

Klimafreundliches Mobilitätskonzept Hockenheim

Abschlusspräsentation

Gemeinderat, 29. September 2021

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

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

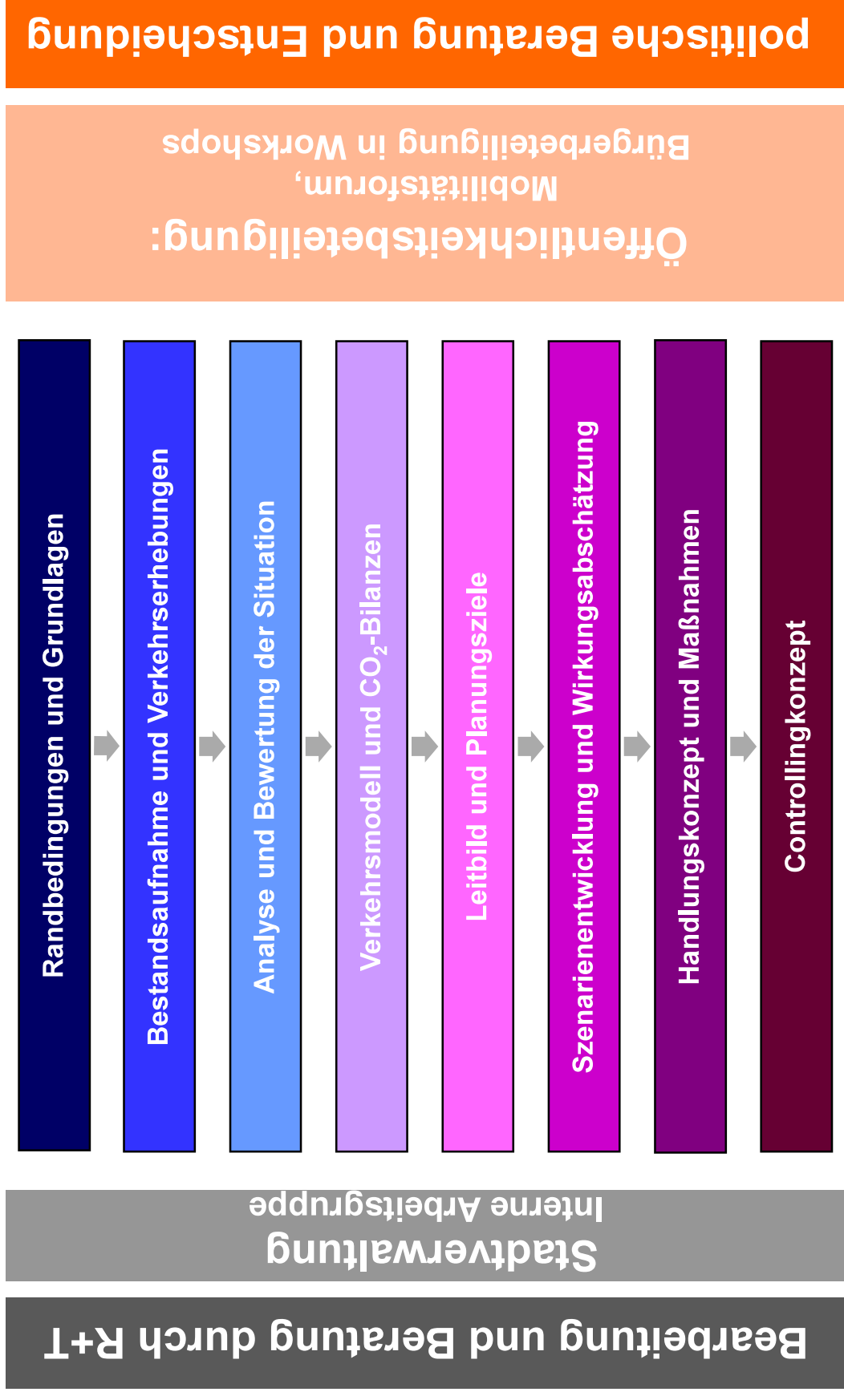


Große Kreisstadt
HOCKENHEIM

R+T
Verkehrs-
planung

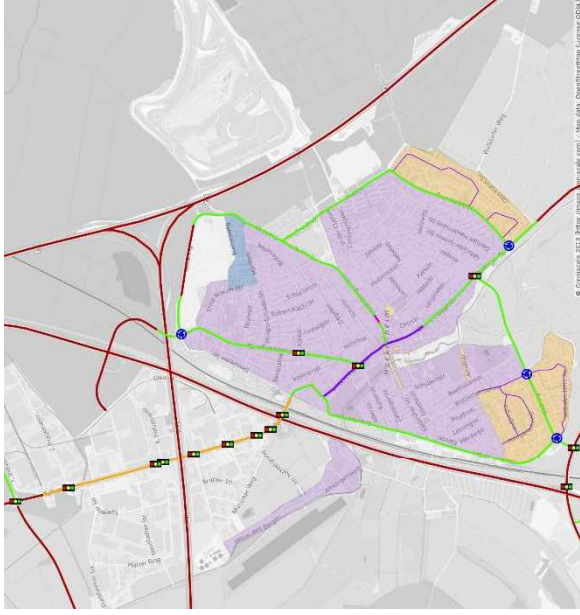
Vorgehensweise Mobilitätskonzept

Planungsstufen und Beteiligte

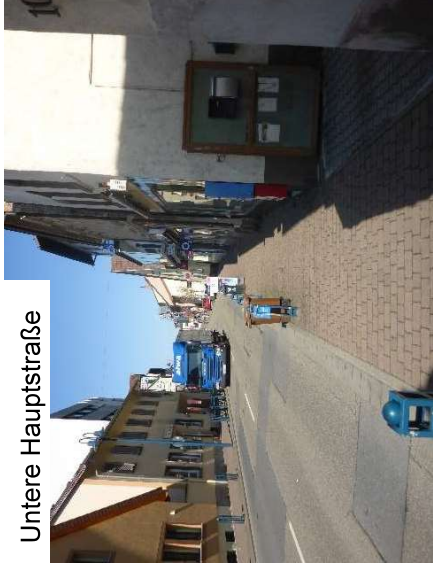


Bestandsanalyse Hockenheim

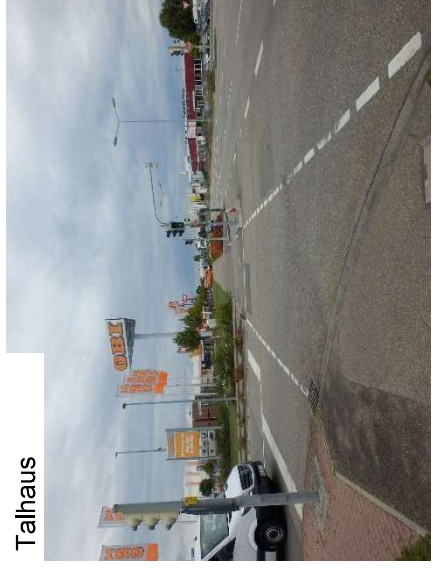
Fließender Kfz-Verkehr – Erkenntnisse



Untere Hauptstraße



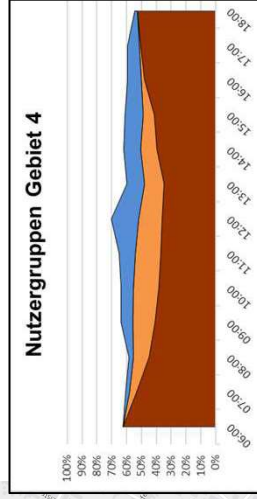
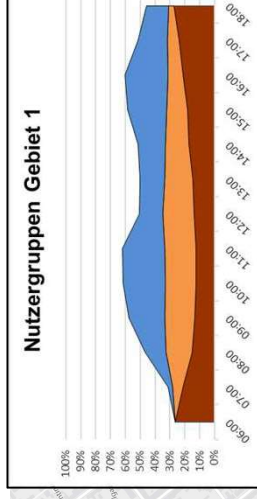
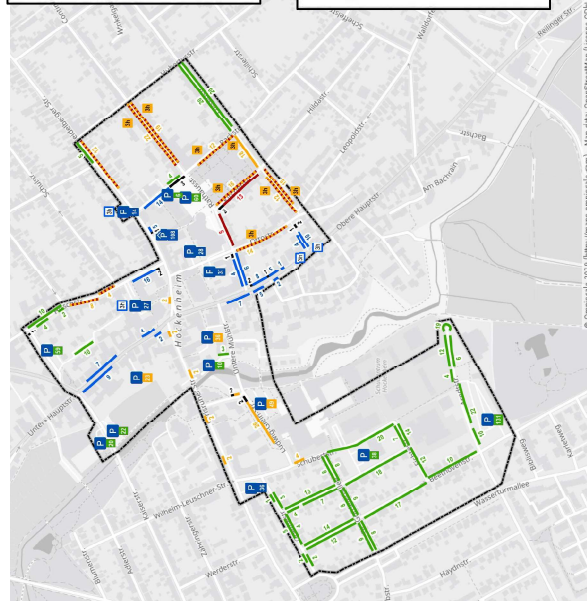
Talhaus



- Vergleichsweise geringes Kfz-Verkehrsaufkommen in der Kernstadt, da der Durchgangsverkehr an der Kernstadt vorbeigeleitet wird
- Sehr hohe Kfz-Verkehrsmengen auf den Autobahnen innerhalb der Gemarkung
- 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 – Erkenntnisse



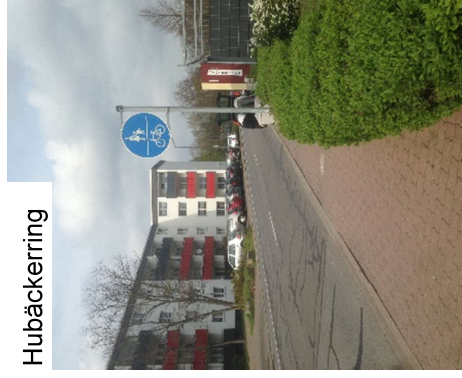
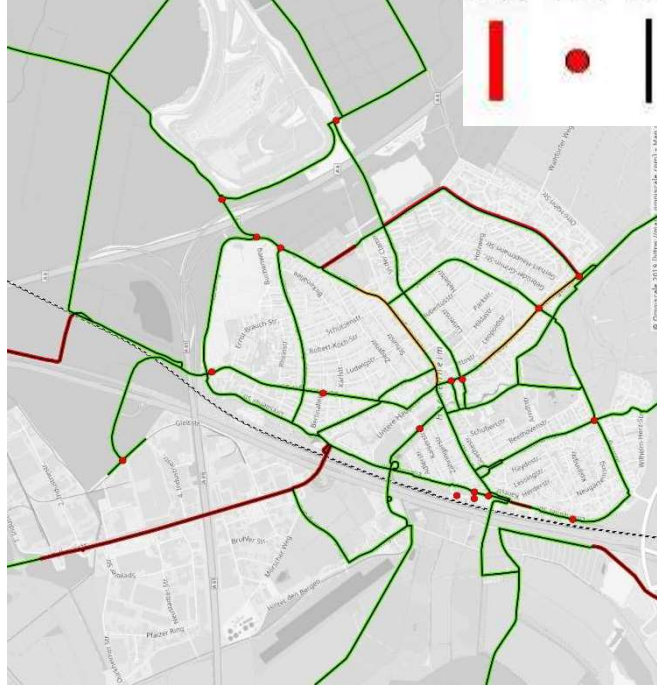
- Besucher/Kunden
- Beschäftigte
- Bewohner

- Insgesamt ausreichend Pkw-Stellplätze in der Kernstadt vorhanden
- Ungleichverteilte Auslastung von Parkierungsanlagen und Parkständen aufgrund der Lage oder Art der Bewirtschaftung (z.B. geringe Auslastung der Parkierungsanlagen Arndtstraße / Altes Freibad (Lage), Louise-Otto-Peters-Schule (Gebühren))

→ Ziele aus Parkraumkonzept: Bessere Auslastung der Parkierungsanlagen, Förderung des Einzelhandels, Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Karlsruher Straße

Bestandsanalyse Hockenheim

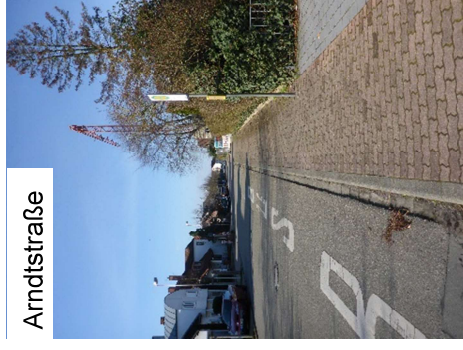
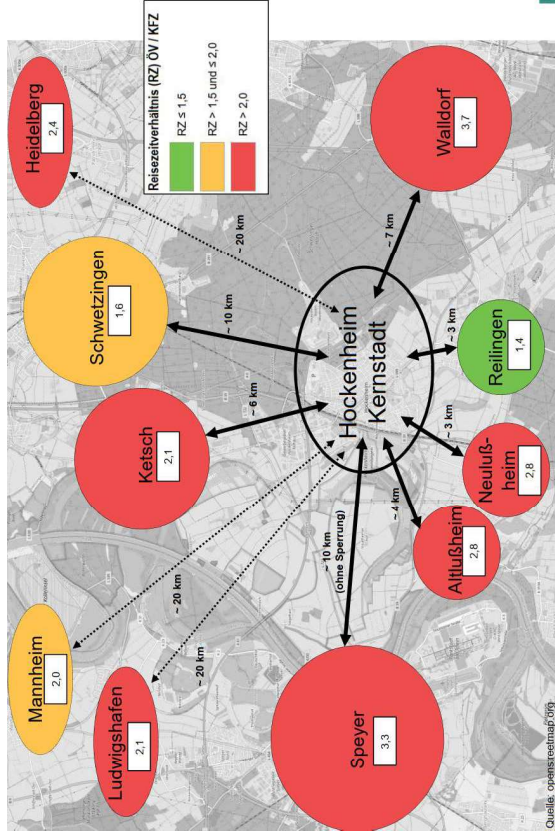
Radverkehr – Erkenntnisse



- Fahrradinfrastruktur innerhalb der Hockenheimer Kernstadt überwiegend gut befahrbar, jedoch einzelne gravierende punktuelle Mängel
- Führung im Straßennetz mit 50 km/h ist aufgrund der straßenräumlichen Gegebenheiten als kritisch zu bewerten
- Knotenpunkt vor Med-Center birgt großes Konfliktpotential für den Radverkehr
- Radabstellanlagen nicht an allen Zielen vorhanden / ausreichend

Bestandsanalyse Hockenheim

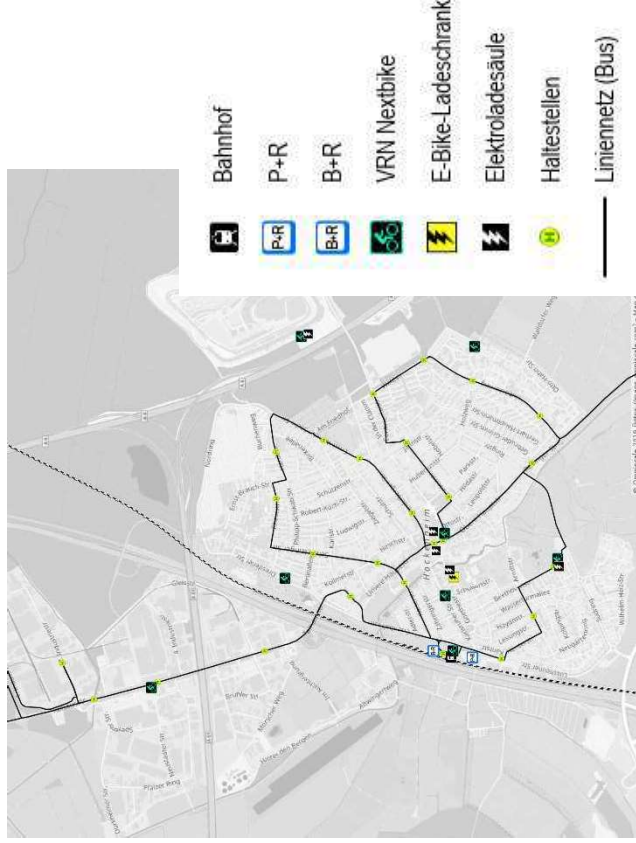
ÖPNV – Erkenntnisse



- 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 – Erkenntnisse



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

Leitbild und Planungsziele

Planungsziele

Verkehrspolitische Ziele

- Reduktion der Treibhausgasemissionen gegenüber dem Niveau von 1990 um mindestens 55% bis 2030 (EU-Klimaschutzziele)
- Schaffung sicherer Wege für alle
- Verlagerung von Autofahrten auf andere Verkehrsmittel
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch das Stadtzentrum

Stadtplanerische Ziele

- Stärkung der Innenstadt als Identifikationsort sowie Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkt
- Schaffung attraktiver Straßen- und Platzräume, Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität
- Stärkung der Infrastruktur im Nahumfeld zur Verkürzung von Wegen

Übergeordnete Verkehrsstrategie

- **Verkehrsplanung als Teil der Stadtplanung**
 - Verzahnung mit dem gesamtstädtischen Entwicklungskonzept
 - umfeldgerechte Verkehrsräume, hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität
- **In Netzen denken**
 - Vermeidung eines „Flickenteppichs“ von Maßnahmen
 - Schaffung zusammenhängender Netze für alle Verkehrsmittel
- **Kurze Wege sind Fuß- und Radwege**
 - sichere Netze im Stadtgebiet
 - Nahmobilität und Nahversorgung stärken
- **ÖPNV + Rad sind gemeinsam stark im Quell-Ziel-Verkehr**
 - schnelle Radverbindungen ins Umland
 - attraktiver ÖPNV + B+R + Radverleihsysteme + Fahrradmitnahme

Szenarienuntersuchung

Untersuchung von zwei Szenarien

Szenario 1

- Behebung sicherheitsrelevanter Mängel beim Fuß- und Radverkehr
- Kostengünstige Förderung des Radverkehrs, z.B. Fahrradstraßen, Erweiterung und Verbesserung Radabstellmöglichkeiten
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Karlsruher Straße, (u. a. Fußgängerzone)
- Einführung einer Schnellbusverbindung Speyer – Hockenheim – Walldorf
- Neuorganisation des Parkens im öffentlichen Straßenraum
- Ausweisung von Tempo 30 innerhalb des Tangentenrings
- Umsetzung des neuen Parkraumkonzepts
- Ausbau des Mobilitätsverbunds
- Mobilitätsmanagement

Szenarienuntersuchung

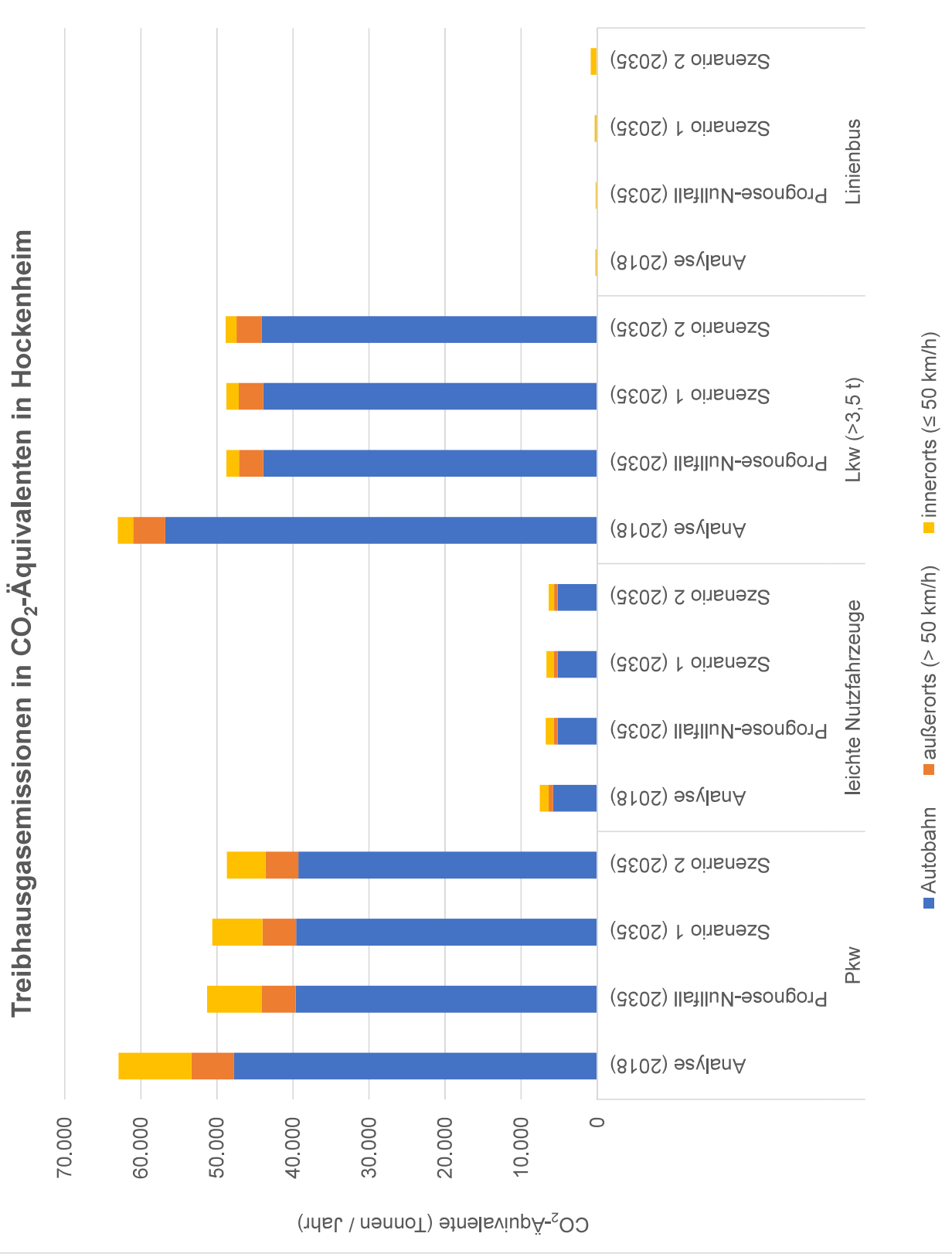
Untersuchung von zwei Szenarien

Szenario 2

zusätzlich zu Szenario 1 folgende Maßnahmen:

- Flächendeckende Herstellung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes
- Herstellung von Radschnellverbindungen in die Nachbargemeinden,
- Ausbau des Stadtbusverkehrs und bessere ÖPNV-Vernetzung mit den Nachbargemeinden
- Neue Brücke für den Fuß- und Radverkehr zwischen Talhaus und nördlicher Kernstadt mit S-Bahn-Station „Nord“
- Nahezu vollständige Ausweisung von Tempo 30 im Stadtgebiet östlich der Bahntrasse
- Herstellung von Verkehrsanlagen für Fuß-, Rad- und Busverkehr, auch zu Lasten des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs

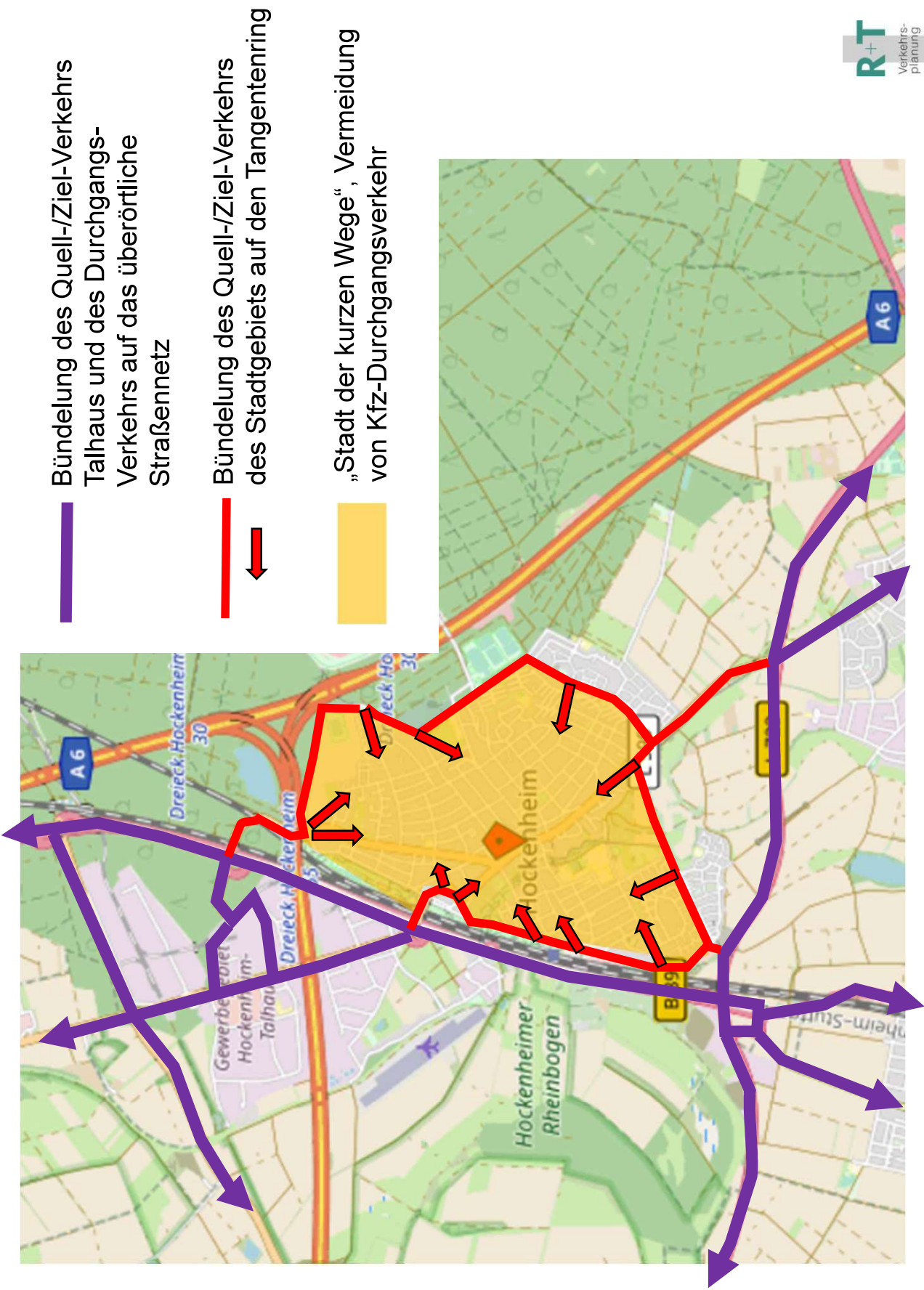
CO₂-Bilanz Szenarien



CO₂-Bilanz Szenarien

	Fahrzeug-km/Tag (mit Autobahn)	t CO ₂ /Jahr (mit Autobahn)	Fahrzeug-km/Tag (ohne Autobahn)	t CO ₂ /Jahr (ohne Autobahn)
Analyse 2018	1.106.800	133.800	250.300	23.500
Prognose-Nullfall 2035	1.186.100	107.000	258.800	18.200
Szenario 1	1.173.700	106.400	247.300	17.600
Szenario 2	1.141.000	104.800	219.200	16.200

Handlungskonzept / Maßnahmenvorschläge



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

Maßnahmenkonzept

Maßnahmensteckbriefe - allgemein

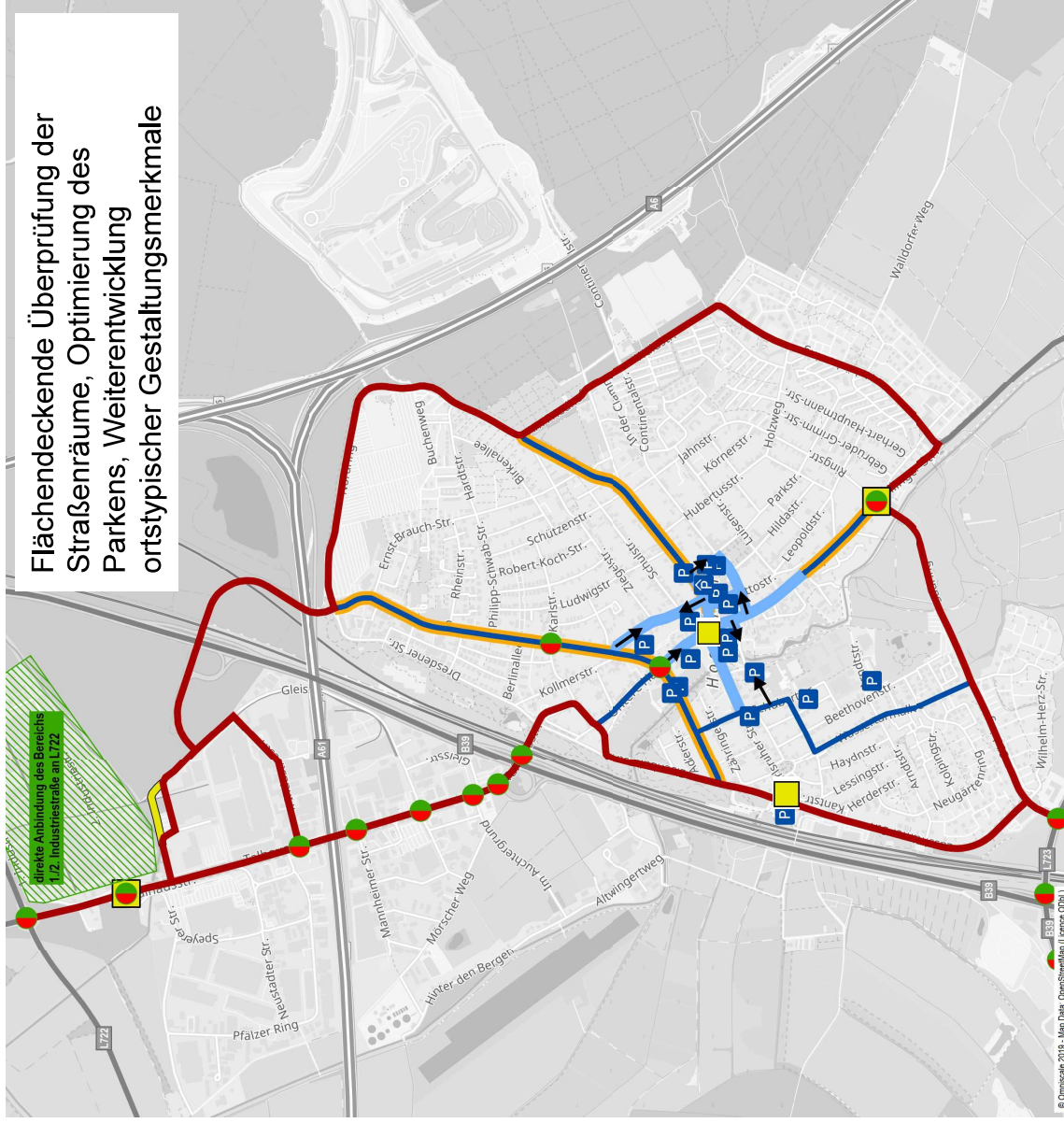
Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont	Sonstige Bemerkung
XXXXXXXXX → YYY	✓✓	€€€	+++	kurzfristig	- Abhängigkeiten
	✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig mittelfristig	- Abstimmungen
	✓✓	€€€	+++	mittel- bis langfristig langfristig, prozesshaft	- Zwangspunkte - Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen -

Maßnahmen mit besonderer Wirksamkeit:

- Sofortprogramme: kurzfristige Behebung von Mängeln
- Schlüsselmaßnahmen: selbstständige Mobilität aller Bevölkerungsgruppen ermöglichen
- Leuchttürme: Schaffung einer neuen Angebotsqualität mit starker Außenwirkung

Handlungskonzept / Maßnahmenvorschlage

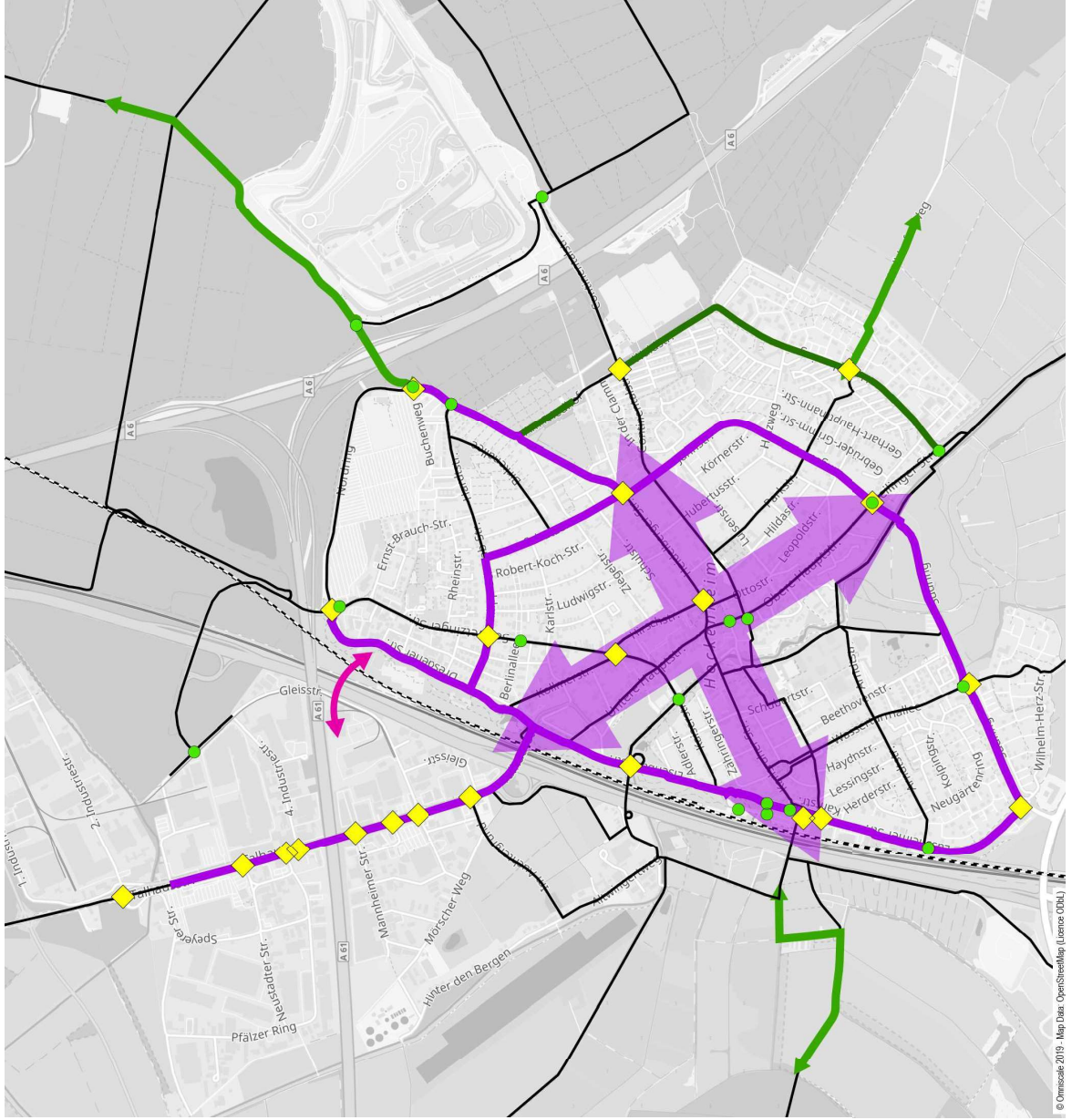
Kfz-Verkehr / Straßennetz / Straßenraumgestaltung




- █ Tangentenring (T30 innerhalb des Tangentenrings)
- █ Erschließung Stadtzentrum
- █ Kfz-armes Stadtzentrum
- █ Ausweisung T30
- █ kleinräumige Erschließung Parkplätze
- █ Optimierung / Neubau der Verbindung Gleisstraße / Talhausstraße
- Optimierung der Lichtsignalanlage
- █ Umgestaltung des Knotenpunktes
- P Parkhaus
- P Parkplatz

Handlungskonzept / Maßnahmenvorschläge

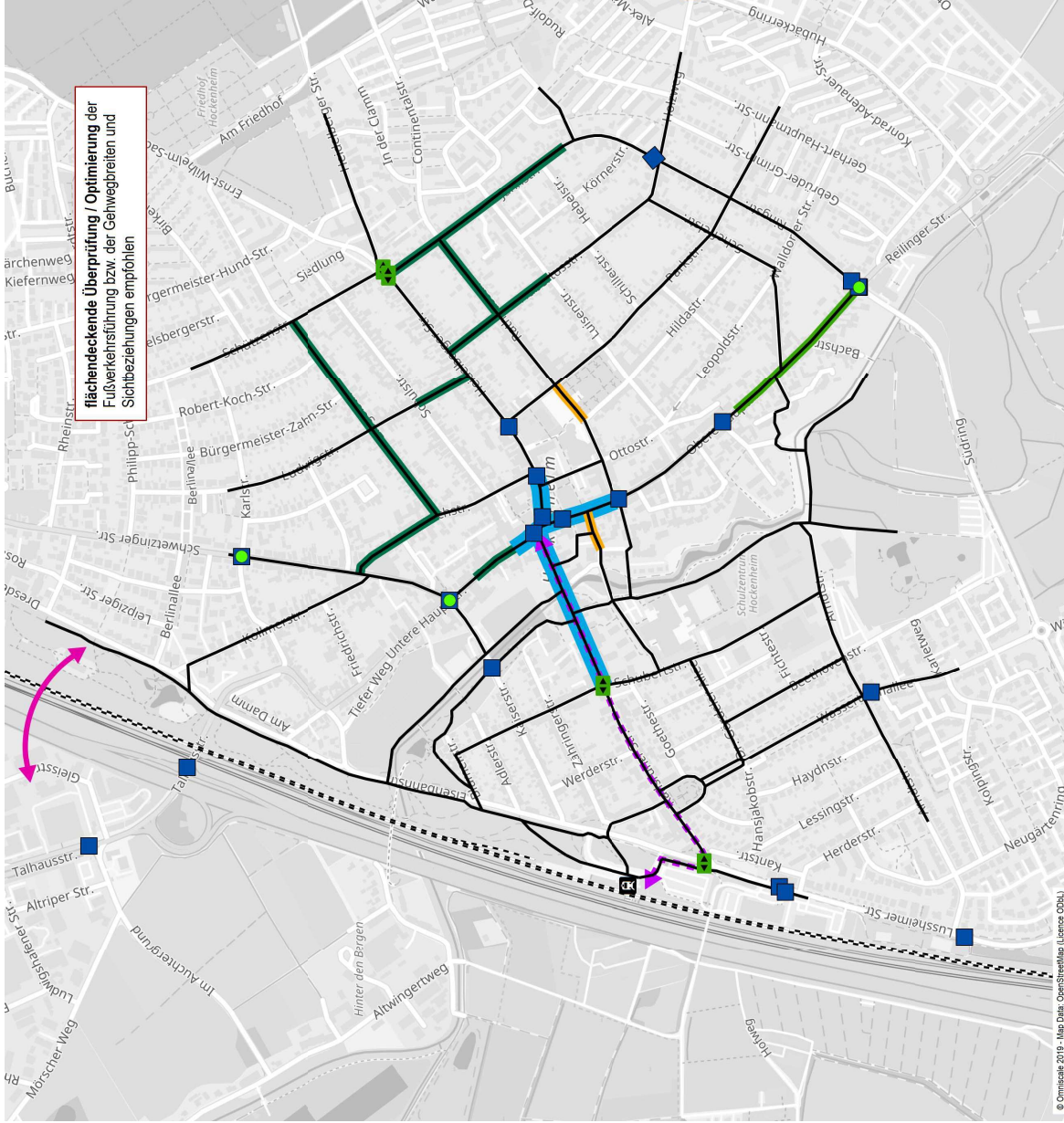
Radverkehr













-  punktuelle Mängel (Beschilderung, unklare Führung ...) beseitigen
-  Knotenpunkt für eine gesicherte Radverkehrsführung prüfen / umgestalten
-  Vorrangnetz Radverkehr (Herstellung einer sicheren lückenlosen Radverkehrsführung)
-  Vorrangnetz Korridor Nord-Süd und Ost-West (exakte Routenführung zu prüfen)
-  Radschnellverbindung prüfen
-  Fuß- und Radbrücke Dresdener Straße - Talhaus prüfen
-  Optimierung / Ausbau Radinfrastruktur

Handlungskonzept / Maßnahmenvorschläge

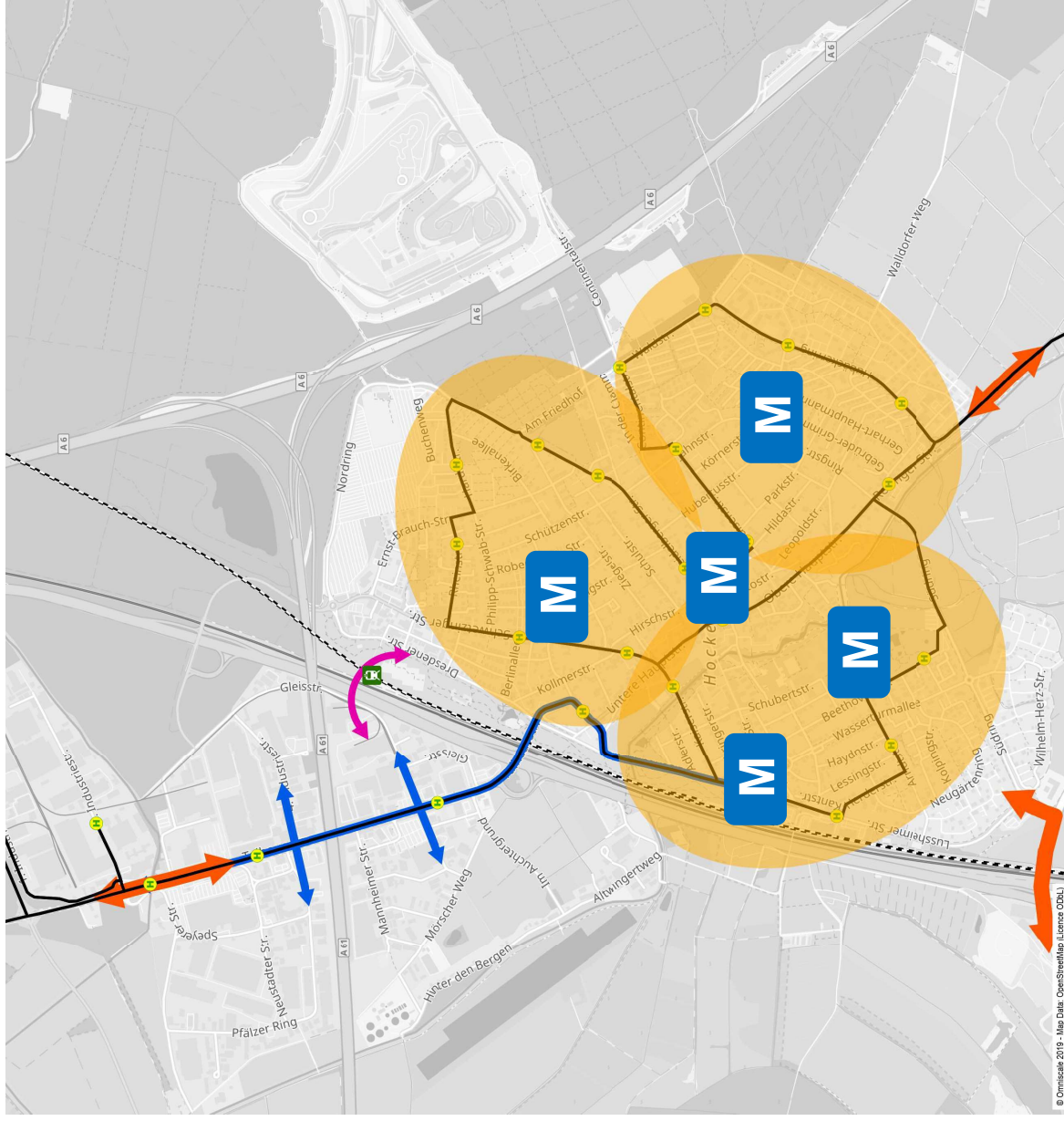
Fußverkehr



-  Querungshilfe herstellen / Gestaltung Knotenpunkt überprüfen
-  Überprüfung der Signalanlagen (Verkürzung der Wartezeiten)
-  Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten (inkl. Blindenleitsystem)
-  Überprüfung verbleibende Gehwegbreiten und Sichtbeziehungen
-  Verbesserung der Situation im Seitenraum (Beseitigung von Hindernissen, Verbreiterung)
-  Prüfung der Fußverkehrsführung
-  Optimierung der Fußverbindung Bahnhof - Hauptstraße
-  Fuß- und Radbrücke Dresdener Straße - Talhaus prüfen
-  Erhöhung der Aufenthaltsqualität / Fußgängerzone in der Karlsruher Straße
-  Hauptfußwegnetz

Handlungskonzept / Maßnahmenvorschläge

ÖPNV



- Liniennetz
- Bahnhof
- Bushaltestellen
- neue S-Bahn-Station Hockenheim-Nord prüfen
- Direktbusse in Nachbargemeinden / Schnellbus Speyer - Hockenheim - Walldorf
- Shuttle Talhaus
- Fuß- und Radbrücke Dresdener Straße - Talhaus prüfen
- Optimierung des Stadtbusverkehrs / Prüfung bedarfsorientierte Angebote
- Mobilitätsstationen als multimodale Verknüpfung

Maßnahmenkonzept

Beispiel für Maßnahmensteckbriefe

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
Kurzfristige Behebung von Mängeln und Konzept zur kontinuierlichen Sanierung von Radverkehrsanlagen (Sofortprogramm)	✓✓✓	€€€	+++	kurzfristig, prozesshaft
M1	Wechselwirkung mit Maßnahmen im Rad-/Fußverkehr und ÖPNV (Busbeschleunigung)			
<i>Abhängigkeiten</i>	Geschwindigkeitsanpassungen im Kfz-Verkehr			
<i>sonstige Bemerkungen</i>	Grundsätzliche Berücksichtigung bei allen Baumaßnahmen			
<i>sonstige Akteure</i>	gesamte Stadt, insbesondere Erreichbarkeit Innenstadt			
Radvorrangrouten (Schlüsselmaßnahme)	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig
<i>Abhängigkeiten</i>	Wechselwirkung mit Maßnahmen im Kfz- bzw. Fußverkehr und ÖPNV (Busbeschleunigung)			
M2	Talhaus – Stadtzentrum – Med-Center			
<i>sonstige Bemerkungen</i>	Bahnhof – Stadtzentrum – Hockenheimring			
<i>sonstige Akteure</i>	„Rading“ mit Optimierung der Radverkehrsführung Eisenbahnstraße, Lußheimer Straße, Südring, Ringstraße, Jahnstraße, Schützenstraße und Philipp-Schwab-Straße			

Maßnahmenkonzept

Beispiel für Maßnahmenbewertung

