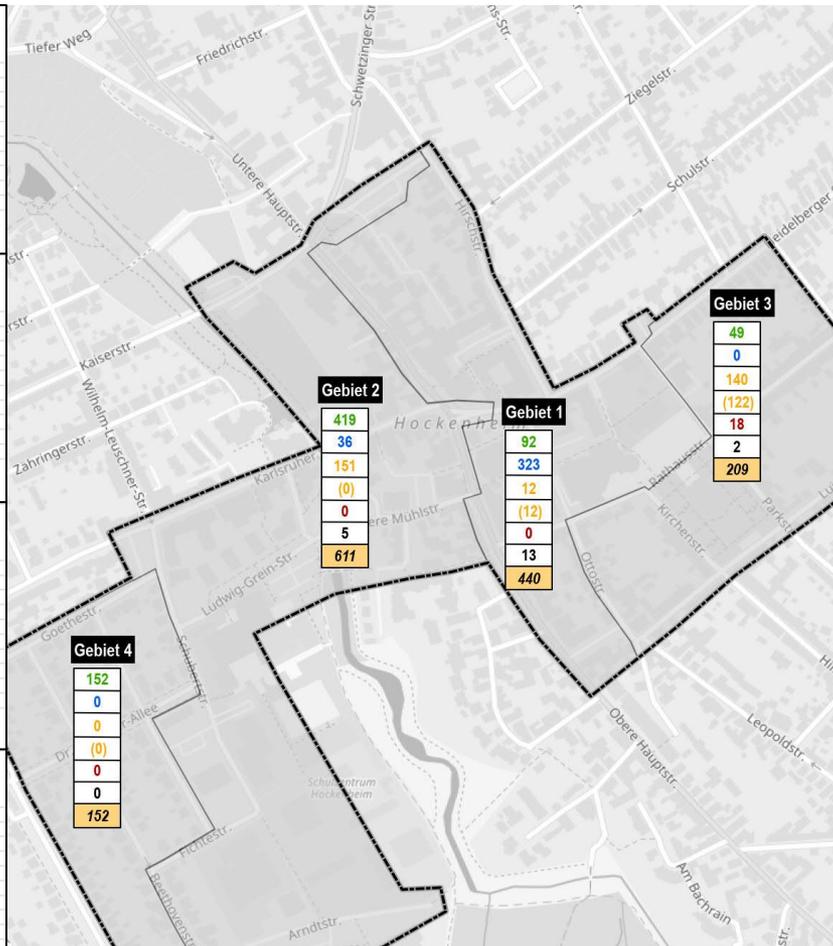
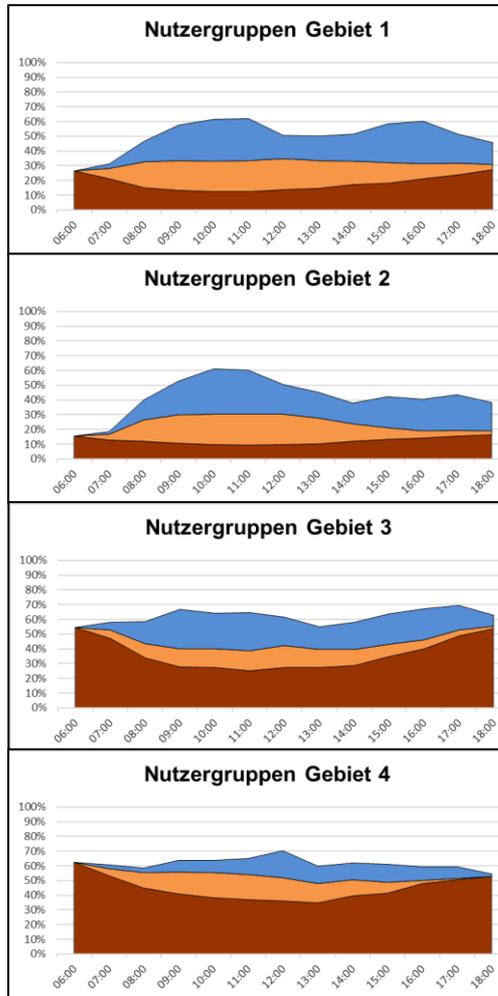
Gesamt:

708 Parkstände im **öffentl. (Straßen)raum**
(inkl. Parkplätze)

704 Stellplätze in **Parkieranlagen**
(Parkhäuser, Tiefgaragen)

Bestandsanalyse Hockenheim

Ruhender Kfz-Verkehr – Parkraumbilanz (nach Bereichen)



Auslastung bis 70 Prozent = kein bis geringer Parkdruck
 Auslastung 70 bis 80 Prozent = mittlerer Parkdruck
 Auslastung 80 bis 90 Prozent = hoher Parkdruck
 Auslastung 90 bis 100 Prozent = sehr hoher Parkdruck
 Auslastung über 100 Prozent = Überlastung



Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Bestandsanalyse Hockenheim

Ruhender Kfz-Verkehr – Eindrücke

Fortunaplatz



Rathausstraße



Karlsruher Straße



Parkieranlagen/ Parkstände (gebührenfrei mit Höchstparkdauer)

Karlsruher Straße



Marktplatz



Untere Hauptstraße



Öffentliche Parkstände im Straßenraum

Bestandsanalyse Hockenheim

Ruhender Kfz-Verkehr – Eindrücke



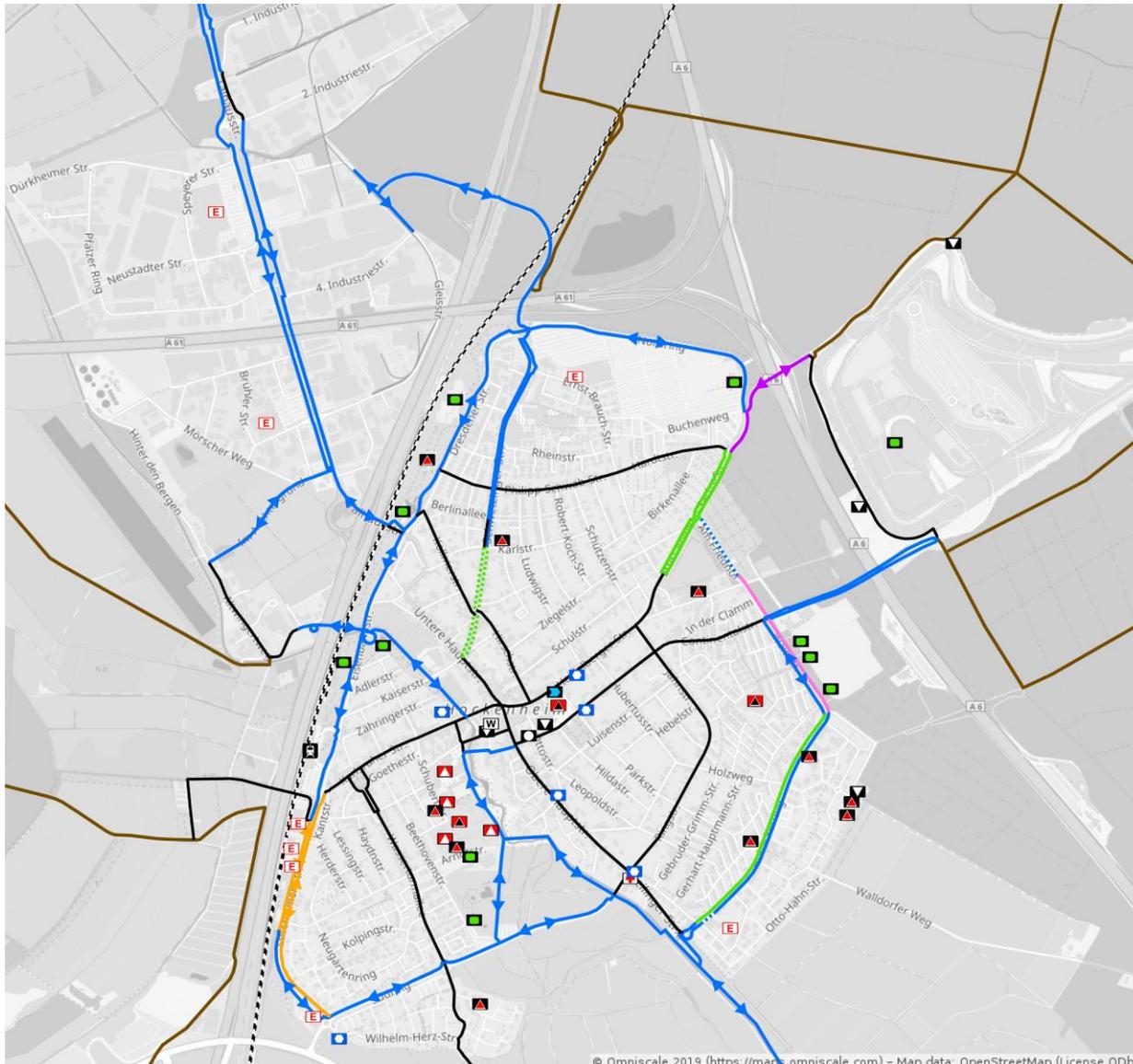
Bestandsanalyse Hockenheim

Ruhender Kfz-Verkehr – Erkenntnisse

- Insgesamt ausreichend Pkw-Stellplätze in der Kernstadt vorhanden
 - Ungleichverteilte Auslastung von Parkieranlagen und Parkständen aufgrund der Lage oder Art der Bewirtschaftung (z.B. geringe Auslastung der Parkieranlagen Arndtstraße / Altes Freibad (Lage), Louise-Otto-Peters-Schule (Gebühren))
- Ziele aus Parkraumkonzept: Bessere Auslastung der Parkieranlagen, Förderung des Einzelhandels, Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Karlsruher Straße

Bestandsanalyse Hockenheim

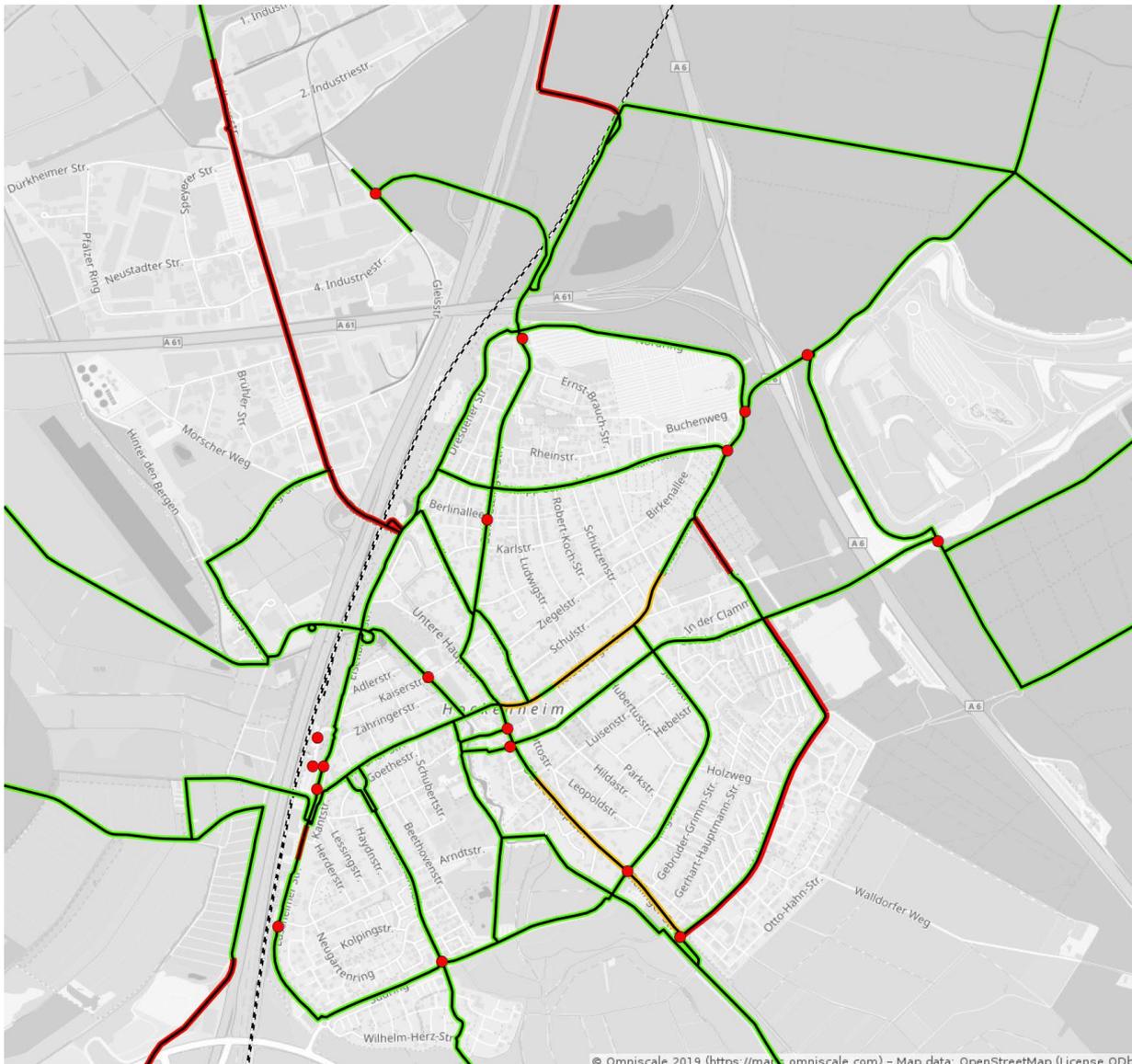
Radverkehr – Infrastruktur



- Radweg
- Geh-/Radweg gemeinsam
- Geh-/Radweg getrennt
- Gehweg Radfahrer frei
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Wirtschafts-/Waldweg
- sonstige Wege
- Führung auf der Fahrbahn

Bestandsanalyse Hockenheim

Radverkehr – Analyse



-  Strecken gut mit dem Fahrrad befahrbar
-  Führung auf der Fahrbahn bei 50 km/h
-  streckenbezogene Mängel (Breite, Zustand,...)
-  punktuelle Mängel (Beschilderung, Führung,...)
-  Radroutennetz

Bestandsanalyse Hockenheim

Radverkehr – Eindrücke

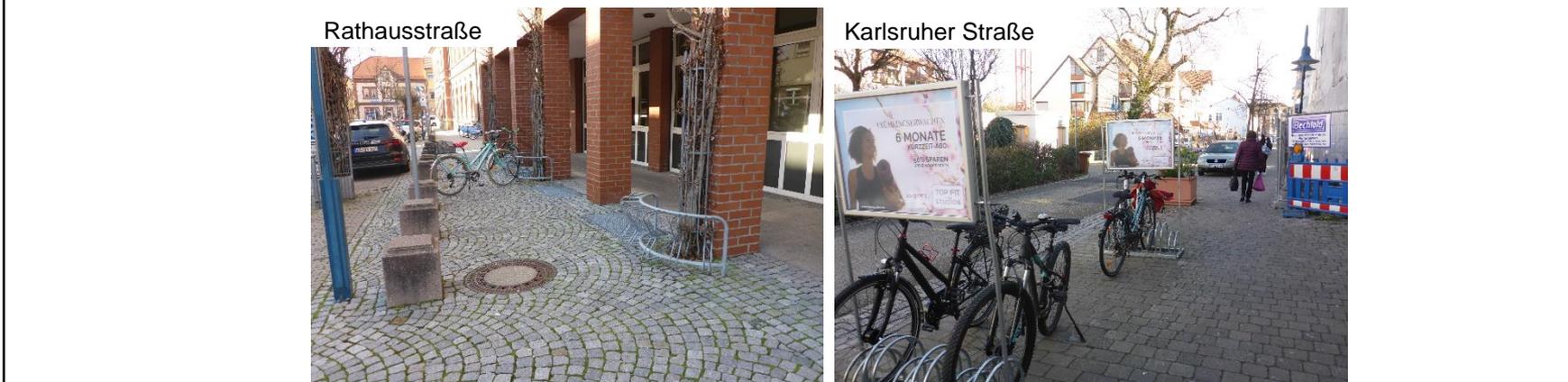


Bestandsanalyse Hockenheim

Radverkehr – Eindrücke



Bahnhof



Rathausstraße

Karlsruher Straße

Fahrradabstellanlagen

Bestandsanalyse Hockenheim

Radverkehr – Erkenntnisse

- Fahrradinfrastruktur innerhalb der Hockenheimer Kernstadt überwiegend gut befahrbar, jedoch einzelne gravierende punktuelle Mängel
- flächendeckende Hinweisbeschilderung und Markierungen auf querenden Radverkehr sehr positiv
- Führung auf der Fahrbahn bei Tempo 50 km/h ist aufgrund der straßenräumlichen Gegebenheiten als kritisch zu bewerten
- Knotenpunkt vor Med-Center birgt großes Konfliktpotential für den Radverkehr
- Bahngleise haben hohe Trennwirkung
→ insbesondere Erreichbarkeit Talhaus mit dem Fahrrad sehr schwierig
- Ziele des Radverkehrs überwiegend in der Kernstadt; Ziele im Talhaus (Arbeitgeber, Einkaufsmärkte etc.) schlecht erreichbar
→ starke Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr
- Radabstellanlagen nicht an allen Zielen vorhanden / ausreichend
- besonders Bike&Ride-Anlage am Bahnhof mangelhaft, da veraltet

Bestandsanalyse Hockenheim

Fußverkehr – Eindrücke

Heidelberger Straße



Fehlende Querungshilfe

Karlsruher Straße



Einkaufsstraße



„Weg durchs Grüne“ an der Rheinbahn

Hubertusstraße



Schulstraße



Ziegelstraße



Teilweise zu schmale Gehwege (durch Engstellen oder parkende Pkw)

Bestandsanalyse Hockenheim

Fußverkehr – Eindrücke

Schwetzingen Straße



Eisenbahnstraße



Vollständig barrierefrei ausgebaute Querungshilfe

Obere Hauptstraße



Fehlendes taktiles Leitsystem an Querungshilfe

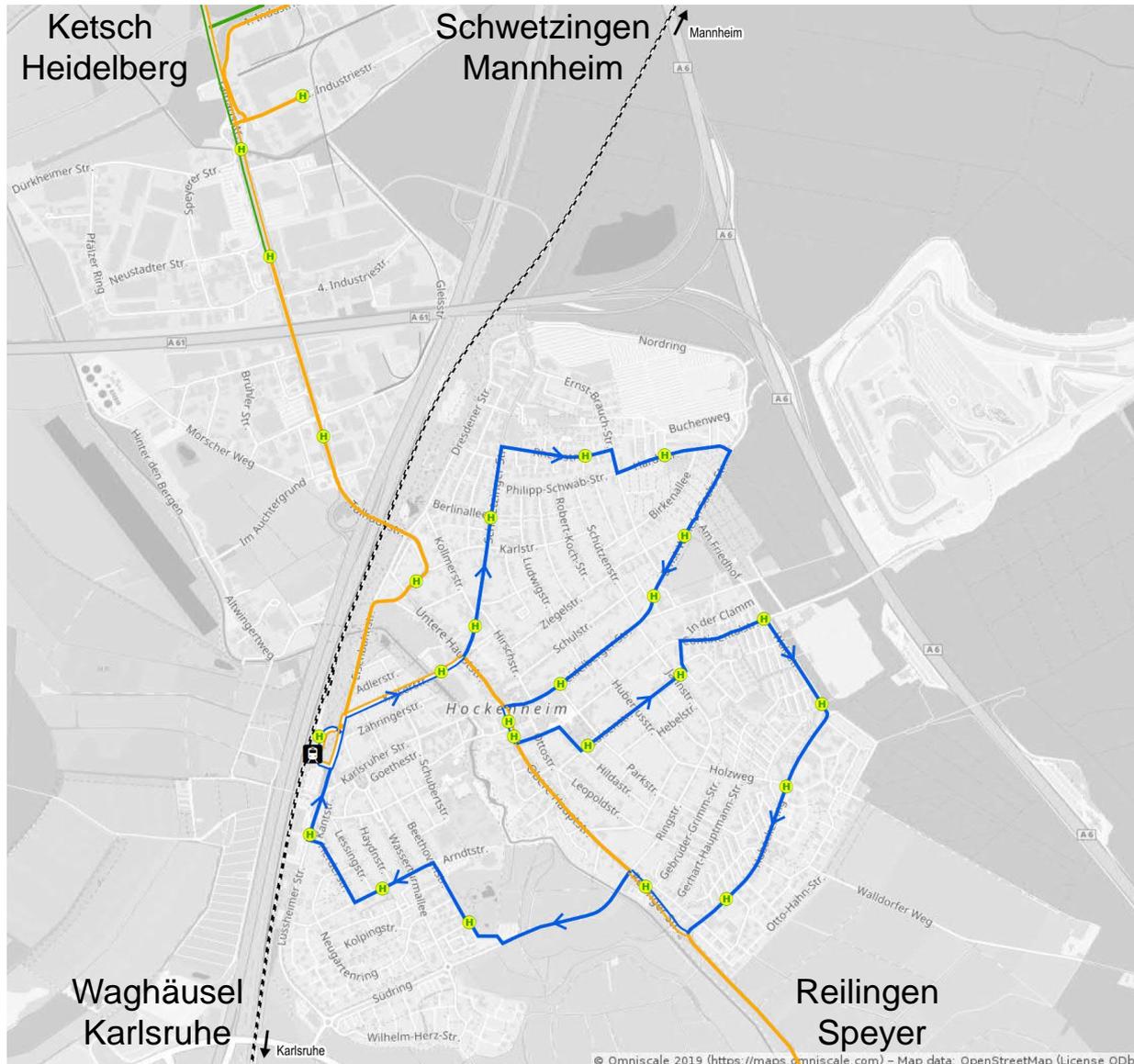
Bestandsanalyse Hockenheim

Fußverkehr – Erkenntnisse

- Kernstadt in zwei Bereiche unterteilbar:
 - Östlich des Kraichbach: enge Straßenräume mit meist zugeparkten Gehwegen
 - Westlich des Kraichbach: meist ausreichend breite Gehwege
- Wege entlang des Kraichbach und im Gartenschaupark mit hoher Aufenthaltsqualität
- Fußgängerführung am Knotenpunkt vor Med-Center birgt großes Konfliktpotential
- Fehlende Barrierefreiheit (besonders taktile Leitsysteme) an den meisten Querungsstellen

Bestandsanalyse Hockenheim

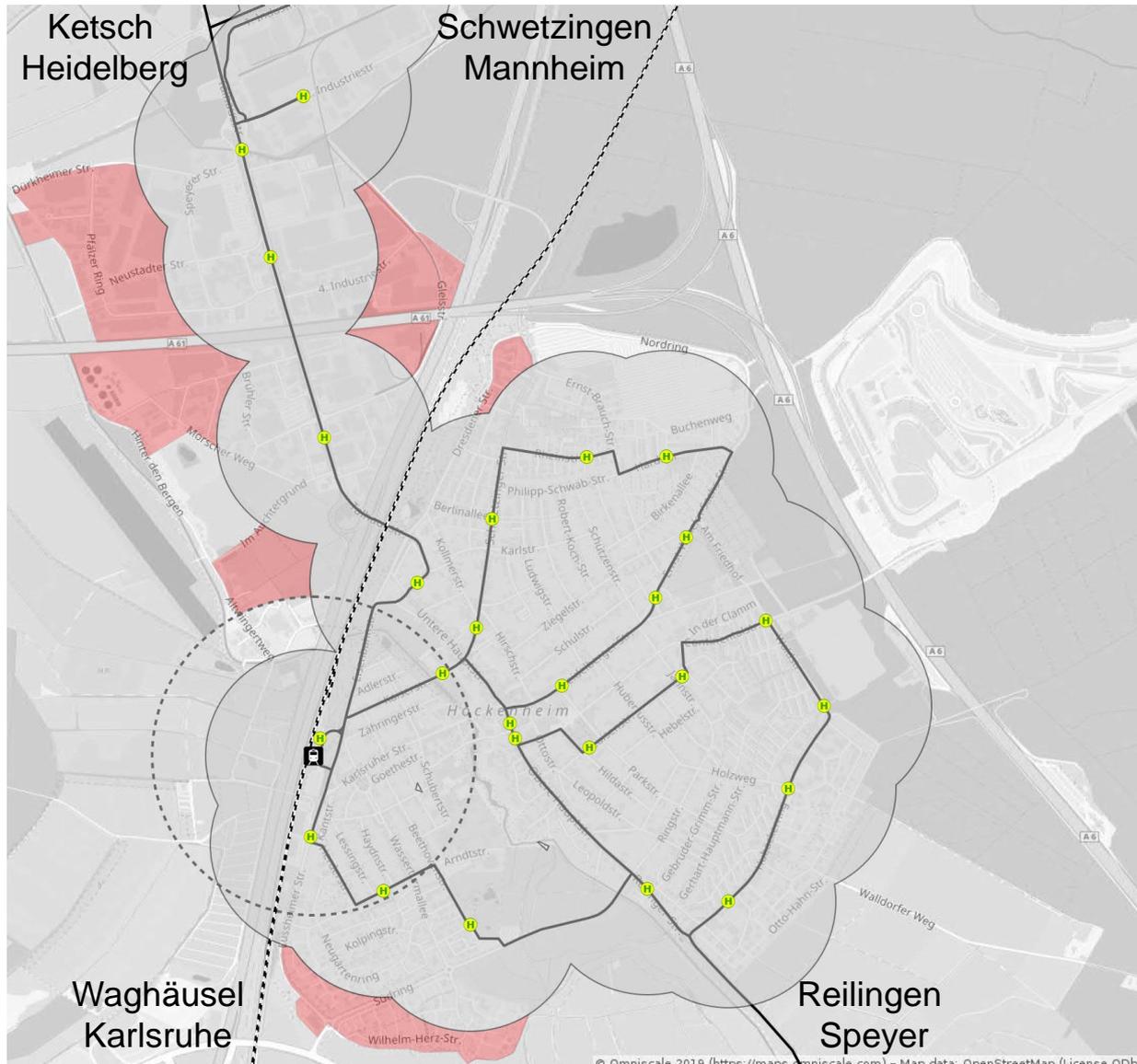
ÖPNV – Liniennetz



Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Bestandsanalyse Hockenheim

ÖPNV – Einzugsbereiche (Haltestellen)



© Omniscala 2019 (<https://maps.omniscala.com/>) – Map data: OpenStreetMap (License ODbL)

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

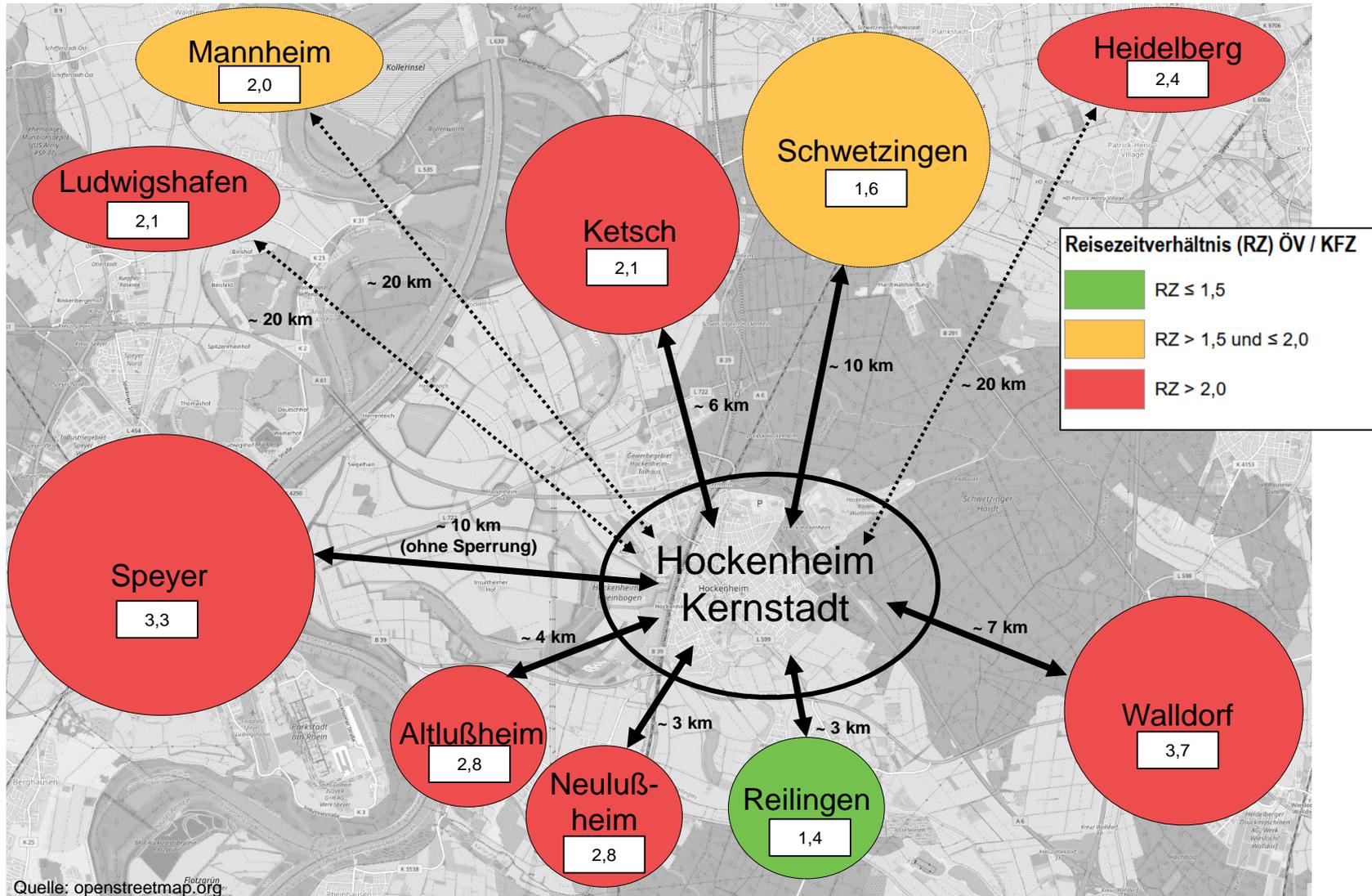
Bestandsanalyse Hockenheim

ÖPNV – Takte Hauptverkehrszeit



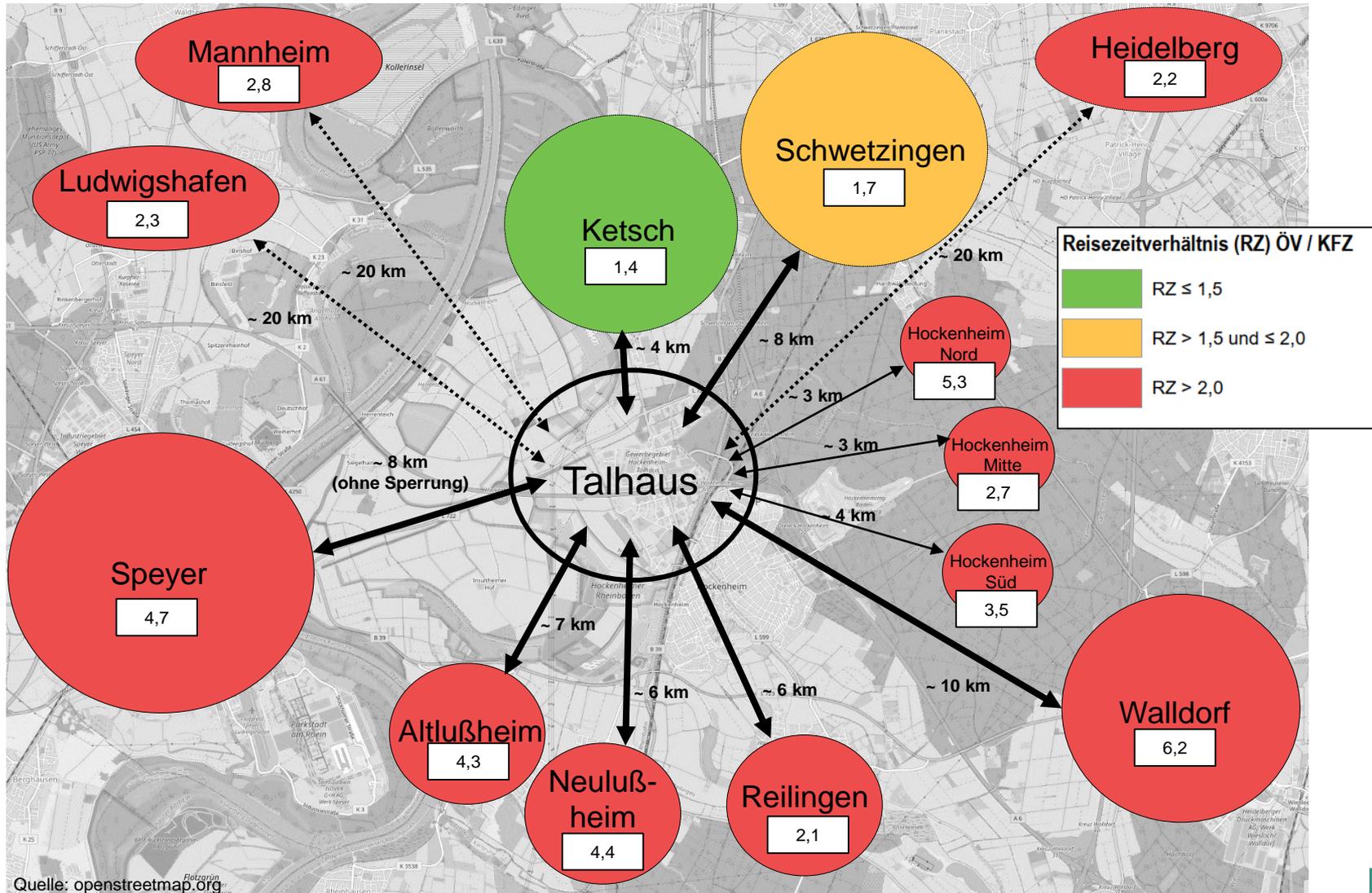
Bestandsanalyse Hockenheim

Reisezeitverhältnis Kfz/ÖPNV – Kernstadt (Bezug: Ortskerne)



Bestandsanalyse Hockenheim

Reisezeitverhältnis Kfz/ÖPNV – Talhaus



Bestandsanalyse Hockenheim

ÖPNV – Eindrücke



Barrierefreie ÖV-Haltestelle



Informationstelen an ÖV-Haltestellen



Fehlende Barrierefreiheit an ÖV-Haltestellen

Bestandsanalyse Hockenheim

ÖPNV – Erkenntnisse

- Das Stadtgebiet wird nahezu vollständig von ÖPNV-Linien erschlossen und wird werktags verlässlich im 30-Minuten-Takt bedient
- Der Stadtbus „RingJet“ bedient lediglich die Kernstadt und nicht das Talhaus
- Durch den Ringverkehr treten teilweise lange Reisezeiten auf, z. B. Waldstraße - Rathaus oder Bahnhof - Med-Center
- Randlage des Bahnhofs erschwert regionale ÖPNV-Verbindungen
- Keine attraktive Vernetzung mit den Nachbargemeinden, v. a. Speyer und Walldorf mit Bahnhof Wiesloch-Walldorf

Bestandsanalyse Hockenheim

Mobilitätsverbund – vorhandenes Angebot (Kernstadt)



-  Bahnhof
-  P+R
-  B+R
-  VRN Nextbike
-  E-Bike-Ladeschrank
-  Elektroladesäule
-  Haltestellen
-  Liniennetz (Bus)

© Omniscale 2019 (<https://maps.omniscale.com>) – Map data: OpenStreetMap (License ODbL)

Bestandsanalyse Hockenheim

Mobilitätsverbund – Eindrücke



Rad-Service-Station



VRNnextbike-Stationen



Bestandsanalyse Hockenheim

Mobilitätsverbund – Erkenntnisse

- Rad-Service-Station mit E-Bike Ladestation bisher an einem Standort in der Kernstadt vorhanden; weitere Standorte wünschenswert
- Fahrradverleihangebote (VRNnextbike) ausreichend, aber an den meisten Stationen geringe Nutzung
- kein Car-Sharing Angebot
- wenige öffentliche Elektrotankstellen; keine Bevorrechtigung für Elektrofahrzeuge auf öffentlichen Parkständen / Parkieranlagen

Inhalte

1. Einführung
2. Bestandsanalyse Hockenheim
3. Ausblick

Weiteres Vorgehen und Ausblick

- Aufbereitung der Ergebnisse aus den Beteiligungen
- Ausarbeitung Leitbild und Planungsziele
- Erarbeitung Verkehrsprognose (Prognose-Nullfall)

- Weitere Beteiligungen:
 2. Bürgerworkshop: Herbst/ Winter 2020
 3. Mobilitätsforum: Herbst/ Winter 2020

Vielen Dank für Ihr Interesse!

Bitte melden Sie sich bei Anmerkungen oder Rückfragen bis zum 31.07.2020 an:

Beteiligen
Sie sich!

Stefanie Simonis

E-Mail: s.simonis@hockenheim.de
Telefon: 06205 21-416

Stadtverwaltung Hockenheim
Fachbereich Bauen und Wohnen
Stadt- und Umweltplanung

Rathausstraße 1
68766 Hockenheim

Sebastian Hofherr

E-Mail: s.hofherr@rt-verkehr.de

R+T Verkehrsplanung GmbH

Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Große Kreisstadt
HOCKENHEIM

R+T
Verkehrs-
planung