



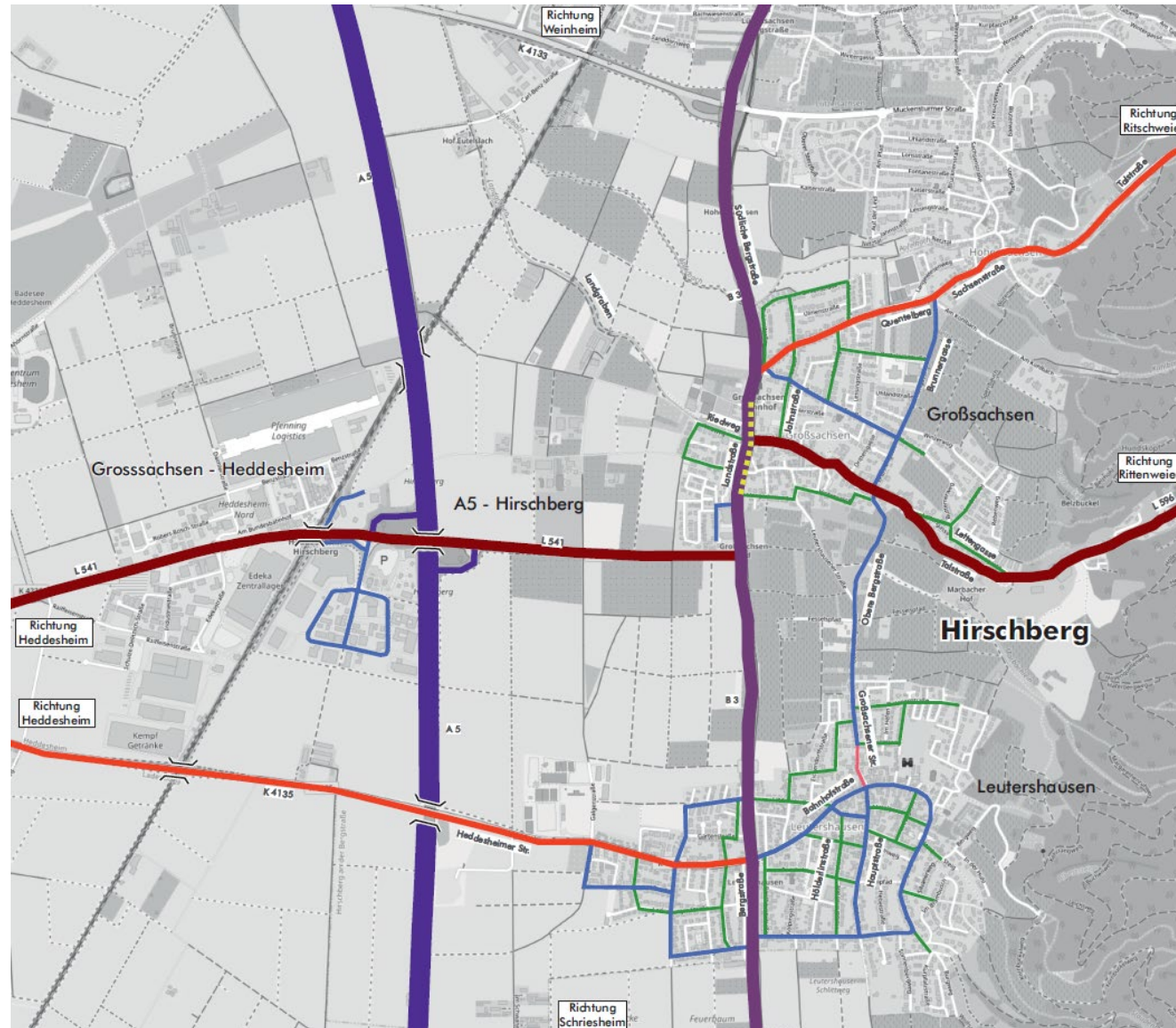
Gemeinde Hirschberg an der Bergstraße









# Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz

- **Was haben wir heute vor**
  - **Bestandsanalyse**
  - **Auswertung Online-Beteiligung**
  - **Konfliktpläne**
  - **Leitbild**

# Bestandsanalyse

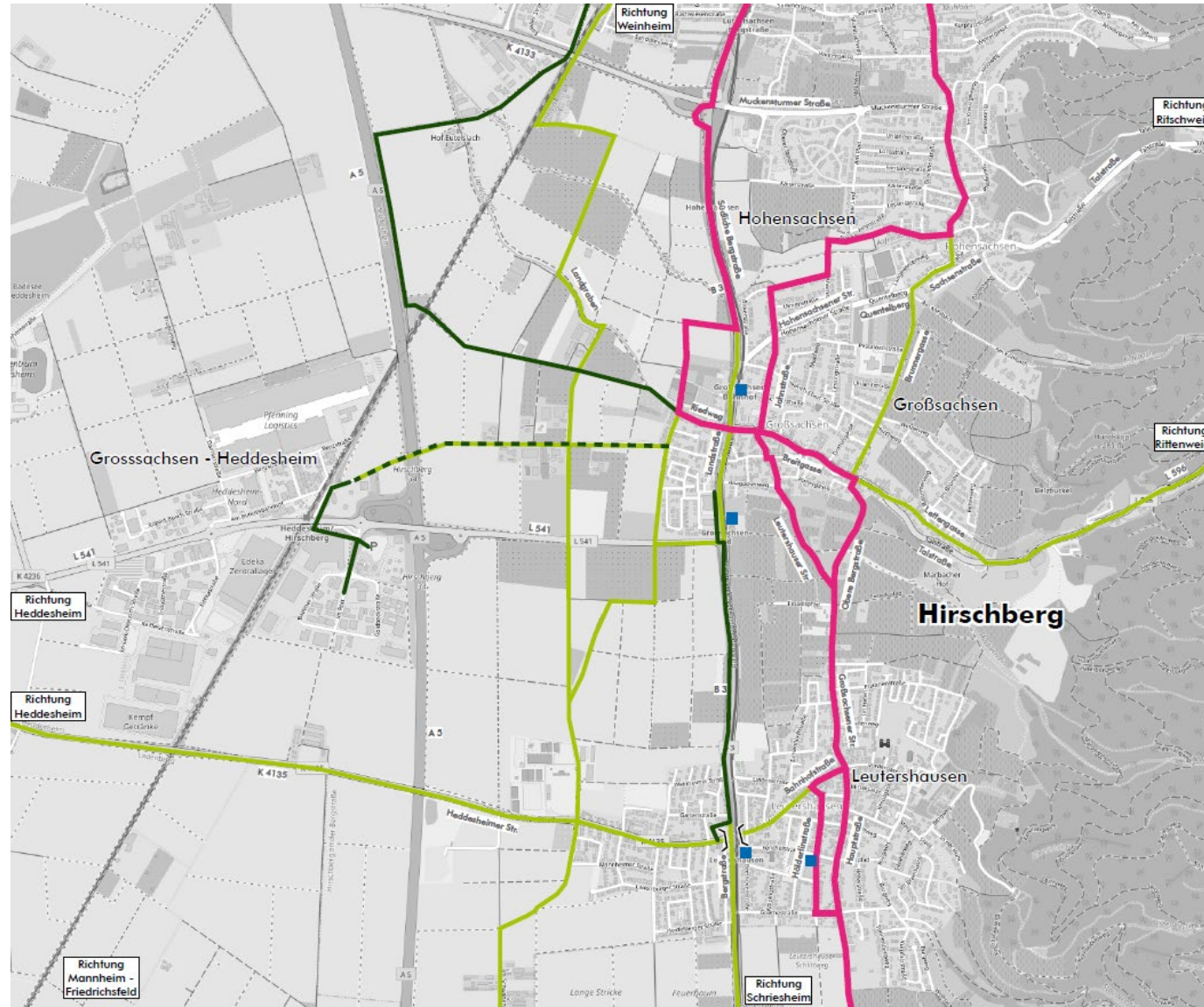
### Straßenhierarchie im Bestand







-  Fernverkehrsstraße
-  Überregionale Hauptverkehrsstraße
-  Regionale Hauptverkehrsstraße
-  Hauptverkehrsstraße / Gemeindeverbindungsstraße
-  Hauptsammelstraße / Gewerbebestraße
-  Sammelstraße
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Straßenbahn eingleisig auf der Fahrbahn



### Radnetz

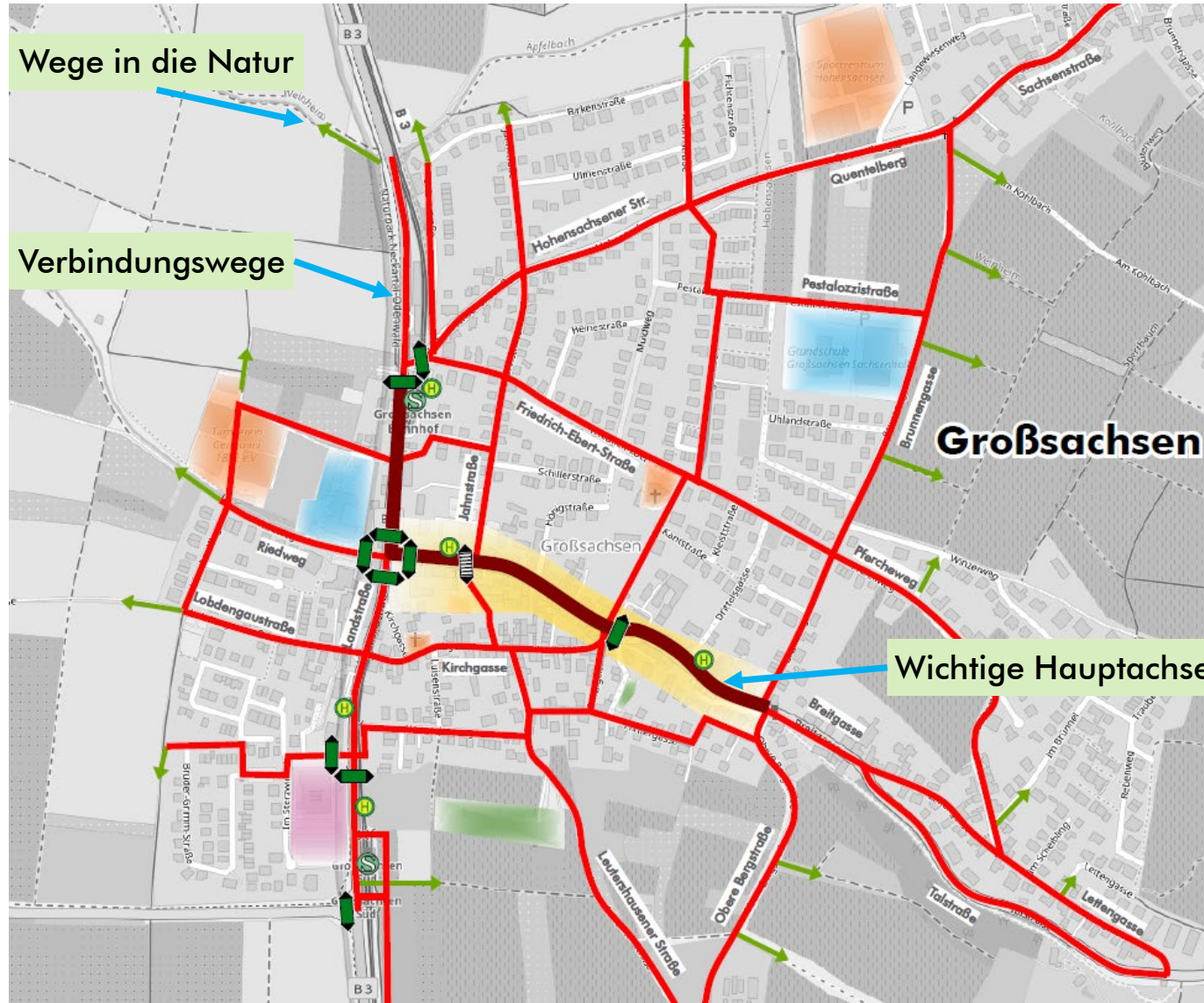


-  RadNETZ-BW 
-  Regionale Radroute
-  Lokales Ergänzungsnetz

 Fahrradabstellanlage (öffentlich)

 Unterführung

### Fußwegenetz - Großsachsen



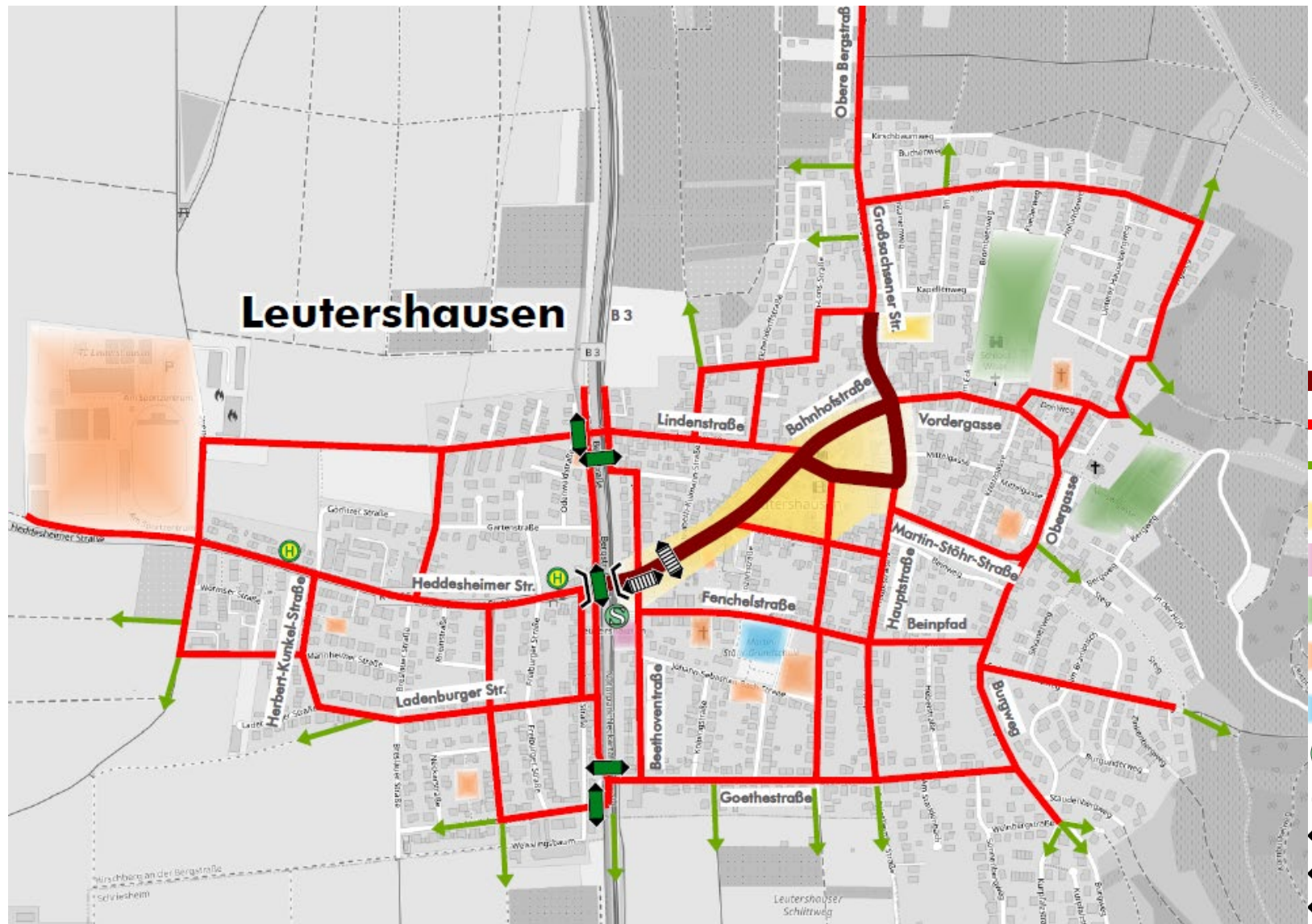
- Wichtige Hauptachse
- Verbindungswege
- Wege in die Natur
- Ortskern (Häufung Verwaltung / Nahversorgung / Kleingewerbe)
- (Konzentration) Einkauf / Nahversorgung
- Aufenthalts- und Ruheplätze / Park / Grünanlage / Friedhof
- Freizeit / Erledigung / Spielplatz
- Schule / Kindergarten / Seniorenwohnen / Pflege
- S-Bahn-Haltestelle
- Bus-Haltestelle
- Fußgänger-LSA
- Querungshilfe
- Fußgängerüberweg

Wege in die Natur

Verbindungswege

Wichtige Hauptachse

### Fußwegenetz - Leutershausen



- Wichtige Hauptachse
- Verbindungswege
- Wege in die Natur
- Ortskern (Häufung Verwaltung / Nahversorgung / Kleingewerbe)
- (Konzentration) Einkauf / Nahversorgung
- Aufenthalts- und Ruheplätze / Park / Grünanlage / Friedhof
- Freizeit / Erledigung / Spielplatz
- Schule / Kindergarten / Seniorenwohnen / Pflege
- S-Bahn-Haltestelle
- Bus-Haltestelle
- Fußgänger-LSA
- Querungshilfe
- Fußgängerüberweg

# Auswertung Online-Befragung

### Auswertung statistische Fragen – Allgemeine Situation in Schulnoten

#### ■ Wie bewerten Sie die Verkehrssituation in Hirschberg?

➤ **Durchschnittliche Note:** **4,4** (GR: 3,2) Rückmeldungen: 195

#### ■ Wie bewerten Sie Hirschberg im Hinblick auf Klimaschutz im Verkehr?

➤ **Durchschnittliche Note:** **4,0** (GR: 3,2) Rückmeldungen: 176

#### ■ Wie bewerten Sie Hirschberg im Hinblick auf Lärmschutz im Verkehr?

➤ **Durchschnittliche Note:** **3,5** (GR: 2,1) Rückmeldungen: 171

### Auswertung statistische Fragen – Umweltverbund in Schulnoten

#### ■ Wie bewerten Sie das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs in Hirschberg?

➤ **Durchschnittliche Note:** **2,6** (GR: 1,6) Rückmeldungen: 197

#### ■ Wie bewerten Sie die Situation für den Fußverkehr in Hirschberg?

➤ **Durchschnittliche Note:** **3,5** (GR: 3,3) Rückmeldungen: 186

#### ■ Wie bewerten Sie die Situation des Radverkehrs in Hirschberg?

➤ **Durchschnittliche Note:** **3,9** (GR: 3,0) Rückmeldungen: 171

#### ■ Wie schätzen Sie das Potenzial für eine stärkere Radverkehrsnutzung in Hirschberg ein?

➤ **Durchschnittliche Note:** **2,7** (GR: 3,2) Rückmeldungen: 169  
**Potenzial wird gesehen**

**Grün** steht für ein gutes und **Rot** für ein schlechtes Ergebnis

### Auswertung statistische Fragen – Kfz-Verkehr

#### ■ Wie bewerten Sie die Situation des Kfz-Verkehrs in Hirschberg?

➤ **Durchschnittliche Note: 4,3 (GR: 3,2)** Rückmeldungen: 178

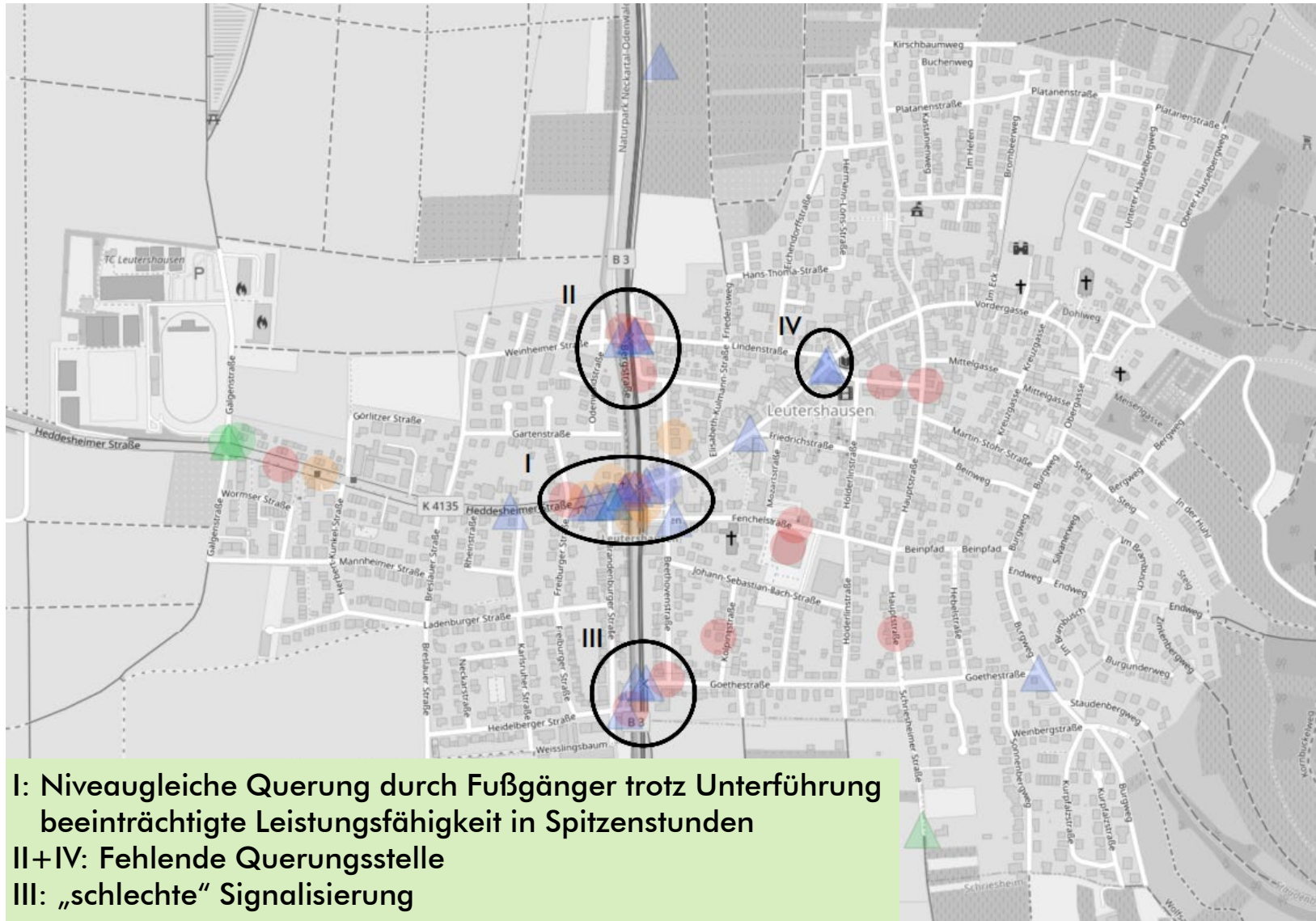
#### ■ Wie stark prägt der fließende und parkende Kfz-Verkehr die Straßenräume in Hirschberg?

➤ **Durchschnittliche Note: 2,1 (GR: 1,7)** Rückmeldungen: 194  
**Niedriger Wert zeigt hohe Prägung**

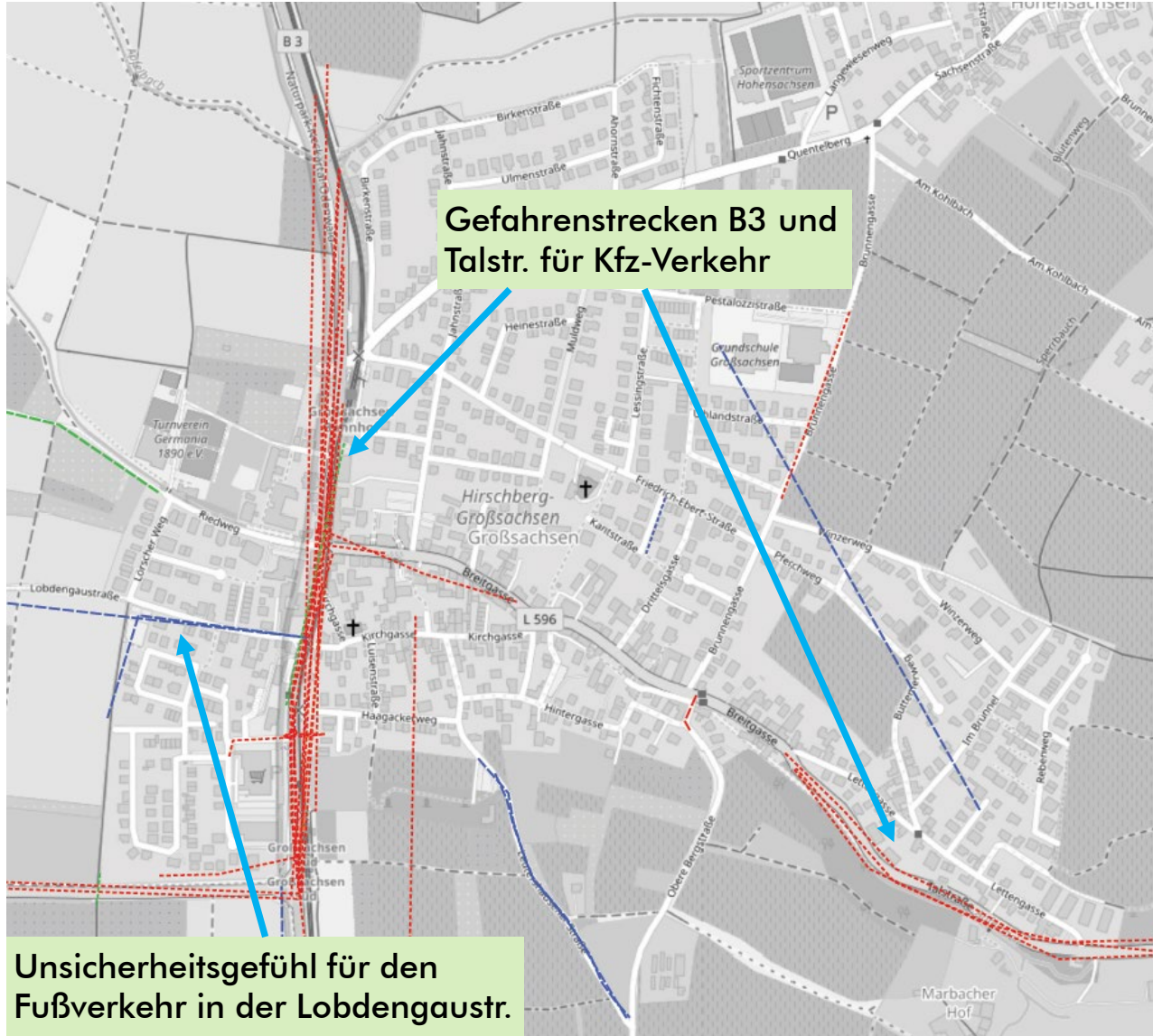
#### ■ Wie bewerten Sie die Abhängigkeit der Bürgerinnen und Bürger in Hirschberg von der Kraftfahrzeugnutzung bei ihren alltäglichen Aktivitäten?

➤ **Durchschnittliche Note: 3,4 (GR: 3,3)** Rückmeldungen: 167  
**Der Wert zeigt eine hohe Abhängigkeit**

### Punktkonflikte: z.B. Mobilitätsnetze Leutershausen



### Linienkonflikte: z.B. Sicherheitsempfinden Großsachsen



### Sicherheitsgefühl\_Linie



Rad-Gefahr



Rad-unsicher



ÖPNV-Gefahr



KFZ-Gefahr



KFZ-Unsicher



Fuß-Gefahr



Fuß-Unsicher

### Konfliktpläne

### ■ Straßenverkehr Großsachsen - Konflikte



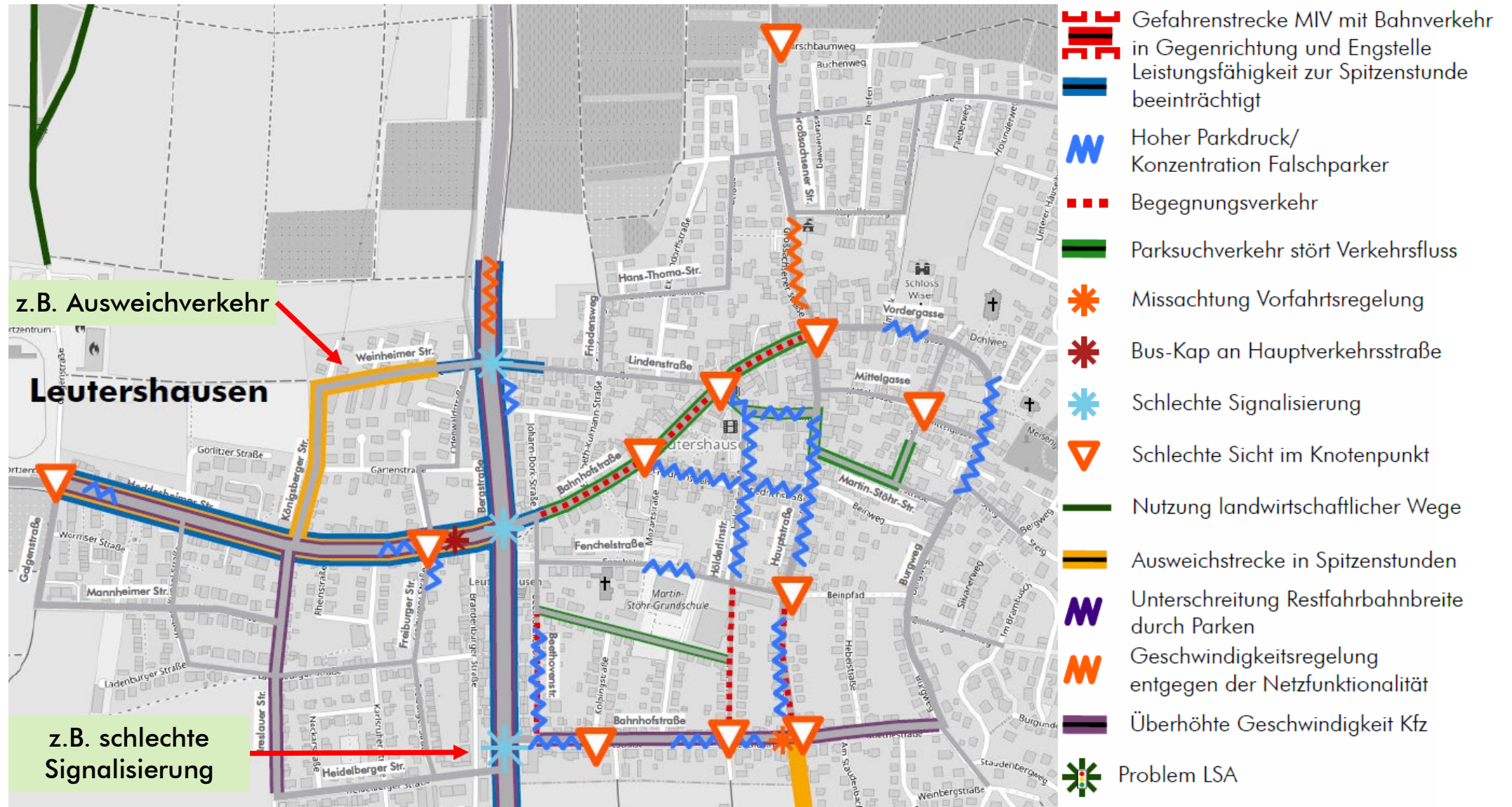
- Gefahrenstrecke MIV mit Bahnverkehr in Gegenrichtung und Engstelle Leistungsfähigkeit zur Spitzenstunde beeinträchtigt
- Hoher Parkdruck/ Konzentration Falschparker
- Begegnungsverkehr
- Parksuchverkehr stört Verkehrsfluss
- Missachtung Vorfahrtsregelung
- Bus-Kap an Hauptverkehrsstraße
- Schlechte Signalisierung
- Schlechte Sicht im Knotenpunkt
- Nutzung landwirtschaftlicher Wege
- Ausweichstrecke in Spitzenstunden
- Unterschreitung Restfahrbahnbreite durch Parken
- Geschwindigkeitsregelung entgegen der Netzfunktionalität
- Überhöhte Geschwindigkeit Kfz
- Problem LSA

z.B. Gefahrenstrecke MIV mit Bahnverkehr in Gegenrichtung

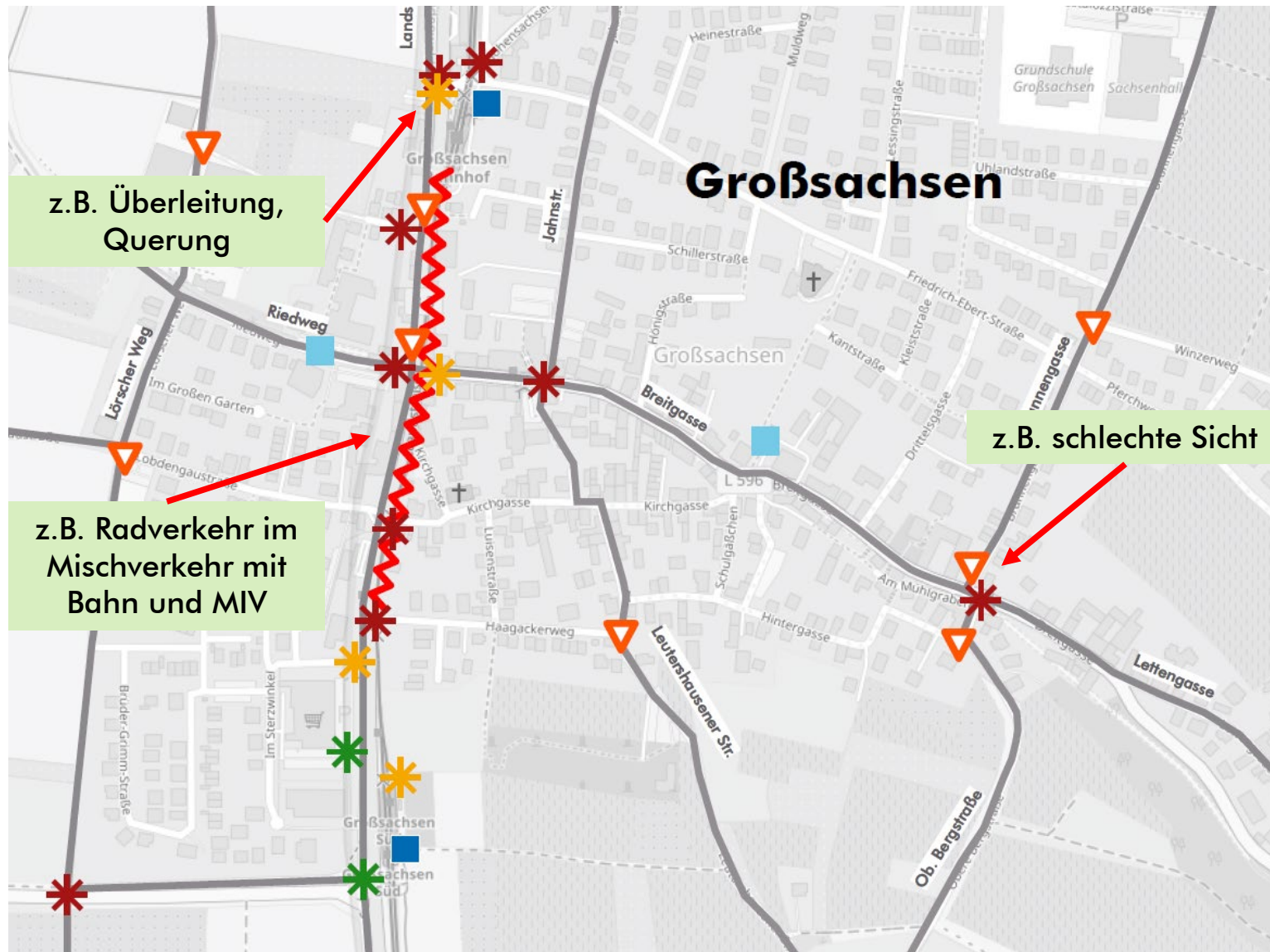
z.B. Parkdruck, Begegnungsverkehr

z.B. Geschwindigkeit

### ■ Straßenverkehr Leutershausen - Konflikte



### Radnetz Großsachsen - Konflikte

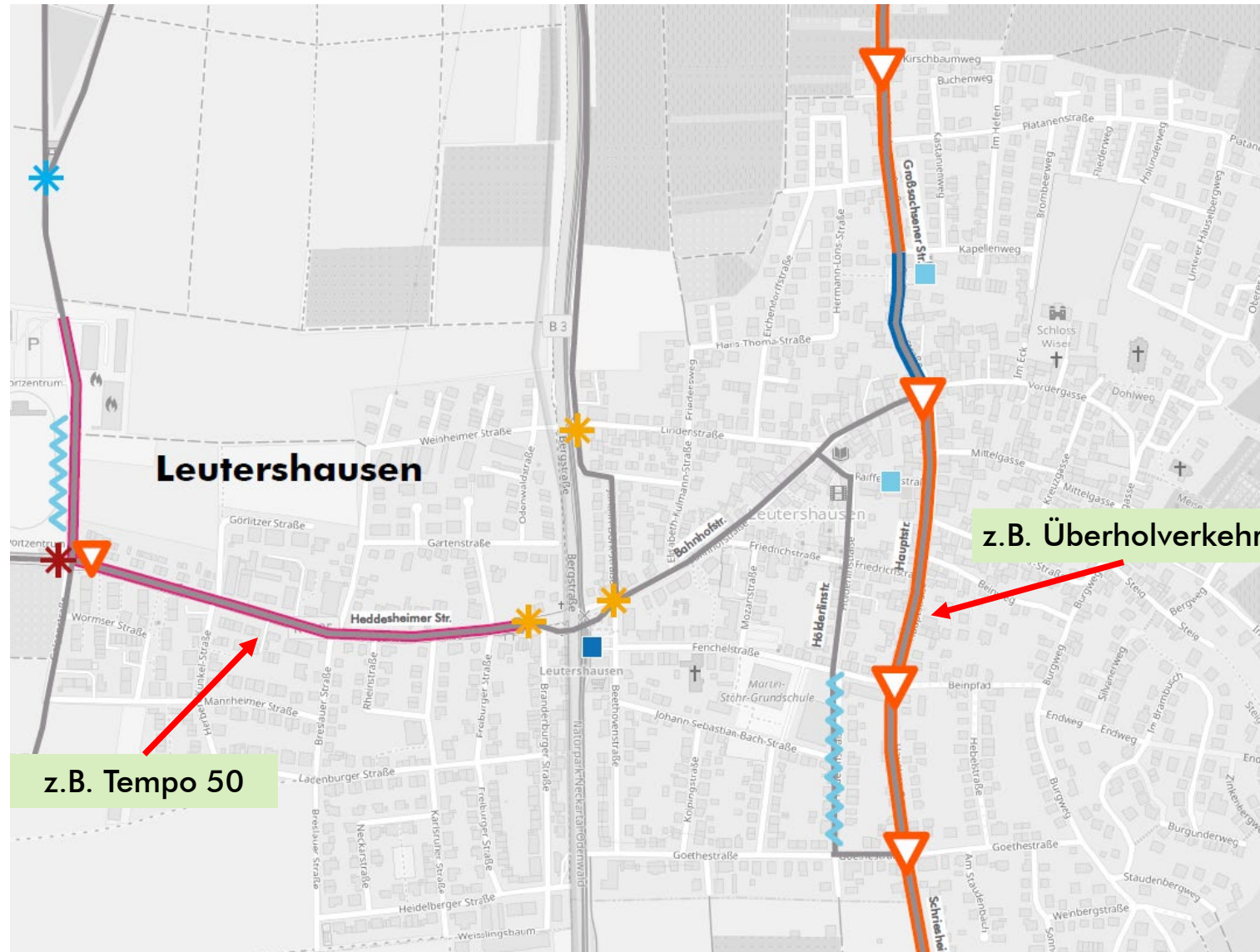


- Konfliktstrecke Rad im Mischverkehr mit Bahn & MIV
- Konfliktstrecke Rad im Mischverkehr bei Tempo 50
- Konfliktstrecke Überholverkehr
- Konfliktstrecke Rad im Verkehrsberuhigten Bereich (Anordnung Schrittgeschwindigkeit)
- Konfliktstrecke Senkrechtparken / Rad
- Konfliktpunkt (ungesicherte) Querung
- Fehlende Überleitung Radinfrastruktur
- Fehlende Direktverbindung
- Fehlende Wegweisungen
- Schlechte Sicht im Knotenpunkt
- Ausbaubedarf Abstellanlage
- Ausbaubedarf Fahrradboxen

#### Netzelemente

- Radnetz

### Radnetz Leutershausen - Konflikte



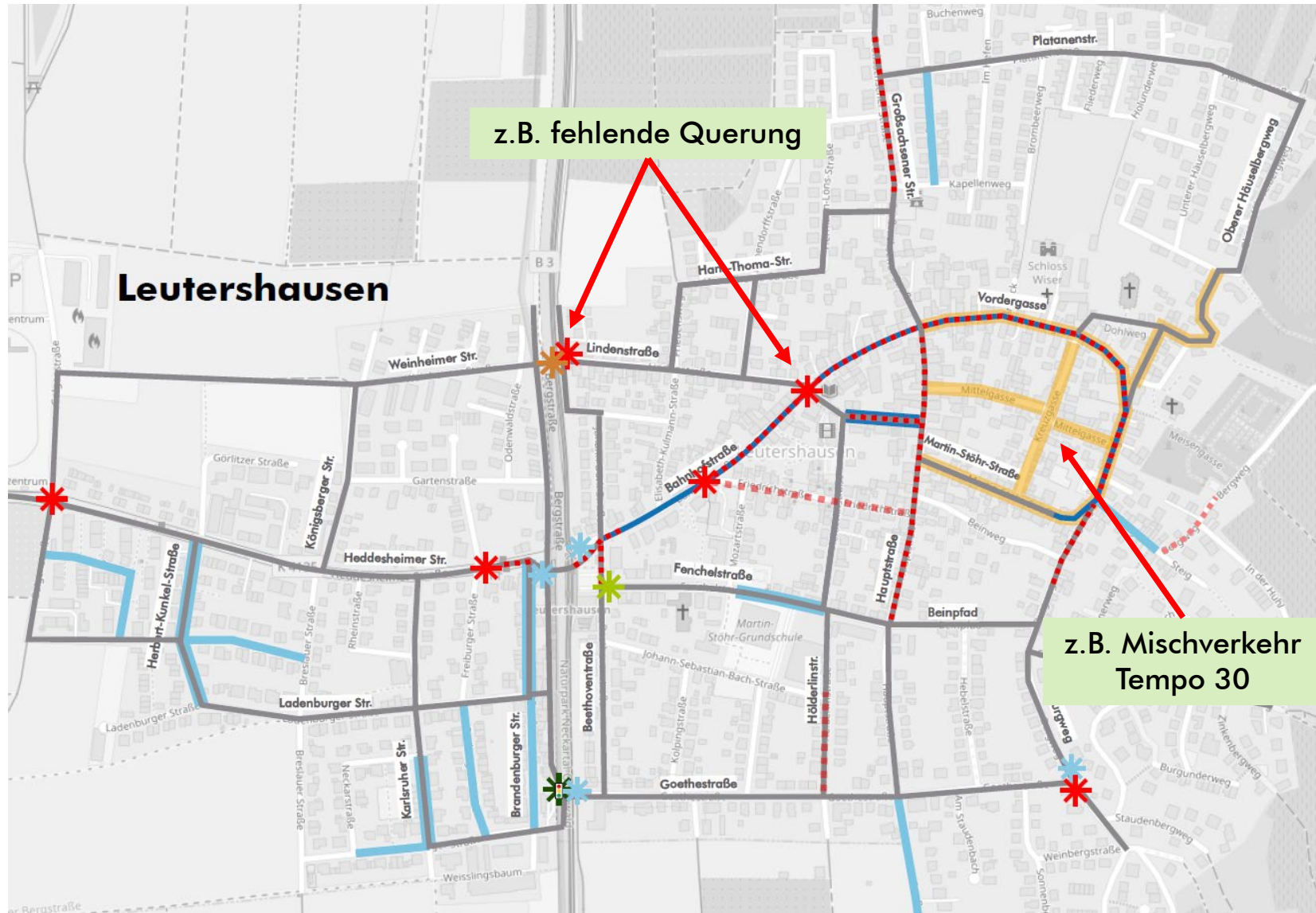
-  Konfliktstrecke Rad im Mischverkehr mit Bahn & MIV
  -  Konfliktstrecke Rad im Mischverkehr bei Tempo 50
  -  Konfliktstrecke Überholverkehr
  -  Konfliktstrecke Rad im Verkehrsberuhigten Bereich (Anordnung Schrittgeschwindigkeit)
  -  Konfliktstrecke Senkrechtparken / Rad
  -  Konfliktpunkt (ungesicherte) Querung
  -  Fehlende Überleitung Radinfrastruktur
  -  Fehlende Direktverbindung
  -  Fehlende Wegweisungen
  -  Schlechte Sicht im Knotenpunkt
  -  Ausbaubedarf Abstellanlage
  -  Ausbaubedarf Fahrradboxen
- Netzelemente**
-  Radnetz

z.B. Tempo 50

z.B. Überholverkehr



### Fußwegenetz Leutershausen - Konflikte



- \* Fehlende Querungsstelle
- Gehwegparken in Hauptverkehrsstraße
- - - unzureichender Gehweg in Hauptverkehrsstraße (Breite/Quergefälle)
- Gehwegparken in Nebenstraße
- \* nicht barrierefreie Querung
- \* Querung Bahnanlage
- Engstelle Bahngleis
- \* Engstelle
- - - unzureichender Gehweg in Nebenstraße (Breite/Quergefälle)
- \* Problem LSA
- Mischverkehrsfläche Tempo 30
- Mischverkehrsfläche Tempo 50
- Netzelemente
- Fußwegenetz

### Leitbild

### ■ Leitbild für Mobilität in Hirschberg – Grundsätze

- 1. Erhalt der globalen und lokalen Lebensgrundlagen**
- 2. Mobilität für alle**
- 3. Hirschberg als lebendigen Ort erhalten und weiterentwickeln**
- 4. Gute Erreichbarkeit**
- 5. Verfügbare, leistungsfähige und sichere Verkehrsnetze**
- 6. Freiheit und Verantwortung bei der Verkehrsmittelwahl**

### 1. Erhalt der globalen und lokalen Lebensgrundlagen

**Der Schutz des Klimas ist eine große, globale Herausforderung. Nur wenn es gelingt die Temperaturerhöhungen und sonstigen Wirkungen des Klimawandels durch eine schnelle und globale Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu begrenzen, besteht eine Chance die Lebensgrundlagen aller Menschen weitgehend zu erhalten. Das Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg nennt das Reduktionsziel von 65% gegenüber der Emissionen des Jahres 1990 bis 2030. Der Verkehrssektor soll die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 55% bis zum Jahr 2030 reduzieren. Zu den Lebensgrundlagen gehören auch Böden, Grundwasser und die Tier- und Pflanzenwelt. Diese sind vielfältig durch Verkehrswege und die Emissionen des Verkehrs beeinträchtigt. Vor allem im Sektor Verkehr würde ein "Weiter so" die globalen und lokalen Lebensgrundlagen zerstören. Ein umfassender Wandel zu einer nachhaltigen "enkelgerechten" Mobilität ist erforderlich.**

### ■ 2. Mobilität für alle

**Die Möglichkeit der Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben erfordert ein für alle Menschen zugängliches Verkehrssystem. Verkehr findet im öffentlichen Raum statt. Dieser ist ein knappes Gut, dessen Verteilung nach dem Prinzip der Chancengerechtigkeit in der Abwägung aller Erforderlichkeiten, Bedürfnisse und Interessen erfolgt und nicht nach dem Recht des Stärkeren.**

**Chancengerechtigkeit kann nur verwirklicht werden, wenn die so genannten "schwachen" Verkehrsteilnehmenden einen besonderen Schutz genießen und eine geeignete Förderung erhalten. Die Verkehrssysteme sind barrierefrei zu gestalten und die Mobilitätsangebote in Hirschberg sollen für jede Person zugänglich und nutzbar sein.**

### ■ 3. Hirschberg als lebendigen Ort erhalten und weiterentwickeln

**Durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen soll die Mobilität der “kurzen Wege” in Hirschberg gefördert werden. Diese können und sollen zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit der Bahn oder mit dem Bus zurückgelegt werden, was zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und der Kfz-Emissionen im Ort führt.**

**Ein wichtiges Ziel sind lebendige Ortsteilzentren. Die Verkehrsplanung soll die Interessen von Besuchern, Bewohnern und Gewerbetreibenden in Einklang bringen. Die Nahversorgung soll im Ort gesichert werden.**

**Der öffentliche Raum soll attraktiv gestaltet sein und Begegnungsmöglichkeiten für alle Menschen bieten.**

### ■ 4. Gute Erreichbarkeit

**Alle Ziele im Ort, die Naherholungs-, Sport- und Freizeitziele am Ortsrand und in der Umgebung sowie die Nachbarorte sollen insbesondere mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes auf sicheren und komfortablen Wegen gut erreichbar sein.**

**In jedem Fall sollen Mindeststandards eingehalten werden wie z.B. die Nutzbarkeit mindestens eines Gehweges einer Wohnstraße für Gehende, eine durchgängige, befestigte Radverbindung in alle Nachbarorte sowie die Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete durch den ÖPNV.**

### ■ 5. Verfügbare, leistungsfähige und sichere Verkehrsnetze

**Die vorhandenen Verkehrsnetze sind im Laufe vieler Generationen entwickelt und gebaut worden. Sie bilden im wörtlichen Sinne die "Infrastruktur", auf der andere gesellschaftliche Strukturen aufbauen. Dabei ist das verkehrsträgerübergreifende Gesamtsystem wertvoller als die Summe der einzelnen Anlagenteile. Sein Erhalt bedarf einer kontinuierlichen Pflege und einer fortwährenden Anpassung an sich verändernde Anforderungen, beispielsweise durch die Digitalisierung vieler Prozesse.**

**Nicht zuletzt sollen die Verkehrsnetze in Hirschberg sicher sein. Dies bedeutet sowohl die Erhöhung der Verkehrssicherheit wo nötig, als auch die Beseitigung von Räumen und Situationen, in denen Menschen sich unsicher fühlen. In der Ortslage wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Lärmschutz Tempo 30 als maximale Streckengeschwindigkeit auf allen Straßen angestrebt.**

### ■ 6. Freiheit und Verantwortung bei der Verkehrsmittelwahl

**Die Freiheit der Menschen, sich jederzeit, überall und mit einem Verkehrsmittel der eigenen Wahl fortbewegen zu können, ist ein elementares Recht.**

**Mündige Bürgerinnen und Bürger nehmen dieses Recht in Verantwortung gegenüber ihren Mitmenschen und der Umwelt wahr.**

**Die Förderung umweltfreundlicher Formen der Mobilität durch Infrastrukturmaßnahmen, Angebotsverbesserungen und politische Entscheidungen darf weder grundsätzliche Freiheiten einschränken noch kann sie den Einzelnen von seiner Verantwortung entlasten.**

### Leitziele

- **Leitbild für Mobilität in Hirschberg – 10 ZIELE**
  - 1. Verkehrssicherheit für Gehende erhöhen**
  - 2. Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum**
  - 3. Geordnetes Parken am Straßenrand**
  - 4. Gut vernetzte Radverbindungen**
  - 5. Radfahren auf der Fahrbahn**
  - 6. Fahrradparken verbessern**
  - 7. Umweltgerechte Mobilität fördern**
  - 8. Innerörtlichen ÖPNV attraktivieren und stärken**
  - 9. Motorisierten Verkehr reduzieren und Lärmbelastung mindern**
  - 10. Verkehrsvermeidung durch lokale Angebote**

### 1. Verkehrssicherheit für Gehende erhöhen

**Der Bewegungsraum für Gehende steht in Konkurrenz zum Ruhenden Verkehr und den Flächenansprüchen des Radverkehrs. Hier ist ein angemessener Ausgleich anzustreben, der die Breite von 1,6m für den Gehweg zum Ziel hat – als Mindeststandard in Einzelfällen auf einer Straßenseite.**

**Bei begrenzter Flächenverfügbarkeit können ausreichend nutzbare Breiten für Gehende auch durch eine Führung im Mischprinzip (niveaugleicher Ausbau) realisiert werden.**

**Gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit durch Freihalten von ausreichenden Sichtbereichen in Kreuzung- und Querungssituationen bzw. Einhaltung der angemessenen Geschwindigkeit erhöht. Einrichtungen von Fußgängerfurten, Fußgängerüberwegen oder Querungshilfen werden situationsbezogen vorgenommen.**

### ■ 2. Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum

**Die Verkehrsangebote sind barrierefrei zu gestalten, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, sodass die Längsbegehbarkeit, die Querung der Straßen, die Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen, zahlreiche Ruheplätze entlang der Wegstrecke sowie an ausgewählten Freizeitwegen und eine angemessene Beleuchtung gesichert sind. Es wird ein Schwerpunkt auf die Erreichbarkeit im Umweltverbund und Treffpunkte im öffentlichen Raum gelegt. Treppen und Hochborde werden vermieden, topographische Hindernisse umgangen.**

### 3. Geordnetes Parken am Straßenrand

**Parken durch Pkw soll nur noch dort erlaubt sein, wo es eindeutig erkennbar ist. Eine Markierung der Parkstände im Straßenraum wird angestrebt.**

**Zugeparkte Gehwege, Hof- und Grundstückszufahrten machen die Wege oft unpassierbar, zu eng geparkte Fahrzeuge sind im Fall der Behinderung von Rettungs- und Feuerwehrfahrzeugen allgemein gefährlich. In der Rangfolge der Nutzungsansprüche an einen Straßenraum steht Parken hinter der Längsbegehrbarkeit und der Befahrbarkeit durch Pkw, Radfahrende und zwingend notwendigen Lkw (Müll, Feuerwehr) zurück.**

### 4. Gut vernetzte Radverbindungen

**Das Fahrrad soll als Alltagsverkehrsmittel für Berufspendelnde, Schülerinnen und Schüler, Einkaufs- und Freizeitverkehr etabliert werden. Dazu gehören direkte Verbindungen zu den Nachbarorten, zwischen den Ortsteilen und innerörtlich. Die wichtigsten Hauptrouten durch den Ort sollen erkennbar hervorgehoben und für den Alltagsradverkehr attraktiv gestaltet werden. Die Angebotsstandards auf diesen Wegen orientieren sich am Grundsatz „attraktiv und schnell“ und bilden ein zusammenhängendes Wegenetz mit Anschluss an die Radwegeverbindungen in die Nachbarorte.**

### ■ 5. Radfahren auf der Fahrbahn

**Innerörtlich sollen Radfahrende auf der Fahrbahn fahren und als selbstverständlicher Bestandteil des fließenden Verkehrs wahrgenommen und anerkannt werden. Dazu kann eine Markierung auf der Fahrbahn die gewählten Hauptwege sichtbar machen. Ein umsichtiges Miteinander sowie verkehrsregulierende und -beruhigende Effekte werden gefördert. Auf die Sicherheit radfahrender Kinder und älterer Menschen wird ein besonderes Augenmerk gelegt.**

**Der Einsatz von Fahrradstraßen wird als optisch sichtbares Zeichen der Radverkehrsförderung angestrebt.**

### ■ 6. Fahrradparken verbessern

**Die Möglichkeit, das Fahrrad sicher abzustellen, ist eine wichtige Voraussetzung der Fahrradnutzung. Die Abstellmöglichkeiten sollen im öffentlichen Raum (z.B. an den S-Bahnhaltepunkten), im halb-öffentlichen Raum (z.B. vor Einzelhandel, Gastronomie) und im privaten Bereich im deutlichen Umfang verbessert, erweitert und neu geschaffen werden. Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen dient hierbei unter anderem auch dem Radverkehrsmarketing. Punktuell wird eine Ergänzung der Fahrradabstellanlagen durch Fahrradboxen angestrebt.**

### ■ 7. Umweltgerechte Mobilität fördern

**Auch mit dem Pkw ist eine umweltgerechtere Mobilität möglich. Dazu gehören Sharing- Angebote, der Umstieg auf alternative Antriebe (z.B. Elektromobilität für Pkw, Fahrrad und Lastenrad), Park & Ride Angebote und das Bilden von Fahrgemeinschaften. Neben der Schaffung solcher Angebote durch die Gemeinde sind Privathaushalte und Betriebe in diesem Sinne zu ermutigen und ggf. hierfür Anreize zu geben.**

### ■ 8. Innerörtlichen ÖPNV attraktivieren und stärken

**Durch das S-Bahnangebot mit einem Haltepunkt in Leutershausen und zwei Haltepunkten in Großsachsen ist Hirschberg gut an die benachbarten Zentren Heidelberg und Weinheim angebunden. Die intermodale Nutzung soll durch attraktive und barrierefreie Zuwege zu den S-Bahnhaltestellen sowie Bike & Ride-Angebote, sowie ggf. Park & Ride Angebote gefördert werden. Auch für eine Fahrt von einem Ortsteil in den anderen kann die S-Bahn theoretisch genutzt werden. Für die kurzen Fahrten zwischen den Orten sind jedoch die Wege zu den Haltestellen je nach Ausgangslage als verhältnismäßig lang zu bewerten. Ein On-Demand-Angebot ist bereits vorhanden und soll durch weitere Angebote die Ortsteile besser verbinden.**

### 9. Motorisierten Verkehr reduzieren und Lärmbelastung mindern

**Aufgrund der noch hohen Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs in Verbindung mit dem Wirtschafts- und Güterverkehr sowie der nötigen Rettungswege für Einsatzfahrzeuge sind für den Straßenverkehr insgesamt angemessene Angebote erforderlich, um die Leistungsfähigkeit im Straßennetz und die Erreichbarkeit der Ortslage zu sichern. Ziel ist eine Gemeindeverträgliche Lenkung des Kfz-Verkehrs.**

**Der Quell- und Zielverkehr, insbesondere zur Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe im Schwerverkehr, soll in der Gemeinde so geführt werden, dass er möglichst wenig sensible Bereiche durchfährt. Der Durchgangsverkehr soll durch Verlangsamung auf ein nicht verlagerbares Mindestmaß reduziert werden. Durch die Verlangsamung auf Tempo 30 werden außerdem bestehende Belastungen wie Lärm und Schadstoffe reduziert sowie die Verkehrssicherheit erhöht.**

### 10. Verkehrsvermeidung durch lokale Angebote

**Jede Fahrt – egal mit welchem Verkehrsmittel – die nicht durchgeführt wird, ist ein positiver Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung. Kürzere, innerörtliche Wege lassen sich wesentlich schneller zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchführen.**

**Eine solche Verkehrsvermeidung ist nur möglich, wenn vor Ort in den Ortsteilen von Hirschberg, ein umfangreiches und breites Angebot vorhanden ist. Deshalb ist es z.B. wichtig:**

- **die Einzelhandelsversorgung zu erhalten und um weitere Sortimente zu ergänzen,**
- **soziale und kulturelle Einrichtungen zu erhalten und bei Bedarf auszubauen,**
- **die örtlichen Vereine zu stärken und auch trendige neue Freizeitangebote zu fördern,**
- **Bildungsangebote zu erhalten und ggf. auszubauen,**
- **über Co-Working-Arbeitsplätze eine dritte Möglichkeit zwischen den Alternativen “Pendeln” und “Home-Office” zu schaffen.**

### Mobilität fördern Umwelt bewahren



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Modus Consult Gericke GmbH & Co. KG

Pforzheimer Straße 15 b  
76227 Karlsruhe [www.modusconsult.net](http://www.modusconsult.net)