

Klimafreundliches Mobilitätskonzept Hockenheim

Zwischenpräsentation Gemeinderat

21. Oktober 2020

Sebastian Hofherr, Dipl.-Ing.

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

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Inhalte

- 1. Einführung**
- 2. Bestandsanalyse**
- 3. Rückblick Bürgerbeteiligung**
- 4. Leitbild und Planungsziele**
- 5. Ausblick Szenarienbetrachtung**
- 6. Weiteres Vorgehen und Zeitplan**

Klimafreundliche Mobilitätskonzepte

Themenfelder klimafreundlicher Mobilität

Umwelt- und Klimaschutz



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

Klimafreundliche Mobilitätskonzepte

Themenfelder klimafreundlicher Mobilität

Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, Grün, und gestalterische Qualität fördern klimafreundliche Mobilität



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

Hockenheim – Klimafreundliches Mobilitätskonzept

Einführung

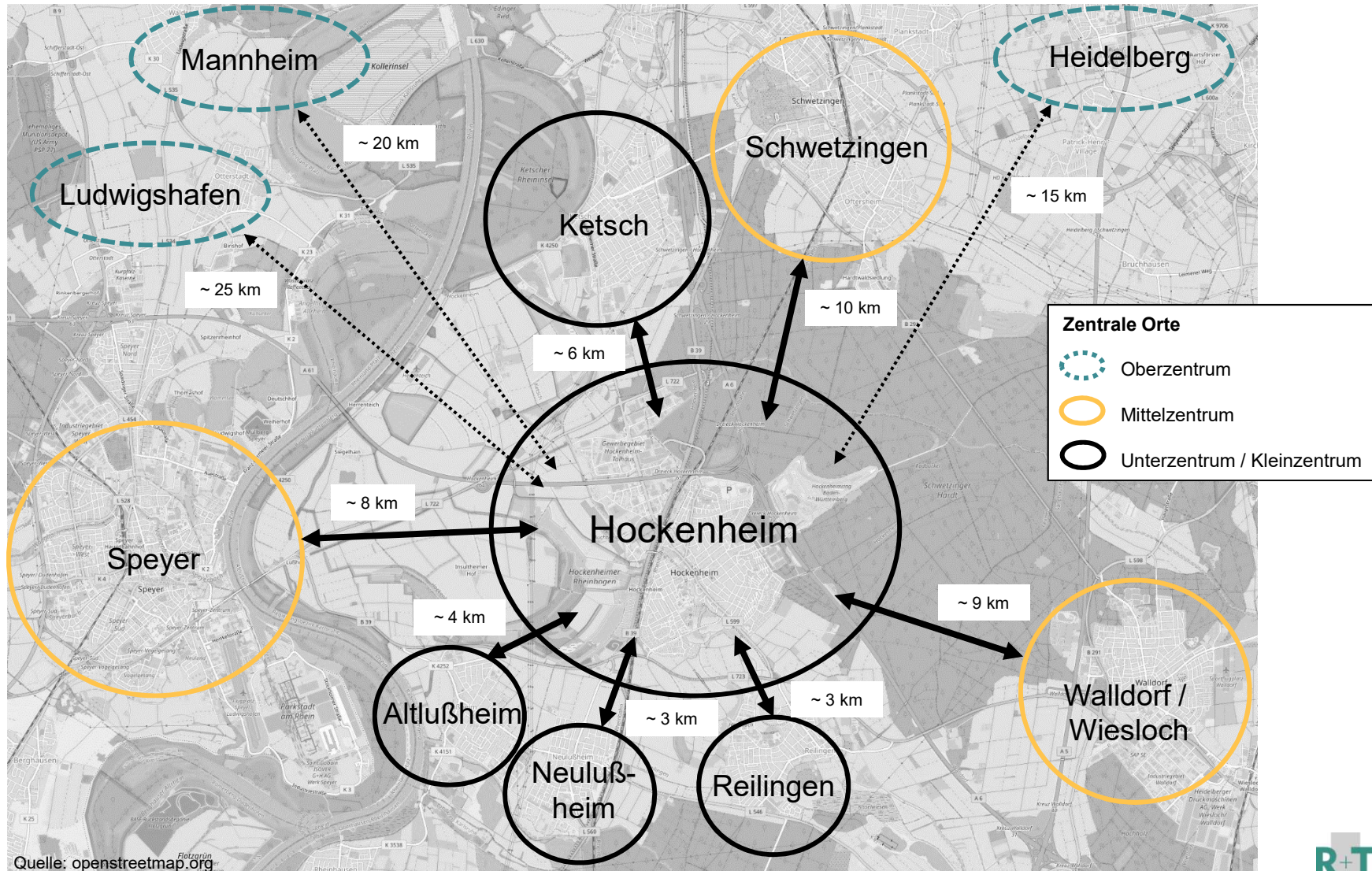
Vorgehensweise Mobilitätskonzept



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

Bestandsanalyse Hockenheim

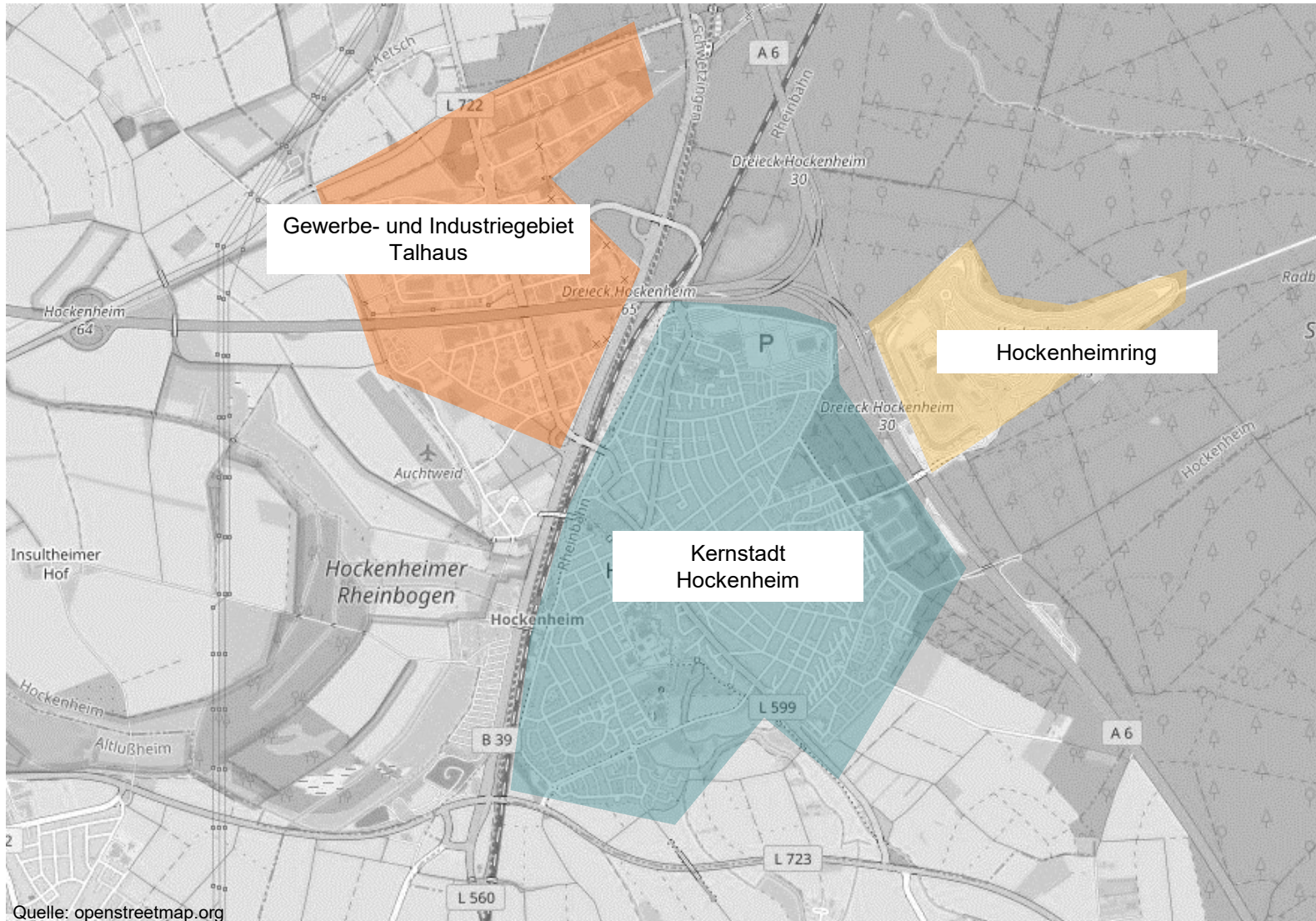
Standortfaktoren – Räumliche Einordnung



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

Bestandsanalyse Hockenheim

Stadtstruktur – Übersicht



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

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

Fließender Kfz-Verkehr – Erkenntnisse



Untere Hauptstraße



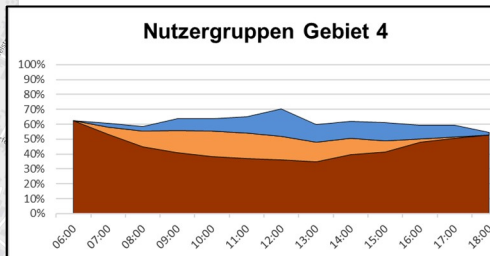
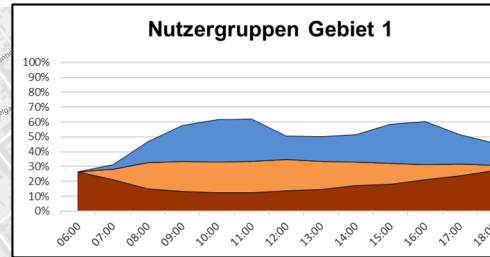
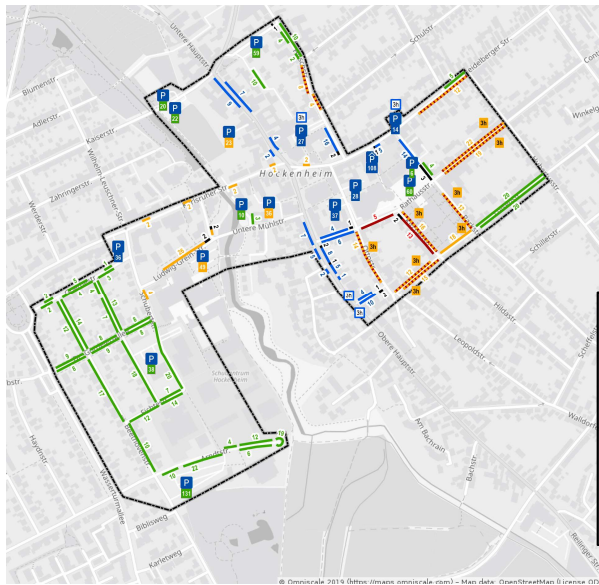
Talhaus



- 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

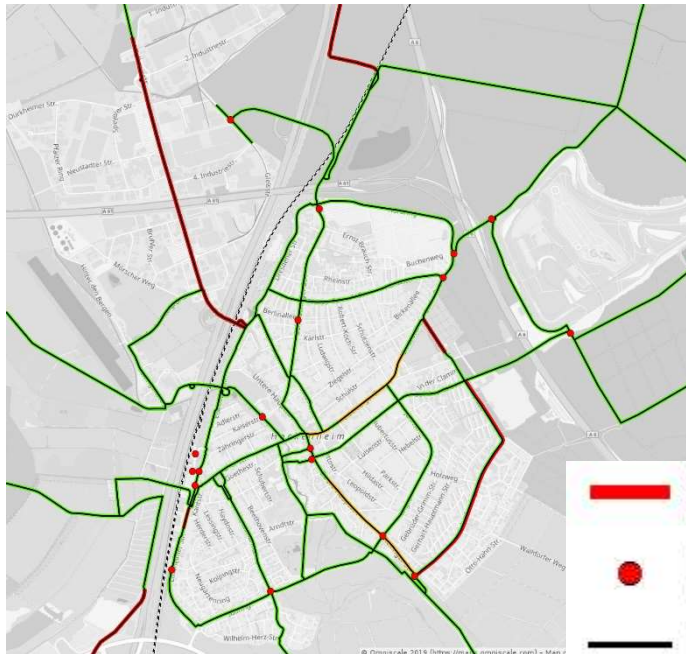


■ Besucher/Kunden
■ Beschäftigte
■ Bewohner

- Insgesamt ausreichend Pkw-Stellplätze in der Kernstadt vorhanden
 - Ungleichverteilte Auslastung von 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 – Erkenntnisse



Hubäckerring



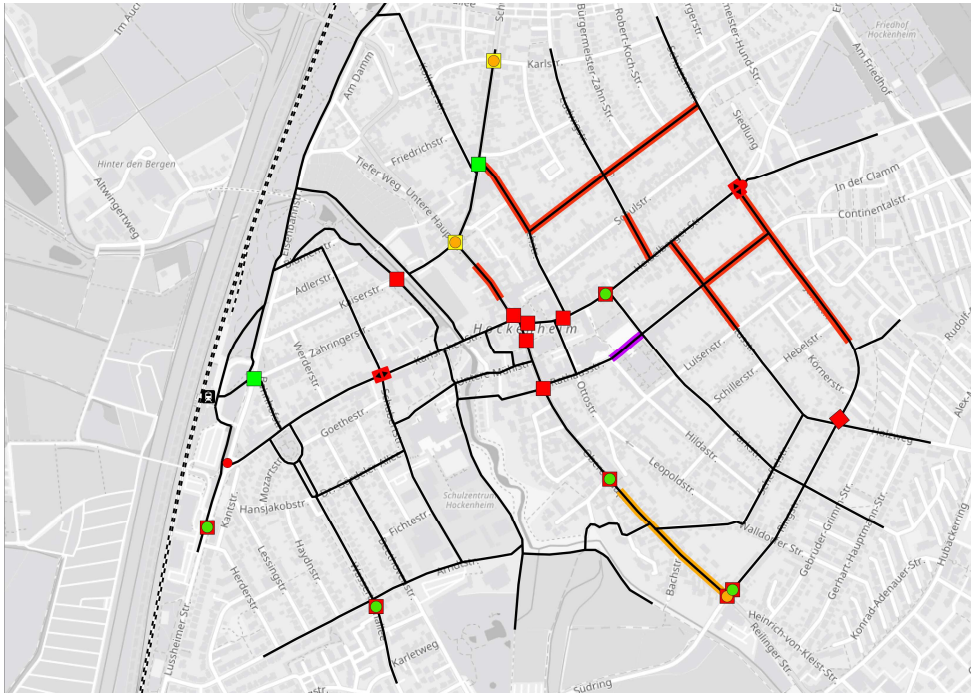
Lußheimer Straße



- 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

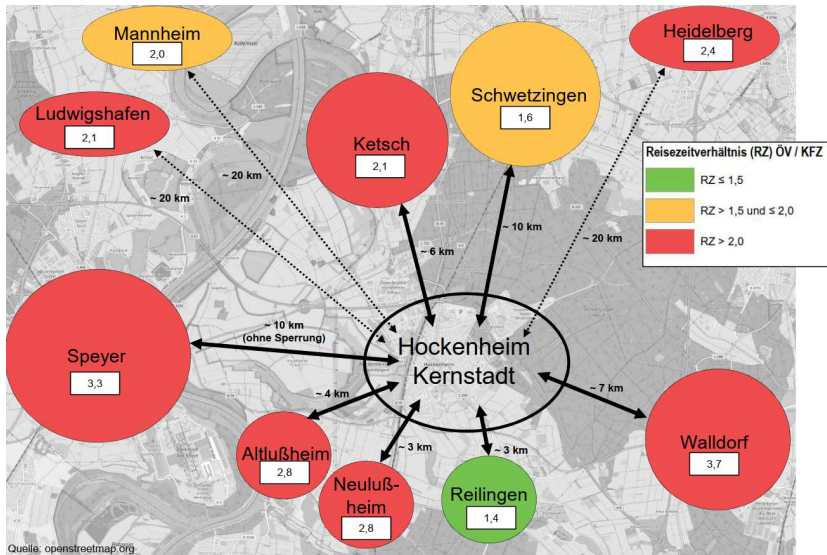
Fußverkehr – Erkenntnisse



- Wege entlang des Kraichbachs und im Gartenschaupark mit hoher Aufenthaltsqualität
- oftmals enge Straßenräume mit parkenden Kfz auf Gehwegen
- Fehlende Barrierefreiheit (besonders taktile Leitsysteme) an den meisten Querungsstellen

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

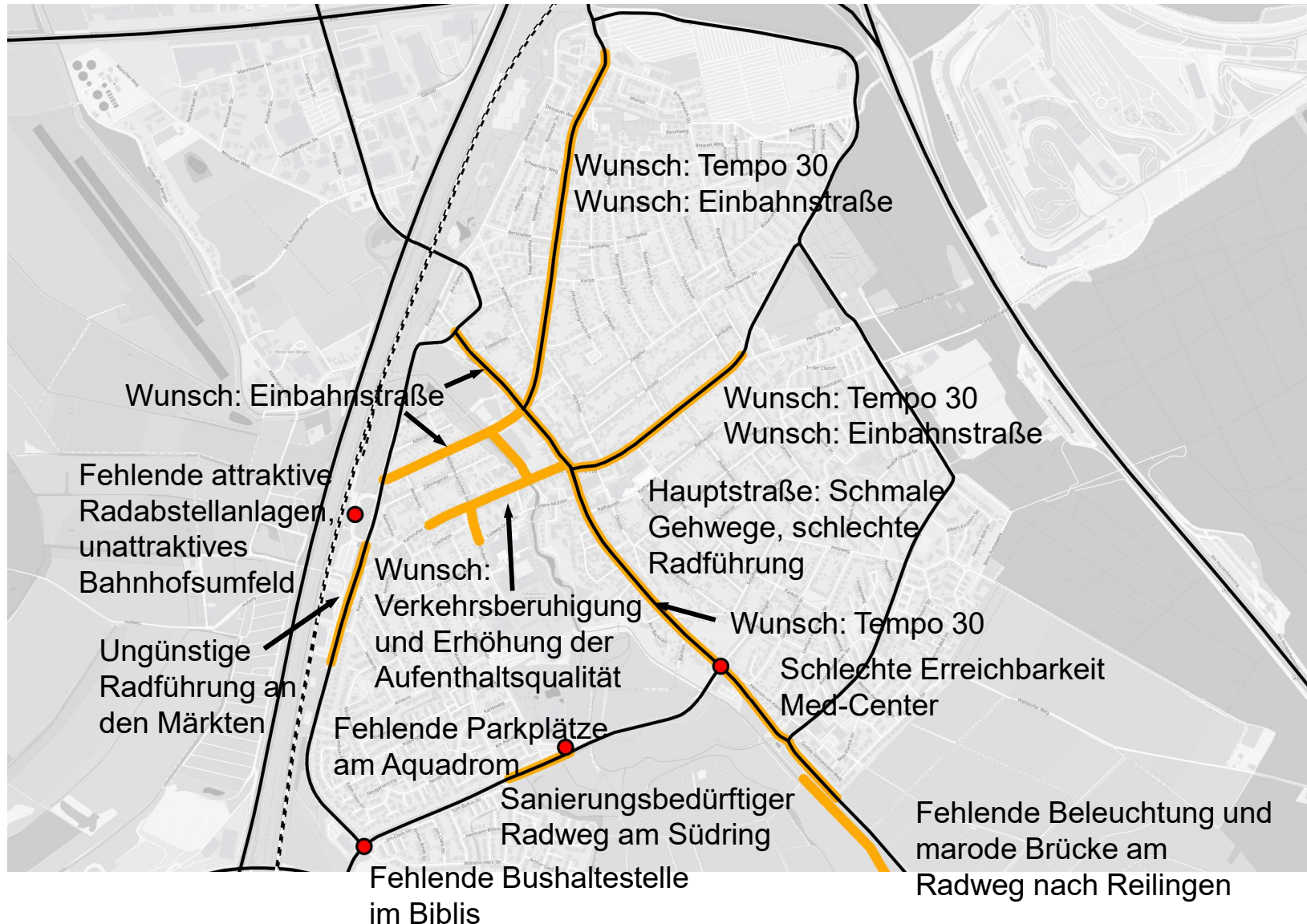
Mobilitätsverbund – Erkenntnisse



- Rad-Service-Station mit E-Bike Ladestation bisher an einem Standort in der Kernstadt vorhanden; weitere Standorte wünschenswert
- 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

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Übersichtsplan der Mängel mit konkretem Lagebezug



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

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Mehrfach genannte Mängel (Sortierung nach Häufigkeit der Nennung)

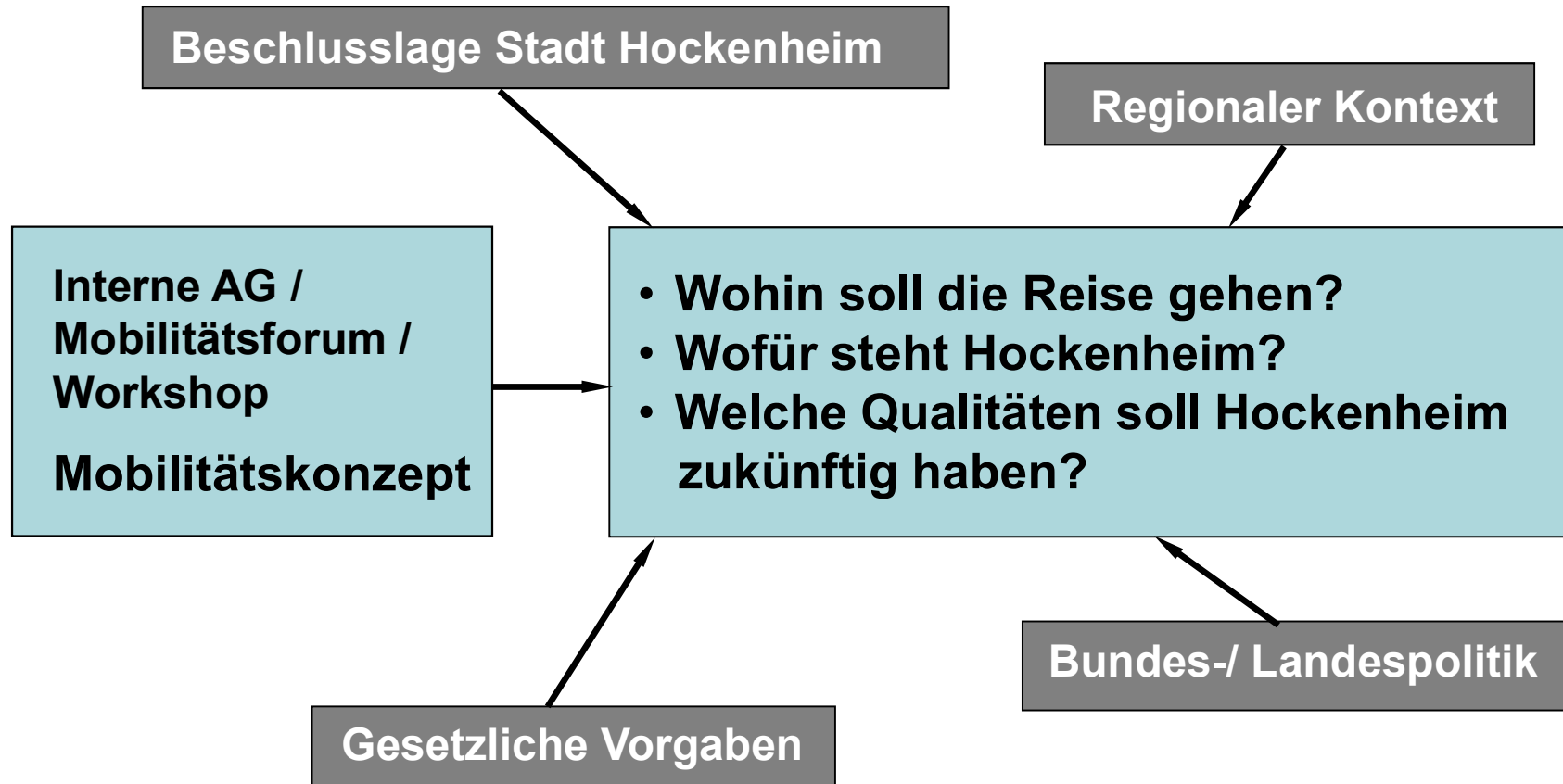
Mangel	Themenbereich	Lage
unzureichende ÖV-Verbindung nach Heidelberg	ÖV	gesamte Stadt
Parken im Straßenraum nicht angemessen, dadurch Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer	Fuß, Rad, Kfz	gesamte Stadt, insbesondere Altort
Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs nicht angemessen	Kfz	gesamte Stadt, insbesondere Hauptverkehrsstraßen
Lücken in der Radverkehrsinfrastruktur bzw. nicht mehr zeitgemäße Infrastruktur	Rad	gesamte Stadt, insbesondere Erreichbarkeit Innenstadt
Straßen sind für Zweirichtungsverkehr Kfz zu schmal	Kfz	gesamte Stadt, insbesondere Altort
fehlende Infrastruktur für E-Mobilität	Rad, Kfz	gesamte Stadt
Verkehrssituation in der Karlsruher Straße ist nicht angemessen, insbesondere zu geringe Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr	Fuß, Rad, Kfz	Karlsruher Straße und Anschlüsse an das sonstige Straßennetz
unzureichende Gehwegbreite	Fuß	gesamte Stadt
unzureichende Radverkehrsführung in der Hauptstraße	Rad	Hauptstraße
unzureichende Gestaltung des Bahnhofsumfelds	Fuß, Rad, ÖV, Kfz	Bahnhof
unzureichende ÖV-Verbindung nach Walldorf	ÖV	gesamte Stadt
unzureichende Bedienungszeiten RingJet	ÖV	gesamte Stadt, insbesondere auch Talhaus
Wunsch nach alternativen Antrieben im ÖV	ÖV	gesamte Stadt
schlechte Erreichbarkeit des Med-Centers, ungünstige Verkehrsführung im Umfeld	Fuß, Rad, Kfz	Med-Center und Umgebung
fehlende Flächen für Lade- und Liefervorgänge, Nutzung der Talhausstraße als Lkw-Parkplatz	Kfz (Wirtschaft)	gesamte Stadt, insbesondere Innenstadt und Talhaus
fehlende Radschnellwege	Rad	gesamte Stadt
fehlendes Car-Sharing-Angebot	Kfz	gesamte Stadt

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Weitere genannte Mängel (Sortierung nach Themenbereich)

Mangel	Themenbereich	Lage
Probleme im Verkehrsablauf und bei der Verkehrssicherheit durch Elterntaxis	Fuß, Rad, Kfz	Umfeld der Schulen
Radverkehr gegen Einbahnstraßen ist ungünstig	Rad, Kfz	gesamte Stadt
geringe Aufenthaltsqualität, fehlende Bänke	Fuß	gesamte Stadt
fehlende Lastenräder	Rad	gesamte Stadt
unzureichende ÖPNV-Anbindung im Freizeitverkehr	ÖV	gesamte Stadt, insbesondere Freizeitziele
unzureichendes Angebot auf der Bahnstrecke nach Mannheim und Karlsruhe	ÖV	gesamte Stadt
unzureichende ÖV-Verbindung nach Speyer	ÖV	gesamte Stadt
fehlende Bahnanbindung Talhaus		Talhaus
Fehlende Bushaltestelle im Bereich Biblis	ÖV	südliches Stadtgebiet (Biblis)
fehlende zielnahe Parkplätze für Mobilitätseingeschränkte	Kfz	gesamte Stadt, insbesondere Innenstadt
fehlendes Handy-Parken	Kfz	gesamte Stadt, insbesondere Innenstadt
Beschluss Parkraumkonzept vor Moko-Ergebnissen ist ungünstig	Kfz	
fehlende Infrastruktur für Reisebusse	Tourismusverkehr	gesamte Stadt

Definition von Planungszielen



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

Leitbild und Planungsziele

Verkehrliches Leitbild

„Im Rahmen des klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes Hockenheim soll einerseits **Mobilität für alle** ermöglicht und gefördert, andererseits der Verkehr so **stadt- und umweltverträglich** wie möglich gestaltet werden.

Mit **Verkehrsverlagerungen** durch intensive Förderung des Umweltverbundes und einer **Reduzierung der Dominanz der Kfz-Verkehrs** sowie **Verkehrsvermeidung** durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung soll der **Klima- und Umweltschutz** in Hockenheim gestärkt und die **Lebensqualität erhöht** werden.

Die **Klimaziele der Stadt und des Bundes** sollen erreicht werden.“

Leitbild und Planungsziele

Planungsziele

Verkehrspolitische Ziele

- Reduktion der Treibhausgasemissionen gegenüber dem Niveau von 1990 um mindestens 40% bis 2020 und um 80-95% bis 2050 (Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung)
- 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

Leitbild und Planungsziele

Planungsziele

Kfz-Verkehr

- Reduzierung der umweltbezogenen Beeinträchtigungen durch Kfz-Verkehr
- Reduzierung der Dominanz des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt
- Möglichst geringer Flächenverbrauch für Kfz-Infrastruktur
- Verkehrsberuhigung / Temporeduzierung zur Sicherung von Lärmschutz, Verkehrssicherheit und der verträglichen Abwicklung mit anderen Verkehrsteilnehmern (bspw. Radverkehr)
- Optimierung / Erneuerung der Lichtsignalsteuerung, Beseitigung von Stauursachen
- Nutzergruppenspezifische Neuordnung des Parkens unter Vermeidung von Parksuchverkehren
- Sachgerechte Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs, Konzepte für den Lieferverkehr entwickeln
- Ausbau von P+R, Förderung von Fahrgemeinschaften

Leitbild und Planungsziele

Planungsziele

Fuß- und Radverkehr

- Erhöhung der Verkehrssicherheit zur besseren Erreichbarkeit wichtiger Ziele
- Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen (Straßen-)Raum
- Schaffung attraktiver und sicherer Verbindungen im Fußverkehr innerhalb der Stadt, flächendeckende Verbesserung der Situation im Fußverkehr
- Verbesserte Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs an Signalanlagen
- Schaffung eines lückenlosen Radverkehrsnetzes auf wichtigen Achsen, Mitdenken „neuer“ Radverkehrsführungen im Mischverkehr
- Stärkung / Verbesserung der Querverbindungen im Stadtgebiet
- Vermeidung von Umwegfahrten für den Radverkehr
- Erweiterung der Fahrrad-Abstellmöglichkeiten

Leitbild und Planungsziele

Planungsziele

Öffentlicher Personennahverkehr

- Verbesserung der Anbindungen ins Umland (v. a. Nachbargemeinden und Heidelberg)
- Optimierung des innerstädtischen Busverkehrs
- Verbesserung der Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV, barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Einsatz von umweltfreundlichen ÖV-Fahrzeugen nach Stand der Technik
- Verbesserung der Information und des Marketings zum ÖPNV

Mobilitätsverbund

- Schaffung und Ausbau von Angeboten wie Car-Sharing, Fahrradverleih(-system), E-Mobilität, Lastenräder für Lieferverkehre in der Innenstadt...
- Förderung der Elektromobilität (Auto, Rad, Bus, etc.)
- Intensivierung der Vernetzung der Verkehrsträger

Szenarienuntersuchung

Methodik:

- Bestimmung eines **Prognose-Nullfalls 2035** mit Berücksichtigung der bis 2035 zu erwartenden stadtstrukturellen, sozio-ökonomischen und technischen Entwicklungen sowie bereits konkret beschlossener verkehrlicher und städtebaulicher Maßnahmen
 - Definition von zwei verschiedenen **Szenarien** mit Zuordnung wesentlicher Maßnahmenbündel und Intensitäten (entsprechend dem Leitbild und den Zielen des Mobilitätsplans)
 - **Bewertung** der Szenarien hinsichtlich Erfüllung der Ziele des Mobilitätskonzepts sowie der Wirkungen
- Ableitung eines optimierten Vorzugsszenarios
- Herausarbeitung von Strategien zur zukünftigen Verkehrsentwicklung

Kfz-Verkehrsaufkommen Ist-Zustand 2018



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Kfz / 24 h (Normalwerktag)

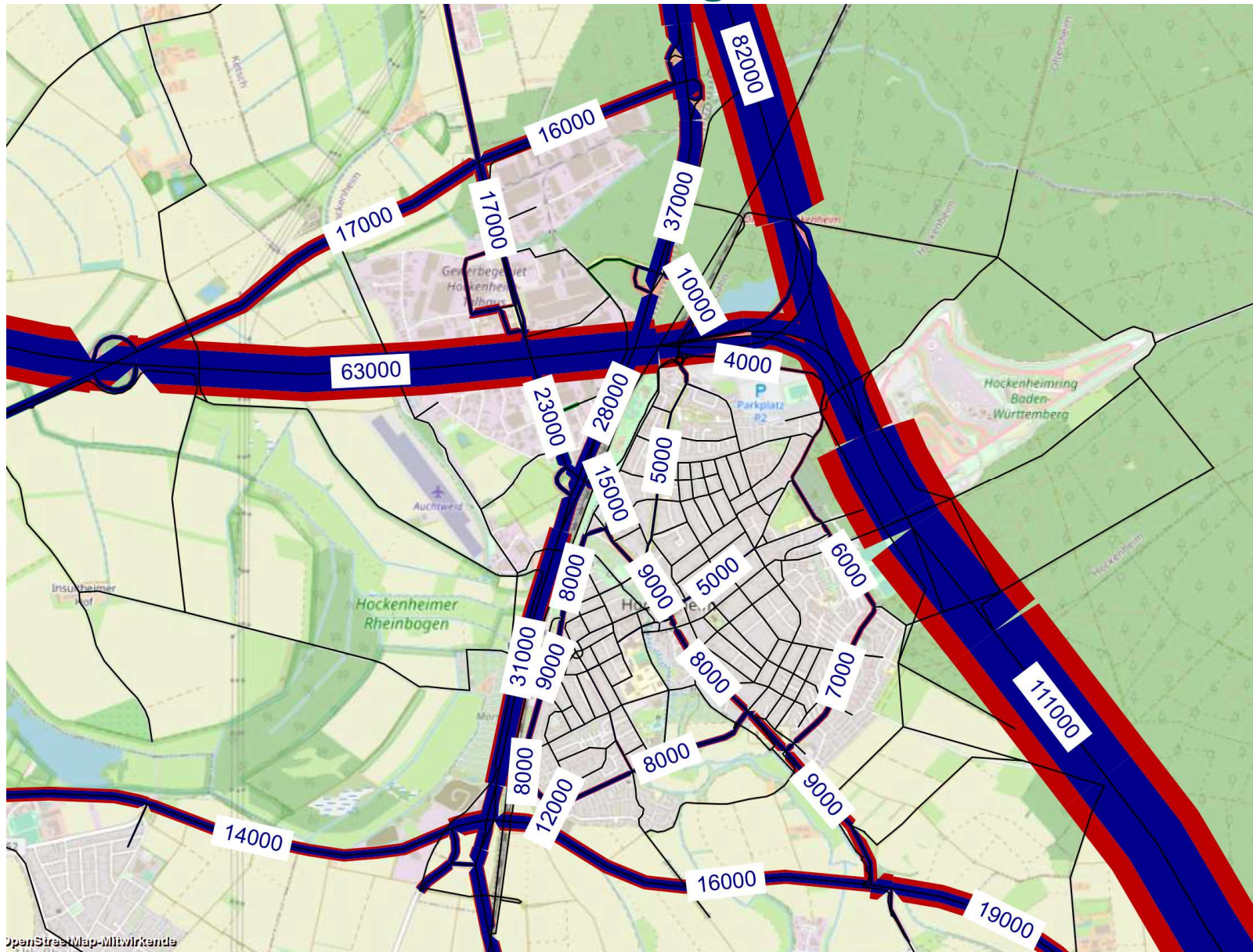
Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Prognose-Nullfall 2035

Haupteinflussfaktoren auf die zukünftigen Verkehrsverhältnisse in Hockenheim sind

- die Entwicklung der Bevölkerung und der Pendlerverflechtungen
- die Auswirkungen und Effekte des demographischen Wandels
- die Veränderung der Lebenssituation und der Haushaltsstrukturen der Bevölkerung
- der Motorisierungsgrad
- die konjunkturellen Einflüsse auf den Wirtschafts- und Güterverkehr
- die technische Entwicklung der Fahrzeuge und Verkehrssysteme
- Maßnahmen im Verkehrsnetz

Kfz-Verkehrsaufkommen Prognose-Nullfall 2035



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

OpenStreetMap-Mitwirkende

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
- 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

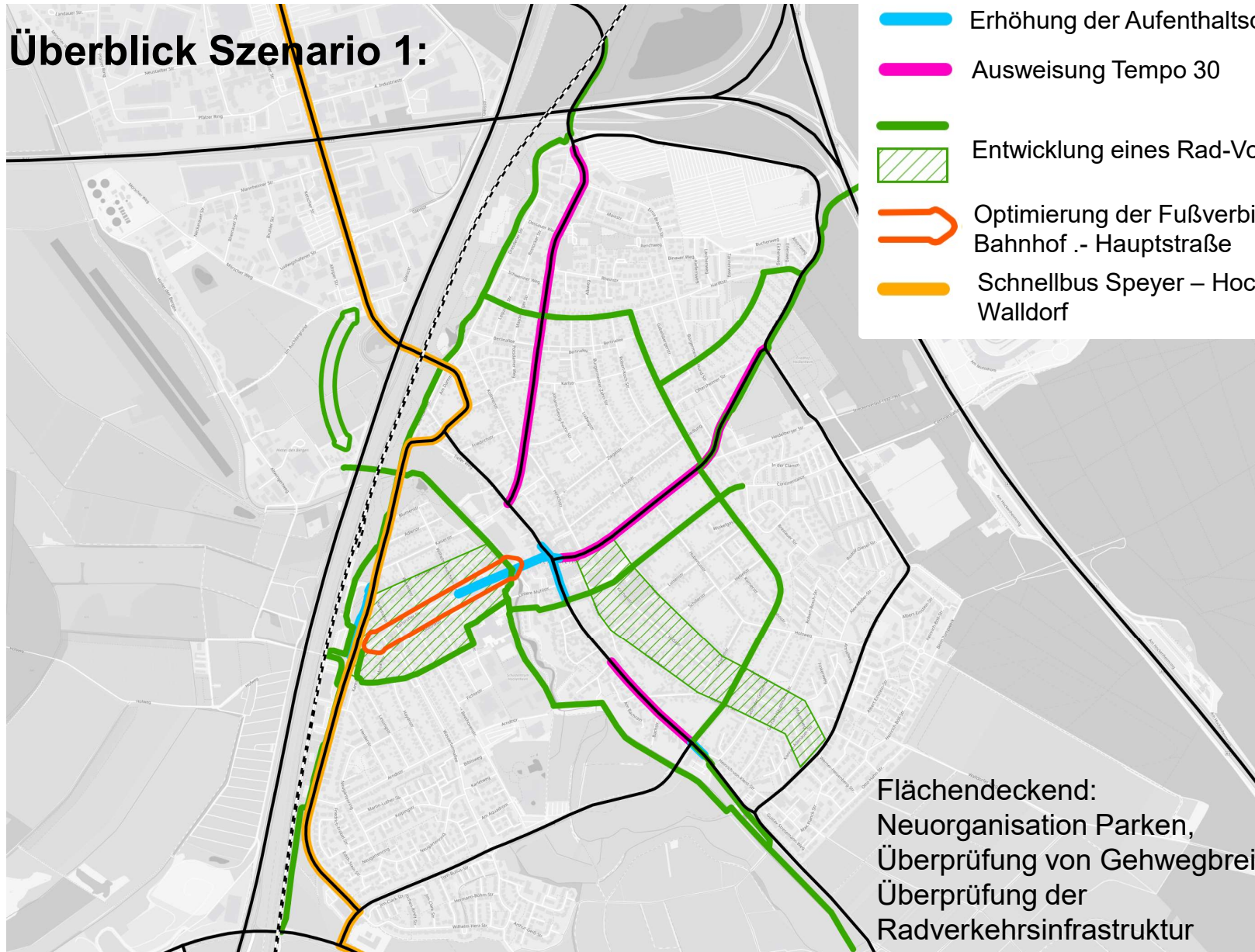
Szenario 2

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

Szenarienuntersuchung

Überblick Szenario 1:



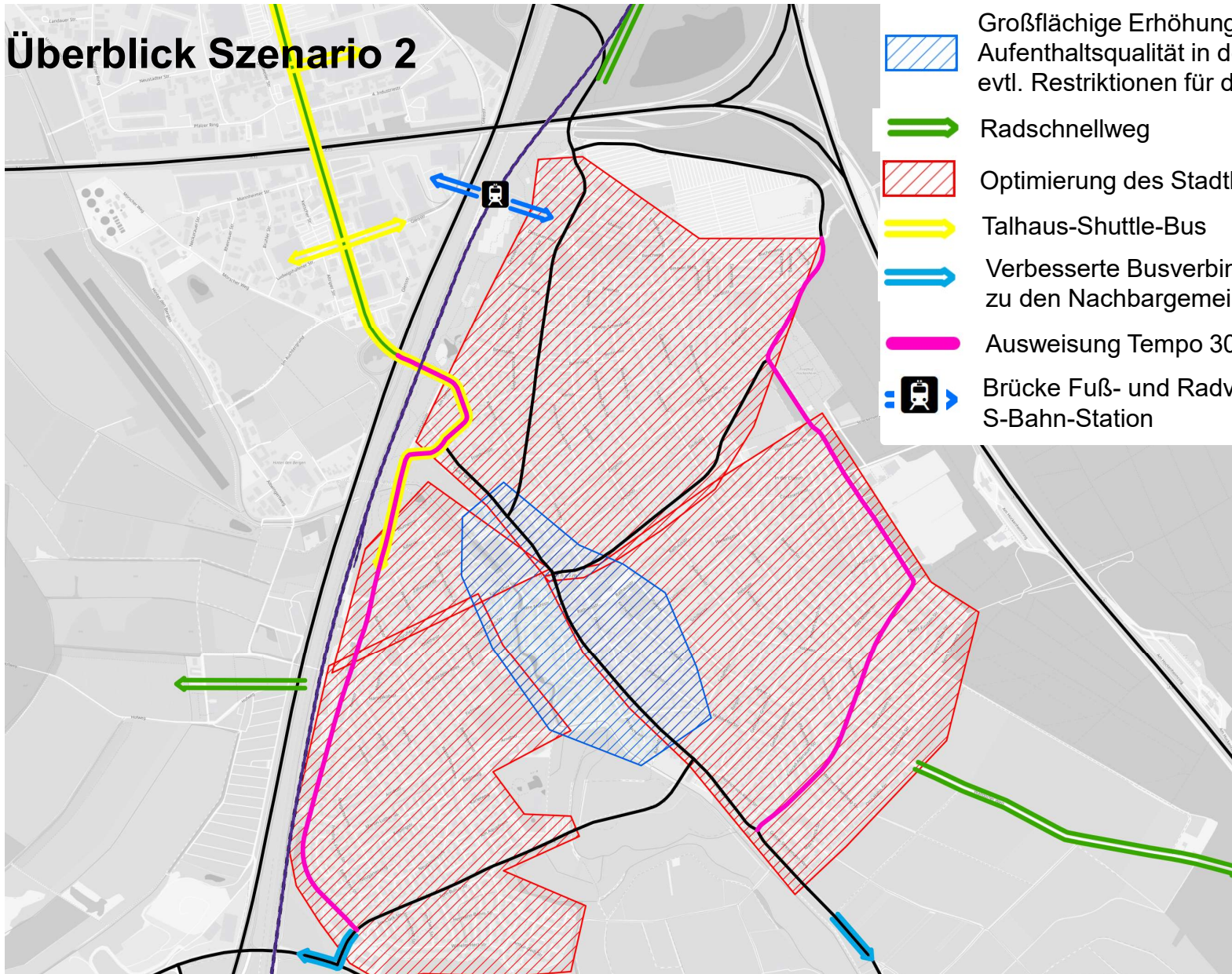
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Ausweisung Tempo 30
- Entwicklung eines Rad-Vorrang-Netztes
- Optimierung der Fußverbindung Bahnhof .- Hauptstraße
- Schnellbus Speyer – Hockenheim - Walldorf

Flächendeckend:
Neuorganisation Parken,
Überprüfung von Gehwegbreiten,
Überprüfung der
Radverkehrsinfrastruktur

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

Szenarienuntersuchung

Überblick Szenario 2



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

Weiteres Vorgehen

- Abschluss der Szenarienuntersuchung bis Ende des Jahres 2020
- Erstellung des Maßnahmenkonzepts und Abschluss des Mobilitätskonzepts
- Fortsetzung des Beteiligungsverfahrens mit Mobilitätsforum und Bürgerveranstaltung
- Beschlussfassung Mitte 2021