



Gemeinde Nußloch

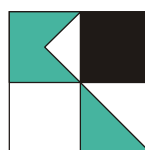
Mobilitätskonzept

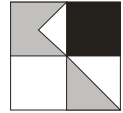
-Erläuterungsbericht-

Band 2

Karlsruhe, 26. Oktober 2021

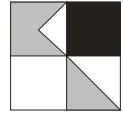
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





INHALTSVERZEICHNIS

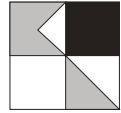
	Seite
1. Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
2. Verkehrsentwicklung motorisierter Verkehr	3
3. Ortsbegehung – Stärken-Schwächen-Analyse	5
4. Allgemeine themenbezogene Leitsätze	6
5. Landesweite Klimaschutzziele	7
5.1 CO ₂ Minderungen Kfz-Verkehr	8
5.2 Langfristige Auswirkungen auf die Mobilität	9
6. Maßnahmenentwicklung	10
7. Vorrangnetze	11
7.1 Vorrangnetz Fuß	11
7.2 Vorrangnetz Rad	12
7.3 Vorrangnetz ÖV	14
7.4 Vorrangnetz Kfz	15
7.5 Integrierte Gesamtbetrachtung	15
8. Maßnahmen	16
8.1 Fußgänger	17
8.2 Fahrradverkehr	19
8.3 Öffentlicher Personennahverkehr	24
8.4 Motorisierter Individualverkehr	26
8.5 Motorisierter ruhender Verkehr	29
8.6 Ausgaben zur Förderung des Radverkehrs	30
9. Leitprojekte	31



ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage

- 1 Fußverkehr – Vorrangnetz
- 2 Radverkehr – Vorrangnetz
- 3 ÖV – Vorrangnetz
- 4 MIV – Vorrangnetz
- 5 Maßnahmenplan – Fußgänger
- 6 Maßnahmenliste mit Priorisierung – Fußgänger
- 7 Maßnahmenplan – Radverkehr
- 8 Maßnahmen mit Priorisierung – Radverkehr
- 9 Maßnahmenplan – ÖV
- 10 Maßnahmenliste mit Priorisierung – Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- 11 Maßnahmenplan – MIV
- 12 - 13 Maßnahmenliste mit Priorisierung – Motorisierter Individualverkehr (MIV)



1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

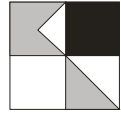
Die Gemeinde Nußloch liegt im Rhein-Neckar-Kreis und grenzt an die Städte Walldorf, Wiesloch und Leimen. Aufgrund der Lage in der Metropolregion Rhein-Neckar und der sehr guten Infrastruktur sind im gesamten Untersuchungsgebiet zwischen Heidelberg und Walldorf / Wiesloch erhebliche Verkehrsprobleme, vornehmlich im motorisierten Individualverkehr (MIV) festzustellen. Dies trifft teilweise auch auf die Gemeinde Nußloch zu. Erschlossen wird die Gemeinde Nußloch über die Landstraße 594 (Hauptstraße), die in Nord-Süd-Richtung von Leimen nach Wiesloch verläuft, sowie durch die Kreisstraßen 4156 (Massengasse), 4157 (Sinsheimer Straße) und 4256 (Walldorfer Straße) jeweils in Ost-West-Richtung. Die Kreisstraßen 4156 und 4256 verbinden Nußloch zusätzlich mit westlich der Gemeinde verlaufenden, hochbelasteten B 3, die in den Spitzenstunden die Grenze ihrer Kapazität erreicht bzw. diese teilweise überschreitet.

Ziel der Untersuchung ist eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Nußloch. Hierzu wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, um die aktuelle verkehrliche Situation der Gemeinde zu analysieren, und zudem erforderliche Verbesserungsvorschläge ableiten zu können. Dies betrifft insbesondere die Anpassung und Optimierung der vorhandenen Verkehrswege, sodass unterschiedliche Mobilitätsanforderungen der Bürger von Nußloch optimiert und deren Vernetzung verbessert werden können.

Das Mobilitätskonzept der Gemeinde Nußloch ist ein integriertes Handlungskonzept für die zukünftige Mobilität und die politische Steuerung der verkehrlichen Ziele in Nußloch. Hierbei sind die einzelnen Verkehrsarten nicht getrennt, sondern vielmehr in einem Gesamtkontext zu sehen und die hieraus resultierenden Abhängigkeiten untereinander zu betrachten.

Verkehr und Mobilität entwickeln sich aktuell sehr dynamisch. Aus diesem Grund müssen unterschiedliche Herangehensweisen zur Sicherstellung der weiterhin notwendigen individuellen Mobilität in Nußloch betrachtet werden. Dies ist insgesamt eine große Herausforderung für die städtische Mobilitäts- und Verkehrsplanung, wie aber auch die integrierte Stadtentwicklungsplanung.

Daher soll der Verkehr in Nußloch zukünftig integriert und entsprechend den Grundsätzen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der generellen Erreichbarkeit sowohl im Ziel- als auch im Quellverkehr betrachtet werden. Es wird besonders darauf geachtet, dass alle Verkehrsteilnehmer ihre Mobilitätsbedürfnisse optimal und mit möglichst geringen negativen Auswirkungen abbilden können. Insbesondere negative Auswirkungen auf die Bestandsstrukturen und die Umwelt sind entsprechend zu



berücksichtigen. Dies betrifft nicht zuletzt auch die Intermodalität der unterschiedlichen Verkehrsarten. Zukünftig kann nicht mehr ein Verkehrsmittel allein sämtliche Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner von Nußloch abdecken. Hier müssen vielmehr alle Verkehrsmittel einerseits einzeln, als auch in der Gesamtheit und die Abhängigkeiten untereinander berücksichtigt werden. Darüber hinaus wird eine bessere Vernetzung und die Möglichkeit zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln, im Planungsprozess angestrebt. Das Mobilitätskonzept definiert grundsätzliche Ziele für die Entwicklung von Nußloch. Teilweise werden auch bereits konkrete Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und Förderung nachhaltiger Mobilität aufgezeigt.

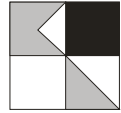
Ziele Mobilität / Verkehr

- Verbesserung Nahmobilität / nachhaltige Mobilität
- Stärkung Umweltverbund
- Barrierefreie Verkehrsanlagen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung der Lärmbelastungen
- Geringere Geschwindigkeiten
- Car-Sharing / E-Mobilität



Neben den allgemeinen Zielsetzungen wird jedoch auch ein praxis- und anwendungsorientiertes Konzept zur nachhaltigen Mobilitätsplanung in Nußloch vorgelegt. Auf Basis dieses integrierten Mobilitätskonzeptes, eines strategischen Entwicklungskonzeptes zur Förderung der nachhaltigen Mobilität, sollen zukünftige Detailplanungen entsprechend abgebildet werden. Die Zieldefinition zum Mobilitätssystem Nußloch zeichnet sich durch einen hohen Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel aus. Hierdurch können verkehrsbedingte Emissionen reduziert werden.

Nachhaltige Mobilität wie der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV wird bedarfsgerecht angepasst, sodass sie Alternativen zur Nutzung des Pkw darstellen. Verkehrsflächen werden so gestaltet, dass sie entsprechend multifunktional genutzt werden können. Mobilitätsstationen verknüpfen die unterschiedlichen Mobilitätsangebote zur Förderung der Intermodalität und ermöglichen somit bessere Umsteigemöglichkeiten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten.



2. Verkehrsentwicklung motorisierter Verkehr

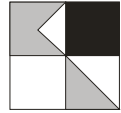
Bezüglich der Ergebnisse der Verkehrserhebungen sowie der Verkehrsprognose wird auf Band 1 verwiesen. Entsprechend der dort vorgestellten Verkehrserhebungen liegen die Verkehrsbelastungen des Jahres 2018 im Zuge der Hauptstraße im Bereich der Ortsmitte bei bis zu ca. 10.100 Kfz/24 h. Im Zuge der Walldorfer Straße liegt die maximale Verkehrsbelastung bei ca. 11.300 Kfz/24 h westlich der Kurpfalzstraße. Die Sinsheimer Straße ist mit maximal ca. 9.200 Kfz/24 h etwas geringer belastet. Die Massengasse ist mit bis zu ca. 15.200 Kfz/24 westlich der Zufahrtsrampe zur B 3 belastet. Die Schwerverkehrsanteile liegen in der Gemeinde Nußloch in einer Größenordnung zwischen ca. 2 und ca. 5 %.

Ein Vergleich der Verkehrsbelastungen zwischen den Jahren 2002 und 2018 zeigt, dass teils erhebliche Verkehrszunahmen stattgefunden haben. Für ausgewählte Querschnitte ist der Vergleich der Verkehrsbelastungen in nachfolgender Tabelle aufgetragen.

Belastungsvergleich 2002 zu 2018

Straße	2002	2018	proz. Ver.
L 594 Lindenplatz	8.600	9.100	+6%
Hauptstraße südl. K 4256	3.000	5.600	+87%
Walldorfer Str.	7.000	6.000	-14%
K 4256	9.600	10.300	+7%

Aktuell wird eine Ausweitung der Homeoffice-Regelungen nach Beendigung der Corona-Pandemie diskutiert. Grund dafür ist, dass durch die aktuellen Auswirkungen mit Ausgangssperre massive Abnahmen des motorisierten Individualverkehrs vorgelegen haben. Während der ersten Ausgangssperre im Jahr 2020 konnten teilweise Rückgänge im motorisierten Individualverkehr von 50 % und mehr festgestellt werden. 2021 waren die Rückgänge etwas geringer, da zum einen die Notbetreuung in Kindergärten und Schulen ausgeweitet wurden und zudem das Berufsleben, mit Ausnahme bestimmter Wirtschaftsgruppen, deutlich besser organisiert war, als dies beim ersten Lockdown der Fall war. Daher ergeben sich aus wissenschaftlichen Begleituntersuchungen und eigenen Erhebungen, dass während des zweiten Lockdowns ca. 1/3 weniger Kfz-Verkehr auf den Straßen Baden-Württembergs unterwegs waren, als dies normalerweise der Fall gewesen



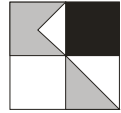
wäre. Die weitere Entwicklung ist derzeit, relativ schwer absehbar, da beispielsweise den positiven verkehrlichen Effekten aus Homeoffice und beruflichen Online-Terminen, die zu einer Reduzierung des motorisierten Verkehrs führen auch negative Effekte gegenüberstehen. Dies ist vor allem der Umstieg vom öffentlichen Verkehr auf Individualverkehr. Dieser möglichen negativen Entwicklung ist auch mit der weiteren strategischen Planung entgegenzuwirken.

Der Durchgangsverkehr beläuft sich je nach Ortseinfahrt auf ca. 15 % bis ca. 63 %. Insbesondere in Ost-West-Richtung (Sinsheimer Straße – Walldorfer Straße) ist dieser mit ca. 48 % sehr hoch. Auch in Nord-Süd-Richtung ist ein relevanter Durchgangsverkehr feststellbar. Dies bedeutet, dass ein nicht unerheblicher Teil der Fahrten in und von bzw. nach Nußloch durch Bürger von Nußloch oder durch Arbeitsplätze und sonstige Nutzungen in Nußloch erzeugt werden. Hieraus ergibt sich, dass allein durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs zwar Verbesserungen in Nußloch erreicht werden können, der Fokus jedoch zudem auf den eigenen Verkehr gelegt werden muss.

Im Rahmen der Strombelastungszählungen an den Knotenpunkten wurden auch Radfahrer über die jeweiligen Zeitbereiche erfasst, sofern sie im Straßenraum unterwegs waren und nicht begleitende Radwege genutzt haben. Die Zählergebnisse zeigen, dass im Kernbereich von Nußloch mit einem erhöhten Radverkehrsaufkommen von bis zu 250 Radfahrer/8 h zu rechnen ist.

Im Zuge der Sinsheimer Straße wurden zudem die Fußgängerströme erhoben. Es ergibt sich eine Fußgängerzahl von ca. 610 Fußgängern, die die Sinsheimer Straße von Süden nach Norden sowie von ca. 600 Personen, die die Sinsheimer Straße in entgegengesetzte Richtung queren. Die Gesamtzahl an querenden Fußgängern kann somit mit ca. 1.210 angegeben werden. Über die Zählung der Fußgänger wurde die Möglichkeit zur Einrichtung zweier Fußgängerüberwege im Zuge der Sinsheimer Straße geprüft. Diese stehen nun aktuell kurz vor der Umsetzung.

Im eng bebauten Kernbereich mit den Straßen Hildastraße, Werderstraße und Kaiserstraße sowie im Zuge der K4157 (Sinsheimer Straße) ergeben sich Stellplatzauslastungen von über 100%. Hier kann somit von einem sehr hohen Parkdruck ausgegangen werden, sodass empfohlen wird, die Anwohner durch attraktive Angebote zu einem Umstieg von Pkw auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bus, Fahrrad, Fuß) zu bewegen.



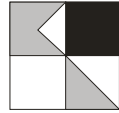
3. Ortsbegehung – Stärken-Schwächen-Analyse

In mehreren eingehenden Ortsbesichtigungen wurden die Stärken und Schwächen des Verkehrssystems innerhalb der Gemeinde Nußloch ermittelt und die Schwächen bzw. Konfliktstellen verortet.

- Stärken:
 - hierarchisches Straßennetz
 - Anbindung des Gewerbegebietes auf kurzem Wege an die B 3
 - geringes Schwerverkehrsaufkommen innerhalb der Gemeinde
 - gute Haltestellenabdeckung durch vier Buslinien
 - gute Anbindung (MIV) an Oberzentrum Heidelberg und Mittelzentrum Wiesloch/Walldorf
 - gute innerörtliche Radwegeachsen mit vielen ausgeschilderten Verbindungen
 - Schnellbuslinie in Richtung Heidelberg

- Schwächen:
 - großzügig ausgelegter Verkehrsraum für MIV
 - unübersichtlicher Straßenverlauf im Zuge der Hauptstraße auf Höhe der Kirche St. Laurentius
 - ÖPNV in Schwachlastzeiten meist nur im Stundentakt
 - Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut
 - Radverkehr häufig im Mischverkehr auf Fahrbahn
 - fehlende Radabstellanlagen
 - keine sichere Überführung von Radwegen auf Fahrbahn
 - an einigen Stellen keine sichere Führung des Radverkehrs (insbesondere an Knotenpunkten)
 - fehlende Querungsmöglichkeiten, auch an Haltestellen
 - stellenweise sehr schmale oder keine Gehwege vorhanden
 - ebenerdiger Gehweg an südlicher Hauptstraße
 - keine flächendeckende Barrierefreiheit

In vielen Bereichen sind die Erkenntnisse mit denen, die von den Bürgern bei der Bürgerbeteiligung im Jahr 2019 hervorgebracht wurden, vergleichbar. Allen voran lässt sich hier die unzureichende Gehwegsituation anführen, die in Nußloch in weiten Teilen vorzufinden ist. Ebenso ist die stellenweise nicht zufriedenstellende Radverkehrsführung aufzuführen. An mehreren Stellen wurden beispielsweise Radwegeenden identifiziert, an denen keine Überleitung auf die Fahrbahn vorzufinden war. Durch den breiten Straßenraum,



der in Nußloch auf vielen Straßen gegeben ist, ist es möglich, geeignete Maßnahmen zu finden. Hierzu ist der zur Verfügung stehende Raum neu zu verteilen.

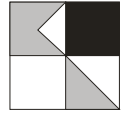
4. Allgemeine themenbezogene Leitsätze und Ziele

Um die zukünftige Ausrichtung der Gemeinde Nußloch hinsichtlich Mobilitätsansprüche der Bürger und zur Erreichung der Klimaziele steuern zu können, wurden Leitsätze zur strategischen Ausrichtung entwickelt. Diese basieren auf den allgemeinen Themenfeldern und der umfassenden Bürgerbeteiligung.

Themenbezogene Leitsätze		
Zielgerichtete Datenerfassung	Zukunftsfähiger Ausbau der Infrastruktur	Attraktiver Lebensraum
<ul style="list-style-type: none"> - Das aktuelle Mobilitätsverhalten wird regelmäßig erhoben, als Grundlage für zukünftige Planungen - Die Nachfrage nach Mobilitätsangeboten wird in regelmäßigen Zeiträumen zielgerichtet erhoben 	<ul style="list-style-type: none"> - an Klimaschutzziel orientierter Ausbau des ÖPNV - besondere Förderung des Fuß- und Radverkehrs - Vernetzung der Mobilitätsangebote - Flächenansprüche des MIV werden reduziert zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer - Steigerung der nachhaltigen Verkehrsmittel - nutzungsfreundlicher Ausbau der Ladeinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> - verkehrsbedingter Flächenverbrauch wird reduziert - öffentlicher Raum und insbesondere die Verkehrsflächen werden nachhaltig gestaltet - verkehrsbedingte Emissionen werden reduziert - Beseitigung von Nutzungskonflikten - Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Aus obenstehender Tabelle lassen sich folgende strategische Ziele für die zukünftige Mobilitätsplanung und gleichzeitig teilweise auch für die städtebauliche Entwicklung in Nußloch ableiten:

- Die Gemeinde will eine deutliche Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen für die Bevölkerung erreichen. In diesem Zusammenhang strebt Nußloch eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie eine Steigerung der Attraktivität des Lebensraums auch im Mobilitätskonzept an.
- Der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV und somit die nachhaltigen Mobilitätsarten werden als Alternative zum motorisierten Individualverkehr wahrgenommen. Dies geschieht durch die Förderung der nachhaltigen Mobilität auf Basis des Mobilitätskonzeptes.
- In einem integrierten Gesamtkonzept wird unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten die gute Erreichbarkeit von Nußloch aufrechterhalten, bei jedoch gleichzeitiger stadtverträglicher Sanierung von Infrastruktur.
- Grundsätzliche Ziele sämtlicher weiterer Planungen in Nußloch sind zudem die Verbesserung der Barrierefreiheit sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Diese



müssen bei allen zukünftigen Maßnahmen entsprechend berücksichtigt werden und die oberste Priorität eingeräumt werden.

- Das Grundangebot für E-Mobilität soll verbessert, die Ladeinfrastruktur ausgebaut und benutzerfreundlich gestaltet werden. Die Gemeinde Nußloch stellt hierfür notwendige Flächen zur Verfügung.
- Um unnötigen Verkehr zu vermeiden, wird in Zusammenarbeit mit der Gemeindeverwaltung die Siedlungs- und Verkehrsplanung miteinander verzahnt und aufeinander abgestimmt.
- Generell werden auch die Schulwegepläne turnusmäßig aktualisiert, um das Zufußgehen der Schüler zu fördern. Deren Bewusstsein für nachhaltige Mobilität wird gesteigert und zudem die Verkehrssicherheit erhöht.

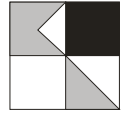
Um diese Ziele regelmäßig zu evaluieren, müssen turnusmäßig Erhebungen zum Mobilitätsverhalten und den Verkehrsbelastungen in Nußloch durchgeführt werden. Diese dienen einer Kontrolle der umgesetzten Maßnahmen. Hierauf aufbauend können dann im Nachgang auch weitere Feinjustierungen durchgeführt werden. Es wird jedoch angestrebt, Daten nicht maßlos zu sammeln, sondern jeweils bedarfsgerecht zu ermitteln. Diese Erhebungen sind auch auf einzelne Maßnahmen auszurichten. Diese Erhebungen sind auch durch partizipative Maßnahmen zu ergänzen.

Schlussendlich soll die Attraktivität des Lebensraumes im Vordergrund stehen. Zudem sollen neue Mobilitätsangebote sowie der Rad- und Fußverkehr in Nußloch als gute Alternative zum motorisierten Verkehr wahrgenommen werden.

5. Landesweite Klimaschutzziele

Der über Jahrzehnte andauernde kontinuierliche Anstieg der CO₂-Emissionen des Verkehrs konnte zwar ab dem Jahr 2000 gestoppt und leicht reduziert werden, die absoluten CO₂-Emissionen in Deutschland haben sich aber im Vergleich zu anderen energieverbrauchenden Sektoren eher schlecht entwickelt.

Insbesondere ist hierfür der Verkehrssektor verantwortlich, dessen Endenergieverbrauch zwar um ca. 10% seit dem Jahr 2005 gesunken ist. Aufgrund des stark zunehmenden Verkehrsaufwandes (Verkehrsleistung) ist der absolute Endenergieverbrauch jedoch sogar leicht gestiegen. Im Vergleich zum Jahr 1960 hat sich die Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr vervierfacht.



5.1 CO₂ Minderungen Kfz-Verkehr

Als Grundlage der CO₂-Minderungen wurde das Verkehrsmodell insoweit angepasst, dass es lediglich noch den Quell-, Ziel-, und Binnenverkehr von Nußloch enthält. Auf die einzelnen Belastungen wird hier jedoch nicht näher eingegangen.

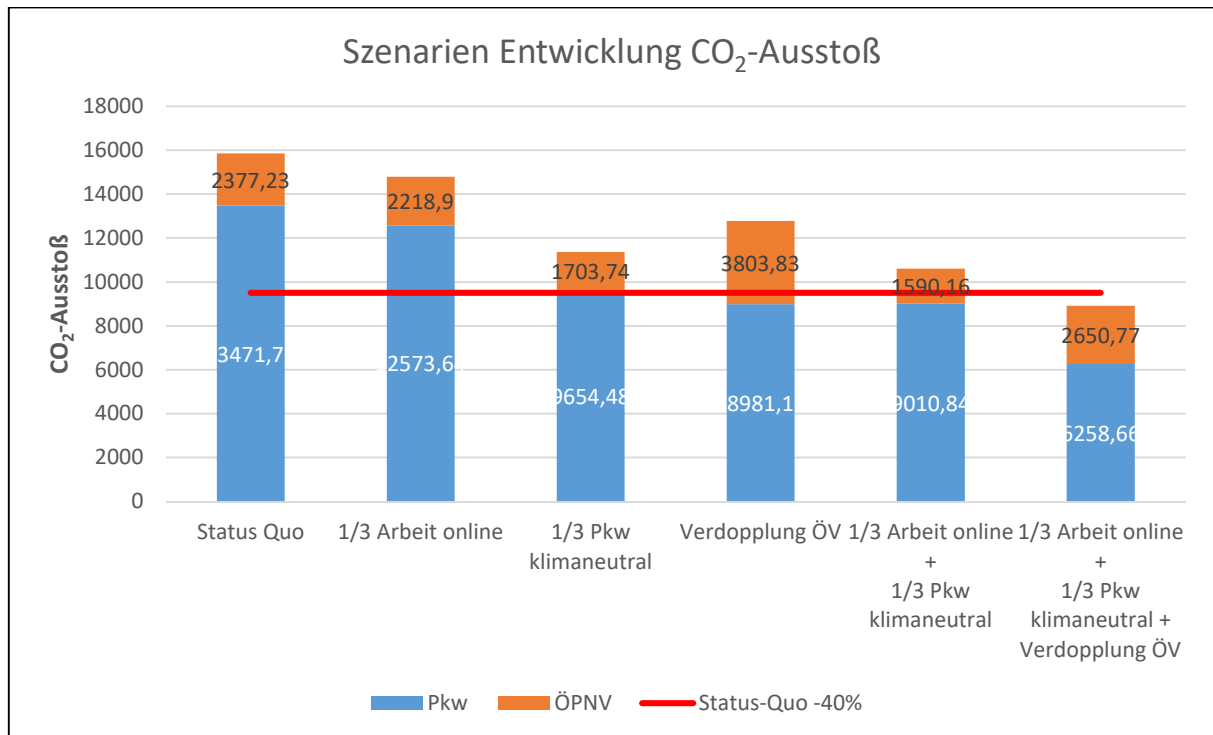
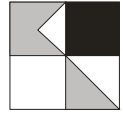
Insgesamt ergibt sich in der Gemeinde Nußloch unter Berücksichtigung aller Fahrzeuge eine mittlere Weglänge von ca. 324.047 km/24 h im motorisierten Verkehr. Im weiteren Vorgehen wird von einem MIV-Anteil von 85 % und einem Anteil der durch Einwohner hervorgerufenen Verkehre von 80 % ausgegangen. Die übrigen 15 % im Modal-Split werden mit dem ÖPNV zurückgelegt, die restlichen 20 % in der Verteilung der Verkehrsverteilung entfällt auf den Arbeiterverkehr. Insgesamt ergeben sich somit ca. 220.320 Pkw-km/24 h bzw. ca. 14,4 Pkw-km/24 h je Einwohner.

Aufbauend auf diesen Grunddaten des Status Quo wurden verschiedene Szenarien entwickelt, wie der CO₂-Ausstoß um den Zielwert von mindestens 40 % bis zum Zieljahr 2030, basierend auf dem CO₂-Ausstoß des Jahres 2010, reduziert werden kann. Dies entspricht einem maximal zulässigen CO₂-Ausstoß von ca. 9.500 t CO₂ pro Jahr. Hierbei wurde von folgenden Möglichkeiten ausgegangen:

- 1/3 der Arbeit wird zukünftig von zu Hause aus erledigt (Homeoffice)
- 1/3 der Pkw werden klimaneutral angetrieben (z.B. Elektroantrieb)
- Der Anteil des ÖPNV wird verdoppelt, der Anteil des Fuß- und Radverkehrs wird im Modal-Split auf 50 % erhöht.

Durch eine Kombination aus Reduktion des Verkehrs um 1/3 durch z.B. die Ermöglichung von Homeoffice, eine zu 1/3 klimaneutrale Fahrzeugflotte sowie eine Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV durch eine Verdopplung des ÖPNV-Verkehrs würden sich mittelfristig bis zu ca. 44% der CO₂-Emissionen einsparen lassen. Andere Maßnahmen wie die Ermöglichung von Homeoffice bei einem Drittel der Arbeitsplätze und auch bei der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte zugunsten von einem Drittel klimaneutralem Antrieb führen zwar eine teils deutliche Reduktion des CO₂ -Ausstoßes herbei, diese reichen jedoch nicht zum Einhalten der Klimaschutzziele aus.

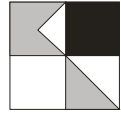
Eine grafische Übersicht der CO₂-Emissionen, unterteilt nach Status Quo und den untersuchten Szenarien ist in nachfolgender Grafik aufgetragen. Insgesamt müssen diese Zielsetzungen jedoch als sehr ambitioniert bezeichnet werden.



5.2 Langfristige Auswirkungen auf die Mobilität

Die Einhaltung der Klimaschutzziele erfordert ein Umdenken in Bezug auf Mobilität jedes Einzelnen. Von der Verkehrsmittelwahl bis zur Anzahl der zurückzulegenden Wege ergeben sich zahlreiche Optimierungsmöglichkeiten, auf die die Kommunen und deren Einwohner Einfluss haben. Das Ziel der Mobilitätswende hin zur Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, einer Verbesserung der Nahmobilität nach dem Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“ und eine Umstellung der Fahrzeugflotte auf klimaneutrale Antriebe sollte hierbei selbstverständlich sein.

Es ergibt sich somit, dass Nußloch erhebliche Anstrengungen unternehmen muss, den Umweltverbund zu stärken, um die Klimaschutzziele des Landes erreichen zu können. Neben dem massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs bedarf es auch der Umsetzung attraktiver Radwegeachsen, um den innergemeindlichen motorisierten Verkehr zu reduzieren. Nur dadurch ist es möglich, den motorisierten Verkehr um ca. 1/3 zu verringern und die Wege auf andere Verkehrsmittel zu verlagern.



6. Maßnahmenentwicklung

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes werden neben der Definition von Handlungsfeldern Vorrangnetze bestimmt, die sicherstellen sollen, dass es für jedes Verkehrsmittel und auf jeder wichtigen Verbindungsachse eine Route gibt, die in Hinblick auf Verkehrssicherheit, Direktheit und Komfort für die Mehrheit der Nutzer zufriedenstellend ist. Insgesamt lassen sich für die Gemeinde Nußloch vier Handlungsfelder definieren:

- Vernetzen
- Gestalten
- Lenken
- Umdenken.

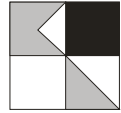
Beim Handlungsfeld „Vernetzen“ wird das Ziel verfolgt, eine bessere Netzkonzeption für das Verkehrssystem in Nußloch zu erreichen. So können hierbei beispielsweise durchgängige Haupt- und Nebenrouten für den Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr definiert werden. Hieraus resultieren die sogenannten Vorrangnetze, auf die im Folgenden noch näher eingegangen wird. Beispiele für dieses Handlungsfeld sind:

- Errichtung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen
- Ergänzung des Linienangebotes im ÖPNV
- Ergänzende Angebote wie Car- und Bike-Sharing

Im Handlungsfeld „Gestalten“ werden Maßnahmen, wie z.B. die Anpassung der Infrastruktur und des Umfeldes an die beabsichtigten Nutzungen beschrieben. Insgesamt werden hier demnach erforderliche bauliche Umgestaltungen definiert. Gründe für diese Maßnahmen können beispielsweise fehlende Verkehrssicherheit, Kapazitätsengpässe oder die Qualität des Umfeldes sein. Hierzu können folgende Beispiele genannt werden:

- Umbau bzw. Rückbau des Straßenraums zugunsten von Fußgängern und Radfahrern
- Umgestaltung von Knotenpunkten, z.B. zu Kreisverkehren
- Errichten von Querungshilfen bzw. Fußgängerüberwegen
- Verkehrsberuhigung im untergeordneten Verkehrsnetz

Das Handlungsfeld „Lenken“ enthält keine baulichen Maßnahmen, sondern Änderungen des verkehrsrechtlichen Rahmens, wie z.B. die Neuprogrammierung einer Signalsteuerung, Ummarkierungen oder die Anpassung von Verkehrszeichen und Wegweisern.



Beispielsweise können hier folgende Punkte vorgebracht werden:

- Gut verständliche Beschilderung der ausgewiesenen Radwege
- Markierung von Gefahrenstellen auf Fahrbahnoberflächen
- Kontrolle des fließenden und ruhenden Verkehrs

Eine Änderung der Wahrnehmung des Verkehrssystems durch die Nutzer ist im Handlungsfeld „Umdenken“ enthalten. Hier geht es insbesondere um Informationen, die unter anderem die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen und im Idealfall begünstigen sollen. Eine enge Verbindung besteht zum Handlungsfeld Vernetzen, da hier auch die durchgeführten Maßnahmen erklärt werden und damit zu einer höheren Akzeptanz führen können. Das Ziel ist jedoch die Kommunikation in beide Richtungen, sodass auch die Nutzer ihre Anforderung der Verwaltung mitteilen können. In den Bereich des Umdenkens fallen folgende Beispiele:

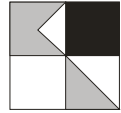
- Informationsveranstaltungen zu geplanten und durchgeführten Maßnahmen
- Verbesserung der Kommunikation zwischen den Behörden
- Einrichten eines Mobilitätsportals, sodass Nutzer Anregungen einfacher vorbringen können
- Aktionswochen für kostenlosen ÖPNV
- Aktionstage zum sicheren Umgang mit dem ÖPNV durch ältere Menschen und Kinder
- Bereitstellung kostenloser (Lasten-)Fahrräder an Einzelhandelsstandorten

7. Vorrangnetze

Im Nachfolgenden werden die aktuellen Vorrangnetze für die einzelnen Verkehrsarten Fußgänger, Radfahrer und Kfz näher erläutert. Hierbei werden auf die jeweiligen Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsteilnehmer sowie die dadurch resultierenden wichtigen Wegebeziehungen eingegangen. Zudem sind hier auch übergeordnete Zielsetzungen bzw. Probleme aufgetragen.

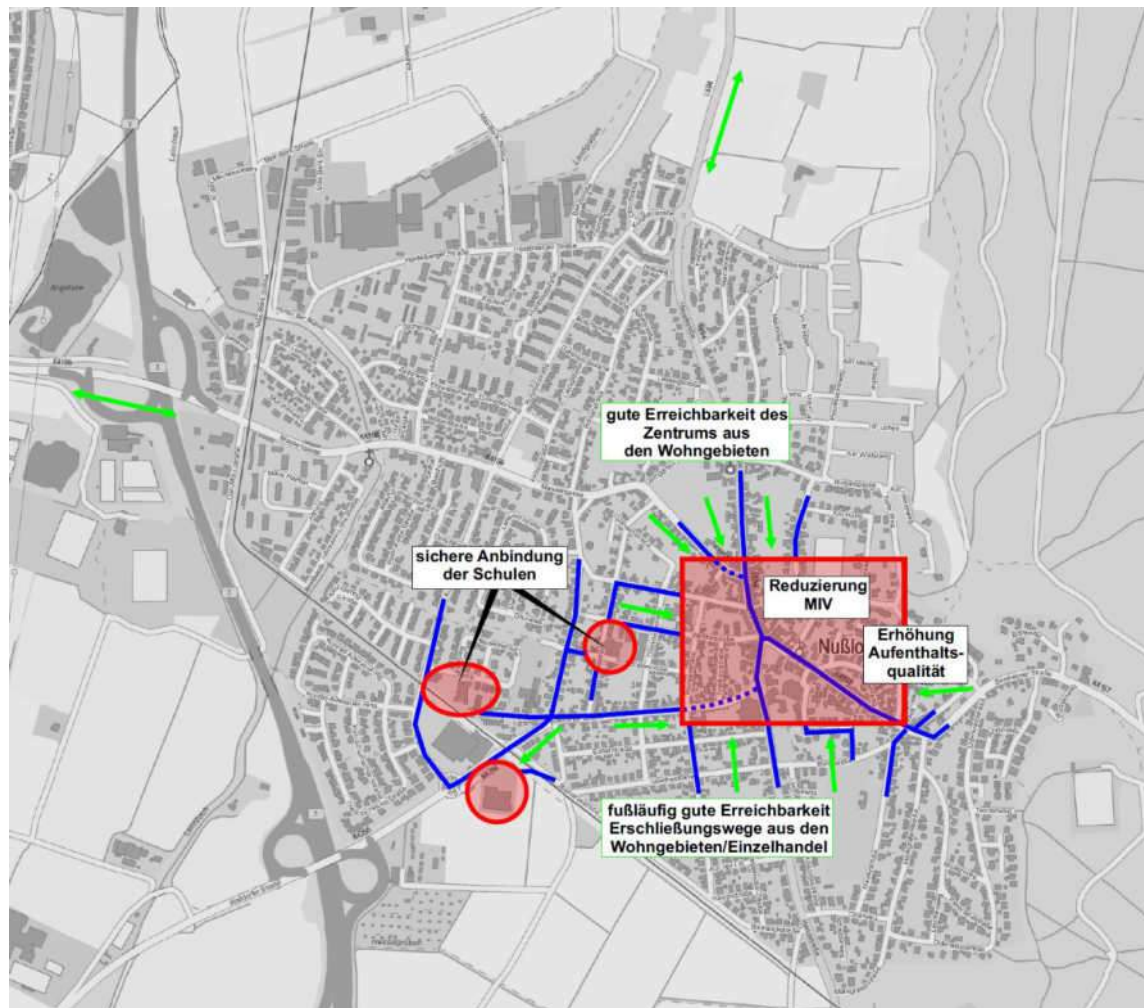
7.1 Vorrangnetz Fuß

Das Vorrangnetz Fuß kann insbesondere auf den Bereich zwischen Walldorfer Straße und Massengasse, sowie auf die nordwestliche Sinsheimer Straße, sowie die Zugangsstraße von den Wohngebieten dorthin begrenzt werden. Hier befinden sich zahlreiche Einzelhandelseinrichtungen sowie Cafés. Ebenso wichtige Verbindungen sind die Strecken Zentrum – Einzelhandelseinrichtungen im Zuge der Massengasse und Walldorfer Straße (hier Penny und Rewe). Von besonderer Bedeutung ist ebenso die Erreichbarkeit der Lindenschule und der Schillerschule sowie die der Olympiahalle.



Insbesondere mit Blick auf die demografische Entwicklung ist es wichtig, dass die genannten Wegeverbindungen barrierefrei ausgeführt sein sollen. Hierzu zählt auch eine ausreichende Dimensionierung, sodass die Nutzbarkeit mit Rollstuhl bzw. Kinderwagen gewährleistet ist.

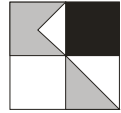
Das Vorrangnetz für Fußgänger ist nachfolgend dargestellt.



Das Vorrangnetz Fuß ist zudem in **Anlage 1** aufgetragen.

7.2 Vorrangnetz Rad

Die Definition von Vorrangnetzen im Radverkehr ist meist problematisch, da sich die Bedürfnisse der Radfahrer teils sehr stark voneinander unterscheiden. Sportliche und geübte Radfahrer nutzen häufig direkte Wegeverbindungen, auch wenn sie hierzu mit dem Kfz-Verkehr einen Mischverkehr bilden. Ältere Menschen, Kinder aber auch ungeübte Radfahrer präferieren eine sichere Radwegeverbindung, auch wenn diese mit

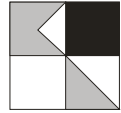


Umwegen behaftet ist. Ziel ist daher die Sicherstellung eines Vorrangnetzes, der insbesondere die schutzbedürftigen Radfahrer berücksichtigt.

In Nord-Süd-Richtung sind bereits Radwegeverbindungen ab der Bismarck- bzw. Burgstraße am westlichen und östlichen Ortsrand ausgewiesen, die nur in geringer Konkurrenz zum Kfz-Verkehr stehen. In West-Ost-Richtung ist hingegen die Nutzung der teilweise stark belasteten Massengasse und Walldorfer Straße erforderlich. Von Westen kommend in Richtung Süden wird daher die Ausweisung der Bismarckstraße als Vorrangnetz für den Radverkehr empfohlen, in Nord-Süd-Richtung die Radwegeverbindungen in Ortsrandlage.

Nachfolgender Abbildung kann das Vorrangnetz des Radverkehrs entnommen werden. Dieses ist auch in **Anlage 2** aufgetragen.

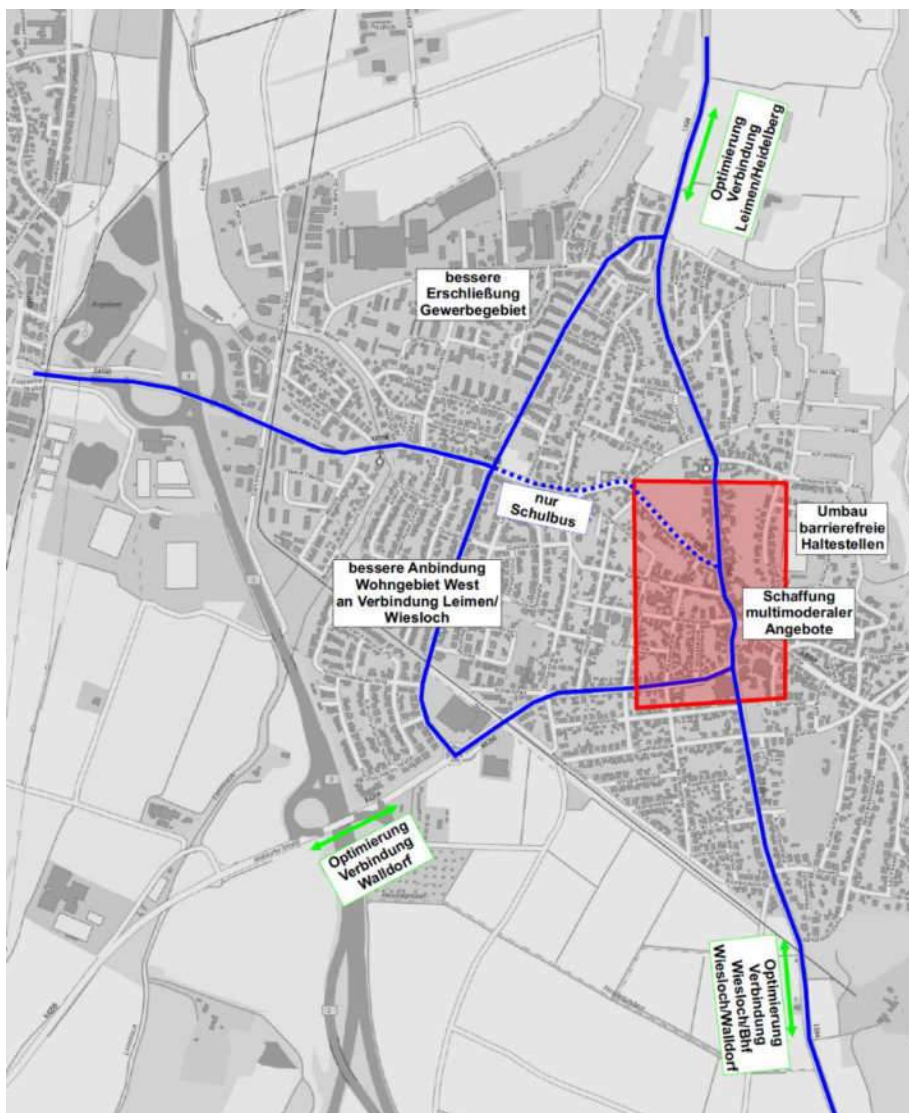




7.3 Vorrangnetz ÖV

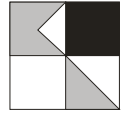
Das Vorrangnetz des öffentlichen Verkehrs besteht insbesondere aus den Straßen bzw. Straßenabschnitten, die durch den öffentlichen Verkehr befahren werden. Dies sind Hauptstraße, Walldorfer Straße, Massengasse und Kurpfalzstraße.

In nachstehender Abbildung, sowie in **Anlage 3** ist das Vorrangnetz für den öffentlichen Verkehr dargestellt.

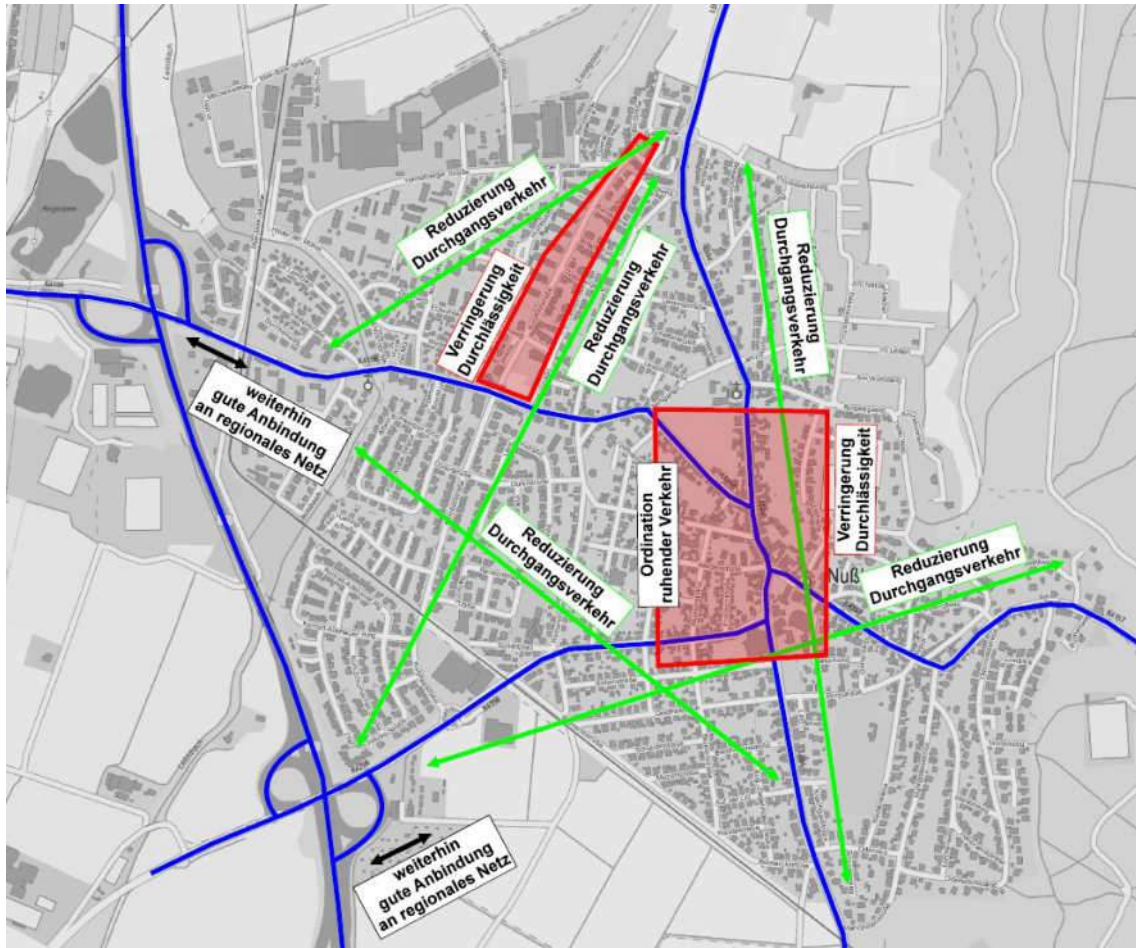


7.4 Vorrangnetz Kfz

Als Vorrangnetz für den Kfz-Verkehr können die klassifizierten Straßen in Nußloch definiert werden. Sie sind für die Erschließung der Gemeinde Nußloch von besonderer Bedeutung.



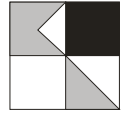
Das Vorrangnetz für den Kfz-Verkehr ist nach nachfolgender Abbildung aufgetragen. Ebenso ist dieses in **Anlage 4** dargestellt.



7.5 Integrierte Gesamtbetrachtung

In Nußloch ergeben sich in einer Gesamtbetrachtung einige Konflikte durch die Überlagerung der Vorrangnetze für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer, z.B. an Stellen, an denen sich die Vorrangnetze teilweise oder auch vollständig überlagern bzw. sich gegenseitig kreuzen. An dieser Stelle können auch die bereits vorgestellten Konfliktstellen aus der Bürgerveranstaltung herangezogen werden. Es können beispielsweise der Knotenpunkt Massengasse / Kurpfalzstraße, sowie die Massengasse, Walldorfer Straße und südliche Hauptstraße genannt werden, an denen es eine Überschneidung der Vorrangnetze gibt.

Die integrierte Gesamtbetrachtung zeigt insbesondere, dass der zentrale Bereich am Lindenplatz von besonderer Bedeutung ist, da hier ein Zusammenspiel aller



Mobilitätsarten vorliegt und eine entsprechende Umorganisation hier den größten positiven Effekt nach sich ziehen würde.

Die Auflösung der identifizierten Konfliktstellen ist dabei von zentraler Bedeutung, um eine lückenlose Umsetzung der Vorrangnetze zu ermöglichen. Es sind jedoch nicht nur die Konfliktpunkte mit Maßnahmen zu lösen. Vielmehr ist sicherzustellen, dass sämtliche Verbindungen der Vorrangnetze für die jeweiligen Nutzer komfortabel und verkehrssicher ausgebaut sind, sodass sich keine Schleichverkehre über Nebenrouten ergeben.

8. Maßnahmen

Nachstehend wird auf die im Zuge des Mobilitätskonzeptes erarbeiteten Maßnahmen und deren Bewertung näher eingegangen. Hierbei wird nach den verschiedenen Verkehrsmitteln differenziert. Es wird textlich nicht auf sämtliche Maßnahmen eingegangen, sondern eine Auswahl wichtiger möglicher Anpassungen beschrieben.

In der Kombination der unterschiedlichen Einzelmaßnahmen entsteht ein integriertes Mobilitätskonzept, da einzelne Maßnahmen auch mehrere Verkehrsarten betreffen. Insgesamt wurde sehr starker Wert auf die Förderung der nachhaltigen Mobilität gelegt.

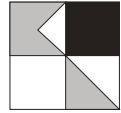
Zudem muss darauf hingewiesen werden, dass im Rahmen der strategischen Mobilitätsplanung nicht alle Maßnahmen planerisch ausgearbeitet werden. Dies muss in Abhängigkeit der Haushaltsplanungen sukzessive in den nächsten Jahren erfolgen.

Sämtliche vorgestellten Maßnahmen sind für die jeweiligen Verkehrsarten sowohl grafisch als auch tabellarisch in den **Anlagen 5 bis 13** dargestellt. Zu den Angaben der Zuständigkeit ist zu ergänzen, dass Gemeindeverwaltung und Polizei bei fast allen Maßnahmen involviert sind. Ausnahme bildet hier die Vergabe der Linienbündel, bei der die Polizei nicht beteiligt ist.

8.1 Fußgänger

Fußgänger sind besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer, auf die entsprechend Rücksicht genommen werden muss. Die Einrichtungen wurden daher im Rahmen des Mobilitätskonzeptes analysiert und auf Schwachstellen untersucht.

In Nußloch soll die Fußgängerführung generell barrierefrei werden. Hierfür wird vorgeschlagen, einzelne Straßenabschnitte umzugestalten und den Straßenraum neu zu verteilen. An relevanten Stellen soll durch Anlegen von Querungshilfen oder



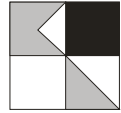
Fahrbahneinengungen das Queren der Fahrbahn für Fußgänger und Radfahrer vereinfacht werden.

Insbesondere im Bereich der Massengasse und der Walldorfer Straße wird empfohlen, die Gehwege, soweit möglich, zu verbreitern bzw. umzubauen, sodass den Fußgängern mehr Fläche zur Verfügung steht. Neben der gesteigerten Attraktivität des Fußgängerverkehrs erhöht dies auch die Verkehrssicherheit, da bei einer geringeren Fahrbahnbreite die Fahrgeschwindigkeit im MIV reduziert wird.

Der Ortskernbereich zwischen Walldorfer Straße und Massengasse kann beispielsweise mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h städtebaulich aufgewertet werden. Dadurch könnten zukünftig weniger Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsarten entstehen. Die Ausgestaltung des Ortskernbereiches bedarf jedoch weiterer Detailuntersuchung und eine entsprechende Beurteilung nach aktueller STVO.

Grundsätzlich sollte auf den Straßen von Nußloch das Gehwegparken eingeschränkt werden. Dies führt in Teilbereichen zu einer Reduzierung des Angebotes an Parkplätzen für den motorisierten Verkehr. Sofern die Gehwege eine Mindestbreite von 2,10 m haben, kann auch die Möglichkeit eines legalisierten Gehwegparkens über Markierung der Stellplätze auf 50 cm des Gehweges in Betracht gezogen werden. Dies ist aber jeweils im Einzelfall zu prüfen, da eine Restfahrbahn von zumindest 3,10 m für Rettungsfahrzeuge notwendig ist und zudem die Restbreite von 1,60 m haben sollte. Sowohl die Auswirkungen einer Einschränkung des Gehwegparkens sowie mögliche Optionen zur Entschärfung der Situation werden in einem gesonderten Bericht zum ruhenden motorisierten Verkehr behandelt. In diesem werden auch detaillierte Handlungsoptionen empfohlen sowie Vorschläge zur Umgestaltung bzw. Neuaufteilung der Verkehrsräume gemacht.

An der Lindenschule ist die Einrichtung einer Kiss-and-Go-Zone vorgesehen. Dies entspricht zwar in erster Linie einer Maßnahme für den Kfz-Verkehr, zieht jedoch auch positive Folgen für den Fußgängerverkehr mit sich, da mit der Einrichtung der Zone ein Umbau des Straßenabschnittes sowie eine Neuregelung der Verkehrsführung einhergeht. Der Umbau der Barlachstraße soll insbesondere zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schüler und Schülerinnen führen. Störender Bring- und Holverkehr soll durch eine Kombination der verschiedenen Maßnahmen deutlich verringert werden.



So können beispielsweise entsprechend den **Anlagen 7** und **8** im Zuge der Hauptstraße, der Massengasse sowie der Walldorfer Straße Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen angelegt und die Radverkehrsführung optimiert werden. Die Nutzungskonflikte mit dem ruhenden Verkehr müssen dabei gelöst werden, da in diesen Abschnitten ein Parken am Straßenrand nicht mehr möglich ist und somit Parkplätze für den motorisierten Verkehr entfallen würden. In diesem Zusammenhang wird auch eine Umgestaltung der Verkehrsräume im Zuge der Bismarckstraße und der Kurpfalzstraße empfohlen. Die Kurpfalzstraße ist jedoch differenzierter zu betrachten, da diese auch eine mögliche Trasse für eine Straßenbahnerweiterung aufnehmen sollte. Sämtliche Planungen in diesem Bereich dürfen somit die Straßenbahntrasse nicht ausschließen.

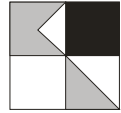
Zudem sollte durch eine Anpassung des ruhenden Verkehrs die Verkehrssicherheit für Radfahrer auf den Hauptachsen erhöht werden. Ebenso kann durch die Realisierung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Massengasse / Kurpfalzstraße die Verkehrssicherheit und die Möglichkeiten für Radfahrer diese Knoten zu befahren, verbessert werden.

An Stellen, an denen der Radverkehr von einem separaten Radstreifen oder Radweg in den Mischverkehr überführt wird, sind geeignete Maßnahmen, wie z.B. eine Radschleuse, zu errichten, um die sichere Überleitung zu gewährleisten. In der gesamten Gemeinde sind zudem Radabstellanlagen zu installieren.

Die Radwegeführung an den Anschlüssen zur B 3 müssen entsprechend verkehrssicherer und komfortabler für den Radverkehr gemacht werden. Dazu ist ein Umbau der Knotenpunkte erforderlich. Prinzipiell können langfristig, das heißt auch im Zusammenhang mit dem möglichen Ausbau der B 3 die entsprechenden Anschlüsse zu Kreisverkehrsplätzen mit entsprechender Radverkehrsführung ausgebaut werden.

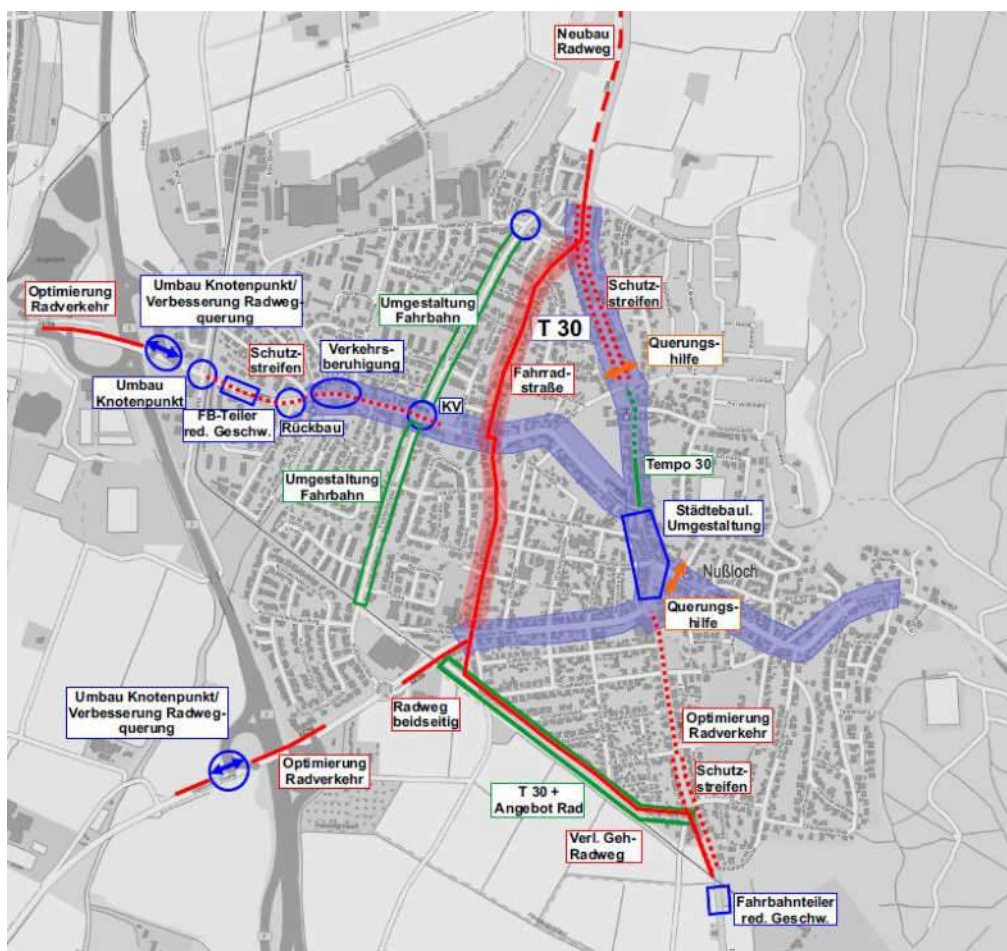
Im Zentrum von Nußloch müssen auch Überlegungen zum Ausbau von Radabstellanlagen angestellt werden. Diese können kurzfristig auch im Bestand erweitert werden. Im Zusammenhang mit einem städtebaulichen Konzept zur Umgestaltung bzw. Optimierung des Lindenplatzes können hier auch zusätzliche Angebote an Radabstellanlagen geschaffen werden.

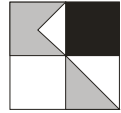
Zur Aufwertung der Radverkehrsführung sollte auch ein entsprechendes Angebot im Zuge der Bismarckstraße geschaffen werden. Hier ist die Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr zu empfehlen. Zudem sollte in einer Gesamtbetrachtung der



Mobilitätsplanung auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. Unter der Voraussetzung, dass hier Schutzstreifen angelegt werden, kann die Bismarckstraße jedoch nicht in eine Tempo 30-Zone integriert werden, da hier ein separates Angebot für Radverkehr nicht zulässig ist. Somit wird vorgeschlagen, die Bismarckstraße streckenbezogen auf 30 km/h zu begrenzen.

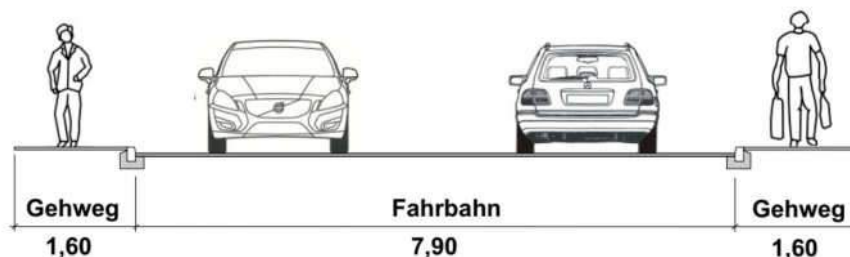
Es ist im Weiteren zu prüfen, welche Straßen sich aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung zur Fahrradstraße umwidmen lassen. Hierdurch könnte gerade in den Nebenstraßen die Verkehrssicherheit für Radfahrer massiv erhöht werden. Hierzu sind jedoch weitere Untersuchungen notwendig. Als Beispiel für eine Fahrradstraße kann hier jedoch die Römerstraße angegeben werden. Sie stellt eine geeignete Radroute in Nord-Süd-Richtung dar, die nur unweit von der Hauptstraße verläuft und mit den weiteren Maßnahmen eine attraktive Verbindung von Leimen über Nußloch nach Wiesloch herstellen würde. Die Möglichkeit der Umsetzung einer Fahrradstraße muss im Weiteren noch geprüft werden. Nachfolgend sind die für den Radverkehr empfohlenen Maßnahmen grafisch aufgetragen.



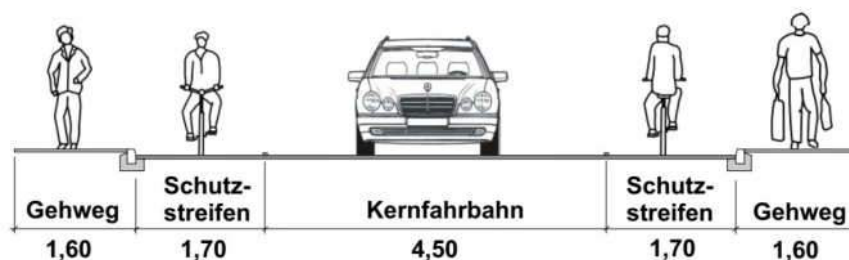


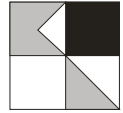
Grundsätzlich müssen für den Radverkehr auch unterschiedliche Routen vorgesehen werden, da beispielsweise Radfahrer im Berufsverkehr meistens die kürzeste und schnellste Route wählen. Diese sind auch bereit, im Mischverkehr auf der Hauptstraße zu fahren, da diese mittlerweile in großen Abschnitten eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h hat. In der weiteren Betrachtung und Umsetzung müssen daher sämtliche Typen von Radfahrern betrachtet werden und entsprechende Verbesserungen umgesetzt werden. Zudem muss auch die Planung für den Radschnellweg Heidelberg – Bruchsal in die eigenen Überlegungen integriert werden, da eine optimale Anbindung an den Radschnellweg die Attraktivität für Radfahrer aus Nußloch erhöht.

Exemplarisch sind nachstehend zwei Querschnitte im Zuge der nördlichen Hauptstraße sowie der westlichen Massengasse dargestellt. Diese sind exemplarisch zu verstehen und sollen die grundsätzlichen Möglichkeiten zur Aufwertung der Radverkehrsführung aufzeigen. Dabei werden neben den vorgeschlagenen Schutzstreifen auch alternative Lösungen mit einseitigem Radfahrstreifen sowie einseitigem Schutzstreifen dargestellt. Zudem werden in diesem Zusammenhang auch die empfohlenen Breiten für Radverkehrsanlagen angesetzt. Im Bestand hat die Fahrbahn im untersuchten Abschnitt der nördlichen Hauptstraße eine Breite von ca. 7,90 m. Nachstehend ist der aktuelle Querschnitt dargestellt.

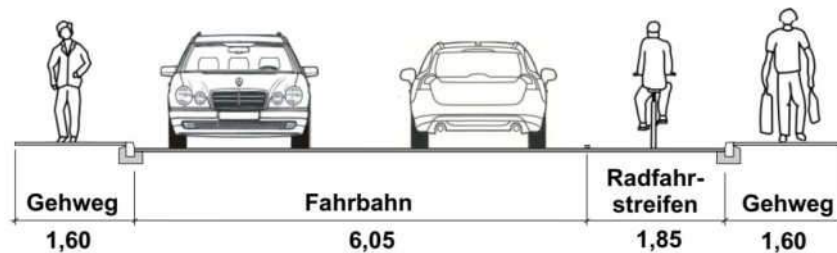


Unter Berücksichtigung einer Mindestbreite der Kernfahrbahn von 4,50 m könnten voraussichtlich ohne besonderen Umbau, beidseitige Schutzstreifen mit jeweils 1,70 m Breite angeordnet werden. Parken am Straßenrand wäre dann nicht mehr möglich.

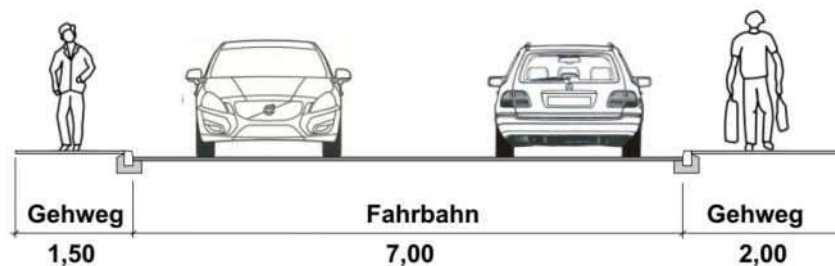




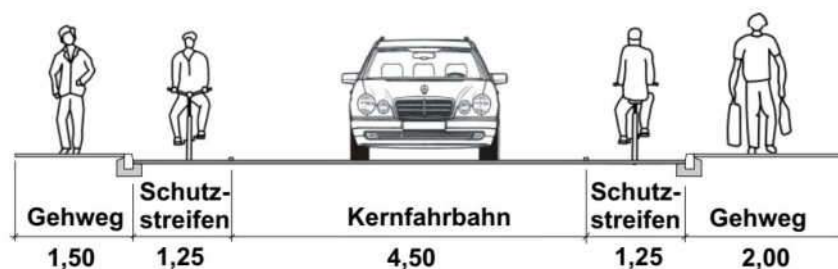
Alternativ hierzu könnte auch ein einseitiger Radfahrstreifen angeordnet werden. Dieser würde jedoch nur dem Radverkehr zur Verfügung stehen. Die Restfahrbahn wäre in diesem Fall ca. 6,05 m breit. Dies entspricht nur bedingt den empfohlenen Breiten von klassifizierten Straßen im Innerortsbereich mit Busverkehr. Das einseitige Angebot sollte dann bergauf geplant werden.

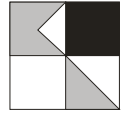


Zudem wurde exemplarisch auch ein Querschnitt in der westlichen Massengasse zwischen Carl-Metz-Straße und Allming untersucht. Dabei wurde ein Querschnitt mit lediglich ca. 7,00 m Fahrbahn gewählt. Nachstehend ist der Bestand dargestellt.

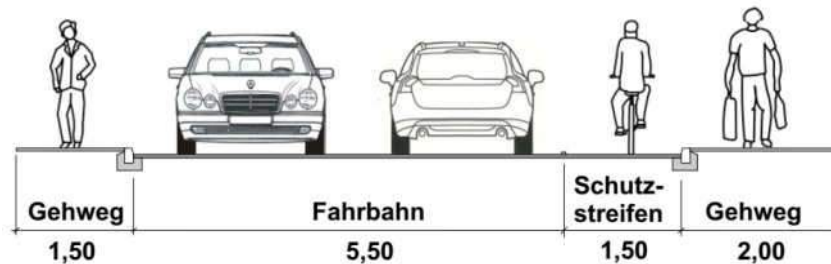


Grundsätzlich besteht bei einer Straßenbreite von 7,00 m die Möglichkeit einen beidseitigen Schutzstreifen mit Mindestmaß von 1,25 m einzuzeichnen. Diese Option ist nachstehend dargestellt.





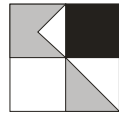
Alternativ hierzu, kann bei den vorhandenen Straßenbreiten auch ein einseitiger Schutzstreifen mit einer Regelbreite von 1,50 m in Betracht gezogen werden. Dieser kann theoretisch auch alternierend ausgeführt werden.



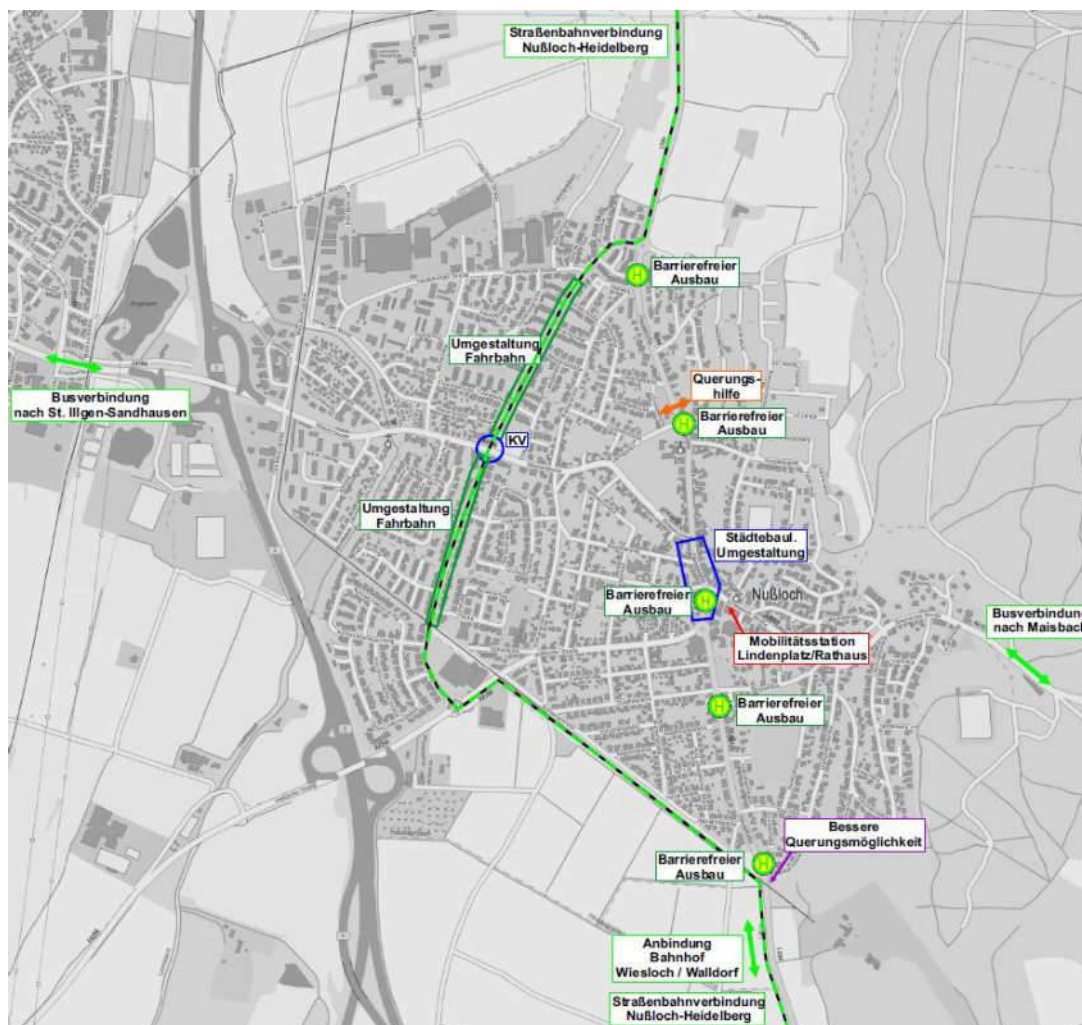
Alle Querschnitte sind als exemplarisch anzusehen, da auf keine Vermessungsdaten zurückgegriffen werden konnte. Diese sollen lediglich mögliche Optionen aufzeigen. Sämtliche Anpassungen sind im Einzelfall detailliert zu planen und die entsprechenden Nutzungskonflikte gegeneinander abzuwägen.

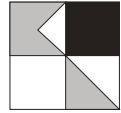
8.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Gemeinde Nußloch ist durch insgesamt vier Buslinien mit den angrenzenden Gemeinden und Städten verbunden. Diese Linien verkehren hauptsächlich im Zuge der Hauptstraße, der Kurpfalzstraße, der Massengasse und der Walldorfer Straße. Die Buslinien bedienen die Haltestellen in Abhängigkeit von Wochentag und Tageszeit in einem 10- bis 60-Minuten-Takt, wobei der 10-Minuten Takt zu den Hauptverkehrszeiten morgens, mittags und abends und der 60-Minuten-Takt abends ab ca. 20:30 Uhr angeboten wird. In den übrigen Nebenverkehrszeiten sind Taktfrequenzen von überwiegend 20 bis 30 Minuten vorzufinden. Diese sollten insbesondere in den Randzeiten und am Wochenende geprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Zudem muss im Rahmen der Neuausschreibung des Linienbündels auch eine verbesserte Taktung mit der S-Bahn erfolgen. Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV ist es erforderlich, die Busverbindungen in Richtung St. Ilgen-Sandhausen, zum Bahnhof Wiesloch/Walldorf und Maisbach zu verbessern. Zudem wird empfohlen, die bestehenden Haltestellen umzugestalten und barrierefrei auszubauen. Die Untersuchung der Einzugsgebiete zeigt, dass bis auf wenige Ausnahmen, wie z. B. im Gewerbegebiet im Nordwesten der Gemeinde sowie ganz im Südosten im Zuge der Sinsheimer Straße, nahezu alle Einwohner und Berufstätige die ÖPNV-Haltestellen innerhalb eines Radius von maximal 400 m erreichen können. Somit kann die



Haltestellenabdeckung in der Gemeinde Nußloch als gut bezeichnet werden. Seit geraumer Zeit ist zudem die Reaktivierung der ehemaligen Straßenbahntrasse von Heidelberg über Nußloch nach Wiesloch Thema. Hier ist neben der Führung entlang der L594 außerorts eine Trassierung im Zuge der Kurpfalzstraße und Bismarckstraße in der Diskussion. In Kooperation mit der Stadt Heidelberg wird zusätzlich eine Schnellbusverbindung Nußloch – Heidelberg empfohlen. Eine zentrale Mobilitätsstation im Bereich des Lindenplatzes fördert die intermodale Mobilität, bei der mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg miteinander verbunden werden. Hierzu empfiehlt sich neben den ÖPNV- und Sharing-Angeboten auch eine Möglichkeit zur Fahrradreparatur einzurichten. Durch die Realisierung eines Ortsbusses oder eines Shuttle-Systems könnten innerörtliche Verbindungen optimiert und mehr Fahrgäste erschlossen werden. Hierfür wird die Durchführung einer Machbarkeitsstudie empfohlen. Sämtliche vorgeschlagenen Maßnahmen sind nachfolgend grafisch dargestellt. Ebenso sind diese in den **Anlagen 9** und **10** aufgetragen.





Zusätzlich zu den oben angeführten Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr bietet sich die Einrichtung von Mitfahrerbanken an. Diese Möglichkeit der Fortbewegung richtet sich an alle Bürger, insbesondere jedoch an diejenigen, die kein eigenes Fahrzeug besitzen oder nicht selbst fahren können bzw. wollen. Die Einrichtung stellt somit ein zusätzliches Angebot der Mobilität dar, dass für jede Bevölkerungsgruppe interessant ist. Im Rahmen von Voruntersuchungen wurden bereits sieben mögliche Standorte für Stationen identifiziert. Diese sind:

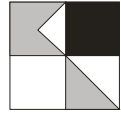
- Rathaus (Nußloch)
- Haus Rheinblick (Nußloch)
- Dorfmitte/Milchhäusl (Maisbach)
- Friedhof (Nußloch)
- REWE (Nußloch)
- Penny (Nußloch)
- Aral (Nußloch)

Hierdurch ist bereits ein Großteil des Gemeindegebietes abgedeckt. Eine Nachverdichtung des Netzes ist dennoch weiterhin möglich.

8.4 Motorisierter Individualverkehr

Wie bereits in den vorherigen Maßnahmen erwähnt, soll durch verkehrsberuhigende Maßnahmen, städtebaulicher Umgestaltung und Rückbau des Straßenraums und der Fahrbahnen, Umbau von Knotenpunkten sowie Einrichten von Querungsstellen eine Umstrukturierung des Verkehrs erreicht werden. Neben der Einrichtung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als Regelgeschwindigkeit sollten weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt werden. Es kann auch eine Umgestaltung der Fahrbahn, beispielsweise mittels Fahrbahnteiler, erfolgen. Weitere, teils schon vorgestellte Maßnahmen wie die Realisierung von Kreisverkehren oder von Schutzstreifen wirken sich positiv auf die gefahrene Geschwindigkeit aus und erhöhen die Sicherheit für andere Verkehrsteilnehmer.

Der Knotenpunkt der Kurpfalzstraße mit der Massengasse weist eine sehr große Verkehrsfläche auf, die ein schnelles Befahren durch Kfz vor allem im Zuge der Massengasse ermöglicht. Durch die bestehende Lichtsignalanlage wird der Kfz-Verkehr eindeutig priorisiert. Zur Verlangsamung und Erhöhung der Verkehrssicherheit wird vorgeschlagen, diesen Knotenpunkt zum Minikreisverkehr umzubauen. Eine derartige Lösung mit Integration einer Tankstelle wurde in Neulußheim bereits umgesetzt.



Im Bereich der Lindenschule wird empfohlen, verkehrsberuhigende Maßnahmen umzusetzen. Durch das Einrichten von Kiss & Go Bereichen lässt sich zudem der Rückstau auf den Straßen durch wartende Eltern vermeiden. Generell wird entsprechend den Schulwegeplänen jedoch empfohlen, die Kinder nicht direkt vor der Schule abzusetzen und wieder abzuholen, sondern in einiger Entfernung, was die Gesundheit und den Sport der Kinder fördert und die Verkehrssituation im direkten Umfeld der Schule entspannt.

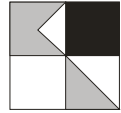
Um die Geschwindigkeit auf klassifizierten Straßen zu überwachen, bietet sich die Installation von Geschwindigkeitsmessgeräten an, die direktes Feedback an die Autofahrer, z.B. durch einen Smiley, geben. Hierdurch werden Fahrzeugführer an die zulässige Höchstgeschwindigkeit erinnert und sind eher motiviert, diese einzuhalten. Eine konsequente Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen wird dabei vorausgesetzt.

Gemäß einer Studie des Bundesverbandes Car-Sharing vom Juni 2016 trägt Car-Sharing zunehmend zur Reduzierung von Pkw im öffentlichen Straßenraum bei. Demnach ersetzt ein Car-Sharing-Fahrzeug im Mittel 15 private Pkw. Im Bereich der Olympiahalle wird daher eine Car-Sharing-Station empfohlen. Hierdurch können insgesamt notwendige Stellplätze in Wohngebieten eingespart und der Anteil des MIV am Modal-Split gesenkt werden.

Beispielsweise kann eine Umgestaltung des zentralen Bereichs Lindenplatz zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei gleichzeitiger Förderung der nachhaltigen Mobilitätsformen durch die Einrichtung einer Mobilitätsstation führen. Dies kann theoretisch noch durch ein Car-Sharing-Angebot ergänzt werden. Zudem kann hier auch das bestehende Konzept Mitfahrerbanken ergänzt werden.

Zur Förderung des Klimaschutzes ist der Einsatz von Elektrofahrzeugen im Car-Sharing, im Fuhrpark der Gemeinde sowie im privaten Gebrauch empfehlenswert. Hierzu bedarf es Ladestationen im gesamten Gemeindegebiet, um die Nutzung von Elektrofahrzeugen auch für diejenigen attraktiv zu machen, die am Wohn- oder Arbeitsplatz keine Lademöglichkeit besitzen

Sämtliche Maßnahmen sind in folgender Abbildung grafisch dargestellt. Die Maßnahmen sind zudem in den **Anlagen 11 bis 13** dargestellt.



Es zeigt sich, dass diese Verkehrsführung zu einer Zunahme der Verkehrsbelastungen der Hauptstraße am Lindenplatz führen würde. Gleiches gilt für die Hauptstraße südlich der Walldorfer Straße, die ebenfalls mit ca. 2.000 Kfz/24h höher belastet wäre. Zudem würde diese Verkehrsführung zu erheblichen Betroffenheiten in der Burgstraße führen. Aus verkehrlicher Sicht sollte auf die Umsetzung dieser Maßnahme verzichtet werden, da diese auch kritisch im Zusammenhang mit der städtebaulichen Aufwertung des Lindenplatzes zu sehen ist. Daher wird sie nicht in die Maßnahmenliste übernommen.

8.5 Ruhender motorisierter Verkehr

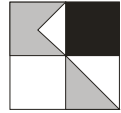
Auch für den ruhenden Verkehr gibt es unterschiedliche Herangehensweisen, insbesondere im Zentrum von Nußloch. Nachdem, wie bereits erwähnt, das Klimaschutzgesetz in aktueller Form eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zum Ziel hat, ist aus Sicht der Mobilitätsplanung eine Ausweitung des Angebots für ruhenden Verkehr nicht zielführend. Daher sollte der ruhende Verkehr im Zentrum von Nußloch zukünftig, langfristig wieder bewirtschaftet werden.

Entsprechend Untersuchungen des Unternehmens „Agora Verkehrswende“ belaufen sich die Kosten der Stadt Berlin je Stellplatz im öffentlichen Raum, ohne dass diese markiert oder bewirtschaftet sind, auf ca. 60 Euro im Jahr. Dies sind Mittelwerte, zeigen aber, dass Kommunen für das Angebot im ruhenden motorisierten Verkehr einen erheblichen finanziellen Aufwand betreiben müssen. Um Verkehr aus den Innenstädten zu bekommen, sollte demgegenüber eine Bepreisung der öffentlichen Stellplätze bei gleichzeitigem Angebot für Anwohner erfolgen.

Insbesondere im Ortskern ist durch eine geregelte Parkraumordnung der Parkdruck zu reduzieren. Hierfür kann wie erwähnt eine zeitlich begrenzte Parkdauer oder eine Parkraumbewirtschaftung in Betracht gezogen werden.

Um auch im Notfall Rettungswege nicht zu versperren ist eine konsequente Ahndung von Falschparkern, insbesondere in den Bereichen mit erhöhtem Parkdruck wie beispielsweise in der Sinsheimer Straße, Blumenstraße und der Hildastraße notwendig.

Im zentralen Bereich Lindenplatz muss im Weiteren untersucht werden, ob zumindest mittelfristig die Anzahl öffentlicher Stellplätze hier reduziert werden kann. Dies kann wie bereits erwähnt über eine Umnutzung in Fahrradabstellplätze oder eine Erweiterung der Gehwegbereiche erreicht werden.



Hinsichtlich der Probleme und Zielsetzungen, die sich im Zusammenhang mit dem ruhenden motorisierten Verkehr ergeben, wird in einem nächsten Arbeitsschritt, eine detaillierte Parkraumuntersuchung mit Empfehlungen zum ruhenden Verkehr vorgelegt. Dabei wird insbesondere auf Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern / Radfahrern und dem ruhenden motorisierten Verkehr eingegangen.

8.6 Ausgaben zur Förderung des Radverkehrs

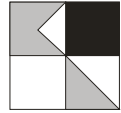
Die zuvor erläuterten Einzelmaßnahmen müssen jeweils in Abhängigkeit der finanziellen Situation und möglicher Synergieeffekte mit anderen Maßnahmen detailliert ausgearbeitet und geprüft werden. Somit muss jede Einzelmaßnahme auf Basis einer tiefgehenden Planung und der hieraus resultierenden Kostenschätzung beschlossen werden. Es kann jedoch alternativ hierzu und insbesondere für „kleinere“ Planungen im Radverkehr auch ein gewisser zweckgebundener Ansatz im Haushalt verankert werden, der es der Verwaltung ermöglicht, jedes Jahr entsprechende Maßnahmen für den Radverkehr umzusetzen. So wird vom Verkehrsministerium empfohlen, zur Förderung des Radverkehrs jährliche Ausgaben zwischen 6 und 15 Euro je Einwohner einzuplanen.

Nachstehendes Diagramm wurde einer Veröffentlichung von Greenpeace entnommen. Die jährlichen Ausgaben je Einwohner der Städte sind Mittelwerte unterschiedlicher Jahre aus online verfügbaren Haushaltsplänen. Diese sind als Einschätzung der tatsächlichen Größenordnungen zu verstehen. Die Zahlen beziehen sich zudem auf das Basisjahr 2018.



Tabelle 3: Unfallrisiko, Radverkehrsanteil und in Haushaltsplänen angegebene Ausgaben für den Radverkehr in den sechs größten deutschen Städten, Amsterdam und Kopenhagen⁴⁹

Quelle: Greenpeace – „Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken“



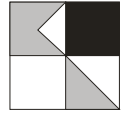
In den sechs hier untersuchten deutschen Großstädten variieren die jährlichen Ausgaben zwischen 2,3 bis 5,0 € je Einwohner. Deutlich höhere Investitionen werden dagegen in Amsterdam und Kopenhagen vorgenommen. Es zeigt sich, dass vor allem das Unfallrisiko für Radfahrer durch eine zielgerichtete Anpassung der Radinfrastruktur deutlich gesenkt werden kann. Demgegenüber ist der Anteil des Radverkehrs am Modal Split sehr stark auch von der Topografie der Vergleichsstädte abhängig. Es besteht jedoch auch hier ein Zusammenhang zwischen Investitionen, hieraus verbessertem Angebot und Modal-Split. Nußloch wird daher einen jährlichen Betrag je Einwohner zur Förderung des Radverkehrs in Höhe von 6,00 € festlegen. Dieser orientiert sich an den Empfehlungen des Bundes und kann je nach Haushaltslage und Bedarf auch aufgestockt werden. Weitere 6,00 € werden zum Ausbau und für Verbesserungen des Fußverkehrs festgelegt, sodass Nußloch zukünftig jährlich 12,00 € je Einwohner zur Optimierung der nachhaltigen Mobilität bereitstellt.

9. Leitprojekte

Nachstehend werden drei Leitprojekte in Form von Projektsteckbriefen beschrieben. Jeder dieser Steckbriefe enthält folgende Informationen:

- Titel der Maßnahme
- Zuordnung zum Handlungsfeld / Themengebiet
- Herausforderungen an die Umsetzung
- Zielorientierung
- Zielgruppe
- Akteure

Die aufgeführten Leitprojekte sind insbesondere ein Ergebnis der durchgeführten Priorisierung. Die Neukonzeption des Lindenplatzes, die Radachse in Nord-Süd-Richtung und das Kiss-and-Go Konzept an der Lindenschule sind als zielführend anzusehen. Da die Umgestaltung des Lindenplatzes zwar eines der wichtigsten Projekte ist, jedoch nicht kurzfristig umgesetzt werden kann, wird als vorläufiges Leitprojekt ein möglicher Verkehrsversuch bzw. ein städtebaulicher Wettbewerb zur Darstellung der städtebaulichen Auswirkungen und Abbildung der verkehrlichen Auswirkungen vorgeschlagen, wobei das Leitprojekt Verkehrsversuch danach in die Umsetzungsphase überführt werden sollte. Ein Ausbau der Nord-Süd-Achse für den Radverkehr und neue Fahrradstraßen können zumindest in Teilabschnitten relativ kurzfristig umgesetzt werden. Somit kann sichergestellt werden, dass auch zeitnah die ersten Projekte aus dem Mobilitätskonzept begonnen werden können.



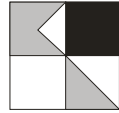
Leitprojekt 1

Neukonzeption Lindenplatz	
Themenfeld Förderung Aufenthaltsqualität / Barrierefreiheit / Reduzierung Kfz-Durchgangsverkehr	
Herausforderungen	Zielorientierung
<ul style="list-style-type: none"> - Hohes Verkehrsaufkommen im MIV, ÖV, Rad- und Fußverkehr führt zu geringer Aufenthaltsqualität - Parkende Kfz führen zu Konflikten mit Radfahrern und Fußgängern - Querung für Fußgänger problematisch 	<ul style="list-style-type: none"> - Alternativen zum Kfz schaffen - Innerstädtischen Kfz-Verkehr reduzieren - Verkehrsberuhigung - Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten (Intermodalität) in einem Mobilitätshub
Zielgruppe Alle	
Treibende Akteure Gemeindeverwaltung, Verkehrsbetriebe, Verkehrsbehörde LRA, Polizei, Anwohner, Gewerbetreibende	

Der Lindenplatz in Nußloch ist durch die Zusammenführung mehrerer klassifizierter Straßen stark durch Kfz-Verkehr belastet. Zudem ist der Platz ein zentraler Anlaufpunkt, in dessen Nähe mehrere Einzelhandelseinrichtungen vorhanden sind. Somit entwickelt sich der Lindenplatz zu einem Bereich, in dem mehrere Verkehrsarten zusammenkommen und dadurch hohes Konfliktpotenzial besteht. Zudem ist die Aufenthaltsqualität nicht zuletzt durch parkende Fahrzeuge stark eingeschränkt. Es wird daher vorgeschlagen, den Bereich städtebaulich aufzuwerten und für Fußgänger zu optimieren. Ein Mobilitätshub fördert zudem die Intermodalität, also die Nutzung mehrerer Verkehrsarten auf einem Weg. Hierdurch kann auch der MIV in Nußloch reduziert werden.

Mögliche Bausteine könnten sein:

- Städtebauliche Aufwertung des Lindenplatzes mit weiterer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Umgestaltung und barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle
- Einrichtung von Querungshilfen im Zuge der Sinsheimer Straße
- Aufbau eines Mobilitätshubs mit Sharing-Angeboten zur Förderung der Intermodalität



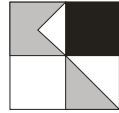
Leitprojekt 2

Radachse Nord-Süd-Richtung	
Themenfeld	
Förderung Umweltverbund / nachhaltige Mobilität	
Herausforderungen	Zielorientierung
<ul style="list-style-type: none"> - In Nord-Süd-Richtung stehen Radfahrern zwar Achsen zur Verfügung, diese sind aber teilweise durch Kfz hoch belastet - Parkende Kfz führen zu Konflikten mit Radfahrern - Führung über Hauptstraße aufgrund von Engstellen problematisch 	<ul style="list-style-type: none"> - Alternativen zum Kfz schaffen - Innerstädtischen Kfz-Verkehr reduzieren - Schaffung einer sicheren Alternative zur Hauptstraße für ungeübtere Radfahrer - Bessere Verknüpfung der Wohngebiete mit den zentralen Bereichen
Zielgruppe	
Alle	
Treibende Akteure	
Gemeindeverwaltung, Verkehrsbehörde LRA, Polizei, Bewohner	

Der Ausbau des innerstädtischen Radverkehrsnetz ist elementar zur Reduzierung der Kfz-Belastungen in Nußloch. Ein Großteil der Verkehre ist hausgemacht, da Radfahrern in Nord-Süd-Richtung nur ein begrenztes Angebot zur Verfügung steht und zudem die Strecken oft stark belastet und stellenweise sehr eng sind. Dies führt zu Konflikten zwischen Radfahrern und Kfz und einem geringem Sicherheitsempfinden der Radfahrer. Daher soll eine neue bzw. angepasste Nord-Süd-Achse den Radfahrern mit neu zu planenden Bausteinen über die Römerstraße und Bismarckstraße angeboten werden. Auf dieser Route sollten teilweise Fahrradstraßen geschaffen und der ruhende Kfz-Verkehr zumindest teilweise eingeschränkt werden, um den Radfahrern ausreichend Raum zur Verfügung stellen zu können.

Mögliche Bausteine könnten sein:

- Umwidmung der Römerstraße als Fahrradstraße und nur für Kfz-Anlieger freigegeben
- Neubau eines Radweges auf der Westseite der L 594 in Richtung Leimen
- Einrichten von Schutzstreifen im Zuge der nördlichen Hauptstraße



Leitprojekt 3

Verkehrskonzept Lindenschule mit Kiss-Go-Zone

Themenfeld

Förderung Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

Herausforderungen

- Hol- und Bringverkehr an Schule
- Wartende Eltern reduzieren
- Verkehrsfluss
- Neuordnung ruhender Verkehr
- Verkehrssicherheit an angrenzenden Straßen durch Fahrzeuge nicht oder nur teilweise gegeben

Zielorientierung

- Sichere Hol- und Bringzone
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger
- Sichere Schulwege

Zielgruppe

Alle

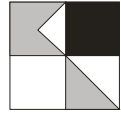
Treibende Akteure

Gemeindeverwaltung, Polizei, Verkehrsbehörde, Eltern, Schulverwaltung

Die Realisierung eines Kiss-and-Go-Bereichs kann zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation an der Lindenschule führen. Hierfür wird empfohlen, in ausreichendem Abstand zur Lindenschule Stellplätze zur Verfügung zu stellen, die für den Kiss-and-Go-Bereich verwendet werden können. Der ADAC empfiehlt hierfür eine Entfernung von ca. 250 m zur Schule, um auch eine entsprechende Entzerrung des Verkehrs zu erreichen. Beispielsweise könnten auf dem Parkplatz der Olympiahalle Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Zusätzlich soll die Barlachstraße umgebaut werden, um den Bring- und Holverkehr zu kanalisieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Mögliche Bausteine könnten sein:

- Einrichtung einer Kiss-and-Go-Zone auf dem Parkplatz der Olympiahalle mit direktem Zugang zur Schule
- Umbau Barlachstraße zum verkehrsberuhigten Bereich mit Reduzierung der Verkehrsfläche
- Einrichtung einer Einbahnstraße vor der Lindenschule zur Vermeidung der direkten Zufahrt
- Entfall der Parkmöglichkeiten in der Barlachstraße im Bereich der Lindenschule



Diese Leitprojekte sind exemplarisch zu sehen und können im Bedarfsfall erweitert werden.

Die Einrichtung des Kiss-and-Go Bereiches an der Lindenschule kann kurzfristig begonnen werden, bedarf jedoch auch einer Umsetzung von Maßnahmen in der Barlachstraße, um den Bring- und Holverkehr entsprechend zu kanalisieren. Dazu gehört ein weitreichender Umbau des Abschnittes beim Kindergarten St. Michael und der Lindenschule sowie eventuell die Umwidmung zur Einbahnstraße sowie zum verkehrsberuhigten Bereich. Darüber hinaus muss hier auch das Angebot für ruhenden motorisierten Verkehr eingeschränkt werden, um die Vorfahrt durch Eltern zu minimieren. Dies muss in einem nächsten Arbeitsschritt detailliert untersucht werden, um entsprechende Planungen einleiten zu können. Zum jetzigen Zeitpunkt sollte auch überlegt werden, ob ein direkter Zugang vom Parkplatz der Olympiahalle erst nach Aufgabe der Lorentasse realisiert werden soll, da aktuell im Betrieb noch Sicherungsmaßnahmen notwendig wären. Dies würde zu einer entsprechenden Kostensteigerung führen. Mit der Planung der Barlachstraße sollte jedoch begonnen werden, um unmittelbar nach Rückbau der Lorentasse ein fertiges Gesamtkonzept zur Umsetzung vorliegen zu haben.

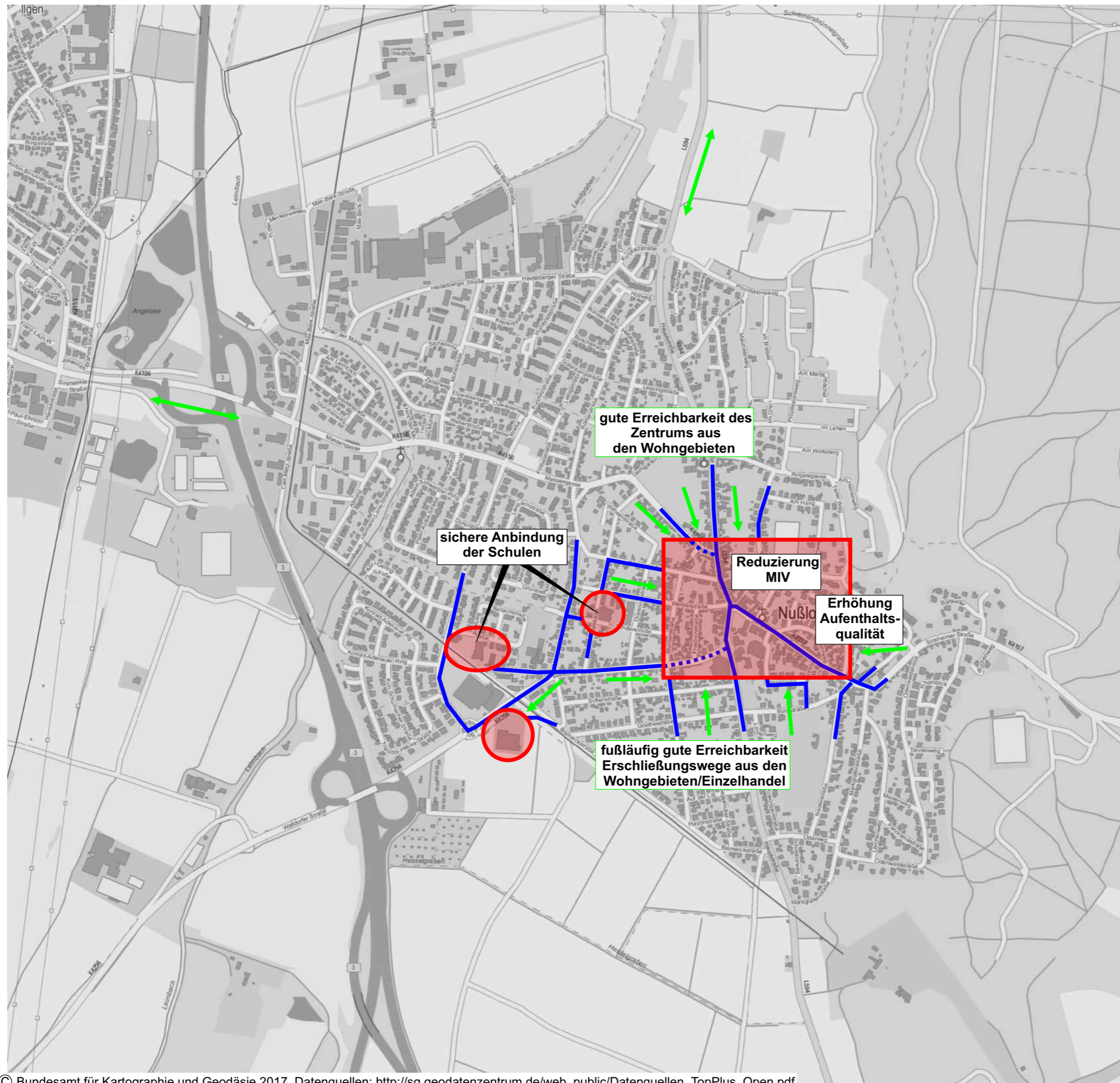
Mit der Realisierung einer Nord-Süd-Achse für den Radverkehr kann ebenfalls kurzfristig begonnen werden, wobei als erste Teilmaßnahme die Umsetzung der Fahrradstraße in der Römerstraße mit Sperrung der Durchfahrt für den motorisierten Verkehr angegangen werden sollte. Da hierfür kaum bauliche Maßnahmen notwendig wären, ist von einer relativ kurzen Bearbeitungszeit und erforderlicher Abstimmung auszugehen.

Das zentrale Ziel „Umgestaltung des Lindenplatzes“ muss demgegenüber als mittel- bzw. langfristige Maßnahme angesehen werden. Es müssen jedoch bereits heute die entsprechenden Planungen und Vorabstimmungen veranlasst werden, um die verkehrlichen und städtebaulichen Änderungen umsetzen zu können.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Datei: RK_Nußloch_Verkehrskonzept_2021-10-25
Datum: 02.11.2021

FUSSVERKEHR - VORRANGNETZ



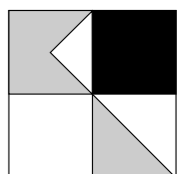
LEGENDE

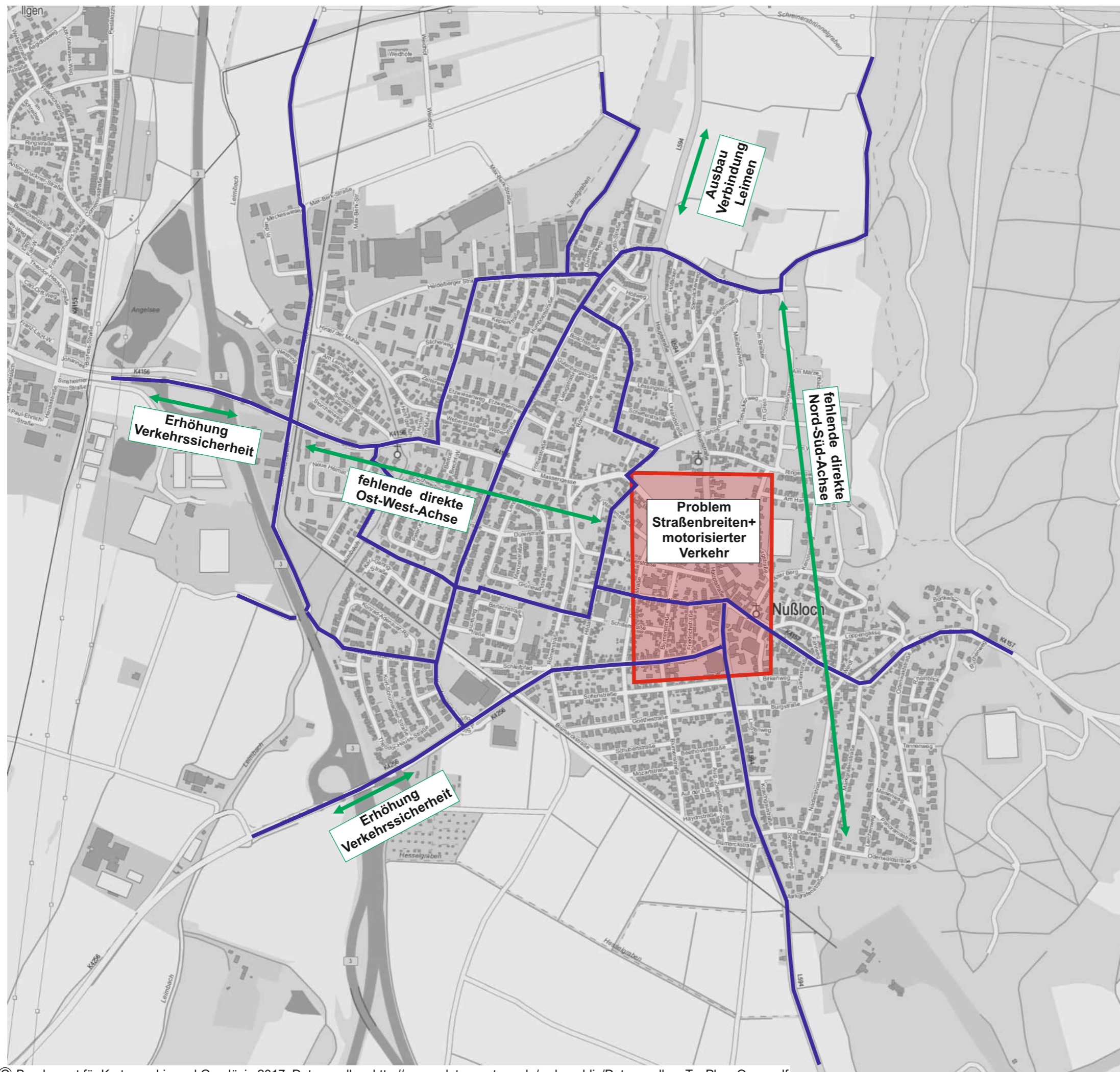
- Vorrangstraßen
- Ziele übergeordnet
- Maßnahmen übergeordnet



GEMEINDE NUSSLOCH
VERKEHRSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





**RADVERKEHR
- VORRANGNETZ**

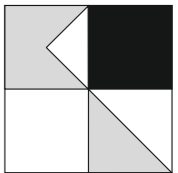
LEGENDE

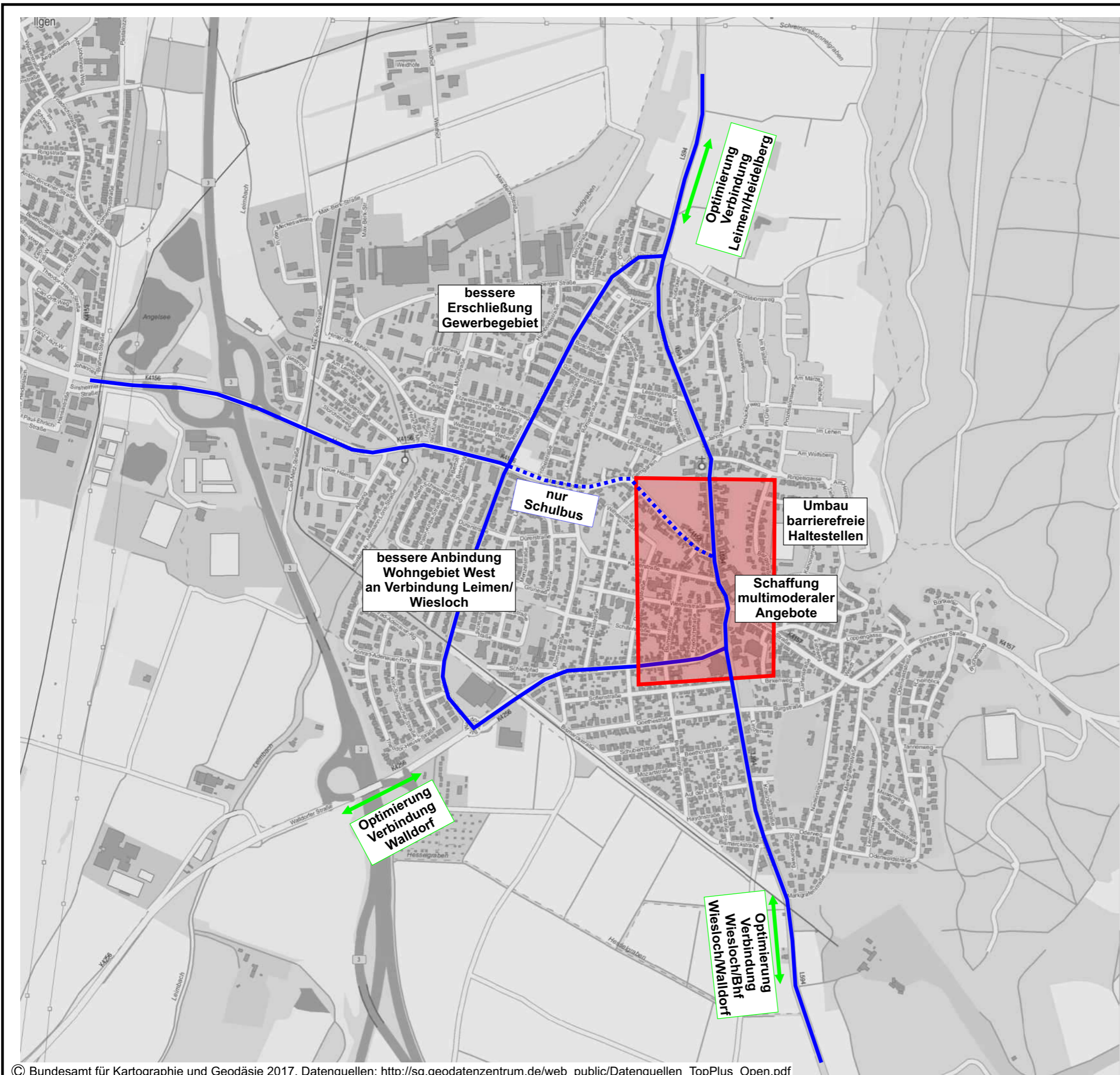
- Vorrangstraßen
- Ziele übergeordnet
- Maßnahmen übergeordnet



GEMEINDE NUSSLOCH
VERKEHRSKONZEPT

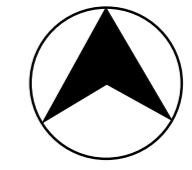
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





**ÖFFENTLICHER VERKEHR
- VORRANGNETZ**

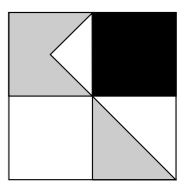
- LEGENDE**
- Vorrangstraßen
 - ↔ Ziele übergeordnet
 - Maßnahmen übergeordnet



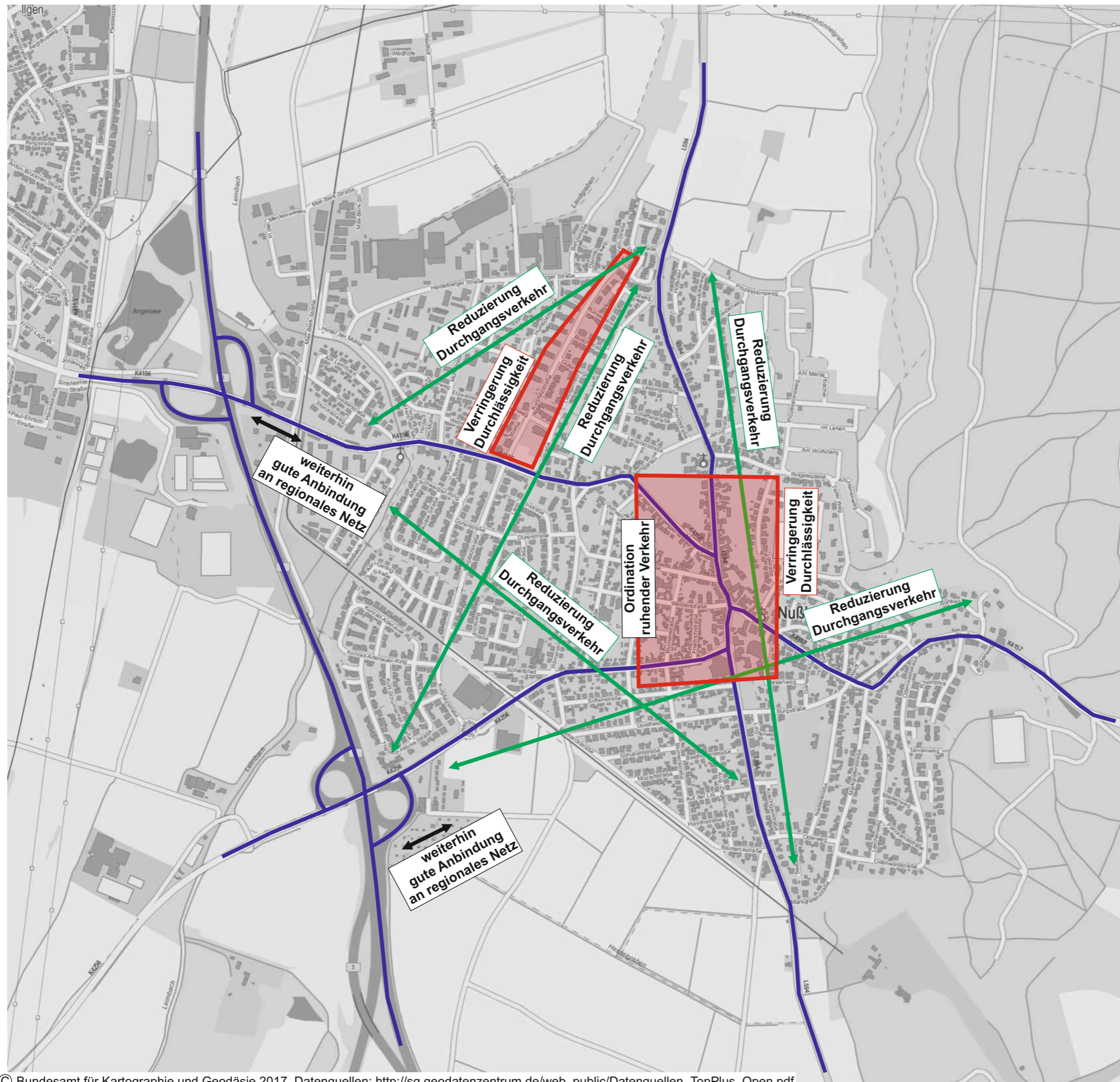
GEMEINDE NUSSLOCH
VERKEHRSKONZEPT

3

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MOTORIZIERTER INDIVIDUALVERKEHR - VORRANGNETZ



LEGENDE

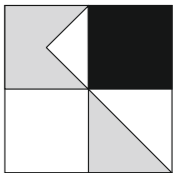
- Vorrangstraßen
- Ziele übergeordnet
- Maßnahmen übergeordnet

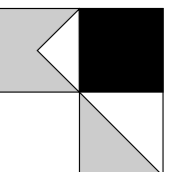
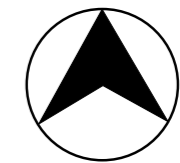
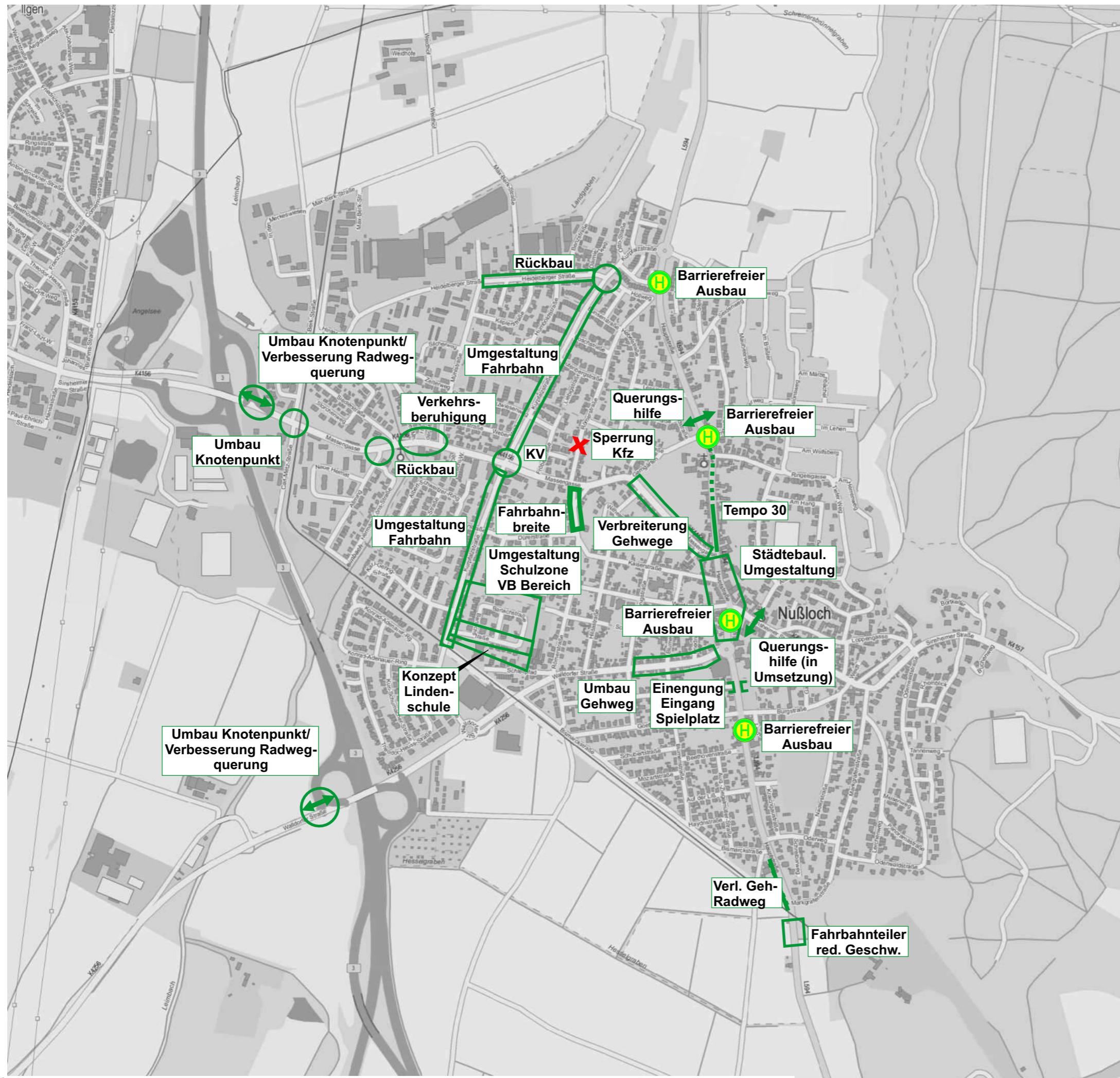


GEMEINDE NUSSLOCH
VERKEHRSKONZEPT

4

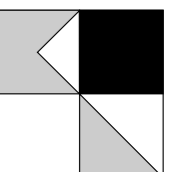
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

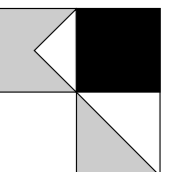
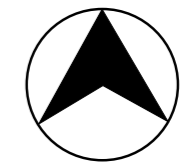
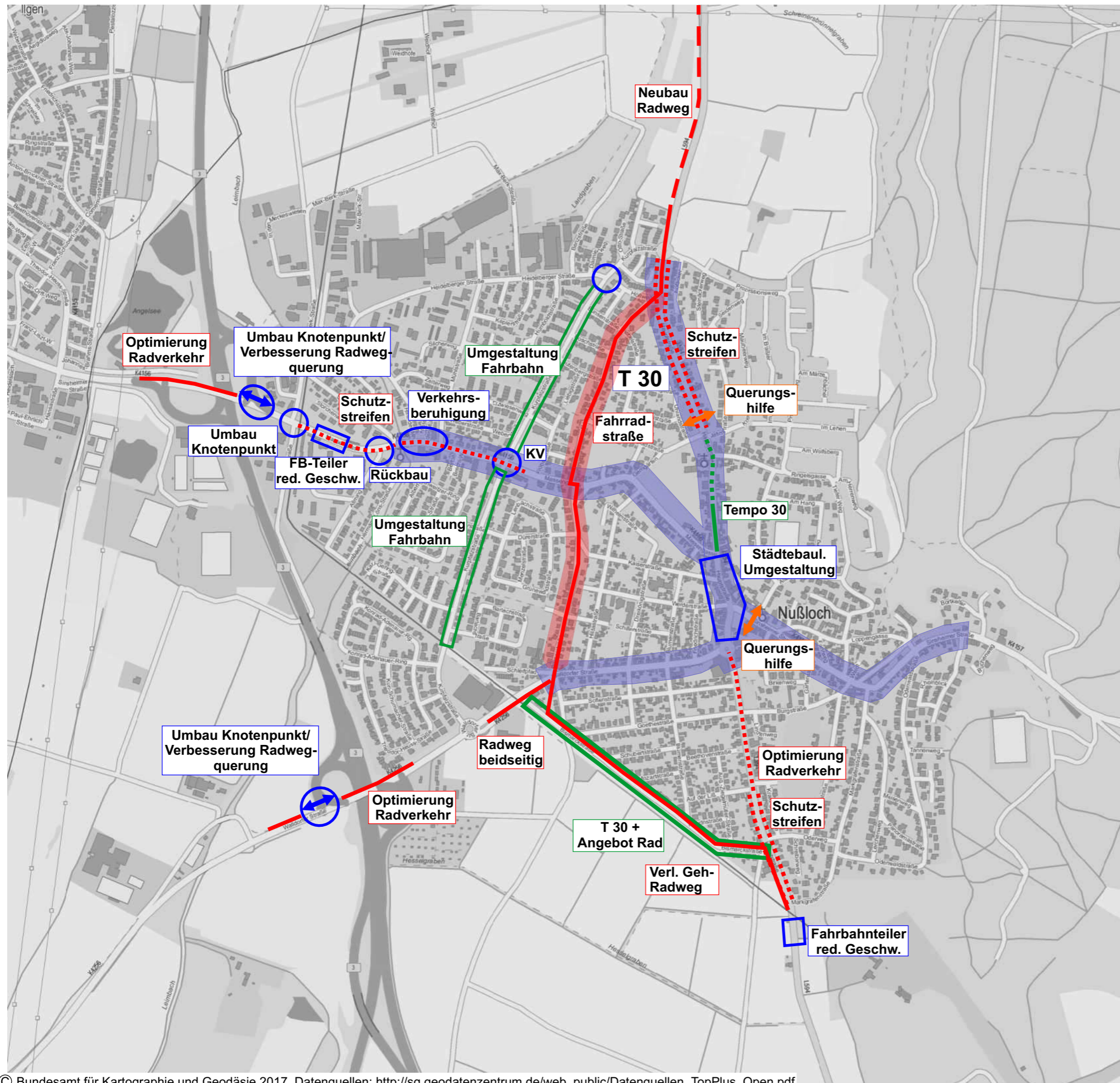




**MASSNAHMENLISTE MIT
PRIORISIERUNG**
Fußgänger

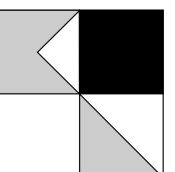
Straße	Abschnitt	Maßnahme	Priorisierung			Umsetzung			Bewertungskriterien						Zuständigkeit		
			hoch ●	mittel ●	niedrig ●	kurz 1-2 Jahre ●	mittel 3-6 Jahre ●	lang >7 Jahre ●	Nachhaltige Mobilität, Klima- /Umweltschutz	Verringerung Geschwindigkeit und Lärmbelastung	Aufenthalts- /Wohnqualität steigern	Umweltverbund stärken	Attraktives Radwegenetz	Fußverkehr und Barrierefreiheit		ÖPNV Verbesserungen	Reduzierung MIV
Stadtbereich Nußloch	ganz Nußloch	Überarbeitung/Ergänzungen Schulwege	X			X			X		X	X		X			Stadtverwaltung
Massengasse	Hauptstraße bis Gerngärten	Verbreiterung Gehwege - wenn möglich		X				X	X	X	X	X		X			LRA, RP
Walldorfer Straße	Hauptstraße bis Römerstraße	Verbreiterung Gehwege - wenn möglich		X				X	X	X	X	X		X			LRA, RP
Hauptstraße	katholische Kirche	Querungshilfe einrichten (FGÜ; in Planung)	X			X			X		X	X		X			LRA, RP
Hauptstraße / Sofienstraße		Einengung Eingang Spielplatz			X		X		X	X							LRA, RP
Nußloch gesamte Gemeinde		Barrierefreie Fußwegeplanung (Fußwege kinderwagen- /rollstuhlgerichtet)	X			X			X		X	X		X			Stadtverwaltung
Barlachstraße und Kollwitzstraße	Lindenschule	Verkehrsberuhigter Bereich	X				X		X	X	X	X	X	X		X	LRA
Lindenschule	Olympiahalle / Barlachstraße	Einrichtung Kiss+Go-Zone, Umbau Verkehrsfläche Barlachstraße		X			X		X		X			X			Stadtverwaltung, Polizei

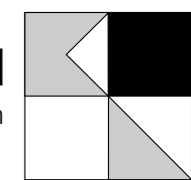
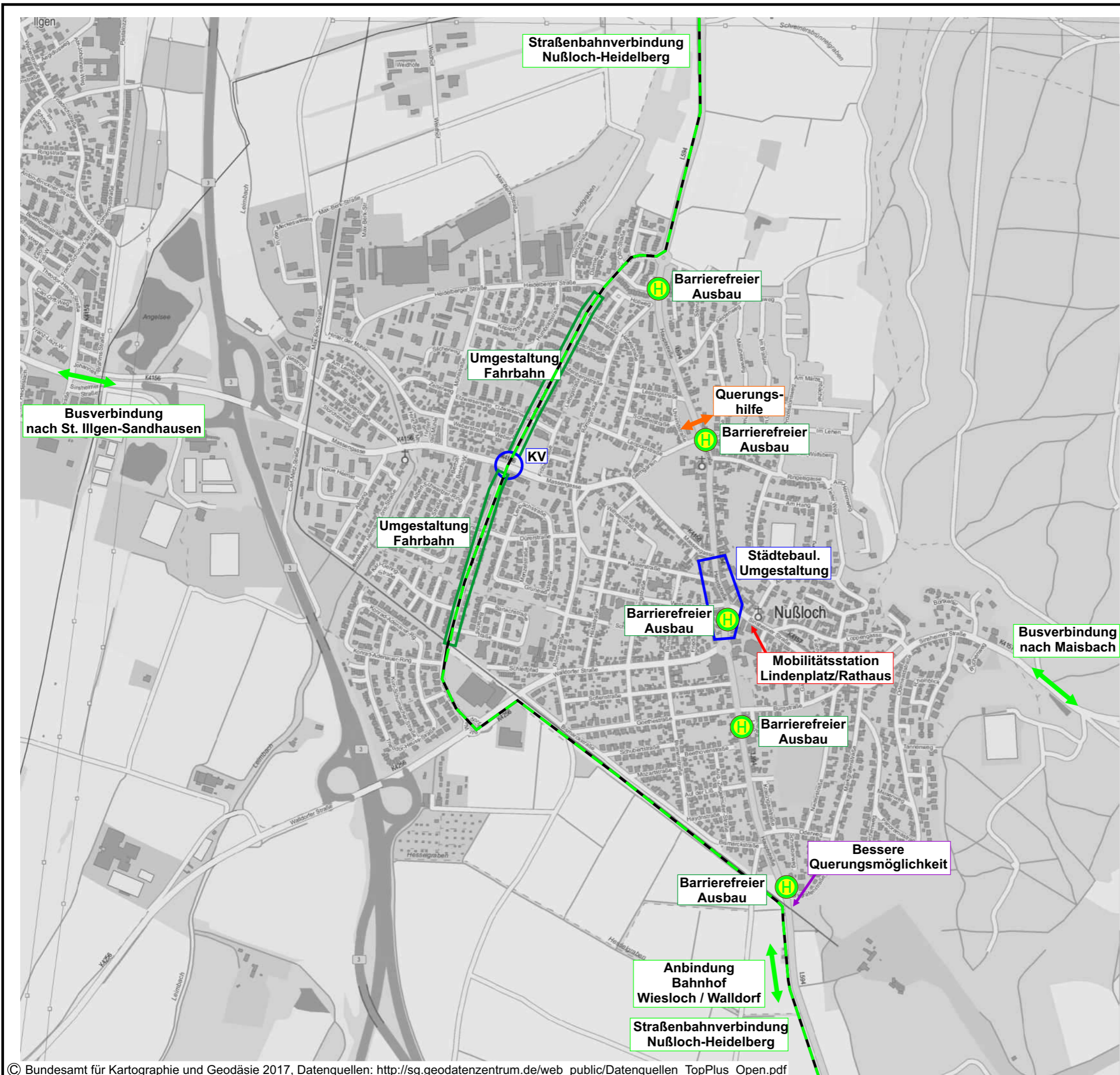




**MASSNAHMENLISTE MIT
PRIORISIERUNG**
Radverkehr

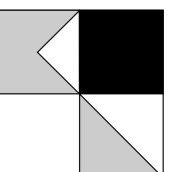
Straße	Abschnitt	Maßnahme	Priorisierung			Priorisierung			Bewertungskriterien						Zuständigkeit		
			hoch ●	mittel ●	niedrig ●	kurz 1-2 Jahre ●	mittel 3-6 Jahre ●	lang >7 Jahre ●	Nachhaltige Mobilität, Klima- /Umweltschutz	Verringerung Geschwindigkeit und Lärmbelastung	Aufenthalts- /Wohnqualität steigern	Umweltverbund stärken	Attraktives Radwegenetz	Fußverkehr und Barrierefreiheit		ÖPNV Verbesserungen	Reduzierung MIV
Hauptstraße	Kurpfalzstraße bis Leopoldstraße	zusätzliches Angebot - Schutzstreifen - wenn möglich	X			X			X	X	X	X	X				LRA, RP
Hauptstraße	Auf der Liß bis Markgrafenstraße	zusätzliches Angebot - Schutzstreifen - wenn möglich	X			X			X	X	X	X	X				LRA, RP
Hauptstraße	durchgängig, dort wo baulich möglich	zusätzliches Angebot - Schutzstreifen - wenn möglich	X			X			X	X	X	X	X				LRA, RP
Massengasse	Westring bis Allming	zusätzliches Angebot - Schutzstreifen - wenn möglich	X			X			X	X	X	X	X				LRA, RP
Massengasse	mind. Westring bis Römerstr, wo baulich möglich	zusätzliches Angebot - Schutzstreifen - wenn möglich	X			X			X	X	X	X	X				LRA, RP
Walldorfer Straße	außerorts, Anschluss B3	Optimierung Querung Radverkehr (Kreisverkehr)	X					X	X			X	X			X	LRA, RP
Massengasse	außerorts, Anschluss B3	Optimierung Querung Radverkehr (Kreisverkehr)	X					X	X			X	X			X	LRA, RP
Hauptstraße	Auf der Liß bis Walldorfer Straße	Optimierung Radverkehr		X			X		X		X	X	X				LRA, RP
L594 (Hauptstraße)	außerorts nach Norden	Neubau Radweg	X				X		X			X	X				LRA, RP
Hauptstraße	Bismarkstraße bis Ortsausgang	Verlegung Geh- und Radweg	X				X		X			X	X				LRA, RP
Walldorfer Straße	Römerstraße bis Kurpfalzstraße	Radweg beidseitig mit Querung Ende Radweg vor Knotenpunkt Römerstr.		X			X		X			X	X				LRA, RP
Walldorfer Straße	Haupt- bis Römerstr, wo baulich möglich	Schutzstreifen einrichten	X			X			X	X		X	X				LRA, RP
Kurpfalzstraße		Umgestaltung Verkehrsraum / Angebot Radfahrer			X			X	X	X	X	X	X			X	LRA
Bismarkstraße		Umgestaltung Verkehrsraum / Angebot Radfahrer			X			X	X	X	X	X	X			X	LRA
Nußloch gesamte Gemeinde		neue Radabstellplätze	X				X		X		X	X	X				Stadtverwaltung
Römerstraße	gesamt	Umwidmung zur Fahrradstraße	X			X			X	X	X	X	X	X		X	LRA

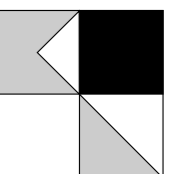
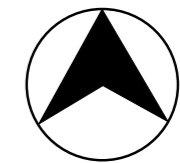
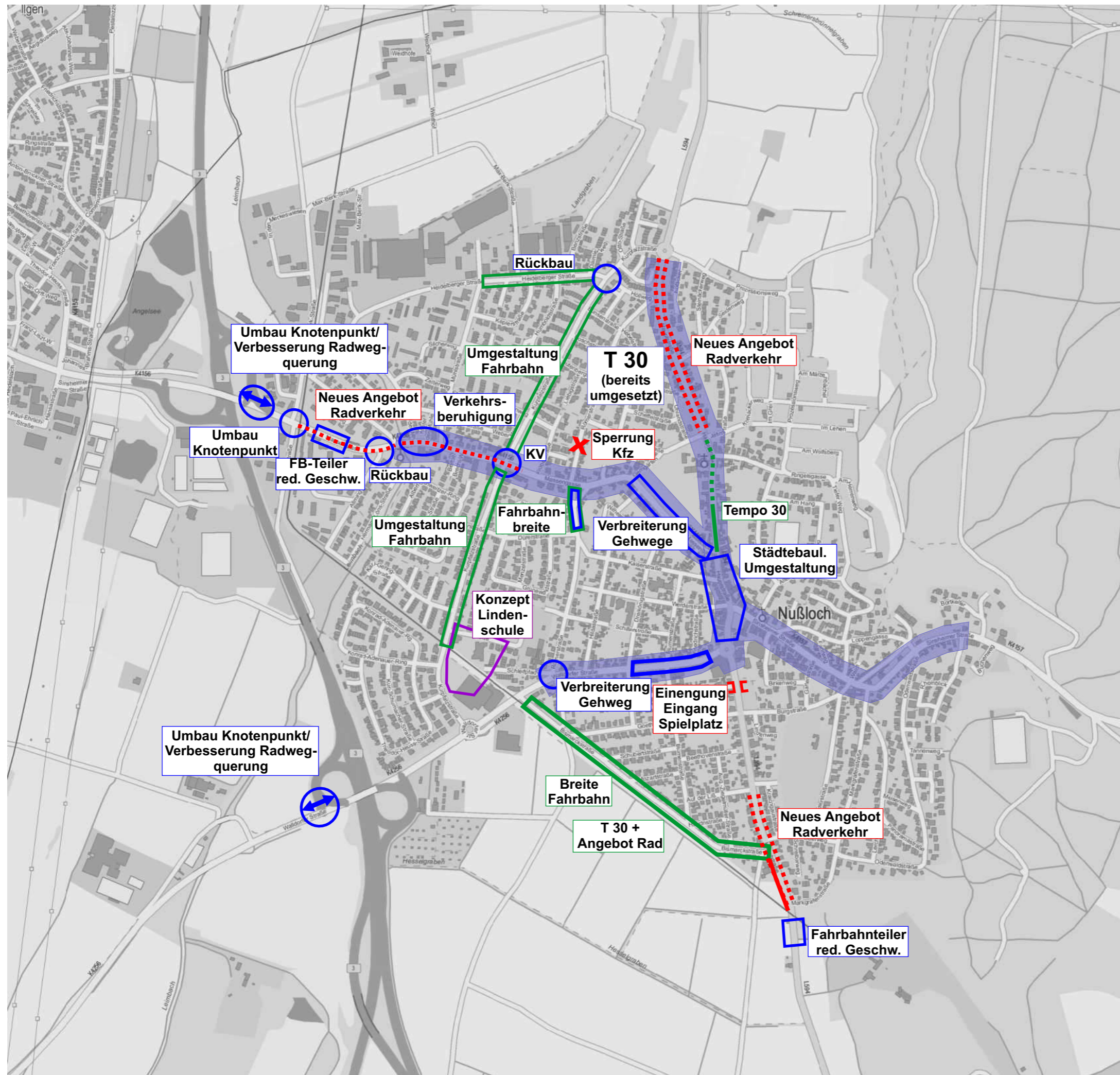




**MASSNAHMENLISTE MIT
PRIORISIERUNG**
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

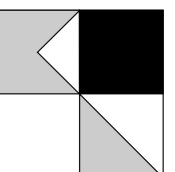
Haltestelle	Straßenabschnitt	Maßnahme	Priorisierung			Priorisierung			Bewertungskriterien						Zuständigkeit		
			hoch ●	mittel ●	niedrig ●	kurz 1-2 Jahre ●	mittel 3-6 Jahre ●	lang >7 Jahre ●	Nachhaltige Mobilität, Klima- /Umweltschutz	Verringerung Geschwindigkeit und Lärmbelastung	Aufenthalts- /Wohnqualität steigern	Umweltverbund stärken	Attraktives Radwegenetz	Fußverkehr und Barrierefreiheit		ÖPNV Verbesserungen	Reduzierung MIV
Nußloch Kreuz (Hauptstraße)	Kurpfalzstraße bis Höllweg	Barrierefreier Ausbau	X				X		X		X	X			X		LRA, RP
Nußloch Kirche (Hauptstraße)	Kothäckerweg bis Ringelsgasse	Barrierefreier Ausbau	X				X		X		X	X			X		LRA, RP
Nußloch Lindenplatz (Hauptstraße)	Lindenplatz	Barrierefreier Ausbau	X				X		X		X	X			X		LRA, RP
Nußloch Friedhof (Hauptstraße)	Burgstraße bis Auf der Liß	Barrierefreier Ausbau	X				X		X		X	X			X		LRA, RP
Nußloch gesamte Gemeinde		Besseres ÖV Angebot	X					X	X		X	X			X		Stadtverwaltung, Verkehrsbetriebe
Nußloch gesamte Gemeinde		Straßenbahnverbindung Nußloch-Heidelberg	X					X	X		X	X			X	X	Verkehrsbetriebe
Verbesserung Maisbach-Nußloch		ÖPNV Anbindung verbessern	X				X		X		X	X			X		Verkehrsbetriebe
St. Ilgen-Sandhausen		Optimierung Busverbindung	X				X		X		X	X			X		Verkehrsbetriebe
Bahnhof Wiesloch / Walldorf		Optimierung Busverbindung	X				X		X		X	X			X		Verkehrsbetriebe
Nußloch gesamte Gemeinde		Ortsbus Machbarkeitsstudie			X			X	X		X	X			X	X	Stadtverwaltung, Verkehrsbetriebe
Nach Heidelberg		Einrichtung weiterer Schnellbus-Verbindungen nach Heidelberg, Kooperation mit Stadt Heidelberg		X			X		X		X	X			X	X	Stadtverwaltung, Verkehrsbetriebe
Nußloch gesamte Gemeinde		Alle Linien: Prüfen von Randzeiten und an Wochenenden		X			X		X		X	X			X		Verkehrsbetriebe
Nußloch gesamte Gemeinde		Einrichtung Ruftaxi - on demand	X				X		X		X	X			X	X	Stadtverwaltung, Verkehrsbetriebe
Nußloch gesamte Gemeinde		Mitfahrerbänke: Erarbeitung eines Konzeptes und Umsetzung	X				X		X		X	X			X		Stadtverwaltung





**MASSNAHMENLISTE MIT
PRIORISIERUNG**
Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Straße	Abschnitt	Maßnahme	Priorisierung			Priorisierung			Bewertungskriterien							Zuständigkeit	
			hoch ●	mittel ●	niedrig ●	kurz 1-2 Jahre ●	mittel 3-6 Jahre ●	lang >7 Jahre ●	Nachhaltige Mobilität, Klima- /Umweltschutz	Verringerung Geschwindigkeit und Lärmbelastung	Aufenthalts- /Wohnqualität steigern	Umweltverbund stärken	Attraktives Radwegenetz	Fußverkehr und Barrierefreiheit	ÖPNV Verbesserungen		Reduzierung MIV
Nußloch gesamte Gemeinde		Konsequente Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen (LRA)	X			X			X	X	X					X	Stadtverwaltung
Nußloch gesamte Gemeinde, auf allen kl. Straßen in beide Richtungen		Installation von Geschwindigkeitsmessern, nicht nur mit Anzeige der Geschwindigkeit, sondern mit direktem Feedback, z.B. Smiley	X				X		X	X	X					X	Stadtverwaltung
Nußloch gesamte Gemeinde		Konsequente Ahndung von Falschparken	X			X			X	X	X			X		X	Stadtverwaltung
Bereich Lindenschule	Kurpfalzstraße / Olympiahalle	Einrichtung von Kiss & Go Bereichen, Verkehrsberuhigung	X				X				X			X			Stadtverwaltung
Nußloch gesamte Gemeinde		Ausweisung weiterer verkehrsberuhigter Bereiche		X			X		X	X	X	X	X			X	Stadtverwaltung, LRA
Massengasse / Carl-Metz-Straße		Bau eines Kreisverkehrs / Umgestaltung Knotenpunkt			X			X								X	Stadtverwaltung, LRA, RP
Massengasse / Kurpfalzstraße		Umbau Knotenpunkt		X			X									X	Stadtverwaltung, LRA, RP
L 594 (Hauptstraße)	Ortseingang Süd (südl. der Bergwerksbahn)	Fahrbahnteiler und Reduzierung der Geschwindigkeit	X			X				X						X	Stadtverwaltung, LRA, RP
Massengasse	Carl-Metz-Straße bis Allming	Fahrbahnteiler und Reduzierung der Geschwindigkeit	X			X				X						X	Stadtverwaltung, LRA, RP
Walldorfer Straße / Anschluss B 3		Umbau Knotenpunkt und Verbesserung Radwegquerung			X			X	X			X	X			X	Stadtverwaltung, LRA, RP
Massengasse / Anschluss B 3		Umbau Knotenpunkt und Verbesserung Radwegquerung			X			X	X			X	X			X	Stadtverwaltung, LRA, RP
Bismarkstraße	Walldorfer Straße bis Hauptstraße	Umgestaltung Fahrbahn			X			X	X	X	X	X	X			X	Stadtverwaltung, LRA
Bismarkstraße	Walldorfer Straße bis Hauptstraße	Einrichtung Tempo 30 und Angebot Rad			X			X	X	X	X	X	X			X	Stadtverwaltung, LRA
Heidelberger Straße	Mühlstraße bis Kurpfalzstraße	Rückbau			X			X	X	X	X					X	Stadtverwaltung, LRA
Massengasse / Allming		Rückbau			X			X	X	X	X					X	Stadtverwaltung, LRA, RP
Römerstraße	Massengasse bis Dürerstraße	Fahrbahnbreite			X			X	X	X	X					X	Stadtverwaltung, LRA



**MASSNAHMENLISTE MIT
PRIORISIERUNG**
Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Straße	Abschnitt	Maßnahme	Priorisierung			Priorisierung			Bewertungskriterien							Zuständigkeit	
			hoch ●	mittel ●	niedrig ●	kurz 1-2 Jahre ●	mittel 3-6 Jahre ●	lang >7 Jahre ●	Nachhaltige Mobilität, Klima- /Umweltschutz	Verringerung Geschwindigkeit und Lärmbelastung	Aufenthalts- /Wohnqualität steigern	Umweltverbund stärken	Attraktives Radwegenetz	Fußverkehr und Barrierefreiheit	ÖPNV Verbesserungen		Reduzierung MIV
Römerstraße	Zwischen Mendelweg und Leibnizweg	Sperrung für den Kfz-Verkehr		X		X			X							X	Stadtverwaltung, LRA
Massengasse	Mühlstraße bis Leimbachweg	Tempo 20 Bereich - Verkehrsberuhigung		X			X		X	X	X	X	X			X	Stadtverwaltung, LRA, RP
Nußloch gesamte Gemeinde		Umwandlung und Umnutzung von öffentlichen Parkplätzen (Radabstellplätze, Möblierung, etc.)		X				X			X						Stadtverwaltung
Hauptstraße Bereich Post		Optimierung ruhender Verkehr		X			X						X			X	Stadtverwaltung
Nußloch gesamte Gemeinde		Pilotprojekt für E-basierte innerörtliche Paketabholung/-zustellung oder Paketdepot		X				X	X		X					X	Zustellfirmen
Parkplatz Fashion Park		Ausbau E-Lademöglichkeiten		X			X		X			X				X	Stadtverwaltung
Haltestelle Nußloch Kreuz		Ausbau E-Lademöglichkeiten		X			X		X			X				X	Stadtverwaltung
Rathaus		Ausbau E-Lademöglichkeiten		X			X		X			X				X	Stadtverwaltung
Olympiahalle		Ausbau E-Lademöglichkeiten		X			X		X			X				X	Stadtverwaltung
Parkplatz Rewe		Ausbau E-Lademöglichkeiten		X			X		X			X				X	Stadtverwaltung
Massengasse (Tankstelle) / Kurpfalzstr.		Ausbau E-Lademöglichkeiten		X			X		X			X				X	Stadtverwaltung
Nußloch gesamte Gemeinde		Regelgeschwindigkeit 30 km/h - flächendeckend		X			X		X	X	X						Stadtverwaltung, LRA, RP
Nußloch gesamte Gemeinde		Einrichten von Paket Abholstationen		X		X			X		X					X	Zustellfirmen
Nußloch gesamte Gemeinde		Pilotprojekt "Carsharing-Angebot": Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes zusammen mit Nußlocher Bürger*innen und Firmen	X				X		X		X					X	Stadtverwaltung, Sharing-Anbieter
Nußloch gesamte Gemeinde		Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V.	X			X			X			X	X				Stadtverwaltung
Nußloch gesamte Gemeinde		Forum Mobilität (o.ä.) zur Beteiligung der Nußlocher Bürgerschaft: Einrichtung und kontinuierliche Zusammenarbeit	X			X			X		X						Stadtverwaltung

