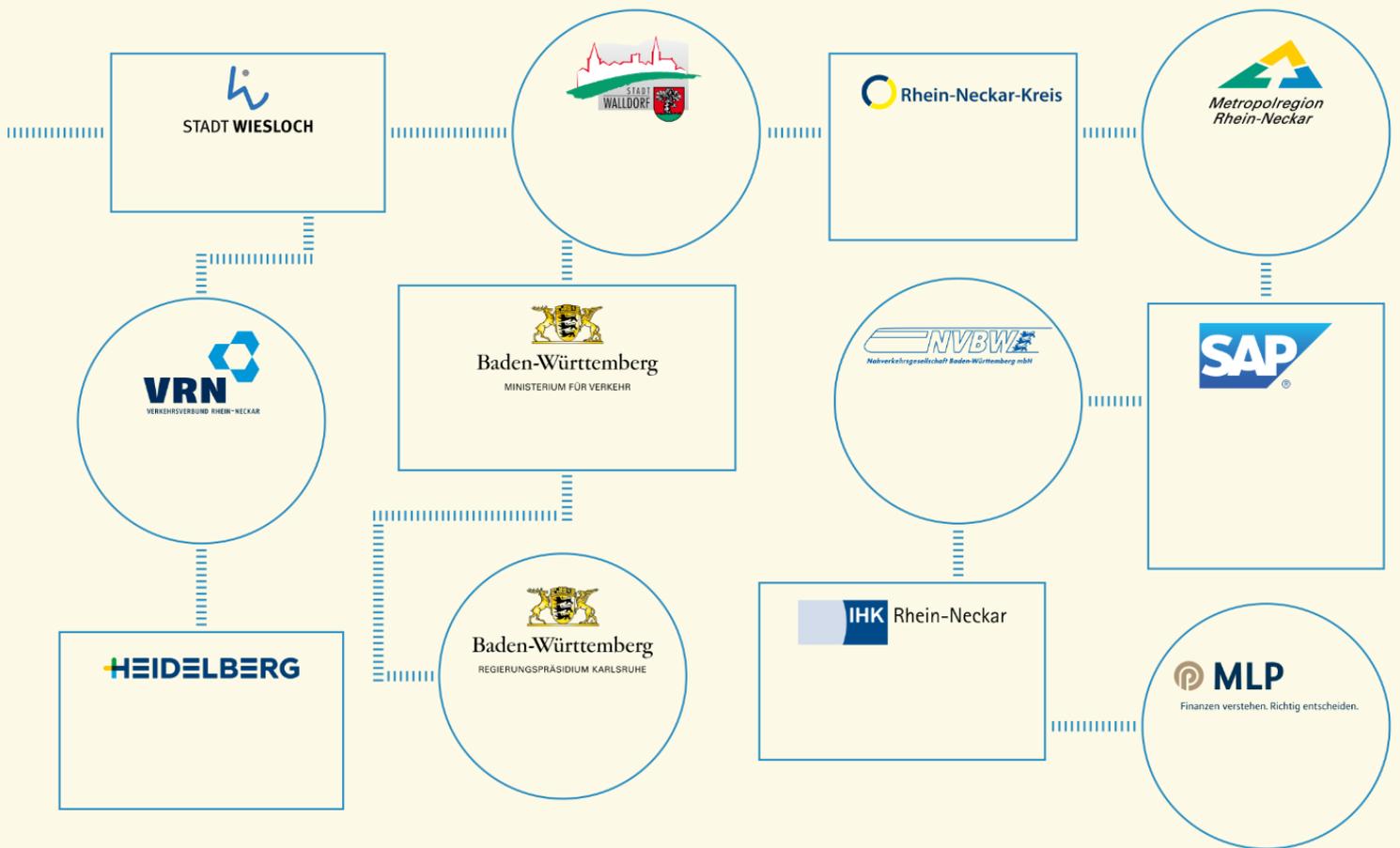


Mobilitätskonzept Walldorf/Wiesloch



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Nachhaltige Mobilität: Zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept für den Wirtschaftsraum Walldorf/Wiesloch

Gemeinsame Absichtserklärung der Vertreterinnen und Vertreter von

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Regierungspräsidium Karlsruhe

Landkreis Rhein-Neckar

Verband Region Rhein-Neckar

Stadt Walldorf

Große Kreisstadt Wiesloch

IHK Rhein-Neckar

Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH

Heidelberger Druckmaschinen AG

MLP SE

SAP SE

Unter der Moderation des Landesverkehrsministers Winfried Hermann MdL verständigen sich die Vertreterinnen und Vertreter der für den öffentlichen Personennahverkehr, Straßenverkehr sowie Rad- und Fußverkehr verantwortlichen Partner des Landes Baden-Württemberg, der Landkreis Rhein-Neckar (RNK), der Verband Region Rhein-Neckar, die Stadt Walldorf, die Große Kreisstadt Wiesloch, die IHK Rhein-Neckar, der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH (NVBW) sowie die Wirtschaftsunternehmen Heidelberger Druckmaschinen AG, MLP SE und SAP SE auf Ziele und Eckpunkte für die weitere Entwicklung des Verkehrs im Wirtschaftsraum Walldorf/Wiesloch.

Die Partner vereinbaren zur Verbesserung der Verkehrssituation im Wirtschaftsraum Walldorf/Wiesloch einen Mobilitätspakt und erklären, die geplanten Einzelmaßnahmen in ihrer Zuständigkeit unter Berücksichtigung des vorgesehenen Zeitplans umzusetzen. Im Jahr 2023 sollen die geplanten Maßnahmen und Zuständigkeiten evaluiert und gegebenenfalls nachjustiert werden.

Die gemeinsame Erklärung steht insgesamt unter Gremien-, Haushalts- und Fördervorbehalt.

Inhaltsverzeichnis:

1. Probleme und Herausforderungen
2. Ziele
3. ÖPNV, Schienen- und Personennahverkehr verbessern
 - 3.1 Herausforderungen
 - 3.2 Lösungsansätze und Arbeitsprogramm
4. Betriebliches Mobilitätsmanagement nutzen
 - 4.1 Herausforderungen
 - 4.2 Lösungsansätze und Arbeitsprogramm
5. Radverkehr ausbauen
 - 5.1 Herausforderungen
 - 5.2 Lösungsansätze und Arbeitsprogramm
6. Straßenverkehr effizient gestalten
 - 6.1 Herausforderungen
 - 6.2 Lösungsansätze und Arbeitsprogramm
7. Verkehrsträger besser vernetzen
8. Evaluation
9. Unterzeichnung der Partner

1. Problematik und Herausforderungen

Das gemeinsame Anliegen der Partner des Mobilitätspaktes ist die Lösung von Verkehrsproblemen im Wirtschaftsraum Walldorf/Wiesloch. Der Raum ist erheblich mit täglichen Verkehrsstaus belastet, von denen auch öffentliche Nahverkehr betroffen ist. Daraus resultieren nachteilige Auswirkungen für Anwohnerinnen und Anwohner, Umwelt und Natur. Zur Vermeidung von Emissionen muss die verkehrliche Situation mit Blick auf die Belange der Kommunen und Unternehmen deutlich verbessert werden. Zu den Herausforderungen gehören insbesondere der Ausbau des Straßennetzes, des ÖPNV, des Radverkehrs und des betrieblichen Mobilitätsmanagements der Unternehmen.

Es ist vorgesehen, die Landesstraße L 723 zwischen der A 5 AS Walldorf/Wiesloch und A 6 AS Wiesloch/Rauenberg auszubauen. Außerdem muss die Leistungsfähigkeit der B 3 nördlich von Wiesloch erhöht werden. Ein darüber hinaus gehender weiterer Ausbau des Straßennetzes ist nur begrenzt möglich.

Des Weiteren gibt es im täglichen Ablauf des ÖPNV Schwierigkeiten durch fehlende und teilweise unpünktliche Busverbindungen sowie überlastete Züge. Eine Bevorrechtigung des Busverkehrs ist noch nicht vorhanden.

Das regionale Radwegenetz enthält noch Lücken. Die Förderung des Radverkehrs muss systematischer und konsequenter erfolgen.

Im Übrigen sind die Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements, die Chancen neuer Technologien und die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger untereinander und mit dem Netz noch nicht ausgeschöpft.

2. Ziele

Unter dem Leitbild einer nachhaltigen Mobilität haben die beteiligten Partner nach Lösungsansätzen für eine zukunftsfähige Verkehrsabwicklung als auch neue Ansätze im Raum Walldorf/Wiesloch gesucht.

Den wesentlichen Beitrag für eine zukunftsorientierte Sicherung der Mobilität müssen verstärkt intermodale und vernetzte Lösungsansätze leisten. Ziel ist es deshalb, alle wesentlichen für den Verkehr im Raum Walldorf/Wiesloch verantwortlichen Akteure zusammenzubringen, um durch eine Vielzahl von Verbesserungen das Gesamtsystem insgesamt leistungsfähiger zu gestalten. Grundlage für diesen Prozess ist die Erkenntnis, dass das bisherige Verkehrssystem vielfach an die Grenzen der Leistungsfähigkeit stößt und die hohen Belastungen im motorisierten Individualverkehr mit regelmäßigen Staus negative Auswirkungen auf Wirtschaft und Bevölkerung in der Region haben. Es sollen daher Engpässe identifiziert und beseitigt sowie insbesondere die Potenziale aller Verkehrsträger gehoben werden. Durch Verbesserungen bei ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und die Vernetzung untereinander sowie mit dem motorisierten Individualverkehr ist eine Entlastung der Straßeninfrastruktur möglich und es werden gleichzeitig die Voraussetzungen für eine aus Klimaschutzgründen notwendige, neue und vernetzte Mobilität geschaffen.

Dies entspricht auch der Zielsetzung des Landes, dass künftig ein deutlich höherer Anteil von Wegen im öffentlichen Nahverkehr und zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt wird. Bei der Strategie für eine bessere Mobilität im Raum Walldorf/Wiesloch werden innovative Ansätze, wie z.B. die Förderung von umwelt- und klimafreundlichen Antrieben genutzt.

Aus den genannten Gründen verfolgen die unterzeichnenden Partner in der Region gemeinsam das Ziel, die Grundlagen für eine zukunftsfähige Mobilität im Raum Walldorf/Wiesloch zu schaffen. Durch die Beteiligung von Kommunen und Firmen eröffnet der Mobilitätspakt die Möglichkeit, Bürgerinnen und Bürgern sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern die Ideen nachhaltiger Mobilitätsstrategien unmittelbar zu vermitteln und die Akzeptanz zu erhöhen. Durch den Schulterschluss unterschiedlichster Entscheidungsträger werden zudem Schnittstellenproblematiken deutlich effizienter und schneller gelöst.

3. ÖPNV, Schienen- und Personennahverkehr verbessern

Der ÖPNV, Schienen- und Personennahverkehr bietet als Alternative zum Autoverkehr noch erhebliches Entwicklungspotenzial.

3.1. Herausforderungen

Die Herausforderungen im Bereich des ÖPNV im Raum Walldorf/Wiesloch sind entsprechend einer Erhebung unter den Beteiligten insbesondere:

- die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- fehlende Direktverbindungen:
 - von Regiobuslinien
 - vom Bahnhof Wiesloch-Walldorf in das Gewerbegebiet
- lange Fahrzeiten durch:
 - Halt an jeder Haltestelle
 - ÖPNV ebenfalls im Stau
- hohe Auslastung bzw. Überlastung:
 - der Pendelbusse
 - der Bahnen
- nicht optimale Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern
- Informationsdefizite (hinsichtlich Verbindungen, Verspätungen)
- zu geringe Attraktivität des ÖPNV.

3.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm

Aus den Herausforderungen wurden folgende Verbesserungspotenziale identifiziert, die von der Arbeitsgruppe weiter verfolgt werden:

- ÖPNV-Bevorrechtigung
- Verbindungen verbessern:
 - Einsatz von Regiobuslinien auf bestimmten Strecken
 - Einsatz von Direktverbindungen im Berufsverkehr
 - ICE-/IC-Verbindungen, ICE-/IC-Halt
- Kapazitätserhöhung:
 - Zusätzliche Linien
 - Zusätzliche Wagen
- Mobilitätszentren, Mobilitätsstationen zur intermodalen Verknüpfung:
 - Informationen für Nutzer
 - Abstellmöglichkeiten (Auto, Rad, etc.)
 - Verkehrsträgerwechsel (VRNnextbike, Carsharing).

4. Betriebliches Mobilitätsmanagement nutzen

Die ansässigen Firmen konnten in den letzten Jahren sowohl das Produktions- bzw. Handelsvolumen als auch die Beschäftigtenzahl ausbauen und tragen damit zum starken Wirtschaftswachstum der Metropolregion Rhein-Neckar bei. Dabei legen die am Mobilitätspakt beteiligten Firmen großen Wert auf ein betriebliches Mobilitätsmanagement und nehmen in diesem Bereich in der Region eine wichtige Rolle ein.

4.1. Herausforderungen

Herausforderungen bestehen in den Bereichen von,

- Besetzungsgrad in Mitarbeiterfahrzeugen erhöhen
- ÖPNV-Attraktivität erhöhen
- Attraktivität der Radnutzung erhöhen
- aktive Kommunikation gegenüber Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
- Parkraummanagement, Parkraumbewirtschaftung
- Arbeitszeit, Arbeitsort der Mitarbeiter (Home-Office).

4.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm

Neben firmeneigenen Lösungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement können auch Maßnahmen im Bereich des überbetrieblichen Mobilitätsmanagements zielführend sein. Der firmenübergreifende Austausch sowie die Abstimmung mit den Kommunen und zuständigen Verkehrsträgern ist hier unverzichtbar.

Verbesserungspotentiale werden u.a. von folgenden Maßnahmen erwartet:

- Fahrgemeinschaften fördern (bspw. über Mitfahrer-App)
- Einführung von Parkraummanagementsystemen (bspw. Privilegierung von Fahrgemeinschaften und/oder Elektrofahrzeugen, Bewirtschaftung)
- Jobticket oder sonstige begünstigende Angebote und Maßnahmen hinsichtlich ÖPNV-An und -Abreise
- Radnutzung erhöhen durch z. B. Abstellanlagen, Schließfächer, Umkleiden und Duschen, Leasingangebote, innerbetriebliche Radwege, Zulassung privater Räder auf dem Dienstgelände, Ladestationen, Bike-Sharing-Stationen
- Maßnahmen firmenintern und im Gesamtraum bewerben, d. h. Kommunikation gegenüber den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
- aktives Parkraummanagement mit Bevorrechtigung bestimmter Nutzergruppen (bspw. Fahrgemeinschaften, Elektromobilität), Parkraumbewirtschaftung
- Flexible Arbeitszeit- und Arbeitsplatzgestaltung (mobiles Arbeiten, Standortanalyse der Mitarbeiter hinsichtlich Wohnort/Standort).

5. Radverkehr ausbauen

5.1. Herausforderungen

Im regionalen Radverkehrsnetz wurden Schwachstellen auf Grundlage des Mobilitätskonzepts des Rhein-Neckar-Kreises weitestgehend behoben. Dennoch bestehen noch Lücken und Defizite insbesondere zwischen Frauenweiler, dem Bahnhof Wiesloch-Walldorf und dem Gewerbegebiet.

Radschnellverbindungen (RSV) sind neue überörtliche Netzelemente für den Alltagsverkehr – insbesondere Berufs- und Ausbildungswege – in Verdichtungsräumen. Sie bieten eine attraktive Möglichkeit, auch längere Strecken zügig und sicher mit dem Fahrrad zurückzulegen. Radschnellverbindungen werden im Zuge wichtiger Alltagspendlerachsen dort eingesetzt, wo ein entsprechend hohes Potenzial besteht, um Verkehrsverlagerungen zugunsten des Radverkehrs zu erreichen.

Gemäß der landesweiten Potenzialanalyse Radschnellverbindungen Baden-Württemberg befinden sich in der Region zwei Achsen die von der Prognosebelastung her das Potenzial für eine Radschnellverbindung in Baulast des Landes aufweisen:

- Mannheim – Wiesloch mit potentiell 3.400 Radfahrenden (vierthöchster Wert landesweit)
- Heidelberg – Wiesloch mit potentiell 2.600 Radfahrenden

5.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm

Das Land, der Landkreis Rhein-Neckar sowie die Städte Walldorf und Wiesloch setzen einen besonderen Fokus auf das Thema Radmobilität und möchten in Zukunft die Attraktivität dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels wesentlich steigern und den Radverkehrsanteil am Modal Split signifikant erhöhen.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die Partner künftig, noch stärker zusammenzuarbeiten. Die Städte Walldorf und Wiesloch werden Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg. Der Landkreis Rhein-Neckar ist bereits Mitglied und strebt die Auszeichnung als fahrradfreundliche Kommunen an und schafft die notwendigen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Bewerbung.

In Zusammenarbeit zwischen Land und Kommunen werden im Zuge des Ausbaus der L 723 die Lücken im Radwegnetz geschlossen. Für die Radschnellverbindungen im vorrangigen Bedarf Mannheim – Wiesloch und Heidelberg– Wiesloch werden Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt.

Die Anforderungen des Radverkehrs sind bei der Konzeption der Mobilitätsstationen und Mobilitätszentralen zu berücksichtigen.

Die Firmen in der Region betreiben aktives Mobilitätsmanagement zur Förderung des Radverkehrs. Das Land unterstützt hierbei die Firmen im Zuge der RadKULTUR BW.

6. Straßenverkehr effizient gestalten

6.1. Herausforderungen

Sowohl die A 5 als auch die A 6 stellen die Hauptverkehrsachsen in dieser Region dar. Beide Autobahnen müssen erneuert bzw. die A 5 sogar ausgebaut werden.

Die beiden Achsen sind über die L 723 miteinander verbunden, die auch gleichzeitig zur Andienung des Raumes Walldorf/Wiesloch mit seinen Gewerbeansiedlungen dient. Die L 723 ist in ihrem zweistreifigen Bereich und an den höhengleichen Knotenpunkten stark überlastet. Sie ist für den derzeit anstehenden täglichen Verkehr nicht mehr ausreichend leistungsfähig und muss daher im Querschnitt und an den Knotenpunkten ausgebaut werden.

Der vierstreifige Ausbau der B 3 bei Wiesloch ist im „Vordringlichen“ Bedarf“ des Bedarfsplans des Bundes (BVWP 2030) enthalten und soll mittelfristig ausgebaut werden. Die derzeitige Verkehrssituation wird durch die Sanierung der A 6 zwischen AK Walldorf und Dreieck Hockenheim zusätzlich belastet. Der Ausbau und die Erneuerung der A 5 wird sich ebenfalls nochmals negativ auf die örtliche Verkehrssituation auswirken.

6.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm

6.2.1. Mittel- und langfristige Maßnahmen

Autobahn

A 5 Sanierungen und Ausbau (Auszug):

- Fahrbahndeckenerneuerung (FDE) mit Bauwerksanierung
- Lärmsanierung
- Anschlussstelle (AS) Walldorf/Wiesloch bis einschl. Autobahnkreuz (AK) Walldorf

Bundesstraße

B 3 Ausbau:

- 2. Fahrbahn von L 594a Wiesloch-Nord bis Knotenpunkt (KNP) B 3 / B 535
- KNP B 3 / L 723 (siehe L 723)

Landesstraße

L 723 Sanierung und Ausbau (Auszug):

- FDE A 5 AS Walldorf/Wiesloch bis Wieslocher Straße
- KNP B 3 / L 723
- 2. Fahrbahn (FB) von L 594 bis AS Wiesloch/Rauenberg
- 2. FB von Gutenberggring (Altrottstr.) – KNP B 3 / L 723
- Umbau KNP B 291 / L 723 / L 598 („Monsterknoten“)

Gemeindestraße

- Ausbau KNP L 594 / Hauptstraße in Wiesloch
- Neubau Verbindungsstraße zum Bhf. Wiesloch-Walldorf

6.2.2. Sofortmaßnahmen

Optimierung Knotenpunkte

Bis zu einer Realisierung der o. g. mittel- und langfristigen Maßnahmen sind weitere Verbesserungen im Straßennetz im Raum Walldorf/Wiesloch erforderlich. Dies betrifft insbesondere die Ertüchtigung des Knotenpunktes der Anschlussrampe AS Wiesloch/Rauenberg an die L 723. Die Optimierungsmöglichkeiten der bestehenden Signalanlage sind auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens ausgereizt. Bauliche Ergänzungen des Knotenpunktes hinsichtlich einer Verlängerung der Spurzusammenführung auf der L 723 oder der Anlage eines zweiten Rechtseinbiegers sind zu prüfen. Sie stehen außerdem unter dem Vorbehalt des Ausbaus der A 6 und der vertraglichen Prüfung zur A 6 Konzession.

Am KNP B 291 / L 723 / L 598 (Monsterknoten) sollen mit der Aufstellung einer Rotlichtüberwachung die zunehmenden Rotlichtverstöße verhindert werden.

7. Verkehrsträger besser vernetzen

Ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung der Straßen kann durch eine kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsträger erschlossen werden. Für viele Wegebeziehungen sind ÖPNV, Fahrrad, CarSharing und Mitfahrgelegenheiten allein nicht hinreichend attraktiv. Durch Ausbau der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und Verbesserung der Information zu Mobilitätsalternativen erhöht sich sowohl die Anzahl als auch die Attraktivität der Alternativen zum eigenen Auto.

Bahnhöfe / Mobilitätsdrehscheiben

Moderne Mobilitätsformen erfordern in Zukunft den Ausbau von Bahnhöfen zu zentralen Mobilitätsdrehscheiben. Attraktive Umsteigebeziehungen vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr machen dabei neben dem barrierefreien Aus-/Umbau weiterhin hohe Investitionen in die leichte Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Bussteigen, sowie in Abstellanlagen für verschiedene Formen des Individualverkehrs notwendig.

Park & Ride-Anlagen

Park & Ride Anlagen können dazu beitragen, den Kfz-Verkehr aus den Bereichen mit den höchsten Belastungen herauszuhalten, indem Autofahrern verstärkte Anreize gegeben werden, an geeigneten Übergangspunkten auf die Verkehrsmittel des ÖPNV umzusteigen. Im Rahmen des Mobilitätspaktes sollte daher eine Analyse der P+R-Situation in der Region und eine Umsetzung daraus abgeleiteter Maßnahmen erfolgen.

Maßnahmen zur Stärkung der P+R-Nutzung können im Bereich der Attraktivitätssteigerung bestehender Angebote durch Echtzeitinformationen, einheitliche Vermarktung und Tarifierung liegen oder in der Umsetzung von Kapazitätsausweitungen. Bei Kapazitätsausweitungen sind die Flächenbedarfe im Haltestellenumfeld und die Kosten zu berücksichtigen. Bei der Planung neuer P+R-Anlagen ist zu beachten, dass die Anlagen wirtschaftlich betrieben werden.

Ein besonderer Fokus sollte auf dem Bereich von Park- und Mitfahrplätzen (P+M) liegen. Bei P+M-Plätzen wird die Möglichkeit angeboten, ab einem definierten Punkt Pkw-Fahrten zu bündeln und so Fahrzeugbesetzungsgrade zu erhöhen und damit den Straßenverkehr zu entlasten.

Fahrradabstellanlagen, Bike & Ride

Eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrades sind sichere Abstellmöglichkeiten an allen Start- und Zielpunkten des Radverkehrs. Insbesondere an den Aufkommenschwerpunkten sollen zielnahe Fahrradabstellanlagen in ausreichender Qualität und Anzahl bereitgestellt werden.

Von besonderer Bedeutung sind in dieser Hinsicht Bike & Ride-Anlagen (B+R-Anlagen). Das Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV ist die wichtigste Form der kombinierten Nutzung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr. Hier liegen erhebliche Potenziale sowohl für Fahrgastzuwächse im ÖPNV als auch für die Steigerung der Radverkehrsnutzung.

Beim Fahrradparken an Haltestellen und Bahnhöfen kommen die Vorteile des Fahrradparkens im Hinblick auf Flächen- und Kosteneffizienz besonders zum Tragen. Mit B+R können erheblich mehr Stellplätze im fußläufigen Einzugsbereich zum Bahnsteig geschaffen werden als beim P+R. B+R-Plätze können zudem wesentlich kostengünstiger angelegt werden.

Intermodale Anknüpfungspunkte und B+R-Anlagen werden entsprechend des B+R-Konzeptes des Landes (in Bearbeitung) eingerichtet. Hierzu wird ein B+R-Konzept auf Kreisebene erstellt und umgesetzt.

Für die großen Verkehrserzeuger der Region sollte angestrebt werden, schrittweise die Zahl der Fahrradstellplätze auch an den Bestandsgebäuden entsprechend der Vorgaben der LBO für Neu- und Umbauten hinsichtlich Anzahl, Lage und Qualität der Fahrradabstellanlagen auszubauen.

8. Evaluation

Die unterzeichnenden Parteien verpflichten sich bis zum Zielhorizont 2023 dazu, sich regelmäßig auszutauschen. Der Steuerkreis tagt einmal jährlich. Die Umsetzung der Maßnahmen wird kontinuierlich ausgewertet. Es findet eine Bewertung/Erfolgskontrolle statt. Hierzu finden zweimal jährlich Treffen auf Arbeitsebene statt. Bei Bedarf, spätestens aber zum Ende des Fünfjahreszeitraums, treffen sich die unterzeichnenden Partner für eine Bilanz des Prozesses.

9. Unterzeichnung der Partner

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

IHK Rhein-Neckar

Regierungspräsidium Karlsruhe

Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Landkreis Rhein-Neckar

Nahverkehrsgesellschaft Baden-
Württemberg GmbH

Verband Region Rhein-Neckar

Heidelberger Druckmaschinen AG

Stadt Walldorf

MLP SE

Große Kreisstadt Wiesloch

SAP SE

Walldorf, den 25.10.2018