
Mobilitätskonzept für die Stadt Heilbronn

Erstellung in fünf Phasen

Maßnahmenkatalog

Mobilitätskonzept für die Stadt Heilbronn

Erstellung in fünf Phasen

Auftraggeber: Stadt Heilbronn
 Amt für Straßenwesen
 Cäcilienstraße 49
 74072 Heilbronn

Auftragnehmer: SSP Consult
 Beratende Ingenieure GmbH

In Zusammenarbeit mit
BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH

Bearbeitung: Dipl.-Ing. (FH) M. Welsch
 Dipl.-Geogr. A. Schütz
 Dr.-Ing. K. Engelen (BSV)

Stuttgart / Aachen, April 2019

Inhalt des Berichtes	Seite
Anhang	2

Anhang

1 Lebenswerte Stadt	
1a	Verbesserung der Barrierefreiheit in allen Bereiche (gehen, sehen, hören, verstehen)
1b	Konzeptionierung von Zufahrtsregelungen in sensiblen Bereichen
1c	Reduzierung der Geschwindigkeiten im Innenstadtbereich
1d	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
1e	Verbesserung der sozialen Sicherheit
1f	Einführung/Erweiterung von Serviceangeboten

Handlungsansatz „Lebenswerte Stadt“	
1a	Verbesserung der Barrierefreiheit in allen Bereichen (gehen, sehen, hören, verstehen)
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Die Barrierefreiheit ist ein wichtiger Aspekt in der Gesellschaft. Ein barrierefreier Ausbau ermöglicht grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern einen Zugang bzw. eine Nutzungsmöglichkeit vorhandener Verkehrsangebote (Straßenraum und ÖPNV).</p> <p>Ein allgemeines Hindernis im Straßenraum stellen etwa Treppenanlagen dar, die eine Barriere meist auf direktem Weg überwinden. Für Radfahrer und mobilitätseingeschränkte Personen bedeutet dies, dass das Fahrrad, der Rollator oder der Kinderwagen unter großer Kraftanstrengung die Stufen hinauf- oder hinabgetragen, oder das Hindernis ggf. unter erheblichem Aufwand umfahren bzw. umgangen werden muss. Die Nutzbarkeit kann hier durch Anbringung von Rampen mit einer maximalen Steigung von 6 % erleichtert werden.</p> <p>Durch die Ausgestaltung von Bordabsenkungen an den Übergängen zwischen Seitenraum und Fahrbahn wird eine problemlose Querung der Fahrbahn für gehbehinderte Verkehrsteilnehmer, aber auch für Radfahrer ermöglicht. Damit die Übergänge aber auch für Sehbehinderte ausreichend erkennbar sind, sind hier im Idealfall getrennte Querungsstellen anzulegen.</p> <p>Um seh- und höreingeschränkten Personen eine Querung von Straßen zu ermöglichen, sind gesicherte Querungshilfen notwendig, die mit taktilen Elementen (Fußgängerüberweg) bzw. mit taktilen und akustischen Elemente oder taktilen Vibrationsplatten (Lichtsignalanlage) ausgestattet sind. Während taktile und akustische Elemente für Personen mit einer Seheinschränkung hilfreich sind, sind die taktilen Vibrationsplatten für Personen notwendig, die sowohl eine Höreinschränkung als auch eine Seheinschränkung haben.</p> <p>Nicht zuletzt muss auch der öffentliche Verkehr barrierefrei genutzt werden können: Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gibt in diesem Zusammenhang verbindlich vor, dass die Nutzung des ÖPNV bis zum Jahr 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreichen muss.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Investitionen in einen barrierefreien Aus- und Umbau der Verkehrsbereiche sind voranzutreiben und werden bereits im Masterplan „Nachaltige Mobilität“ der Stadt Heilbronn (2018) als Maßnahme festgehalten.</p> <p>Hierzu sind für den Fuß- und Radverkehr die vorhandenen Barrieren und Zugangspunkte (Treppenanlagen, Übergänge zwischen Seitenraum und Fahrbahn, Nutzungsbreite, Oberflächengestaltung, ÖPNV-Haltestellen) zu identifizieren und hinsichtlich der Barrierefreiheit zu überprüfen. Die entsprechenden Regelwerke (u. a. ERA, EFA, H BVA) müssen dazu als Bewertungsgrundlage angewendet werden. In Einzelfällen kann eine Besichtigung der Gegebenheiten vor Ort mit Vertretern der Stadtverwaltung und der verschiedenen Interessensverbände durchgeführt werden.</p> <p>Falls analysierte Elemente nicht ausreichend von mobilitätseingeschränkten Fußgängern (Seh- und Gehbehinderte, Personen mit Kinderwagen) und Radfahrern genutzt werden können, sind entsprechende Maßnahmen zur Abhilfe durchzuführen.</p> <p>Bei Um- und Neubaumaßnahmen sind stets die Belange der Seh- und Gehbehinderte in einem ausreichenden Maß zu berücksichtigen (u. a. fußgängerfreundliche Oberflächengestaltung, Bordabsenkungen, Leitelemente).</p> <p>Im Hinblick auf Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Bereitstellung von Informationsmaterial) sollten die Belange der Barrierefreiheit ebenfalls berücksichtigt werden. Dies gilt nicht nur für gedruckte Medien, sondern vor allem auch ist für die städtische Internetseite sowie Veranstaltungen.</p>	

Aspekte wie einfache Sprache, gute Akustik bzw. Hilfsmittel zur Verbesserung des Hörverständnisses, gute Kontraste, große Schriften oder Skalierbarkeit der angebotenen Inhalte sowie eine Möglichkeit zur Sprachausgabe oder einer Ausgabe über Braillezeile sind hier zu berücksichtigen.

Zielsetzung:

- Schaffung einer barrierefreien Nutzungsmöglichkeit aller Verkehrssysteme
- Schaffung einer barrierefreien Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlichkeit

abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt), HNV (Verkehrsverbund), Stadt Heilbronn (Vertreter für öffentliche Kommunikation)

Quelle

Fußwegekonzept, Radverkehrsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung

Kriterienbewertung

CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>kurzfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Daueraufgabe)</i>

Handlungsansatz „Lebenswerte Stadt“		
1b Konzeptionierung von Zufahrtsregelungen in sensiblen Bereichen		
Beschreibung		
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Die Umgebung von publikumsintensiven/sensiblen Einrichtungen wie Schulen oder Kindergärten werden in den Stoßzeiten als sensible Bereiche angesehen, wo eine ausreichende Verkehrssicherheit häufig nicht mehr gegeben ist. Die Bring- und Holfahrten der Kinder durch ihre Elternteile belastet vor allem die umliegenden Straßen sehr stark durch das zumeist unerlaubte Halten oder Parken der Fahrzeuge am Straßenrand.</p> <p>Ebenfalls sind innerstädtische Bereiche einem hohen Verkehrsaufkommen ausgesetzt, was zu einer erhöhten Lärm- und CO₂-Belastung führt.</p>		
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Durch eine Ausweisung von autofreien Zonen in Bereichen um sensible Einrichtungen, wie etwa Schulen oder Kindergärten, kann die problematische Situation durch haltende oder parkende Autos der Eltern entschärft und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Solche Zufahrtsbeschränkungen können die Eltern dazu bewegen, den Pkw abseits der Zone abzustellen und den restlichen Weg zu Fuß zurückzulegen oder sogar einen Umstieg auf alternative Verkehrsmittel veranlassen.</p> <p>Um die Nutzung alternativer Verkehrsmittel bei elterlichen Bring- und Holfahrten zu Lasten der Pkw-Nutzung auszuweiten, wird zur Sensibilisierung der Eltern eine zielgerichtete Öffentlichkeits-, Kommunikations- und Informationsarbeit nahegelegt.</p> <p>Ausgewählte europäische Städte setzten eine City-Maut zur Reduzierung des innerstädtischen Kfz-Verkehrsaufkommens und zur Förderung des Umweltverbunds ein (z. B. Stockholm, Oslo, London). In Deutschland fehlt hierzu derzeit noch die Rechtsgrundlage, so dass diese Möglichkeit nicht in Betracht gezogen werden kann. Mit Hilfe von Lkw-Führungskonzepten und entsprechenden Lkw-Durchfahrtsverboten (siehe Steckbrief 7a) können jedoch zumindest sensible Bereiche vom Lkw-Verkehr entlastet werden.</p>		
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kfz-Verkehr in sensiblen Bereichen reduzieren - Lkw-Verkehr in sensiblen Bereichen reduzieren - Verkehrsbedingte Emissionen (Luft, Lärm) in sensiblen Bereichen reduzieren - Unfallgefahr in sensiblen Bereichen verringern 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>gering</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>kurzfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ★ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 2</i>

Handlungsansatz „Lebenswerte Stadt“

1c Reduzierung der Geschwindigkeiten im Innenstadtbereich

Beschreibung

Ausgangslage/Problem:

Das Rasen oder überschnelle Fahren in Innenstadtbereichen sowie im Bereich von publikumsintensiven bzw. sensiblen Einrichtungen erhöht die verkehrsbedingten Emissionen (Luft, Lärm) sowie die Unfallgefahr in diesen Gebieten.

Im Jahr 2016 wurde die Straßenverkehrsordnung (StVO) bzgl. der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Straßen vor Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen und Krankenhäusern novelliert. Ziel ist es, die streckenbezogene Anwendung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zu erleichtern, um die Verkehrssicherheit für schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer, zu denen insbesondere Kinder und Senioren zählen, zu verbessern. Mit der zur Straßenverkehrsordnung zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO, Mai 2017) wird der Handlungsrahmen der Straßenverkehrsbehörden beschrieben und festgelegt.

Maßnahmeninhalte:

Zur Reduzierung der Geschwindigkeiten und allgemeinen Verkehrsberuhigung in der Innenstadt sowie vor publikumsintensiven bzw. sensiblen Einrichtungen bietet sich die Ausweisung von Tempolimits – in der Regel in Kombination mit einer Anpassung der Straßenraumgestaltung – als mögliche Maßnahme an.

Im Hinblick auf die in der Verwaltungsvorschrift aufgezeigten Handlungsmöglichkeiten der Straßenverkehrsbehörden zur Geschwindigkeitsreduzierung ist eine Analyse der Anwendbarkeit erforderlich. Hierzu sind zunächst Kriterien zu benennen, mit deren Hilfe eine Abwägung strukturiert durchgeführt und damit eine unverhältnismäßige Anordnung von Tempo 30 (z. B. auf Grund von Ausweichverkehren in Wohnbereiche) ausgeschlossen werden kann. Mögliche Kriterien zur Abwägung sind Lkw-Führung, Fahrspuranzahl, LSA-Koordinierung, ÖPNV-Betroffenheit, Verkehrsbelastung sowie einrichtungsbezogene Merkmale (Lage der Eingangsbereiche, Größe der Einrichtung).

Im Falle eines positiven Abwägungsergebnisses muss die räumliche und zeitliche Einschränkung festgelegt werden. Die Verwaltungsvorschrift empfiehlt eine räumliche Ausdehnung auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung sowie eine maximale Gesamtlänge von 300 m. Wenn mehrere betroffene Einrichtungen aufeinander folgen, kann die räumliche Ausdehnung größer ausfallen. Hinsichtlich der zeitlichen Einschränkung sollte sich diese aus Gründen der Verhältnismäßigkeit auf das Zeitfenster der Öffnungszeiten beschränken. Hierbei kann eine stadtweite einheitliche zeitliche Regelung (z. B. werktags 7-20 Uhr im Bereich von allgemeinbildenden Schulen) die Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer unterstützen.

Im Falle eines negativen Abwägungsergebnisses bzw. abseits von publikumsintensiven sensiblen Einrichtungen sind alternative Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung anzusetzen. Beispielsweise können digitale Geschwindigkeitsanzeigen installiert werden, die mit Hilfe einer Radareinheit die Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Fahrzeuge messen und diese im Wechsel mit einem Bewertungssymbol (z. B. grüner lachender bzw. roter trauriger Smiley) anzeigen.

Unabhängig der Maßnahmenart kann die Akzeptanz in der Bevölkerung durch eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit (siehe Steckbrief 9b) gesteigert werden.

Zielsetzung: - Kfz-Verkehr in sensiblen Bereichen verlangsamen - Verkehrsbedingte Emissionen (Lärm) in sensiblen Bereichen reduzieren - Unfallgefahr in sensiblen Bereichen verringern		
Verantwortlichkeit Stadt Heilbronn		
Quelle Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>mittel</i>	Kosten <i>gering</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>kurzfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ★ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1</i>

Handlungsansatz „Lebenswerte Stadt“	
1d	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Spaziergänge und Aktivitäten an der frischen Luft sind für besondere Zielgruppen, darunter Kinder und Senioren, u. a. zur Stärkung des Immunsystems von großer Bedeutung. Besonders für ältere Menschen ist es wichtig, dass während auf ihren täglichen Wegen ausreichend Ruhepunkte vorhanden sind. Auch für Kinder kann ein Weg mit Hilfe von Spielelementen als Erlebnis gestaltet werden. Daher ist es besonders wichtig, die Aufenthaltsqualität und Attraktivität in der Stadt durch die Ausweisung von Grünflächen sowie Sitz- und Spielmöglichkeiten zu verbessern und die Nutzung der bestehenden Flächen durch eine attraktive Umgestaltung zu stärken.</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Die Aufenthaltsqualität ist vor allem hinsichtlich des Fußverkehrs von zentraler Bedeutung und wird bereits im Fußwegekonzept der Stadt Heilbronn (2012) als Handlungsbedarf benannt (Ausgestaltung von Straßen- und Platzräumen). Hier wird aufgezeigt, dass sich eine gute Gestaltungsqualität nicht auf wichtige Teilräume, wie den zentralen Fußgängerbereich oder einzelne Naherholungsbereiche, beschränken darf. <i>„Gerade die Zwischen und Verbindungsräume werden oft vernachlässigt, prägen aber den Gesamteindruck. Ergänzend sollten viele gut gestaltete und möglichst begrünte Bereiche, die dem Aufenthalt dienen, zur Verfügung stehen.“</i> (Quelle: Fußwegekonzept der Stadt Heilbronn 2012, S. 7f)</p> <p>Die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume kann über verschiedene Indikatoren beurteilt werden. Die sind vor allem eine große Anzahl von Menschen in Gruppen, ein hoher Frauenanteil, verschiedene Altersstufen, unterschiedliche Aktivitäten und eine soziale Kommunikation (vgl. Qualität von öffentlichen Räumen – Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität 2015). Ihre Erfassung erfolgt über Zählungen und Beobachtungen. In Ergänzung dazu können mit Hilfe von Befragungen Meinungen und Erfahrungen erfasst werden. Dabei geht es vor allem um Kriterien, die von außen nicht erkennbar sind (u. a. individuelle Wahrnehmung eines Raumes, Einschätzungen).</p> <p>In einem ersten Schritt sind die relevanten Bereiche des Fußverkehrs zu definieren. Sie ergeben sich vor allem durch die im Fußwegekonzept aufgezeigten Fußwegeverbindungen und vorhandene Platzbereiche. Die heutige Nutzung der Bereiche ist mit Hilfe von Zählungen, Beobachtungen und Befragungen zu erfassen. Auf Grundlage der Ergebnisse (verschiedene Benutzungsmuster und weitere Merkmale) lassen sich die untersuchten Bereiche in verschiedene Raumtypen mit unterschiedlichen Ansprüchen unterteilen. Zur Bewertung der heutigen Nutzung der verschiedenen Raumtypen müssen Zielgrößen zum Vergleich definiert werden. Es wird empfohlen, diese Zielgrößen in einem Leitfaden festzuhalten, der anschließend um Darstellungen von guten Gestaltungsbeispielen ergänzt werden kann. Nach Identifizierung der Mängel hinsichtlich der Gestaltung müssen entsprechende Maßnahmen zur Beseitigung durchgeführt werden (z. B. Beleuchtung oder Beseitigung von undurchsichtigem Buschwerk zur Erhöhung der sozialen Sicherheit, Aufstellung von Sitzbänken und Spielgeräten, Begrünung).</p> <p>Um die Bedeutung der Aufenthaltsqualitäten öffentlichkeitswirksam darzustellen, sind Wochenend- oder Tagesaktionen denkbar, bei denen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in zentralen Lagen Parkplätze in kleine Parks umgestaltet werden. Kindergärten, Einzelhändler, Gastronomen oder andere interessierte Gruppen können den Parkplatz für einen bestimmten Zeitraum „mieten“, um diesen nach ihren Vorstellungen zu gestalten und für die Menschen nutzbar zu machen. Außerdem sind Aktionen wie „Pflanz einen Baum – ein Engagement das Früchte trägt!“ und Beetpatenschaften denkbar, die den Kontakt zur</p>	

eigenen Stadt stärken und zum nachhaltigen Engagement anregen.		
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer erhöhten Aufenthaltsqualität - Förderung der Gesundheit und des Wohlbefindens - Schaffung von mehr Grünflächen - Erhöhung der Stadtattraktivität für Freizeitaktivitäten 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Fußwegekonzept, Stadtentwicklungsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ☆ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 3 (Daueraufgabe)</i>

Handlungsansatz „Lebenswerte Stadt“		
1e	Verbesserung der sozialen Sicherheit	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Eine wichtige Grundanforderung an Fuß- und Radverkehrsanlagen ist neben der objektiven Sicherheit die Gewährleistung einer hohen sozialen Sicherheit. Denn besonders in den Abendstunden und im Winter kann der Nachhauseweg auf unzureichend beleuchteten Wegen erschwert und angsteinflößend werden. Ebenfalls kann eine dichte und hohe Begrünung am Straßenrand auf Grund der fehlenden Einsehbarkeit für Fußgänger und Radfahrer problematisch sein.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Zur Gewährleistung einer sozialen Sicherheit müssen Verkehrsanlagen angstfrei erlebbar sein. Dies spielt vor allem für den Fuß- und Radverkehr eine zentrale Bedeutung. Bereits im Fußwegekonzept der Stadt Heilbronn (2012) wird die soziale Sicherheit als Maßnahme benannt. <i>„Ein hohes Maß an subjektiver Sicherheit kann durch eine angemessene Gestaltung und Beleuchtung von Fußgängerverkehrsanlagen erreicht werden. Zudem sollten Über- und Unterführungen, die häufig keine soziale Kontrolle ermöglichen, vermieden werden. In Bezug auf die soziale Kontrolle ist es daher erstrebenswert, dass Fußgängerverkehrsanlagen von außen (auch von der Fahrbahn) gut einsehbar sind.“</i> (Quelle: Fußwegekonzept der Stadt Heilbronn 2012, S. 7)</p> <p>Die Verbesserung der sozialen Sicherheit wirkt sich auch auf die Aufenthaltsqualität (vgl. Steckbrief 1d) aus, so dass die Erfassung der sozialen Sicherheit im Rahmen der Erfassung der Aufenthaltsqualität eingebunden werden kann (z. B. Aufnahme der Beleuchtungsstandorte). Da die soziale Sicherheit vor allem in schwachen Verkehrszeiten (z. B. Abendstunden) eine große Rolle spielt, sind die Beleuchtungsverhältnisse zu den relevanten Zeiten zu erfassen. Bei identifizierten Defiziten sind Sichtbarrieren (z. B. dichtes Buschwerk) zu entfernen, vorhandene schwache Leuchtmittel zu ersetzen, falsch platzierte Leuchten zu versetzen oder fehlende Leuchten zu installieren.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit - Steigerung der Nutzung von Fuß- und Radverkehrsanlagen 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Fußwegekonzept, Bürgerbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ☆ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Daueraufgabe)</i>

Handlungsansatz „Lebenswerte Stadt“	
1f	Einführung/Erweiterung von Serviceangeboten
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Die Zielverkehre im Einkaufsverkehr sind auf Grund des großen Angebots an Einkaufsgelegenheiten nicht lokal gebunden. Darüber hinaus wird in Bezug auf den Einkaufsverkehr oftmals der Pkw als Verkehrsmittel gewählt. Diese Verkehrsmittelwahl wird nicht nur über lange Reiseweiten, sondern auch mit der Menge bzw. dem Gewicht der Einkäufe begründet.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Zur Förderung des kommunalen Einzelhandels und damit des konventionellen Shopping-Erlebnisses in der Innenstadt sollen Schließfächer zur Aufbewahrung von Gepäck (z. B. Fahrradhelm oder Fahrradtaschen) oder Einkäufen eingerichtet werden. Zurzeit besteht lediglich die Möglichkeit der Nutzung der Schließfächer des Heilbronner Hauptbahnhofs (abseits der Fußgängerzone gelegen) und in der Stadtgalerie (großes Einkaufszentrum) sowie während der Zeit der Gartenausstellung an der BUGA. Eine Ergänzung des bestehenden Angebots an weiteren publikumsintensiven Einrichtungen in der Innenstadt (z. B. im Bereich der Fußgängerzone, Rathaus) ist zu prüfen.</p> <p>Schwere Lasten lassen sich bequemer mit dem Lastenfahrrad als mit einem einfachen konventionellen Fahrrad transportieren. Vor diesem Hintergrund können in manchen Städten (z. B. Aachen) elektrisch angetriebene Lastenfahrräder ausgeliehen werden. Es ist zu prüfen, ob in Kooperation mit einem lokalen Fahrradhändler (z. B. Spende eines Lastenfahrrades) und ggf. einer öffentlichen Einrichtung (z. B. Übernahme des Ausleihprozesses) solch ein Angebot auch in der Stadt Heilbronn eingerichtet werden kann.</p> <p>Auch ein Lieferservice (Lieferung der gekauften Waren nach Hause) kann den Komfort beim Einkaufen erhöhen. Hierbei ist jedoch darauf zu achten, dass zur Vermeidung klimaschädlicher Auswirkungen die Lieferung mit umweltfreundlichen Transportmitteln (z. B. Elektro-Lastenrad oder Elektro-Kfz) erfolgen muss (siehe auch Steckbrief 7b). Solch ein Lieferservice lässt sich auch mit online-Bestellungen bei lokalen Händlern koppeln. Die bestehende Internetplattform atalanda (abrufbar über atalanda.com und shop.meinheilbronn.de) verfolgt bereits das Konzept „online shoppen, lokal einkaufen“ und ist für verschiedene deutsche Städte – unter anderem auch Heilbronn – nutzbar. Das gezeigte Angebot lässt sich jedoch noch ausbauen. Zudem wird keine nähere Angabe zur Lieferung bzw. zum eingesetzten Lieferfahrzeug gemacht. Es ist zu prüfen, ob die online-Bestellungen ggf. durch einen zentral organisierten Lieferservice unter Berücksichtigung des Einsatzes von umweltfreundlichen Fahrzeugen umgesetzt werden kann.</p>	
Zielsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der städtischen Attraktivität in Bezug auf den Wegezweck Einkaufen - Reduzierung der Kfz-Fahrten im Einkaufsverkehr 	
Verantwortlichkeit	
Stadt Heilbronn, lokale Fahrradhändler, lokale Einrichtungen, lokale Einzelhändler	
Quelle	
Bürger-/Akteursbeteiligung	


Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>gering</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>kurzfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ★ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 2</i>

2 Mobil zu Fuß	
2a	Fußwegekonzepte für alle Stadtteile zur Verbesserung der Fußwegequalität
2b	Erweiterung bestehender Fußgängerzonen und Neudefinition von Fußgängerzonen
2c	Einführung von fußgängerfreundlichen LSA-Schaltungen

Handlungsansatz „Mobil zu Fuß“	
2a	Fußwegekonzepte für alle Stadtteile zur Verbesserung der Fußwegequalität
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege in Heilbronn betrug im Jahr 2015 rund 18 % (Quelle: Masterplan „Nachhaltige Mobilität Heilbronn 2018, S. 3). Um die Attraktivität der Fußverbindungen weiter zu steigern und die Zielvorstellung von einem Anteil von 20 % zu erreichen, ist die Steigerung der Fußwegequalität (Netzdichte und Ausbauqualität) von großer Bedeutung. Auf Grundlage des Leitbilds „Stadt der kurzen Wege“ ergibt sich für den Fußverkehr die Notwendigkeit eines kleinräumigen, komfortablen, sicheren und direkten Fußwegenetzes. Dabei ist auf die Nutzbarkeit der Fußverkehrsanlagen von allen Gruppen, einschließlich seh- und gehbehinderter Personen, zu achten.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Das Fußwegekonzept der Stadt Heilbronn aus dem Jahre 2012 zeigt bereits den Handlungsbedarf im Fußverkehr für die Kernstadt auf. Analog dazu sollen nun Fußwegenetze auf Ortsteilebene ausgearbeitet und umgesetzt werden. Die Stadt Heilbronn hat bereits den Handlungsbedarf auf Stadtteilebene erkannt und führt derzeit bereits mit externer Unterstützung sogenannte Fußgänger-Checks in ausgewählten Stadtteilen durch.</p> <p>Insgesamt gilt es für alle Stadtteile ein kleinräumiges, komfortables, sicheres und direktes Fußwegenetz zu schaffen. In Abhängigkeit der Verbindungslänge können auch Fußwege in die Nachbarorte von Bedeutung sein. Hierzu ist zunächst ein Wunschliniennetz zur Verbindung der relevanten Quell- und Zielpunkte zu definieren und anschließend auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz umzulegen. Das so entstandene Untersuchungsnetz muss hinsichtlich der vorhandenen Führungsqualität (u. a. Vorhandensein von Gehwegen, ausreichende Führungs- und Nutzungsbreite, feste Oberfläche, ausreichende Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit*, Beleuchtung) und der Durchgängigkeit analysiert (Datenerfassung im Rahmen einer Begehung) und bewertet (Abgleich mit Regelwerk oder einem zuvor definierten stadtspezifischen Ausbaustandard) werden. Auf Grundlage der identifizierten Defizite (u. a. fehlende Fußverkehrsanlagen, unzureichende Gehwegbreiten, fehlende Querungsmöglichkeiten, nicht gewährleistete Barrierefreiheit*) werden die notwendigen Maßnahmen zur Behebung der Defizite abgeleitet und hinsichtlich ihrer Dringlichkeit priorisiert.</p> <p>*Zum Themenfeld der Barrierefreiheit gibt es auch einen separaten Maßnahmensteckbrief (vgl. Steckbrief 1a).</p>	
Zielsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Fußwegequalität - Erhöhung der Nutzung der Fußverkehrsanlagen - Erhöhung des Fußverkehrsanteil am Modal Split - Verbesserung der Gesundheit - Reduzierung der klimaschädlichen Emissionen des Verkehrssektors 	
Verantwortlichkeit	
Stadt Heilbronn	

Quelle		
Fußwegekonzept, Stadtentwicklungsplan, Stadtkonzeption, Masterplan Nachhaltige Mobilität, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>mittel</i>	Kosten <i>hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ☆ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Daueraufgabe)</i>

Handlungsansatz „Mobil zu Fuß“	
2b	Erweiterung bestehender Fußgängerzonen und Neudefinition von Fußgängerzonen
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Das Einkaufserlebnis in den Straßen der Heilbronner Innenstadt, die durch den Einzelhandel geprägt sind, wird heute durch ein erhöhtes Pkw-Aufkommen von Fußgängern negativ wahrgenommen.</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Um Fußgängern in Heilbronn mehr attraktive Aufenthaltsräume zum Einkaufen und Entspannen anzubieten, gilt es die bestehenden Fußgängerzonen in der Heilbronner Innenstadt auf eine Ausweitung zu überprüfen. Darüber hinaus sollen auch weitere Einkaufsstrassen im gesamten Stadtgebiet, die aktuell sowohl ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen als auch ein hohes Fuß-/Radverkehrsaufkommen aufweisen, auf eine mögliche Neuausweisung als Fußgängerzone überprüft werden.</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass Fußgängerzonen in erster Linie für Fußgänger gedacht sind. Aus diesem Grund haben Fußgänger in Fußgängerzonen auch absoluten Vorrang. Unter bestimmten Voraussetzungen können Fußgängerzonen jedoch für andere Verkehrsteilnehmer wie z. B. Radverkehr oder Lieferverkehr – zum Teil begrenzt auf bestimmte Zeiträume – freigegeben werden. Diese müssen jedoch auf Fußgänger Rücksicht nehmen und dürfen sie weder gefährden noch behindern. Des Weiteren ist zu beachten, dass die zugelassenen Verkehre nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen.</p> <p>Die Ausweisung einer Fußgängerzone wird oftmals kontrovers diskutiert. Während Fußgänger und Radfahrer als Teil der Öffentlichkeit Fußgängerzonen häufig positiv bewerten (u. a. Kfz-freie Bereiche), bewerten Kfz-Fahrer (fehlende Erreichbarkeit, fehlende Parkmöglichkeiten, Reduzierung der Netzdurchgängigkeit), Gewerbetreibende (u. a. fehlende Erreichbarkeit und dadurch geringeres Kundenaufkommen) und Anwohner sowie Eigentümer (u. a. fehlende Erreichbarkeit, fehlende Parkmöglichkeiten) Fußgängerzonen unter Umständen negativ. Vor diesem Hintergrund ist eine Einbeziehung aller relevanter Akteure beim Untersuchungsprozess genauso wichtig wie eine schlüssige und nachvollziehbare Ergebnisbewertung als Entscheidungsgrundlage von großer Bedeutung.</p> <p>Für die Bewertung der Sinnhaftigkeit einer Erweiterung der bestehenden Fußgängerzonen und der Neuausweisung von Fußgängerzonen ist zunächst eine Bestandsaufnahme relevanter Daten erforderlich (u. a. vorhandene Fußgängerzonen-Fläche in Relation zur Stadtgröße, Anzahl ansässiger Betriebe, Ansiedlungsmöglichkeiten für neue (Magnet-) Betriebe, Verlauf und Stärke der Passantenströme, verkehrliche Erreichbarkeit des Untersuchungsgebiets, Parkmöglichkeiten für Kfz und Fahrrad, städtebauliche Situation und Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit). Auch die verkehrlichen Auswirkungen (Verkehrsverteilung im umliegenden Straßennetz) sollte bei der Analyse mit einbezogen werden. Hierzu kann das der Stadt Heilbronn vorliegende Verkehrsmodell als Planungsinstrument eingesetzt werden.</p> <p>Wenn ein Abwägungsergebnis positiv ausfällt, müssen in jedem Fall ausreichende Parkmöglichkeiten für Radfahrer (vor allem an den Eingangsbereichen der Fußgängerzone), aber auch für Kfz-Fahrer (im Umfeld der Fußgängerzone) eingerichtet werden.</p> <p>Wenn ein Abwägungsergebnis negativ ausfällt, sollte über alternative Möglichkeiten wie z. B. dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich oder dem Shared Space-Prinzip bei ausreichend hohem Querverkehrsaufkommen nachgedacht werden. Durch eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit in Kombination mit einer baulichen Umgestaltung kann ebenfalls die</p>	

Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer erhöht werden.		
Zielsetzung: - Erhöhung des Anteils an attraktiven Einkaufs- und Verweilflächen - Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens in zentralen Einkaufsbereichen		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Mobilitätskonzept Heilbronn, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz 	Umsetzungspriorität <i>Priorität 3</i>

Handlungsansatz „Mobil zu Fuß“

2c Einführung von fußgängerfreundlichen LSA-Schaltungen

Beschreibung

Ausgangslage/Problem:

„Unfälle passieren vor allem dort, wo Fußgängerinnen und Fußgänger die Straße queren. Bei Kindern ereignen sich sogar 90 Prozent der Unfälle beim Überqueren. Häufig sind Querungsstellen unübersichtlich oder zugesperrt. Drei Viertel der Landesbevölkerung fordern daher ein konsequenteres Vorgehen gegen Parken auf Gehwegen, an Einmündungen und Kreuzungen. Schlechte Beleuchtung führt gerade in den Wintermonaten zu mehr Unfällen. **Lange Ampelphasen** oder Absperrungen vor Gefahrenstellen **bewirken häufig ein unerwünschtes Ausweichverhalten, da Menschen beim Gehen intuitiv auf eventuelle Umwege und Zeitverluste reagieren.** Auch die Abstände zwischen Zebrastreifen oder anderen Querungseinrichtungen müssen kurz genug sein, um akzeptiert zu werden.“
(Quelle: Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. 2017; S. 17)

Maßnahmeninhalte:

Lichtsignalanlagen (LSA) ermöglichen eine zeitliche Trennung des Querungsvorgangs des Fußverkehrs vom fließenden Kfz-Verkehr, weshalb sie eine große Bedeutung für die Verkehrssicherheit, aber auch für die Qualität des Verkehrsablaufs haben. Da beide Nutzergruppen – Fußgänger und Kfz-Fahrer – die gleichen Nutzeransprüche haben (kurze Wartezeiten und lange Freigabezeiten), die jedoch auf Grund der zeitlichen Trennung in Konkurrenz zueinander stehen (kurze Wartezeiten für den Fußverkehr versus lange Freigabezeiten für den Kfz-Verkehr bzw. umgekehrt), muss im Hinblick auf die Verkehrsqualität eine Abwägung zwischen den Nutzeransprüchen erfolgen. Dies ist vor allem dann von Bedeutung, wenn der Straßenabschnitt sowohl für den Kfz-Verkehr als auch den Fußverkehr von hoher Bedeutung ist.

Die Nutzeransprüche des ÖPNV sind mit denen des Kfz-Verkehrs vergleichbar und stehen damit ebenfalls in Konkurrenz zu den Nutzeransprüchen des Fußverkehrs. Da beide Verkehrsarten (ÖPNV und Fußverkehr) zum Umweltverbund zählen, ist hier ein besonderes Augenmerk im Rahmen des Abwägungsprozesses zu legen.

Die Planung von Lichtsignalanlagen ist in den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) geregelt. Die Auswahl einer geeigneten Querungsanlage bestimmt sich im wesentlichen über die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Verkehrsbelastungen im Längsverkehr (Kfz) und Querverkehr (Fußgänger). Lichtsignalanlagen sind vor allem dann geeignet, wenn die zulässige Geschwindigkeit hoch ist (≥ 50 km/h) und mindestens eine Verkehrsstärke (Kfz und/oder Fußgänger) hoch ist.

Bei Fußgängern hängt die Akzeptanz einer Lichtsignalanlage vor allem von der Wartezeit ab. Aufgrund des zuvor dargestellten Zusammenhangs zwischen Akzeptanz und Verkehrssicherheit ist dieser Aspekt bei der Planung besonders zu berücksichtigen. Dies bedeutet:

- » Bei bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlagen sollte möglichst umgehend für den Fußgänger eine Freigabe eingerichtet werden (7 bis max. 30 Sekunden).
- » Wartezeiten für Fußgänger sollten 40 Sekunden möglichst nicht überschreiten.
- » Eine Querung der Fahrbahn sollte für Fußgänger nach Möglichkeit in einem Zuge machbar sein.

Neben der Wartezeitempfindlichkeit sollten auch die spezifischen Eigenschaften der

verschiedenen Fußgängergruppen berücksichtigt werden (vor allem langsame Gehgeschwindigkeiten für die Gruppe der älteren Menschen).

Zur Verbesserung der Akzeptanz von bestehenden Lichtsignalanlagen durch den Fußverkehr sowie des Komforts an bestehenden Lichtsignalanlagen für den Fußverkehr sollten die Signalzeitenprogramme hinsichtlich einer Optimierung für den Fußverkehr überprüft werden. Um hier eine zielgerichtete Herangehensweise vornehmen zu können, sollte zunächst eine Priorität auf diejenigen Lichtsignalanlagen gelegt werden, die für querende Fußgänger eine hohe Bedeutung haben und/oder ein Defizit bei der Verkehrssicherheit für Fußgänger aufweisen. Um eine Förderung des ÖPNV nicht zu vernachlässigen sind zeitgleich die Möglichkeiten einer ÖPNV-Bevorrechtigung zu überprüfen.

Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass eine fußgängerfreundliche LSA-Schaltung auch für den Radverkehr positiv zu werten ist.

Zielsetzung:

- kürzere Wartezeiten für querende Fußgänger und Radfahrer an LSA-Knotenpunkten
- Verbesserung der Akzeptanz von und des Komforts für querende Fußgänger und Radfahrer

Verantwortlichkeit

abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt)

Quelle

Fußwegekonzept, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung

Kriterienbewertung

CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>gering</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>kurzfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ★ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Daueraufgabe)</i>

3 Mobil mit dem Rad	
3a	Radverkehrskonzepte für alle Stadtteile zur Verbesserung der Radführungsqualität
3b	Lückenschlüsse im bestehenden Radverkehrsnetz (innerstädtisch und ins Umland)
3c	Ausweisung von Fahrradstraßen
3d	Einrichtung von zügig befahrbaren Fahrradachsen
3e	Ausbau der Fahrradparkmöglichkeiten

Handlungsansatz „Mobil mit dem Rad“	
3a	Radverkehrskonzepte für alle Stadtteile zur Verbesserung der Radführungsqualität
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in Heilbronn betrug im Jahr 2015 rund 10 % (Quelle: Masterplan „Nachhaltige Mobilität Heilbronn 2018, S. 3). Analog zum Fußverkehr ist auch beim Radverkehr die Steigerung der Qualität der Radverkehrsanlagen (komfortabel, sicher, direkt) von großer Bedeutung, um die Attraktivität der Radverbindungen weiter zu steigern und die Zielvorstellung von einem Anteil von 13 % zu erreichen. Das Radverkehrsnetz sollte jedoch nicht nur kleinräumig, sondern auch großräumig – zur Vernetzung der Stadtteile untereinander sowie mit den benachbarten Kommunen – angelegt sein.</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Der Radverkehrsplan der Stadt Heilbronn aus dem Jahre 2008 zeigt bereits den Handlungsbedarf zur Aufstellung eines gesamtstädtischen Grundnetzes auf. Analog dazu sollen nun Radverkehrsnetze auf Ortsteilebene ausgearbeitet werden.</p> <p>Insgesamt gilt es für alle Stadtteile ein klein- und großräumiges, komfortables, sicheres und direktes Radverkehrsnetz zu schaffen. Analog zum Fußverkehr ist hier zunächst ein Wunschliniennetz zur Verbindung der relevanten Quell- und Zielpunkte zu definieren und anschließend auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz umzulegen. Das so entstandene Untersuchungsnetz muss hinsichtlich der vorhandenen Führungsqualität (u. a. Vorhandensein von Führungsanlagen, ausreichende Führungs- und Nutzungsbreite, feste Oberfläche, ausreichende Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit*, Beleuchtung) und der Durchgängigkeit analysiert (Datenerfassung im Rahmen einer Begehung bzw. Befahrung) und bewertet (Abgleich mit Regelwerk oder einem zuvor definierten stadtspezifischen Ausbaustandard) werden. Auf Grundlage der identifizierten Defizite (u. a. fehlende Radverkehrsanlagen, unzureichende Führungsbreiten, fehlende Querungsmöglichkeiten, nicht gewährleistete Barrierefreiheit*) werden die notwendigen Maßnahmen zur Behebung der Defizite abgeleitet und hinsichtlich ihrer Dringlichkeit priorisiert.</p> <p>Für den Radverkehr gibt es verschiedene Führungsmöglichkeiten (Mischverkehr, Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Führung im Seitenraum). Die Auswahl der Radverkehrsführung wird durch die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) unterstützt.</p> <p>Relativ neu wird der Maßnahmenansatz der baulich und markierungstechnisch gestalteten geschützten Radverkehrsführungen diskutiert („buffered bike lanes“ bzw. „protected bike lanes“). Es handelt sich hierbei um eine aus Amerika stammende Radverkehrsführung, bei der i. d. R. eine bestehende Kfz-Fahrspur baulich und markierungstechnisch von der restlichen Fahrbahn abgetrennt und der Radverkehrsnutzung zugesprochen wird. Der Ansatz der „protected bike lanes“ wird in der Öffentlichkeit als schnelle und günstige Lösung propagiert, jedoch liegen derzeit noch keine belastbaren Untersuchungsergebnisse hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf vor. Aufgrund des großen Eingriffs beim Kfz-Verkehr (Reduzierung der Anzahl an Kfz-Fahrspuren) hat hier die erforderliche Abwägung einen besonderen Stellenwert. Erste Pilotprojekte von „protected bike lanes“ sind in Deutschland umgesetzt bzw. geplant (z. B. Osnabrück, Berlin).</p> <p>Um die Akzeptanz der Radverkehrskonzepte auf Stadtteilebene zu sichern, sollten relevante Akteure (u. a. Politik, Öffentlichkeit, Fahrradverbände) bei der Planung beteiligt werden.</p>	

Dadurch wird auch gewährleistet, dass der notwendige Abwägungsprozess (Inanspruchnahme der begrenzten Verkehrsflächen durch verschiedene Verkehrsteilnehmer) transparent gestaltet bzw. kommuniziert werden kann.

*Zum Themenfeld der Barrierefreiheit gibt es auch einen separaten Maßnahmensteckbrief (vgl. Steckbrief 1a).

Zielsetzung:

- Verbesserung der Qualität der Radverkehrsführung
- Erhöhung des Radverkehrsanteil am Modal Split
- Verbesserung der Gesundheit
- Reduzierung der klimaschädlichen Emissionen des Verkehrssektors

Verantwortlichkeit

abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt)

Quelle

Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung

Kriterienbewertung

CO₂-Minderungspotenzial <i>hoch</i>	Kosten <i>hoch</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Daueraufgabe)</i>

Handlungsansatz „Mobil mit dem Rad“	
3b	Lückenschlüsse im bestehenden Radverkehrsnetz (innerstädtisch und ins Umland)
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in Heilbronn betrug im Jahr 2015 rund 10 % (Quelle: Masterplan „Nachhaltige Mobilität Heilbronn 2018, S. 3). Analog zum Fußverkehr ist auch beim Radverkehr die Steigerung der Qualität der Radverkehrsanlagen (komfortabel, sicher, direkt) von großer Bedeutung, um die Attraktivität der Radverbindungen weiter zu steigern und die Zielvorstellung von einem Anteil von 13 % zu erreichen. Das Radverkehrsnetz sollte jedoch nicht nur kleinräumig, sondern auch großräumig – zur Vernetzung der Stadtteile untereinander sowie mit den benachbarten Kommunen – angelegt sein.</p> <p>Der Radverkehrsplan der Stadt Heilbronn aus dem Jahre 2008 zeigt bereits den Handlungsbedarf zur Aufstellung eines gesamtstädtischen Grundnetzes auf. Dabei wurden auch Lücken im Grundnetz aufgezeigt (z. B. Oststraße, Südstraße, Karlsruher Straße, Stuttgarter Straße).</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Es gilt nun das Radroutenkonzept umzusetzen und die identifizierten Lücken im gesamtstädtischen Grundnetz möglichst zeitnah zu schließen und zu prüfen, ob ggf. weitere Verbindungslücken – innerstädtisch oder zu benachbarten Kommunen – bestehen.</p> <p>Analog zur beschriebenen Herangehensweise bzgl. der Aufstellung der Radverkehrskonzepte auf Stadtteilebene (vgl. Steckbrief 3a) sollte die Auswahl einer geeigneten Führungsform unter Berücksichtigung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) erfolgen.</p> <p>Für eine gezielte Herangehensweise bzgl. der Umsetzung sollte der Handlungsbedarf priorisiert werden. Hierzu kann beispielsweise die Bedeutung einer Verbindung herangezogen werden, die mit Hilfe der im Verkehrsmodell hinterlegten Verflechtungsmatrizen bestimmt werden kann.</p>	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau des Radverkehrsnetzes durch Schließung von Netzlücken - Erhöhung des Radverkehrsanteil am Modal Split - Verbesserung der Gesundheit - Reduzierung der klimaschädlichen Emissionen des Verkehrssektors 	
Verantwortlichkeit	
abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt)	
Quelle	
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Stadtkonzeption, Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung	

Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>mittel</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Bestandteil von 1a)</i>

Handlungsansatz „Mobil mit dem Rad“

3c Ausweisung von Fahrradstraßen

Beschreibung

Ausgangslage/Problem:

Auf Hauptverbindungen des Radverkehrs sind hohe Reisegeschwindigkeiten sowie sichere und attraktive Radverkehrsanlagen abseits von Hauptverkehrsstraßen für Radfahrende von Bedeutung.

Fahrradstraßen (Zeichen 244.1/ 244.2 der Straßenverkehrsordnung) sind Straßenabschnitte, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind und damit auch der Radverkehrsförderung dienen. Die Förderung des Radverkehrs ergibt sich durch die Nutzungsrechte einer Fahrradstraße für den Radverkehr:

- » Grundsätzlich sind andere Fahrzeugarten auf Fahrradstraßen ausgeschlossen. Sie müssen explizit durch Zusatzzeichen (z. B. „Kfz frei“ oder „Anlieger frei“) zugelassen werden.
- » Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren.
- » Auf Fahrradstraßen ist der Radverkehr bevorrechtigt, d. h. der Kfz-Verkehr muss sich unterordnen (z. B. wenn nötig, die Geschwindigkeit weiter verringern).
- » Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.

Maßnahmeninhalte:

Bereits im Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ der Stadt Heilbronn wird auf eine weitere Ausweisung von Fahrradstraßen hingewiesen:

„Fahrradstraßen, als Teil eines städtischen Gesamtradverkehrskonzeptes, können ein wichtiges Netzelement zur Führung des Radverkehrs sein. [...] Sie können u. a. den Radverkehr bündeln, sind meistens einfach und kostengünstig zu realisieren, geben dem Radverkehr sichtbar mehr Raum, tragen zur Verkehrsberuhigung im Kfz-Verkehr bei und sind ein attraktives Element auch für Radschnellverbindungen.“ (Quelle: Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ Heilbronn 2018, S. 70)

In der Stadt Heilbronn gibt es bereits zwei Fahrradstraßen. Die Planung der Ausweisung weiterer Fahrradstraßen soll vorangetrieben werden.

Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) können Fahrradstraßen dann sinnvoll eingesetzt werden, wenn der Radverkehr bereits die vorherrschende Verkehrsart ist oder zukünftig als solche erwartet wird. Für den Einsatz von Fahrradstraßen bieten sich daher bedeutende Radverkehrsverbindungen mit entsprechend hohem Radverkehrsaufkommen an. Solche Verbindungen sind vor allem Verbindungsrouten des Schülerverkehrs zu den weiterführenden Schulen.

Wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz und damit auch für die Funktionsfähigkeit von Fahrradstraßen ist ihre Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer. Dies wird durch eine eindeutige und möglichst einheitliche Gestaltung entsprechend unterstützt. Neben der Grundausstattung mit Beschilderungen sowie punktuellen Markierungen (z. B. Vorschriftszeichen 244.1 StVO „Fahrradstraße“, Sinnbild Radfahrer) können auch bauliche Maßnahmen zur Betonung der besonderen Funktion herangezogen werden (z. B. aufgepflasterter Mittelstreifen, Einengung der Ein-/ Ausgangssituationen).

„Um das gleichzeitige Begegnen von jeweils zwei nebeneinander fahrenden Radfahrern sicher zu ermöglichen, sollte die Fahrgasse von Fahrradstraßen mindestens 4,00 m zuzüglich

der notwendigen Sicherheitsabstände zu ggf. parkenden Fahrzeugen (beim Längsparken 0,75 m) betragen. In diesem Fall sind außerdem ausreichend Sicherheitsabstände zum Überholen eines Radfahrers oder zum Begegnen eines Radfahrers mit einem Pkw vorhanden.“ (Quelle: Verkehrssicherheit von Fahrradstraßen und geöffneten Einbahnstraßen, Unfallforschung kommunal Nr. 26, 2016, Berlin, S. 1).

Um ein zügiges Vorankommen des Radverkehrs zu ermöglichen, sollten Fahrradstraßen bevorrechtigt sein, d. h. die Vorfahrt-Regelung „rechts-vor-links“, die in Tempo 30-Zonen normalerweise gilt, sollte mittels Beschilderung aufgehoben werden. Die Vorfahrtsberechtigung der Fahrradstraßen kann durch eine rote Markierung des Kreuzungs-/ Einmündungsbereich optisch betont werden.

Die Planung und Umsetzung von Fahrradstraßen benötigt eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit. Die breite Öffentlichkeit muss über Kampagnen und Presse sowie über Informationsmedien (Faltblätter, Internet) auf das Thema Fahrradstraßen aufmerksam gemacht werden. Grundlage für die Akzeptanz von Fahrradstraßen ist die Aufklärung über geltende Verkehrsregelungen und zukünftige positive Auswirkungen für die Radverkehrsnutzung und die Umwelt durch die Umsetzung von Fahrradstraßen. Bei Anliegern von möglichen Fahrradstraßen ist es nicht ausreichend, über die Planungen zu informieren. Sie sollten frühzeitig in die Planungen vor Einrichtung bzw. Inbetriebnahme einer Fahrradstraße einbezogen werden. Besonders restriktive Maßnahmen, wie Eingriffe in den Kfz-Verkehr und Parkregelungen, können sonst zu einer Akzeptanzminderung von Fahrradstraßen führen.

Nach Einrichtung von Fahrradstraßen spielt die regelmäßige Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln eine besondere Rolle, da ein Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer die positiven Effekte des Fahrradstraßenkonzepts beeinträchtigt. Nur bei Einhaltung der Verkehrsregeln erzielen Fahrradstraßen die gewünschte Steigerung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität für den Radverkehr im städtischen Verkehrsnetz.

Zielsetzung:

- Erhöhung der Sicherheit und der Verkehrsqualität für den Radverkehr
- Erhöhung des Radverkehrsanteil am Modal Split
- Verbesserung der Gesundheit
- Reduzierung der klimaschädlichen Emissionen des Verkehrssektors

Verantwortlichkeit

abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt)

Quelle

Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Bürger-/Akteursbeteiligung

Kriterienbewertung

CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>gering</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Bestandteil von 1a)</i>

Handlungsansatz „Mobil mit dem Rad“

3d Einrichtung von zügig befahrbaren Fahrradachsen

Beschreibung

Ausgangslage/Problem:

Heilbronn gehört zu den größten Arbeitsmarktzentren in Baden-Württemberg und ist durch den Berufspendlerverkehr stark geprägt. Die Anzahl der Einpendler ins Stadtgebiet Heilbronn lag 2015 mehr als doppelt so hoch wie die Anzahl der Auspendler (52.350 Einpendler, 24.835 Auspendler). Daraus ergibt sich, dass mehr als jeder zweite Arbeitsplatz durch auswärtige Erwerbstätige besetzt ist. Die Einpendler kommen bei Ballungsräumen aus einem weiteren Umkreis. Dies spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Länge der Arbeitswege der Berufspendler wider (22,1 km Luftlinie bei Kommunen mit 100.000 und mehr Einwohnern). Trotz des vorhandenen öffentlichen Nahverkehrsangebots nutzt ein Großteil der Berufspendler den eigenen Pkw für den Arbeitsweg (84,1 % MIV-Anteil bei Pendlern zwischen den Kommunen). (Quelle: Statistik aktuell, Berufspendler in Baden.-Württemberg, 2017)

Trotz der durchschnittlichen Entfernung von 22,1 km ist davon auszugehen, dass ein Großteil der Arbeitswege eine fahrradtaugliche bzw. pedelectaugliche Entfernung aufweisen. Um für diese Arbeitswege die Fahrradnutzung zu fördern, spielt die Qualität der Radverkehrsverbindung für eine zügige Befahrbarkeit eine große Rolle.

Maßnahmeninhalte:

„Radschnellverbindungen (RSV) sind Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen. Radschnellverbindungen sind deshalb durch besonders hohe Qualitätsstandards in der Linienführung, der Ausgestaltung, der Netzverknüpfung und der begleitenden Ausstattung gekennzeichnet.“ (Quelle: Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen, FGSV-Arbeitspapier, S. 4)

Aus dieser Definition ergeben sich die nachfolgenden Anforderungen:

- » Um die Potenziale (u. a. Reisezeitvorteile) ausreichend ausschöpfen zu können, sollten Radschnellverbindungen eine Mindestlänge vom 5 km aufweisen.
- » Zwei Radfahrer sollen nebeneinander fahren, ein dritter noch überholen können; daraus ergibt sich eine Mindestbreite von 3 m (Einrichtungsbetrieb) bzw. 4 m (Zweirichtungsbetrieb).
- » Es soll eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (inklusive Zeitverlust an Ampeln) von mindestens 20 km/h ermöglicht werden; daraus ergibt sich eine möglichst störungsfreie Führung (z. B. stillgelegte Bahntrassen, Brücken oder Unterführungen) sowie die Notwendigkeit der Trennung von Fuß- und Radverkehr (mindestens durch Trennstreifen).
- » Zur Gewährleistung der hohen Reisegeschwindigkeiten und des notwendigen Fahrkomforts muss der Fahrbahnbelag eine hohe Qualität aufweisen (Asphalt oder Beton).
- » Zur Gewährleistung der Sichtbarkeit des Verlaufs und der Begrenzung der Wege sind innerorts immer und außerorts nach Möglichkeit auch ortsfeste Beleuchtungen vorzusehen.

- » Aufgrund der regionalen Bedeutung sollen Radschnellwege zur besseren Orientierung, aber auch zur Bewerbung ausgeschildert werden.

Zu beachten ist, dass das Land Baden-Württemberg Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg als Standards veröffentlicht hat. Diese greifen die zuvor benannten Anforderungen auf.

Im Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ der Stadt Heilbronn wurde der Maßnahmenansatz „Radschnellverbindungen“ bereits berücksichtigt. Für die Ost-West-Achse (Radschnellverbindung zwischen Schwaiger und Obersulm, Gesamtlänge von rund 45 km) soll zunächst eine Machbarkeitsstudie erarbeitet werden, auf deren Grundlage die Vor- und Ausführungsplanungen und anschließend die Umsetzung erfolgen kann. Für die Nord-Süd-Achse (Radschnellverbindung zwischen Bad Wimpfen über Neckarsulm bis nach Heilbronn; Gesamtlänge von rund 20 km) wurde bereits eine Machbarkeitsstudie vom Land Baden-Württemberg erstellt. Derzeit wird vom Land die Vorplanung für das benannte Leuchtturmprojekt (eins von insgesamt drei) erarbeitet. Die Umsetzung von leistungsfähigen Anbindungen an die Radschnellverbindungen liegt jedoch in kommunaler Zuständigkeit.

Zielsetzung:

- Erhöhung des Radverkehrsanteil bei Arbeitswegen
- Erhöhung des Radverkehrsanteil am Modal Split
- Verbesserung der Gesundheit
- Reduzierung der klimaschädlichen Emissionen des Verkehrssektors

Verantwortlichkeit

abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt)

Quelle

Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung

Kriterienbewertung

CO₂-Minderungspotenzial <i>hoch</i>	Kosten <i>hoch</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ☆ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 2</i>

Handlungsansatz „Mobil mit dem Rad“

3e Ausbau der Fahrradparkmöglichkeiten

Beschreibung

Ausgangslage/Problem:

„Quantitativ und qualitativ anforderungsgerechte Fahrradparkmöglichkeiten an der Quelle und am Ziel von Verkehrsbeziehungen beeinflussen die Fahrradnutzung positiv.“ (Quelle: Hinweise zum Fahrradparken, S. 5)

Im Radverkehrsplan Heilbronn 2008 wurde die damalige Situation zum Fahrradparken über vorliegende Bestandsdaten (Bike & Ride-Anlage sowie weitere Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt) und Nachfragedaten (Auslastung Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt 2003-2006 sowie 2008) bewertet. „Die Ergebnisse zeigen, dass noch ein großer Bedarf an Abstellanlagen im Zentrum Heilbronns besteht.“ (Quelle: Radverkehrsplan Heilbronn 2008, S. 56).

Maßnahmeninhalte:

Um zur Nutzung bzw. zum Umstieg auf das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel zu motivieren, müssen an wichtigen Quell- und Zielorten Möglichkeiten gegeben sein, ein Fahrrad witterungsgeschützt und diebstahlsicher abstellen zu können. Daher sollen in Heilbronn relevante Quell- und Zielorte mit einer ausreichenden Anzahl von komfortabel zu nutzenden und bei längeren Standzeiten witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden, die zudem einen hohen Schutz gegen Diebstahl der Fahrräder bieten. Durch die zunehmende Anzahl von Spezialfahrrädern (u. a. Pedelecs, Lastenfahrrad) und Fahrradanhängern muss die Ausgestaltung der Stellplätze gewissen Anforderungen gerecht werden (u. a. Lademöglichkeiten für Pedelecs, Schließfächer für Gepäck, höherer Diebstahlschutz für teure Fahrräder, ausreichende Bügelabstände für Lastenfahrräder und Anhänger). Zur Steigerung der Akzeptanz sollten die Fahrradstellplätze zudem kostenfrei angeboten werden.

Es sollten sowohl Fahrradabstellanlagen in unmittelbarer Nähe der Eingangsbereiche als auch an zentralen Sammelpunkten bereitgestellt werden. Dabei sollten Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern – vor allem Fußgängern – vermieden werden. Da die innerstädtischen Platzkapazitäten jedoch beschränkt sind, wird in den meisten Fällen ein Abwägungsprozess erforderlich sein, da Fahrradabstellanlagen beispielsweise auch durch die Umwidmung von einzelnen Pkw-Stellplätzen gewonnen werden können (z. B. können auf einem senkrecht angeordneten Pkw-Stellplatz drei Fahrradbügel mit insgesamt 6 Fahrradstellplätzen aufgestellt werden).

Der Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ der Stadt Heilbronn wurde der Maßnahmenansatz „Fahrradparken“ bereits berücksichtigt. Neben einem Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof für insgesamt 120 Fahrräder* werden weitere Fahrradabstellanlagen an Schulen und am Bürgeramt gefordert.

Der Ausbau von Fahrradparkmöglichkeiten sollte für verschiedene Standorte geprüft werden, etwa entlang bedeutender Fahrradachsen sowie an Hotspots der Stadt Heilbronn wie dem Hauptbahnhof, den Hochschulen, der Harmonie, dem Bürgerhaus Böckingen, dem Theater und bedeutenden Einkaufspunkten. Auch an wichtigen Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Verkehr – sowohl innerorts, als auch außerorts – sollten ausreichend Fahrradstellplätze vorhanden sein. Im Radverkehrsplan Heilbronn 2008 wurde ein Maßnahmenkonzept für Fahrradabstellanlagen ausgearbeitet. Es gilt, den Umsetzungsstand und den Bedarf der Anpassung aufgrund neuerer Entwicklungen zu ermitteln und den weiteren Umsetzungsprozess zügig fortzusetzen.

* Da sich das Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof bereits in Planung befindet, werden die Wirkungen der geplanten Anlage am Hauptbahnhof bereits im Referenzszenario berücksichtigt. Als Einzelmaßnahme ohne weitere flankierende Maßnahmen zeigen sich jedoch keine maßgebenden Wirkungen, weshalb der Modal Split im Vergleich zur Analyse unverändert bleibt.

Zielsetzung:

- Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split
- Verbesserung der Gesundheit
- Reduzierung der klimaschädlichen Emissionen des Verkehrssektors
- Verbesserung der Verkehrsmittelverknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV

Verantwortlichkeit

abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt)

Quelle

Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung

Kriterienbewertung

CO₂-Minderungspotenzial <i>mittel</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>kurzlangfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ★ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Daueraufgabe)</i>

4 Mobil mit Bus und Bahn	
4a	Verbesserung der ÖPNV-Qualität (Sicherheit, Komfort, Barrierefreiheit, Sauberkeit, Zuverlässigkeit)
4b	Netzerweiterung bei der Stadtbahn
4c	Optimierung von Stadt- und Regionalbus
4d	Verbesserung der ÖPNV-Taktung
4e	ÖPNV-Beschleunigung (Strecke, Knoten, Fahrzeug)
4f	Wiederaufnahme bzw. Ausbau des Fernverkehrsangebots (Bus, Bahn)
4g	Optimierung der Tarifgestaltung
4h	Abstimmung von ÖV-Fahrplänen zur Umstiegssicherung (RB/Fernzug, Bus/Bahn)
4i	Abstimmung von ÖPNV-Betriebszeiten mit Öffnungszeiten publikumsintensiver Einrichtungen
4j	Ausweitung der (mobilen) Informations- und Bezahlangebote
4k	Einführung von bedarfsorientierten ÖPNV-Angeboten

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“	
4a	Verbesserung der ÖPNV-Qualität (Sicherheit, Komfort, Barrierefreiheit, Sauberkeit, Zuverlässigkeit)
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl spielt die (Angebots-)Qualität vor allem bei den wahlfreien Verkehrsteilnehmern eine entscheidende Rolle, da sie zwischen den Vor- und Nachteilen der verschiedenen Verkehrsmittel (IV und ÖV) abwägt.</p> <p>Da der ÖPNV gegenüber dem IV über eine verhältnismäßig geringe Flexibilität verfügt (Fahrplan- und Liniengebundenheit) und dadurch nicht immer Reisezeitvorteile aufweisen kann, kommt vor allem die ÖPNV-Qualität bei der Abwägung zum Tragen.</p> <p>Die ÖPNV-Qualität lässt sich über verschiedene Kriterien beschreiben, bewerten und überprüfen. Während Sicherheit, Komfort, Sauberkeit und Zuverlässigkeit zu den „weichen“ Kundenansprüchen zählen, wird die Gewährleistung der Barrierefreiheit rechtlich gefordert (vgl. Steckbrief 1a).</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Die benannten Kriterien Sicherheit, Komfort, Barrierefreiheit und Sauberkeit beziehen sich sowohl auf die Wartebereiche (Haltestellen) als auch auf die Fahrzeuge. Die Zuverlässigkeit bezieht sich auf den Betriebsablauf.</p> <p>Zur Bewertung und Überwachung der ÖPNV-Qualitäten ist die Formulierung von Qualitätszielen notwendig. Im Nahverkehrsplan 2013 für den Stadtkreis und den Landkreis Heilbronn wurden für verschiedene Kriterien (Mindest-)Standards für die ÖPNV-Entwicklung definiert, u. a. auch für Sicherheit, Ausstattung der Fahrzeuge, Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen/Verknüpfungspunkte, Barrierefreiheit und Sauberkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> » Sicherheit: „Die tatsächliche und subjektive Sicherheit soll durch eine übersichtliche Haltestellen- und Fahrzeuggestaltung gestärkt werden.“ (NVP2013, S. 61) Dazu zählen u. a. die Beleuchtung sowie die Videoüberwachung. Hierbei ist zu beachten, dass die Haltestellenausstattung grundsätzlich nach Haltestellenkategorien unterschieden wird. In Bezug auf die Beleuchtung wird die Beleuchtung durch eine Straßenlaterne als Minimalstandard definiert. Die Ausstattung der Haltestellen mit Videotechnik ist nicht standardmäßig vorgesehen. Im Gegensatz dazu steigt der Anteil an eingesetzten Fahrzeugen mit Videotechnik kontinuierlich. » Komfort: Der Aufenthaltskomfort an den Haltestellen wird im Nahverkehrsplan über verschiedene Einzelmerkmale festgehalten, wobei sich diese zum Teil mit anderen Kriterien wie Barrierefreiheit überschneiden (befestigte Wartefläche, barrierefreier Zugang, Beleuchtung, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit und Abfallbehälter). Die Linien- und Fahrplaninformationen, hierzu gehören u. a. auch die dynamischen Fahrgastinformationen, werden separat bewertet. Der Fahrzeugkomfort wird u. a. über die Anzahl vorhandener Sitzplätze, das Vorhandensein von Mehrzweckflächen und Klimatisierung sowie die Fahrzeugausführung als Niederflur-Bus definiert. » Barrierefreiheit: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ (§ 4 Behindertengleichstellungsgesetz). Unter Berücksichtigung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und des ÖPNV-Gesetzes des Landes Baden-Württemberg ergeben sich besondere Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrsräume (zentrale Haltestellen) bzw. die Verkehrsanlagen, das Bedienungsangebot sowie an das Fahr- und Servicepersonal. 	

<p>Im Hinblick auf den barrierefreien Haltestellenausbau ist die Stadt Heilbronn bereits gestartet. Erste Haltestellen sind bereits barrierefrei umgestaltet, weitere sind in Planung. Die Umsetzungsreihenfolge basiert auf einer Bedarfsanalyse, da begründete Ausnahmen zeitlich zurückgestellt werden können.</p> <p>Im Heilbronner Verkehrsverbund ist ein verbesserter Zugang über elektronische Medien erklärtes Ziel. So soll z. B. das vorhandene E-Ticket mit seinem starren Check-In/ Check-Out-System demnächst auf moderne Medien überführt werden.</p> <p>» Sauberkeit: Die Sauberkeit an den Haltestellen und in Fahrzeugen soll durch regelmäßige Reinigung sowie Anstrengungen zur Vermeidung von Verunreinigungen und Beschädigungen gewährleistet werden.</p> <p>Es gilt, die definierten Kriterien Sicherheit, Komfort, Barrierefreiheit und Sauberkeit regelmäßig zu erheben und in Bezug auf die Erfüllung der (Mindest-)Standards zu bewerten. Bei größeren Abweichungen zu den festgelegten (Mindest-)Standards sind zum einen adhoc-Maßnahmen zur kurzfristigen Verbesserung, aber auch eine Überprüfung des bisherigen Handelns zur Erreichung der festgelegten (Mindest-)Standards durchzuführen (z. B. Erhöhung der Reinigungsintervalle). Zusätzlich ist die Kundenzufriedenheit hinsichtlich der genannten Kriterien regelmäßig zu erfassen. Wird trotz eines guten Bewertungsstandards die Qualität von den Kunden als nicht ausreichend wahrgenommen, muss geprüft werden, woraus diese unterschiedliche Wahrnehmung resultiert. Darauf aufbauend sollten Anpassungen bzgl. des Handelns durchgeführt werden. Wird eine gute ÖPNV-Qualität erreicht und auch von den Kunden so wahrgenommen, so kann darauf aufbauend weiter geworben werden.</p> <p>Zur Zuverlässigkeit wurde im Nahverkehrsplan kein Kriterium benannt und demnach auch kein (Mindest-)Standard definiert. Ein mögliches Kriterium stellt die Pünktlichkeit dar, die über den Anteil an Verfrühungen und Verspätungen bewertet werden kann. Ziel sollte es sein, einen möglichst hohen Anteil an „pünktlichen“ Abfahrten zu erreichen, wobei der Begriff „pünktlich“ noch definiert werden muss (z. B. + 3 Minuten). Fällt der Anteil an „pünktlichen“ Abfahrten geringer aus als angestrebt, so ist Ursachenforschung zu betreiben und darauf aufbauend Abhilfemaßnahmen umzusetzen. Es ist zu prüfen, ob das Qualitätskriterium „Zuverlässigkeit“ bei der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit einer noch festzulegenden Zielgröße ergänzt wird.</p>		
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split - Gewinnung der wahlfreien Verkehrsteilnehmer als ÖPNV-Kunden - Verbesserung der Außenwahrnehmung des ÖPNV 		
<p>Verantwortlichkeit</p>		
<p>Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen</p>		
<p>Quelle</p>		
<p>Nahverkehrsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung</p>		
<p>Kriterienbewertung</p>		
<p>CO₂-Minderungspotenzial <i>mittel</i></p>	<p>Kosten <i>mittel</i></p>	<p>Kosteneffizienz <i>mittel</i></p>
<p>Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i></p>	<p>Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ☆ ☆</p>	<p>Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Daueraufgabe)</i></p>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“

4b Netzerweiterung bei der Stadtbahn

Beschreibung

Ausgangslage/Problem:

Das derzeitige Stadtbahn-Angebot sieht wie folgt aus:

- » S4: (Schwäbisch Hall-) Öhringen - Obersulm - Weinsberg - Heilbronn - Leingarten - Schwaigern - Gemmingen - Eppingen - (Karlsruhe)
- » S41: Heilbronn - Neckarsulm - Bad Friedrichshall - Mosbach
- » S42: Heilbronn - Neckarsulm - Bad Friedrichshall - Sinsheim (S42)

„Die Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie zwischen Karlsruhe und Heilbronn im Jahr 2001 bzw. Heilbronn und Öhringen im Jahr 2005 mit einem hierauf abgestimmten Busangebot brachten einen Qualitätssprung im ÖPNV. Die Erreichbarkeit des Oberzentrums Heilbronn wurde deutlich verbessert und in der Stadt Heilbronn bildet die Stadtbahn das Rückgrat des Öffentlichen Nahverkehrs.“ (Nahverkehrsplan 2013, S. 11)

Der weitere Ausbau der Stadtbahn in Richtung Norden (Mosbach und Sinsheim, S41/42) wurde bereits frühzeitig mitgedacht. „Das Gutachten zur Standardisierten Bewertung der Stadtbahn Heilbronn Nord weist für das gemeinsame Gebiet von Stadt und Landkreis Heilbronn rund 64.000 Fahrgäste je Tag in allen ÖPNV-Verkehrsmitteln aus.“ (Nahverkehrsplan 2013, S. 34)

Im Nahverkehrsplan 2013 wird zudem darauf verwiesen, dass die Stadt und der Landkreis Heilbronn eine Stadtbahnverbindung zwischen Heilbronn und Zaberfeld (Stadtbahn-Süd/Zabergäubahn) verfolgen. Des Weiteren greift der Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ noch die Verbindung Heilbronn – Bottwartal auf. Im Hinblick auf den weiteren Ausbau des Stadtbahn-Angebots gilt es diese Planungen weiter voranzutreiben, um sie zur Umsetzung zu bringen.

Maßnahmeninhalte:

„Aus SPNV-Verbindungen lassen sich kürzere Reisezeiten realisieren und eine komfortablere Fahrt abwickeln. Sowohl Berufsverkehre als auch Schülergruppen können weitestgehend ohne Probleme und Verzögerungen transportiert werden. Eine weitere Personengruppe, die durch einen schienenengebundenen Verkehr Vorteile erfährt, sind ältere Personen. Hinsichtlich der Barrierefreiheit und des Fahrkomforts ist für diese Gruppe eine Verbesserung zu erwarten.“ (Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, S. 60 und S. 61)

Stadtbahnlinie Zaberfeld

„Die Strecke der Zabergäubahn führte einst von Leonbronn über Zaberfeld bis nach Lauffen am Neckar und wurde Ende der 80er Jahre für den Personenverkehr und Anfang der 90er Jahre auch für den Güterverkehr stillgelegt. Eine erneute Anbindung des Zabergäus an den SPNV über den Südstast zwischen Lauffen am Neckar und Zaberfeld würde zum einen für die Einwohner von Zabergäu und zum anderen für die wirtschaftliche Entwicklung der Region viele Vorteile mit sich bringen. Darüber hinaus könnte die Weiterführung der Stadtbahn-Verbindung eine Verlagerung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des SPNV erreichen, so dass anschließend eine Entlastung der Strecken des MIV zu erwarten wäre. Im Jahre 2017 wurde bereits eine Vorstudie zur technischen Machbarkeit durchgeführt. Die Vorstudie bildet die Grundlage für das standardisierte Bewertungsverfahren zur Ermittlung der volkswirtschaftlichen Sinnhaftigkeit des Vorhabens. Diese Kosten-Nutzen-Analyse ist im Hinblick auf die Förderfähigkeit von Bedeutung.“ (Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, S. 60)

Stadtbahnlinie Schozach und Bottwartal

„Eine Bahnlinie ins Bottwartal würde eine rasche, komfortable und zeitgemäße Anbindung an den modernen ÖPNV bieten. In den vergangenen Jahren haben sich die Gemeinden im

Bottwartal positiv entwickelt. Neben neuen Gewerbegebieten sind zusätzlich Wohngebiete entstanden. Diese positive Entwicklung hat zu einem erheblichen Verkehrsaufkommen geführt. Die Reaktivierung der Bottwartalbahn könnte die gut 36 km lange Strecke zwischen der Gemeinde Marbach und der Stadt Heilbronn mit etwa 40 Haltestationen verbinden. Bei einem 30-Minuten-Takt würde eine erhebliche Lebensqualität der Einwohner und auch für die zukünftige Attraktivität der Gemeinden als Wohn- und Wirtschaftsstandorte geschaffen werden. Gleichzeitig besteht für die Menschen ein attraktiver Anreiz den SPNV zu nutzen. Der große Vorteil bei einem Bau der Stadtbahnlinie liegt darin, dass bereits alte Bahntrassen der Bottwartalbahn vorhanden sind. Auf diese könnte zurückgegriffen und entsprechend ausgebaut werden.“ (Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, S. 61)

Vor einigen Jahren wurde für die Bottwartalbahn eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, die zum damaligen Zeitpunkt nur ein geringes Potenzial ausgewiesen hat. Da sich jedoch inzwischen die Verkehrssituation verschärft hat, haben sich die Kommunen an der Strecke zwischen Marbach und Heilbronn dazu entschlossen, die Machbarkeit einer Reaktivierung nochmals überprüfen zu lassen. Die Ergebnisse der neuen Machbarkeitsstudie stehen noch aus.

In Abhängigkeit der Ergebnisse der beiden Machbarkeitsstudien sollten die beiden genannten Projekte weiter vorangetrieben und zur Umsetzung gebracht werden, da sie die Vernetzung in die Region deutlich verbessern. Aufbauend auf den genannten Projekten sollte dann die Möglichkeit eines weiteren Ausbaus geprüft werden.

Zielsetzung:

- Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split
- Verbesserung der stadtinternen Vernetzung
- Verbesserung der regionalen Vernetzung

Verantwortlichkeit

Landkreis Heilbronn, Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen, Bund und Land als Fördergeldgeber

Quelle

Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Nahverkehrsplan, Stadtentwicklungsplan, Bürger-/ Akteursbeteiligung

Kriterienbewertung

CO₂-Minderungspotenzial <i>hoch</i>	Kosten <i>hoch</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ☆ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 2</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“	
4c	Optimierung von Stadt- und Regionalbus
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>„Das Stadtbusnetz der Stadtwerke Heilbronn (SWHN) umfasst [derzeit] 11 Linien¹. Sie verbinden die Heilbronner Stadtteile und die Gemeinde Flein mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof. Drei der Linien entsprechen Liniengruppen, die mehrere Einzellinien zusammenfassen, da diese mit Ausnahme der Endpunkte einen weitgehend identischen Linienvverlauf haben und die sich im Fahrtenangebot ergänzen. [...] Alle Fahrten haben ein vertaktetes Fahrtenangebot. Die Taktzeiten richten sich nach der Verkehrszeit. In der Hauptverkehrszeit wird fast immer ein 15-min-Takt angeboten, in der Nebenverkehrszeit ein 15-min- oder 30-min-Takt und in der Schwachverkehrszeit ein 30-min- oder 60-min-Takt.“ (Nachverkehrsplan 2013, S. 38f)</p> <p>Die Aufgabenträgerschaft für die Regionalbuslinien liegt beim Landkreis Heilbronn. „Insgesamt 55 Buslinien bilden [...] das Regionalbusnetz im Landkreis Heilbronn. Abseits der Schienenachsen verbinden diese Busse die Städte, Gemeinden und deren Ortsteile im Landkreis sowohl untereinander als auch mit dem Oberzentrum Heilbronn und stellen die Anbindung an den Schienenverkehr her. [...] Das Busangebot wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich an den Bedarf bzw. an veränderte Rahmenbedingungen angepasst und in Teilbereichen auch neu konzipiert.“ (Nahverkehrsplan 2013, S. 40)</p> <p>Die im Nahverkehrsplan durchgeführte Schwachstellenanalyse zeigt auf, dass der Mindeststandard bzgl. Erschließung, Erreichbarkeit zentraler Punkte, Bedienungshäufigkeit, Umsteigehäufigkeit und Anschlusssicherung für die Stadt Heilbronn nahezu flächendeckend erfüllt ist. Im Landkreis sind dagegen der Mindeststandard für die Bedienungshäufigkeit sowie die Anschlusssicherung nur teilweise erfüllt. In Bezug auf die letzteren Ergebnisse muss jedoch beachtet werden, dass zum Zeitpunkt der Analyse die Stadtbahn Nord (S41/42) noch nicht fertiggestellt war. Auch weitere geplante Verbesserungen im SPNV-Angebot der Region, die eine deutliche Reduzierung der Bedierungsdefizite auf den Hauptrelationen erzielen, konnten aufgrund der fehlenden Umsetzung nicht berücksichtigt werden (Verdichtung der Fahrtenangebote ab Dezember 2018 auf der nördlichen Frankenbahn, Ergänzungen beim Fahrtenangebot in den Tagesrandlagen, Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Öhringen und Schwäbisch Hall).</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Auf Grundlage der Ergebnisse der Schwachstellenanalyse und der weiteren Verbesserungsplanungen wird davon ausgegangen, dass das heutige Liniennetzangebot der Stadt- und Regionalbusse grundsätzlich ausreichend ist.</p> <p>Um einen aktuellen Stand zu den genannten Planungen zu erhalten, sollten diese nochmals zusammengetragen und der Sachstand überprüft werden. Falls Planungen verworfen wurden, sind die Gründe dafür festzustellen und mögliche Alternativen zu diskutieren. Beispielsweise wurde zur Verbesserung der Verbindung der westlichen Heilbronner Stadtteile mit dem angrenzenden Landkreis im Juni 2019 die Linie 670 mit Kleinbussen als bedarfsorientiertes Angebot in Betrieb genommen (vgl. Steckbrief 4k).</p> <p>Des Weiteren ist eine Optimierung der Reisezeiten im straßenengebundenen ÖPNV infolge von Maßnahmen zur Busbeschleunigung (z. B. Vorrangschaltung, vgl. Steckbrief 4e) von Bedeutung.</p>	

¹ Es verkehren die Linien 1, 5, 8, 10, 11, 12 und 13 sowie die Liniengruppen 30, 40 und 60.

Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split - Verbesserung der stadtinternen Vernetzung - Verbesserung der regionalen Vernetzung 		
Verantwortlichkeit		
Landkreis Heilbronn, Stadt Heilbronn bzw. Stadtwerke Heilbronn, Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Nahverkehrsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>hoch</i>	Kosten <i>hoch</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“	
4d	Verbesserung der ÖPNV-Taktung
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Vor allem in den Hauptverkehrszeiten, in denen die meisten Pendlerverkehre abgewickelt werden, kommt es aktuell häufig zu Verspätungen der öffentlichen Verkehrsmittel. Das ist verbunden mit langen Wartezeiten, da der Fahrgast auf die nächste Busverbindung warten muss und damit ggf. seine Anschlussverbindung verpasst und weitere Wartezeit verursacht. Ein weiteres Problem in den Hauptverkehrszeiten stellen die überfüllten Fahrzeuge dar. Gegenüber dem Kfz-Verkehr verliert die Nutzung des ÖPNV dadurch an Attraktivität (fehlender Reisezeitvorteil, geringere Anschlusssicherheit, überfüllte Fahrzeuge).</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Neben der Busbeschleunigung (vgl. Steckbrief 4e) zur Verbesserung der Reisegeschwindigkeit und damit zur Erhöhung der Anschlusssicherheit, kann der Überfüllung der Fahrzeuge mit einer Taktverdichtung begegnet werden. Dazu zählt nicht nur die Verdichtung des Grundtaktes, sondern auch der punktuelle Einsatz von Schnellverbindungen, bei denen nicht alle Haltestellen im Linienverlauf angefahren werden. Die Taktverdichtung kann sowohl im straßengebundenen ÖPNV als auch im SPNV durchgeführt werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Taktzeiten im SPNV meist größer sind als im straßengebundenen ÖPNV. Derzeit verkehrt die Heilbronner Stadtbahn grundsätzlich in einem 30-min-Takt als Grundangebot mit einer (asymmetrischen) Verdichtung und der Stadtbus in den Hauptverkehrszeiten fast immer in einem 15-min-Takt.</p> <p>Die Potenziale zur Bindung und Gewinnung von (Neu-)Kunden – u. a. infolge einer Taktverdichtung – können über eine Abfrage im Rahmen einer ortsbezogenen Mobilitätsbefragung ermittelt werden (z. B. Welche möglichen Verbesserungen können Sie dazu bewegen, mehr mit Bus & Bahn zu fahren? Vorgegebene Antwortmöglichkeiten wie z. B. mehr Direktverbindungen, schnellere Verbindungen, dichter Takt). Darüber hinaus lässt sich der Bedarf bei der heutigen Verkehrsnachfrage über Fahrgastzählungen ermitteln. Beides – eine Mobilitätsbefragung sowie Fahrgastzählungen – sollten in regelmäßigen Zeitabständen durchgeführt werden.</p>	
Zielsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split durch eine verbesserte Attraktivität - Bewältigung einer größeren Verkehrsnachfrage im ÖPNV zu Stoßzeiten - Bindung und Gewinnung von (Neu-)Kunden 	
Verantwortlichkeit	
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen	
Quelle	
Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung	

Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>hoch</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>hoch</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ★ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“	
4e	ÖPNV-Beschleunigung (Strecke, Knoten, Fahrzeug)
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem: Ein entscheidendes Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels ist die Fahrzeit. Da der ÖPNV hier in der Regel schlechter abschneidet als der MIV, können Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sehr wirkungsvoll sein. Insbesondere im Berufspendlerverkehr macht sich eine Verkürzung der Reisezeit aufgrund des regelmäßigen Zurücklegens der Wege deutlich bemerkbar und macht den ÖPNV dadurch attraktiver für Pendler. In der Hauptverkehrszeit führen Überlastungen durch den MIV häufig zu Stausituationen, die auch den ÖPNV ausbremsen. Diese können durch eine ÖPNV-Beschleunigung umgangen werden.	
Maßnahmeninhalte: Um den Betriebsablauf im ÖPNV in Bezug auf die Qualität nachhaltig zu verbessern, können bauliche und technische Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV beitragen. Die Qualität wird u. a. von der Pünktlichkeit (Fahrplantreue), Schnelligkeit, Zuverlässigkeit (Anschlussicherung), Erreichbarkeit und Störungsbewältigung beeinflusst. Der Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ der Stadt Heilbronn thematisiert bereits den Ausbau der Straßenquerschnitte für den Busverkehr in Form von Bussonderfahrstreifen. Insbesondere zu Hauptverkehrszeiten können so Stausituationen für den ÖPNV vermieden und die Pünktlichkeit verbessert werden. Streckenweise sind in Heilbronn bereits Bussonderfahrstreifen vorhanden (z. B. Wilhelmstraße). Bei beengten Platzverhältnissen können Bussonderfahrstreifen nur zu Lasten anderer Verkehrsmittel (i. d. R. MIV) durch Ummarkierungen von Fahrstreifen geschaffen werden. Besonders wirkungsvoll sind Bussonderfahrstreifen in Kombination mit der ebenfalls im Masterplan erwähnten Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen (LSA). Hierbei werden die Fahrzeuge des ÖPNV an LSA gegenüber dem Individualverkehr bevorzugt (Vorrangschaltung), so dass insgesamt kürzere Fahrzeiten und eine höhere Fahrplantreue erreicht werden. In Stausituationen können Busse auf den Sonderfahrstreifen ungehindert zur LSA gelangen und dort von der Bevorrechtigung Gebrauch machen. Die Attraktivität des ÖPNV nimmt zu, während die des MIV durch kürzere Grünphasen und un stetige Grünzeitbänder nachlassen kann. Auch schnelle Direktverbindungen wie die bereits eingesetzten Eilzüge der Linie S4 zwischen Heilbronn-Pföhlpark und Karlsruhe sorgen für eine schnelle Verbindung auf wichtigen Hauptachsen. Weitere Einsatzmöglichkeiten sollten z. B. im Busverkehr geprüft werden. Außerdem können in Hauptverkehrszeiten die Strecken besonders langer und verspätungsanfälliger Linien zerlegt werden (z. B. Linie 61 von Flein bis Hbf und Hbf bis Kirchhausen).	

Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split durch eine verbesserte Attraktivität - Reduzierung der Fahrtzeiten im ÖPNV - Bindung und Gewinnung von (Neu-)Kunden 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>mittel</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“		
4f Wiederaufnahme bzw. Ausbau des Fernverkehrsangebots (Bus, Bahn)		
Beschreibung		
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Besonders im Freizeit- und Pendlerverkehr besteht eine hohe Fernverkehrsnachfrage. Seit die Schnellfahrstrecke der Bahn zwischen Stuttgart und Mannheim im Jahr 1991 fertiggestellt wurde, verlor der Halt Heilbronn im Schienenpersonenfernverkehr an Bedeutung und ist inzwischen seit vielen Jahren nicht mehr Teil des Fernverkehrsnetzes. Ein vorübergehender ICE-Halt wird in Heilbronn während der Bundesgartenschau 2019 eingerichtet; danach wird er jedoch wieder entfallen.</p> <p>Die Anbindung von Heilbronn an den IC/EC/ICE-Knoten Stuttgart ist über die meist zweistündlich verkehrende RE-Linie Würzburg – Heilbronn – Stuttgart gegeben. Verdichtet wird dieses Angebot durch die südliche Frankenbahn, die im Halbstundentakt zwischen Heilbronn und Stuttgart verkehrt. Auch im zweistündlich durch eine RE-Linie erreichbaren Crailsheim besteht Anschluss an eine IC-Linie.</p> <p>Das Fernverkehrsangebot im Busverkehr ist seit einigen Jahren durch verschiedene Betreiber von Fernverkehrsbussen bundesweit gestiegen. Heilbronn wird zurzeit von 7 Fernbusunternehmen angefahren.</p> <p>Um den ÖV-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) im Fernverkehr zu stärken, sind entsprechende Angebote insbesondere im Schienenverkehr erforderlich.</p>		
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>In der Stadt Heilbronn soll die Wiederaufnahme und der Ausbau des Fernverkehrsangebots geprüft werden.</p> <p>Nach Angaben der Zeitung Heilbronner Stimme plant die DB langfristig (ab 2028) einen IC zwischen Stuttgart und Würzburg über Heilbronn zu führen.</p> <p>Die Stadt Heilbronn hat hier selbst keine Zuständigkeit, kann aber den Wunsch bzgl. der Wiederaufnahme bzw. des Ausbaus bei den relevanten Akteuren einbringen, so dass die Möglichkeiten geprüft werden können.</p>		
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung der ÖV-Nutzung im Fernverkehr - Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split 		
Verantwortlichkeit		
DB, Verkehrsunternehmen, Fernbusunternehmen		
Quelle		
Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
<p>CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i></p>	<p>Kosten <i>gering</i></p>	<p>Kosteneffizienz <i>mittel</i></p>
<p>Wirkungsbeginn <i>langfristig</i></p>	<p>Klimaschutzeffizienz ★ ★ ☆ ☆ ☆</p>	<p>Umsetzungspriorität <i>Priorität 3</i></p>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“	
4g	Optimierung der Tarifgestaltung
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Seit 2018 besteht in Baden-Württemberg der verbundübergreifende <i>bwtarif</i>. Mit dem Baden-Württemberg-Ticket können Nahverkehrszüge, S-Bahnen und Busse im gesamten Bundesland genutzt werden.</p> <p>Der Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr (HNV-Tarif) ist zurzeit hingegen in verschiedene Tarifzonen (sog. Waben) eingeteilt, die die Grundlage für die Fahrpreise bilden. Die Kosten des Fahrscheins hängen von der Anzahl der zu durchfahrenden Waben ab. Dabei spielt die Art des genutzten Verkehrsmittels (Bus, Bahn oder Stadtbahn) keine weitergehende Rolle.</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Für den Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr (HNV) ist eine Optimierung der Tarifgestaltung zu überprüfen.</p> <p>Kunden äußern häufig den Wunsch nach günstigeren Tickets oder sogar kostenfreier ÖPNV-Nutzung, da die Preise im Vergleich zur Pkw-Nutzung als hoch erscheinen. Zur realistischeren Einschätzung könnten für beispielhafte Strecken die tatsächlichen Kosten der Pkw-Nutzung inkl. aller Fixkosten ermittelt und dargestellt werden. Dennoch sind innovative Konzepte wie beispielsweise eine kostenlose ÖPNV-Nutzung in der Heilbronner (Innen-)Stadt (wie z. B. in Monheim), eine kostenfreie Fahrt in die Innenstadt bei Nachweis der Nutzung eines Park & Ride-Platzes oder auch ein Jahresticket für 365 € (1€ pro Tag) aus Kundensicht äußerst attraktive Angebote. Kinder unter 6 Jahren werden in Begleitung einer erwachsenden Person (mit Fahrausweis) bereits unentgeltlich befördert. Dadurch sollen potenzielle zukünftige Kunden mit der ÖPNV-Nutzung vertraut gemacht werden.</p> <p>Bei Ticketvergünstigungen stellt sich jedoch die Frage der Kostenübernahme. Die Stadt Monheim beispielsweise ist in der Lage, dem Verkehrsunternehmen die ausbleibenden Einnahmen aus dem Haushaltsüberschuss zur Verfügung stellen zu können. Die Auswirkungen und Potenziale (z. B. Gewinnung von Neukunden oder lediglich Einbußen von Gewinnen) solcher Maßnahmen in Heilbronn sind durch eine Machbarkeitsstudie zu überprüfen.</p>	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einheitliche Tarifgestaltung - Förderung der ÖPNV-Nutzung 	
Verantwortlichkeit	
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund	
Quelle	
Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung	

Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>mittel</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“	
4h	Abstimmung von ÖV-Fahrplänen zur Umstiegssicherung (RB/Fernzug, Bus/Bahn)
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Vor allem in den Hauptverkehrszeiten, in denen die meisten Pendlerverkehre abgewickelt werden, kommt es aktuell häufig zu Verspätungen der öffentlichen Verkehrsmittel. Das ist verbunden mit langen Wartezeiten, da der Fahrgast auf die nächste Busverbindung warten muss und damit ggf. seine Anschlussverbindung verpasst und weitere Wartezeit verursacht. Die Nutzung des ÖPNV verliert dadurch an Attraktivität (geringere Anschlusssicherheit).</p> <p>Derzeit verkehrt die Heilbronner Stadtbahn grundsätzlich in einem 30-min-Takt als Grundangebot mit einer (asymmetrischen) Verdichtung und der Stadtbus in den Hauptverkehrszeiten fast immer in einem 15-min-Takt.</p> <p>Zurzeit gibt es im Heilbronner Stadtgebiet vier zentrale Verknüpfungspunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hauptbahnhof / Willy-Brandt-Platz - Harmonie / Moltkestraße - Allee Post / Wollhausplatz - Sonnenbrunnen / Grünwaldschule <p>Im Nahverkehrsplan ist festgelegt, dass an den Verknüpfungspunkten bestimmte Anschlussbeziehungen mit einer Umsteigezeit von max. 10 Minuten gesichert sein sollen.</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Eine Abstimmung der ÖPNV-Fahrpläne sollte gemeinsam unter allen beteiligten Anbietern bzw. Verkehrsunternehmen erfolgen, so dass nicht nur eine Abstimmung der einzelnen Verkehrsmittel (Bus/Bus, Bahn/Bahn, Fernzug/Fernzug), sondern auch eine Abstimmung untereinander, d. h. beim Wechsel des öffentlichen Verkehrsmittels (RB/Fernzug, Bus/Bahn) gewährleistet werden kann. Ziel der Fahrplanabstimmung ist es, durch möglichst kleine Änderungen die Anschlüsse aus Kundensicht zu verbessern. Die Fahrpläne, die meist über Jahre gewachsene Strukturen darstellen, sollen dabei weitestgehend erhalten bleiben.</p> <p>Bei der Abstimmung von ÖPNV-Plänen ist eine optimierte ÖPNV-Taktung zu überprüfen (vgl. Steckbrief 4d). Fahrplantakte müssen systematisch aufgestellt werden, so dass möglichst kurze Taktzeiten bis zur nächsten fahrplanmäßigen Fahrt entstehen. In erster Linie sollte dabei auf die Verbesserung von wichtigen Anschlussbeziehungen in den Umsteigebahnhöfen geachtet werden.</p> <p>Um die aufeinander abgestimmte Taktung der S-Bahn und der Busse in Heilbronn zu verbessern, ist eine Einführung eines 10-Minuten-Takts im Stadtbusverkehr zu überprüfen.</p> <p>Auch im SPNV kann eine Optimierung der Taktzeiten der Züge und Bahnen geprüft werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass im schienengebundenen Verkehr meist ein deutlich größerer Takt eingesetzt wird als im Busverkehr. Eine Abstimmung der Fahrpläne von Regionalbahn und Fernzug sollte weitergehend auf möglichst kurze Taktzeiten geprüft werden.</p> <p>Die bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte soll kurze und bequeme Umsteigewege ermöglichen. Durch geeignete Kommunikationsmittel zwischen den verschiedenen ÖPNV-Verkehrsmitteln ist der Anschluss in den Schwachverkehrszeiten auch bei Verspätungen zu gewährleisten (besonders wichtig im Nachtbusverkehr).</p>	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - konsistente ÖPNV-Fahrplan-Abstimmung - Umstiegssicherung zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV 	

- zeitsparende, zielorientierte Nutzung von verschiedenen Verkehrsträgern		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>gering</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ☆ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 3</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“		
4i	Abstimmung von ÖPNV-Betriebszeiten mit Öffnungszeiten publikumsintensiver Einrichtungen	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Pendler, Besucher oder Kunden nutzen zur Erreichung ihrer Ziele nur den ÖPNV, sofern sie mit der Verbindung pünktlich und möglichst nah an ihren Zielort gelangen. Unattraktiv sind insbesondere zu frühe oder zu späte Ankunftszeiten. Sind die Betriebszeiten der Bus- und Bahnverbindungen nicht auf die Öffnungszeiten der Einrichtungen abgestimmt, wird häufig auf den Pkw als alternatives Verkehrsmittel umgestiegen.</p> <p>Beispiele für solche Einrichtungen sind Schulen, Hochschulen Einkaufszentren oder Freizeit- und Veranstaltungsorte (z. B. Kino, Konzerthallen, Theater). Definiert werden sie als publikumsintensive Einrichtungen.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Zentrale Einrichtungen, die vom ÖPNV angefahren werden und bei denen zu Stoßzeiten mit einem hohen Personenaufkommen zu rechnen ist, sollten mit den ÖPNV-Betriebszeiten abgestimmt werden.</p> <p>In Heilbronn sowie in den Nachbargemeinden sollen in diesem Zusammenhang die Schüler/innen der Schulen sowie die Studierenden der Hochschule Heilbronn besser berücksichtigt werden. Besonders in den Zeiträumen des Unterrichtbeginns und -endes (bzw. Vorlesungsbeginn/-ende) sollen lange Wartezeiten vermieden und optimale Verbindungen geschaffen werden.</p> <p>Außerdem sollte eine Verbesserung der Nachtbus-Angebote angestrebt werden, um die Notwendigkeit zur Autonutzung im abendlichen und nächtlichen Berufs- und Freizeitverkehr zu reduzieren. Dazu sind das bestehende Angebot zu analysieren und die Art sowie der Umfang der Angebotsausweitung zu überprüfen.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - konsistente ÖPNV-Fahrplan-Abstimmung - Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split durch eine verbesserte Attraktivität 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ☆ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 2</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“	
4j	Ausweitung der (mobilen) Informations- und Bezahlangebote
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Für Fahrgäste im ÖPNV ist die Information über Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse und Stadtbahnen von besonderer Bedeutung. Um die Pünktlichkeit des Fahrzeuges oder die Abweichung vom Fahrplan zu erfahren, fehlt es häufig an Echtzeitinformationen im ÖPNV. Auch vor dem Hinblick der Digitalisierung und der immer mobiler werdenden Kunden muss sich der ÖPNV an die heutige Gesellschaft anpassen.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Um die umweltverträgliche Mobilität des ÖPNV weiter zu stärken, ist die Digitalisierung im öffentlichen Verkehr aktuell von hoher Relevanz. Dazu zählen u. a. die Digitalisierung der Fahrgastinformation durch dynamische (und akustische) Anzeigen, die Echtzeit-Fahrplanauskunft über das Smartphone (z. B. Bus-App) sowie die Meldung von aktuellen Störungen über das Internet.</p> <p>Besonders die Installation von dynamischen (Echtzeit-)Fahrgastinformationen an zentralen Haltestellen erweist sich für die Passagiere als hilfreich zur schnellen Information über aktuelle Abfahrtszeiten. In Heilbronn verfügen die zentralen Stadtbahnhaltestellen bereits über diese Technik. Im Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ wird gefordert, die Bushaltestellen Berliner Platz, Wilhelm-Leuschner-Straße, Europaplatz und Allee/Post mit dynamischen Fahrgastinformationen auszustatten. Eine Investition in den Ausbau an weiteren bedeutenden Verknüpfungspunkten ist zu prüfen.</p> <p>Weiterhin gilt es die Gestaltung einer Handy-App zur verkehrsmittelübergreifenden Kundeninformation umzusetzen. In der App kann beispielsweise über Fahrplanauskünfte, regionale Angebote, Live-Auskünfte zu Bus und Bahn (Pünktlichkeit, Ausfälle) sowie Tarifauskünfte (u. a. eTickets) informiert werden. (Beispiele: Mobilitäts-App, 3-Löwen-App)</p> <p>Auch die Bezahlangebote können digital gestaltet werden (Online-Ticketing und -Payment). So können die Fahrgäste beim Ticketkauf Zeit einsparen und jederzeit eine Busfahrt von unterwegs „buchen“ und bezahlen.</p> <p>Mit der Einführung von (mobilen) multimodalen Mobilitätstickets, mit denen vielfältige Verkehrsangebote wie Bus, Bahn, Taxi, Carsharing und Bike-Sharing genutzt werden können, sinkt die Hemmschwelle zur flexiblen Nutzung der Verkehrsmittel. Durch ein einheitliches Ticket werden der Zugang zu Verkehrsmitteln und auch die Abrechnung der Leistungen vereinfacht.</p>	
Zielsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> - Vereinfachung des Zugangs zu Informations- und Bezahlangeboten - Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split durch eine verbesserte Attraktivität - Förderung multimodaler Mobilität 	
Verantwortlichkeit	
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen	
Quelle	
Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung	

Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ☆ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 2</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“	
4k	Einführung von bedarfsorientierten ÖPNV-Angeboten
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>In dünn besiedelten Gebieten oder im ländlich geprägten Raum sowie zu Schwachlastzeiten stößt der Linienverkehr häufig an seine Grenzen. Es besteht die Schwierigkeit, ein bei geringer und zugleich zeitlich und/oder räumlich gestreuter Nachfrage für die Nutzer zufriedenstellendes öffentliches Verkehrsangebot zu tragbaren Kosten anbieten zu können. In solchen Zeiten oder Gebieten sind bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote sinnvoll. Da die Anforderungen an die Erschließung gemäß Nahverkehrsplan im Heilbronner Stadtgebiet erfüllt werden (in Wohngebieten), ist der Einsatz flexibler Angebote insbesondere zur Schwachverkehrszeit oder in Gebieten ohne Wohnen mit geringer Nutzungsdichte denkbar.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote sind geeignete Lösungen, um bei relativ geringer Nachfrage (z. B. abseits gelegene Stadtteile) eine Grundmobilität zu gewährleisten. Zu den Angeboten zählen Anruf-Sammel-Taxen, Taxi- und Rufbusse oder fahrplanunabhängige Verkehrsangebote. Auch eine nur bei Bedarf bediente Haltestelle oder den Einsatz von kleineren Fahrzeugen bezeichnet man als bedarfsorientierte ÖPNV-Bedienungen.</p> <p>Bedarfsorientierte Angebote können bezüglich der Fahrzeuggröße und der jeweiligen Tarifgestaltung differenziert werden, da teilweise Komfortzuschläge oder Sondertarife erhoben werden.</p> <p>Im Hinblick auf den demografischen Wandel erscheint es auch für die Stadt Heilbronn sinnvoll, die bedarfsorientierten ÖPNV-Angebote konzeptionell weiterzuentwickeln. Zur Abschätzung des Angebots bedarf es einer speziellen Konzeption und eines modellhaften Testbetriebes in einem abgegrenzten Raum.</p> <p>Der Einsatz von Anruf-Buslinien/ -Sammeltaxen beinhaltet</p> <ul style="list-style-type: none"> » ein festes Haltestellennetz, » einen flexiblen Linienverlauf, » ggf. Haustürservice » und die Vorbestellung der Verkehrsleistung durch Fahrgäste. <p>Es wird vorgeschlagen, ein Konzept zu erstellen, das die etablierten nachfragegesteuerten Verkehre mit Elementen des „On-Demand-Ridepooling“ verbindet. Darauf aufbauend kann in Abhängigkeit der Konzeptergebnisse ein Modellversuch in einem ausgewählten Teilraum umgesetzt werden.</p> <p>So wurde beispielsweise wegen bzw. trotz geringer Verkehrsnachfrage zur Verbesserung der Verbindung der westlichen Heilbronner Stadtteile mit dem angrenzenden Landkreis im Juni 2019 die Linie 670 mit Kleinbussen als bedarfsorientiertes Angebot in Betrieb genommen (vgl. Steckbrief 4c).</p>	
Zielsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> - Attraktivierung des ÖPNV-Angebots in nachfrageschwachen Verkehrszeiten oder Gebieten - Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split durch eine verbesserte Attraktivität 	

Verantwortlichkeit		
Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Stadtkonzeption, Radverkehrsplan, Fußwegekonzept, Nahverkehrsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ☆ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 3</i>

5 Nachhaltige, vernetzte, neue Mobilität	
5a	Einführung bzw. Ausweitung von alternativen Antrieben
5b	Einführung bzw. Ausweitung von alternativen Mobilitätsformen
5c	Ausweitung und Förderung von Carsharing
5d	Ausarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätsstationskonzepts

Handlungsansatz „Nachhaltige, vernetzte, neue Mobilität“	
5a	Einführung bzw. Ausweitung von alternativen Antrieben
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Der Straßenverkehr nimmt einen großen und auch zukünftig weiter steigenden Anteil am CO₂-Gesamtaustoß ein. Der motorisierte Individualverkehr spielt dabei eine bedeutende Rolle.</p> <p>Um die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors zu reduzieren, können Fahrten grundsätzlich vermieden oder auf den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) verlagert werden. Es verbleibt aber ein Restanteil an motorisierten Fahrten, die mit den konventionellen Verbrennungsantrieben weiterhin CO₂-Emissionen hervorrufen. Dies betrifft nicht nur den motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern auch den straßengebundenen ÖPNV.</p> <p>Inzwischen ermöglichen technische Entwicklungen die Verwendung von alternativen Kraftstoffen und Antrieben, die weniger bzw. keine CO₂-Emissionen emittieren.</p> <p>Erdgas schont zwar die endliche Ressource Erdöl, zählt aber ebenfalls zu den endlichen Ressourcen und setzt bei seiner Verbrennung auch Treibhausgase frei. Biokraftstoffe werden zwar aus nachwachsenden Rohstoffen hergestellt, ihre ökologische Vorteilhaftigkeit ist jedoch noch umstritten, da zur Produktion eine große Menge an Energie benötigt wird und der Bedarf an Pflanzen durch große Monokulturen erbracht wird. Zum jetzigen Zeitpunkt sind vor allem Strom aus regenerativen Primärenergien (u. a. Wind- und Sonnenenergie) und Wasserstoff (im Idealfall ebenfalls aus regenerativen Primärenergien) als alternative Kraftstoffe sowie Elektromotoren – entweder mit Brennstoffzelle oder Batterie – und Hybridmotoren (Kombination von Elektro- und Verbrennungsmotor) als alternative Antriebstechniken von Bedeutung.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Bei einer Einführung und Ausweitung von alternativen Kraftstoffen und Antrieben sollten alle motorisierten Verkehrsmittel im Straßenverkehr berücksichtigt werden (Lkw, Pkw, motorisiertes Zweirad, Bus).</p> <p>So kann die Elektromobilität beispielsweise durch die Initiierung von Elektrobussen im Linienbusverkehr oder von Pedelecs und Elektroautos im Wirtschaftsverkehr gefördert werden. Durch Anschaffung von Elektrofahrzeugen in Verkehrsunternehmen und der Stadtverwaltung kann eine Vorreiter- und Vorbildfunktion erzeugt werden, was zur privaten Nutzung von Elektrofahrzeugen animieren soll. Mit der Anschaffung eines ersten E-Busses bei den SWHN ist ein erster Schritt erfolgt.</p> <p>Die private Nutzung von Elektrofahrzeugen kann sowohl durch finanzielle als auch durch nicht-monetäre Anreize unterstützt werden. Finanzielle Anreize zielen beispielsweise in Form von Kaufprämien, steuerlichen Vorteilen oder Kreditprogrammen direkt auf potenzielle Käufer. Hier sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt Heilbronn nicht gegeben, da die finanziellen Anreize auf höheren politischen Ebenen (u. a. Bund, Land) geschaffen werden. Nicht-monetäre Anreize beziehen regulatorische Vorgaben wie die Ausweitung von Umweltzonen oder die Privilegierung im Straßenverkehr durch Sonderrechte mit ein. Sonderprivilegien für Elektrofahrzeuge können beispielsweise seit dem Inkrafttreten des Elektromobilitätsgesetzes im Frühjahr 2015 von den Kommunen umgesetzt werden (Nutzung von Busspuren*, Gewähren von speziellen Zufahrtsrechten, kostengünstige Park- und Halterege-lungen, Einführung von Sonderkennzeichen für E-Mobile). Es ist zu prüfen, welche der Sonderprivilegien für die Stadt Heilbronn sinnvoll einsetzbar sind.</p> <p>Die Stadt Heilbronn kann neben der eigenen Vorbildfunktion und der Umsetzung von Sonderprivilegien die Elektromobilität durch den Ausbau der notwendigen Ladeinfrastruktur un-</p>	

terstützen. Für ein zielgerichtetes Vorgehen sollte ein Ladeinfrastrukturkonzept ausgearbeitet werden, in dem zunächst über den Fahrzeugbestand, dem zu erwartenden Anteil von Elektrofahrzeugen und dem Mobilitätsverhalten der Bedarf an Ladeinfrastruktur gesamtstädtische bestimmt wird. In einem zweiten Schritt erfolgt dann eine räumliche Analyse zur Ermittlung geeigneter Ladestandorte (Bewertung der potenziellen Standorte mit Hilfe einer standardisierten Bewertungsmatrix).

Des Weiteren kann die Stadt Heilbronn Öffentlichkeitsarbeit zum Thema „Alternative Kraftstoffe und Antriebe“ betreiben, damit der Bekanntheitsgrad größer wird, mögliche Hemmnisse abgebaut werden und die Akzeptanz verbessert wird.

* Zu beachten ist, dass die Nutzung der Busspur von Elektrofahrzeugen bei steigender Fahrzeuganzahl in Konkurrenz zur Bevorrechtigung des straßengebundenen ÖPNV steht und es hier zukünftig zu Konflikten kommen kann.

Zielsetzung:

- Erhöhung des Anteils alternativer Antriebe am Fahrzeugbestand
- Reduzierung der klimaschädlichen Emissionen des Verkehrssektors

Verantwortlichkeit

Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen

Quelle

Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung

Kriterienbewertung

CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ☆ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Vorbildfunktion)</i>

Handlungsansatz „Nachhaltige, vernetzte, neue Mobilität“	
5b	Einführung bzw. Ausweitung von alternativen Mobilitätsformen
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Der Fußverkehr, Radverkehr, öffentliche Personennahverkehr (Bus und Bahn) und der motorisierte Individualverkehr (Pkw und Kraftrad) gehören zu den konventionellen Mobilitätsformen. Während beim Fuß- und Radverkehr keinerlei CO₂-Emissionen hervorgerufen werden, emittieren die im MIV und ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotor CO₂-Emissionen. Um diese in den kommenden Jahren zu effektiv reduzieren, gilt es zum einen alternative Antriebe (vgl. Steckbrief 5a) und zum anderen alternative Mobilitätsformen einzuführen und auszuweiten.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Um die CO₂-Belastung des Straßenverkehrs zu senken, sollen alternative Mobilitätsformen eingeführt bzw. ausgeweitet werden. Alternative Mobilitätsformen bezeichnen im Wesentlichen alle zum eigenen konventionellen Pkw alternativen Mobilitätsangebote. Dies sind neben dem ÖPNV, die Elektromobilität, Sharing-Angebote, das Zufussgehen und Radfahren sowie die Verknüpfung der zuvor aufgezählten Mobilitätsformen.</p> <p>Durch eine Förderung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Fuß) und eine Verknüpfung von verschiedenen Mobilitätsformen werden MIV-Fahrten im Wesentlichen auf die alternativen Mobilitätsformen verlagert. Die Maßnahmenempfehlungen sind in den Handlungsfeldern „Mobil zu Fuß“ (Steckbriefe 2a bis 2c), „Mobil mit dem Rad“ (Steckbriefe 3a bis 3e) und „Mobil mit Bus und Bahn“ (Steckbriefe 4a bis 4k) aufgeführt.</p> <p>Die Elektromobilität kann auch MIV-Fahrten verlagern, reduziert aber auch die CO₂-Emissionen der Fahrzeuge. Die Einführung bzw. Ausweitung von alternativen Antrieben und hier eingeschlossen die Elektromobilität ist in Steckbrief 5a dargestellt.</p> <p>Sharing-Angebote reduzieren dagegen vor allem den Fahrzeugbestand, wobei die Wirkungspotenziale stark von der Angebotsform (stationsbasiert, flexibilisiert) abhängig sind. Die Ausweitung und Förderung von Carsharing ist in Steckbrief 5c dargestellt. Der Planungen zu einem öffentlichen Fahrradverleihsystem (Bikesharing) sind bereits abgeschlossen, weshalb hierzu keine Maßnahmenempfehlung mehr aufgestellt wurde.</p> <p>Die Förderung der Verkehrsmittelverknüpfung dient der Förderung des Umweltverbunds und ist in Steckbrief 5d dargestellt.</p> <p>Zu beachten ist, dass die Einführung bzw. Ausweitung der benannten alternativen Mobilitätsangebote als Ergänzung zum bereits existierenden ÖPNV-Angebot zu verstehen sind und keinesfalls eine Konkurrenz darstellen sollen. Um dies zu gewährleisten ist eine tiefergehende Prüfung der Machbarkeit und Sinnhaftigkeit von alternativen Mobilitätsformen zu empfehlen. In diesem Zusammenhang sollte auch der Linienverkehr mit Fähren (Wassermobilität) einbezogen werden.</p>	
Zielsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Umweltverbunds (Erhöhung des Umweltverbundanteils am Modal Split) - Förderung der Elektromobilität (Erhöhung des Anteils alternativer Antriebe am Fahrzeugbestand) - Förderung von Sharing-Angeboten (Reduzierung des Fahrzeugbestands) - Förderung der Verkehrsmittelverknüpfung (Erhöhung des Umweltverbundanteils am Modal Split) 	

Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen, Anbieter Carsharing		
Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Stadtkonzeption, Fußwegekonzept, Radverkehrsplan, Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ☆ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 3</i>

Handlungsansatz „Nachhaltige, vernetzte, neue Mobilität“	
5c	Ausweitung und Förderung von Carsharing
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Sharing-Angebote gehören zu den zum eigenen konventionellen Pkw alternativen Mobilitätsangeboten. Sharing-Angebote zielen darauf ab, Fahrzeuge durch eine gemeinschaftliche Nutzung effizienter als private Fahrzeuge zu nutzen. Mehrere private Pkw sollen durch ein Sharing-Fahrzeug ersetzt werden.</p> <p>In Heilbronn wird Carsharing zurzeit von den Unternehmen Flinkster, stadtmobil und der ZEAG angeboten. Die Zahl der Stellplätze hält sich doch zurzeit noch in Grenzen (Flinkster: 3 Standorte mit insgesamt 11 Fahrzeugen; stadtmobil: 9 Standorte mit insgesamt 14 Fahrzeugen). Die Standorte von beiden Anbietern befinden sich im Innenstadtbereich.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Die Carsharing-Anbieter Flinkster, stadtmobil und die ZEAG sind bereits in der Innenstadt von Heilbronn vertreten. Während Flinkster vor allem auf die Anschlussmobilität ausgerichtet ist (Standorte in der Regel an bzw. in der Nähe von Bahnhöfen/-haltepunkten), sind die ZEAG und die stadtmobil-Stationen flächiger – zum Teil an zentralen publikumsintensiven Einrichtungen (z. B. Bildungscampus, Landratsamt) – verteilt.</p> <p>Im Hinblick auf die Ausweitung und Förderung von Carsharing sollte die Stadt Heilbronn auf beide Unternehmen zugehen, um mit ihnen die Möglichkeiten einer Angebotserweiterung zu besprechen. Hierzu gehört die Aufstockung der Fahrzeuganzahl und der Ausleihstationen. In Bezug auf die Ausleihstationen sollte geprüft werden, ob eine Ausweitung über die Innenstadt hinaus möglich ist. Erklären sich die Carsharing-Anbieter ihre Angebote auszuweiten, sollte die Stadt Heilbronn bei der Bereitstellung von Flächen für die Stationen (Stellplatzflächen) unterstützen.</p> <p>Zudem sollte der Einsatz von weiteren Hybridfahrzeugen (stadtmobil hat derzeit 3 Hybridfahrzeuge in Heilbronn im Einsatz), aber vor allem auch von Elektrofahrzeugen abgeklärt werden. Die ZEAG setzt beispielsweise bereits ausschließlich auf E-Fahrzeuge. Elektroautos sind für kurze Fahrten in der Stadt optimal geeignet. Damit wird das Thema Elektromobilität für die Bevölkerung sichtbar und erlebbar.</p> <p>Da für die Carsharing-Anbieter die Wirtschaftlichkeit von großer Bedeutung ist, sollte die Stadt Heilbronn durch die allgemeine Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Steckbrief 9b) bei der Bewerbung der vorhandenen Sharing-Angebote unterstützen (u. a. Informationsbereitstellung, Aufklärungsarbeit über die positiven Wirkungen). Zudem kann die Stadtverwaltung hier eine Vorzeige- und Vorbildfunktion einnehmen, indem sie selbst Carsharing-Kunde wird und dadurch den für Dienstreisen zur Verfügung stehenden städtischen Fuhrpark reduziert.</p>	
Zielsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> - Förderung von Sharing-Angeboten - Reduzierung des Fahrzeugbestands - Förderung von alternativen Antrieben - Förderung einer bewussten Pkw-Nutzung 	
Verantwortlichkeit	
Stadt Heilbronn, Anbieter Carsharing	

Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Stadtkonzeption, Klimaschutzkonzept, Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>gering</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Vorbildfunktion)</i>

Handlungsansatz „Nachhaltige, vernetzte, neue Mobilität“

5d Ausarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätsstationskonzepts

Beschreibung

Ausgangslage/Problem:

Eine Mobilitätsstation verknüpft die verschiedenen Verkehrsangebote im Straßenraum. Sie fördert durch systematische Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Verbindung ein multimodales und intermodales Verkehrsverhalten. Im städtischen Raum besitzen Mobilitätsstationen vorrangig eine Funktion im Binnenverkehr der Stadt, wohingegen im ländlichen Raum interkommunale Verkehre zu Mittel- und Oberzentren relevant sind.

Maßnahmeninhalte:

Zunächst müssen mögliche Standorte für Mobilitätsstationen an Verknüpfungspunkten lokalisiert werden. Die Auswahl erfolgt unter Berücksichtigung vorhandener Verkehrsangebote und Verknüpfungen sowie möglicher künftiger Verknüpfungen mit Ausstattungsmerkmalen. Aus jetziger Sicht erscheinen folgende Bereiche zur Einrichtung einer Mobilitätsstation geeignet zu sein:

- » Hauptbahnhof,
- » Sonnenbrunnen,
- » Innenstadt,
- » Neckarbogen,
- » Bildungscampus.

Dabei geht es um die Verknüpfung von mindestens zwei Verkehrsmitteln, beispielsweise von Bahn- und Busverkehr, ruhendem Verkehr, Fahrradverkehr, alternativen Mobilitätsangeboten.

Ergänzend muss der Standort auf Verfügbarkeit und Eignung untersucht werden.

Eine Installation von weiteren Angeboten kann geprüft werden:

- » Serviceangebote (Ladestationen für Pkw und Fahrräder, Gepäckschließfächer, Gastronomie, Servicepunkte, Verkaufsautomaten, W-LAN)
- » Aufenthaltselemente (Witterungsschutz, Aufenthaltsraum, Sitzgelegenheiten)
- » Informationsangebote (Informationen zum Angebot der Mobilitätsstation, Übersichts-/Stadtplan, Dynamische Fahrgastinformation des ÖPNV, Notruf-/Informationssprechstelle)

Bereits im Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ der Stadt Heilbronn wird die Einrichtung einer Mobilitätsstation im Bereich des Hauptbahnhofes im Maßnahmenkatalog aufgezeigt. Dadurch sollen die Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV gestärkt und die Verknüpfung aller Verkehrsarten attraktiver werden. Gleichzeitig soll die Mobilitätsstation eine städtebauliche Aufwertung des direkten Bahnhofumfeldes mit sich ziehen und so die Aufenthaltsqualität durch die Schaffung einer funktionalen Gesamtanlage erhöhen. Bei der Ausgestaltung des Konzeptes sollen verschiedene Verkehrsmittel und -konzepte berücksichtigt werden (Bus, Bahn, Pkw, Fahrrad, alternative Mobilitätsformen wie Carsharing). (Quelle: Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ Heilbronn 2018, S. 57)

Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Verknüpfungsmöglichkeiten verschiedener Mobilitätsangebote - Förderung der Multi- und Intermodalität - Förderung einer bewussten situationsabhängigen Mobilität - Erhöhung des Umweltverbundanteils am Modal Split 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Stadtkonzeption, Radverkehrsplan, Fußwegekonzept, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★☆☆☆☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 2</i>

6 Mobil mit dem Pkw	
6a	Optimierung der bestehenden Infrastruktur (Strecke, Knoten)
6b	Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs (mehr/weniger, innen/außen, Parkgebühren)

Handlungsansatz „Mobil mit dem Pkw“

6a Optimierung der bestehenden Infrastruktur (Strecke, Knoten)

Beschreibung

Ausgangslage/Problem:

Die Verkehrsinfrastruktur bildet das Grundlagennetz zur Abwicklung des Verkehrsaufkommens. Ein gut funktionierender Verkehrsfluss kann nur mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur gewährleistet werden, d. h. die Verkehrsinfrastruktur muss die Verkehrsmengen aufnehmen können und es darf zu keinen umfangreichen Verkehrsbehinderungen im Verkehrsnetz (z. B. Unfälle) kommt. Dies gilt nicht nur für den Umweltverbund, sondern auch für den Kfz-Verkehr.

Die Ergebnisse der Verkehrsmodellierung haben aufgezeigt, dass bereits heute (Ist-Analyse) punktuell hohe innerstädtische Verkehrsbelastungen zu verzeichnen sind. Ohne weiteres Handeln (Referenzszenario) wird der Fahrzeugbestand weiter steigen und damit auch die innerstädtischen Verkehrsbelastungen. Die seitens der Stadt Heilbronn fest disponierten Infrastrukturmaßnahmen führen zu veränderten Verkehrsströmen im Stadtgebiet. Dadurch die veränderte Verkehrsverteilung im Straßennetz ändern sich die punktuell die Verkehrsbelastungen, jedoch kommt es zu keiner optimalen Verteilung so dass weiterhin punktuell hohe innerstädtische Verkehrsbelastungen zu verzeichnen sind.

Der Verkehrsfluss wird sich durch die über die andere Maßnahmenempfehlungen angestrebte Förderung des Umweltverbunds verbessern, da die Förderung auf eine Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Umweltverbund abzielt und damit sich die Kfz-Belastungen im Straßennetz verringern. Dies alleine wird jedoch nicht für eine Optimierung des Verkehrsflusses ausreichen. Es gilt weiterhin die bestehende Infrastruktur hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit zu überprüfen und anzupassen. Dabei müssen stets alle Verkehrsteilnehmer im Straßenraum berücksichtigt werden.

Maßnahmeninhalte:

Das Verkehrsnetz ist zur Optimierung des Verkehrsflusses sicher und leistungsfähig zu gestalten. Dabei sollte eine Verbesserung der regionalen und überregionalen Verkehrsanbindung stets berücksichtigt werden. Es ist stets zwischen Erhalt bzw. Umbau und Neubau sowie zwischen den Vor- und Nachteilen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer abzuwägen. Zur Beschränkung der Eingriffe in die Umwelt und der weiteren Flächenversiegelung sollte nach Möglichkeit auf einen Straßenneubau verzichtet werden.

Die Möglichkeiten zur Optimierung der Verkehrsinfrastruktur sind vielfältig. Sie setzen entweder an einem oder mehreren Knotenpunkten an oder beziehen sich auf einen oder mehrere Streckenabschnitte. Dabei sollte stets die Funktion des Straßenraums (typische Entwurfssituation nach RASt wie Verbindungsstraße, Sammelstraße) berücksichtigt werden.

Zur Verflüssigung des Verkehrs auf bedeutenden Achsen im Hauptverkehrsstraßennetz ist beispielsweise eine optimierte Koordinierung der Lichtsignalanlagen zu prüfen, damit die Lärm- und Schadstoffemissionen nicht durch einen zähen Verkehrsfluss erhöht werden. Unter bestimmten Voraussetzungen kann der Umbau von vorfahrt- oder lichtsignalgeregelten Knotenpunkten zu Kreisverkehren die Leistungsfähigkeit steigern oder Unfallschwerpunkte entschärfen. Auch eine Geschwindigkeitsdämpfung oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung und eine Überwachung deren Einhaltung (vgl. Steckbrief 8g) kann die Verkehrssicherheit in einzelnen Abschnitten erhöhen.

Die Verkehrsbelastungen sollten in kontinuierlichen Zeitabständen erfasst werden, sodass aktuelle Verkehrszahlen zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit herangezogen werden können. Auf Grundlage dieser Verkehrsdaten sollte geprüft werden, ob ausgewählte Bereiche trotz der punktuellen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr zur Förderung des Umweltverbunds umgestaltet werden können (z. B. durch Reduzierung der Fahrstreifenbreite oder -

anzahl für den Kfz-Verkehr).		
Konkrete Ausbaumaßnahmen in der Stadt Heilbronn betreffen die Paul-Fuchs-Allee, die neue Kranenstraße sowie die Nordumfahrung. Weitere Ansatzpunkte sind im Stadtraum zu identifizieren und geeignete Maßnahmen abzuleiten und umzusetzen.		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer - Optimierung des Verkehrsflusses - Vermeidung unnötiger klimaschädlicher Emissionen des Verkehrssektors 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Stadtkonzeption, Fußwegekonzept, Radverkehrsplan, Bürger-/ Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★☆☆☆☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 3</i>

Handlungsansatz „Mobil mit dem Pkw“	
6b	Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs (mehr/weniger, innen/außen, Parkgebühren)
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Neben dem fließenden Kfz-Verkehr hat auch der ruhende Kfz-Verkehr eine große Bedeutung in der Stadt- und Verkehrsplanung. Da ohne weiteres Handeln (Referenzszenario) der Fahrzeugbestand weiter steigen wird, wird die Berücksichtigung des ruhenden Kfz-Verkehrs immer wichtiger.</p> <p>Pkw stehen im Schnitt rund 95 % des Tages und benötigen hierfür Platz. Dieser Platz muss entweder auf privaten Flächen (z. B. eigenes Grundstück) oder im öffentlichen Raum (z. B. Straßenraum) bzw. halb-öffentlichen Raum (z. B. Parkhäuser oder Parkplätze) freigehalten werden. Durch den Flächeninanspruch kommt es zu Konflikten mit den anderen Verkehrsteilnehmern. Auch wenn der ruhende Verkehr im innerstädtischen Raum berücksichtigt werden muss, sollte es das Ziel sein, das Bild der Straßenräume nicht durch den ruhenden Verkehr zu prägen.</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Um die negativen Auswirkungen des ruhenden Verkehrs auf ein Minimum zu beschränken, ist eine gesamtstädtische Organisation des ruhenden Verkehrs unter Berücksichtigung einer Bewirtschaftung notwendig. Ziel sollte es sein, eine möglichst effektive Auslastung des vorhandenen Parkraumangebots mit einer gleichzeitigen geringen Flächeninanspruchnahme und geringen Verkehrsbelastungen sein.</p> <p>Die Stadt Heilbronn ist stark durch einpendelnde Kfz-Verkehre geprägt. Einen Teil dieser Kfz-Verkehre kann frühzeitig vor Erreichen des Innenstadtbereichs mit Hilfe von optimierten Verknüpfungspunkten (vgl. Steckbrief 5d) auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (vor allem ÖPNV und öffentliches Fahrradverleihsystem) verlagert werden. Hierzu sind ausreichend dimensionierte Park & Ride-Anlagen an leistungsfähigen ÖPNV-Haltestellen notwendig. Durch eine räumlich gestaffelte Bewirtschaftung des Parkraumangebots („je näher zum Zentrum, desto teurer“) kann die Nachfrage nach solchen, der Innenstadt vorgelagerten Parkflächen, die im Idealfall kostenfrei angeboten werden, gefestigt bzw. gesteigert werden.</p> <p>Um den Flächeninanspruch des ruhenden Kfz-Verkehr so gering wie möglich zu halten, sollten die Parkflächen möglichst durch mehrstöckige Parkbauten gebündelt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Parkbauten sauber, beleuchtet, übersichtlich und möglichst einsehbar sind. Diese Qualitäts- und Sicherheitskriterien stärken die Nutzerakzeptanz. Durch eine entsprechende Gestaltung können überirdische Gebäude ansprechend in das umliegende Stadtbild integrieren werden, sodass die optische Wahrnehmung des ruhenden Verkehrs nicht negativ auffällt.</p> <p>Vor allem im Kernbereich der Innenstadt konkurrieren die verschiedenen Nutzergruppen (Anwohner, Kunden/Besucher, Berufspendler) um das vorhandene Parkraumangebot. Um hier Konflikte zu vermeiden, sollte Anwohnern mit Hilfe des Bewohnerparkens die Möglichkeit gegeben werden, ihre Fahrzeuge auch über einen längeren Zeitraum in reservierten Bereichen (Zusatzzeichen 1044-30 „Nur Bewohner mit Parkausweis-Nr. ...“) sowie in bewirtschafteten Bereich oder in Bereichen mit Haltverbot (Zusatzzeichen 1020-32 „Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei“) abzustellen. Darüber hinaus sollten kostenpflichtige Bereiche sowohl für Kurzzeitparken (z. B. mit zeitlicher Beschränkung) als auch für Langzeitparker (z. B. ohne zeitliche Beschränkung) angeboten werden.</p> <p>Grundsätzlich sollten bei allen Anlagen des ruhenden Verkehrs ausreichend dimensionierte Parkmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen in direkter Nähe der zugehörigen</p>	

<p>Zielpunkte berücksichtigt werden.</p> <p>Die Orientierung des ruhenden Verkehrs kann durch eine leicht verständliche räumliche Verteilung und ein Parkleitsystem verbessert werden. Es sollte abgewägt werden, ob ein statisches Leitsystem ausreichend ist, oder ein dynamisches Leitsystem (z. B. mit einer digitalen Parkraumüberwachung für Echtzeitmeldungen) sinnvoller ist.</p> <p>Um den Regelverstößen (u. a. Gehwegparken) wirkungsvoll zu begegnen sind stetige Kontrollen vor allem in den Bereichen notwendig, die von Fußgängern und Radfahrern nachgefragt werden.</p>		
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung des ruhenden Kfz-Verkehrs und damit auch der Kfz-Verkehrsbelastungen im Innenstadtbereich - Bündelung des ruhenden Kfz-Verkehrs zur Beschränkung der Flächeninanspruchnahme - Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs zur besseren Orientierung 		
<p>Verantwortlichkeit</p>		
<p>Stadt Heilbronn</p>		
<p>Quelle</p>		
<p>Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Stadtkonzeption, Fußwegekonzept, Radverkehrsplan, Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung</p>		
<p>Kriterienbewertung</p>		
<p>CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i></p>	<p>Kosten <i>hoch</i></p>	<p>Kosteneffizienz <i>gering</i></p>
<p>Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i></p>	<p>Klimaschutzeffizienz ★ ★ ☆ ☆ ☆</p>	<p>Umsetzungspriorität <i>Priorität 2</i></p>

7 Optimierung der Wirtschaftsverkehre	
7a	Einführung eines Lkw-Führungskonzepts
7b	Einführung von Mikrodepots mit Weiterverteilung durch E-Cargo-Bikes o. ä.
7c	Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für Wirtschaftsverkehre (Schiene, Wasser)

Handlungsansatz „Optimierung der Wirtschaftsverkehre“

7a Einführung eines Lkw-Führungskonzepts

Beschreibung

Ausgangslage/Problem:

Die Stadt Heilbronn, wie auch der umgebende Landkreis, sind bedeutende Standorte der Automobilherstellung, was ein vergleichsweise hohes Güterverkehrsaufkommen bedingt. Auch wenn im Raum Heilbronn ein großer Anteil des Güterverkehrs auf alternativen Verkehrsträgern abgewickelt wird (Wasser, Schiene), bedingt der Güterverkehr eine hohe Straßenbelastung in Heilbronn. Dieses wirkt sich vor allem auf die Zufahrtsstraßen zur A 6 aus. Konflikte mit dem straßengebundenen Güterverkehr entstehen vor allem im Zusammenhang mit sensiblen Stadtbereichen. Es gilt diese Bereiche besonders zu schützen und den Lkw-Verkehr möglichst stadtverträglich abzuwickeln.

Maßnahmeninhalte:

Das aufzustellende Lkw-Führungskonzept soll den nicht vermeidbaren Lkw-Verkehr über ausgewählte Routen möglichst stadtverträglich und direkt durch das Stadtgebiet leiten. Die Routenauswahl für das Lkw-Führungskonzept sollte auf Grundlage einer Bewertung der Umfeldverträglichkeit erfolgen. Hierzu ist zunächst das heutige Lkw-Aufkommen zu analysieren (z. B. über die erstellten Belastungspläne der Verkehrsmodellierung), um Bereiche mit einer hohen Belastung im Schwerverkehr zu identifizieren, die einen zuvor festgelegten Grenzwert überschreiten. Zusätzlich sollten auch für den Lkw-Verkehr verkehrswichtige Straßen in die Bewertung einbezogen werden, die den zuvor festgelegten Grenzwert nicht überschreiten sowie im Hinblick auf ein geschlossenes Streckennetz noch nicht einbezogene Verbindungsstrecken. Die ausgewählten Strecken bilden damit ein zusammenhängendes Untersuchungsnetz, für das die vorhandene städtebauliche Randnutzung (z. B. Wohnen, Gewerbe, Mischnutzung, keine Bebauung) erfasst werden muss (z. B. über den Flächennutzungsplan sowie Luftbildern). Die Bewertung der Umfeldverträglichkeit erfolgt anschließend über die Länge der jeweiligen Betroffenheit, die aufgrund der unterschiedlichen Sensibilitäten der einzelnen städtebaulichen Randnutzungen gewichtet werden. Beispielsweise weisen Misch-/Kerngebiete eine höhere Fußgängerverkehrsstärke, einen größeren Überquerungsbedarf und/oder einen höheren Aufenthaltsanspruch im Seitenraum auf und „reagieren“ demnach sensibler auf eine hohe Lkw-Belastung als dies z. B. in einem Gewerbe- oder Industriegebiet der Fall ist. Neben den städtebaulichen Randnutzungen sollten auch die vorhandenen publikumsintensiven Einrichtungen berücksichtigt werden, da sie in der Regel ein Indiz für ein hohes Fußgänger- und Radverkehrsaufkommens und einem hohen Querungsbedarf sind.

Die Bewertungsergebnisse zeigen den Handlungsbedarf auf; je größer das Bewertungsergebnis, desto größer ist die Umfeldsensibilität in Bezug auf eine hohe Lkw-Belastung. Über einen Abgleich mit dem heutigen Lkw-Aufkommen zeigt sich der Handlungsbedarf auf (hohe Umfeldsensibilität und hohe Lkw-Belastung). In diesen Fällen muss geprüft werden, ob Maßnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit (z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen) umsetzbar sind oder ggf. Alternativrouten mit einer geringeren Umfeldsensibilität vorhanden sind.

Im Hinblick auf die Umsetzung sind eine spezielle Lkw-Navigation und/oder Ausschilderungen unmittelbar an Autobahnabfahrten notwendig. Ergänzend können in Lkw-Stadtplänen Routen für Lkw-Fahrer ausgewiesen werden bzw. Strecken gekennzeichnet werden, die nicht befahren werden sollen.

Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Stadtverträgliche Abwicklung des nicht vermeidbaren Lkw-Verkehrs über ausgewählte Routen - Schutz von sensiblen Stadtbereichen 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Klimaschutzkonzept, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>kein</i>	Kosten <i>gering</i>	Kosteneffizienz <i>keine</i>
Wirkungsbeginn <i>kein</i>	Klimaschutzeffizienz ☆☆☆☆☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 3</i>

Handlungsansatz „Optimierung der Wirtschaftsverkehre“

7b Einführung von Mikrodepots mit Weiterverteilung durch E-Cargo-Bikes o. ä.

Beschreibung

Ausgangslage/Problem:

Neben den Verkehren der Bewohner und Besucher der Stadt Heilbronn spielen auch die Wirtschaftsverkehre aufgrund des stetigen Wachstums für die Innenstädte eine bedeutende Rolle. In diesem Zusammenhang gilt es zum einen den auftretenden Wirtschaftsverkehr stadtverträglich abzuwickeln (vgl. Steckbrief 7a), aber auch den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zu fördern.

Die Stadt Heilbronn, wie auch der umgebende Landkreis, sind bedeutende Standorte der Automobilherstellung, wodurch die Region durch schwere Lkw geprägt ist. Da rein batterie-basierte Lkw für schwere Lasten und lange Strecken kurz- bis mittelfristig nicht verfügbar sein werden, beschränken sich die Möglichkeiten für den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im Wesentlichen auf den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr und damit auf die Verkehre der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) auf der „letzten Meile“*.

* Der Begriff „letzte Meile“ ist nicht fest definiert, bezeichnet aber oftmals den Transportweg zwischen KEP-Depot und dem Endkunden.

Maßnahmeninhalte:

Bisher werden auf der „letzten Meile“ (Begriffsdefinition siehe oben) überwiegend dieselangetriebene leichte Nutzfahrzeuge (3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) eingesetzt. Elektro- oder Erdgasfahrzeuge spielen derzeit noch keine große Rolle (< 5 % des KEP-Fahrzeugbestands).

„Eine wirksame und nachhaltige Reduzierung [...] [der] an sich schon logistisch hocheffizienten KEP-Verkehre ist durch horizontale Kooperationen bei konventionellen Zustellturen nicht möglich, sondern nur mit innovativen Zustellkonzepten wie z. B. dem Mikro-Depot-Konzept“ (BIEK 2017, S. 31). Beim Mikro-Depot-Ansatz werden die Sendungen aus dem meist auswärtig liegenden Depot zunächst in sogenannte Mikro-Depots gebracht. Diese Mikro-Depots sind innerstädtische Zwischenlager (Lkw-Wechselbrücken, Container oder leerstehende Ladenlokale), von denen aus die Feinverteilung im Zustellgebiet („allerletzte Meile“) aufgrund der Verkleinerung des Umkreises per Lastenfahrrad o. ä. erfolgen kann. „Die Art der Zustellung der Sendungen vom Depot in das Mikro-Depot hängt vom logistischen Konzept ab. Sie kann per Lkw-Wechselbrücke oder per Lkw mit Ladebordwand und Rollwägen erfolgen“.² Die Wechselbrücke wird dann als Mikro-Depot im Stadtgebiet an definierter Stelle aufgestellt, wodurch der Umladeprozess zwischen Depot und Mikro-Depot entfällt. Abgesehen von einer aufzustellenden Lkw-Wechselbrücke, die von einem bestimmten KEP-Dienstleister eigenständig aufgestellt wird, kann ein Mikro-Depot grundsätzlich auch von mehreren KEP-Dienstleistern zeitgleich genutzt werden.

Der Mikro-Depot-Ansatz eignet sich vor allem für möglichst urbane Räume mit einem hohen Anteil an typischen Warensendungen im Endkundengeschäft (B2C). Vor diesem Hintergrund muss zunächst eine strukturelle Raumanalyse durchgeführt werden. Gebiete mit einer möglichst urbanen Struktur lassen sich entweder über eine hohe Einwohnerdichte (Einwohner pro km²) oder eine hohe Haushaltsdichte (Haushalte pro km²) identifizieren. Eine Analyse der Sendungsstruktur (z. B. auf Basis von Postleitzahlen) ist nur über eine Abfrage bei den vorhandenen KEP-Dienstleistern möglich, da sie die notwendigen Informationen vorhalten.

² Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK) (2017): Bewertung der Chancen für die nachhaltige Stadtlogistik von Morgen. Nachhaltigkeitsstudie 2017, Berlin, S. 63.

Falls die strukturelle Raumanalyse keinen idealen Raum für den Mikro-Depot-Ansatz aufzeigt, können alternativ „Packstationen“ als zentraler Abholstandort für Adressaten installiert werden. Sie vermeiden den Aufwand der Mehrfachzustellung, wobei die Abholung an Packstation mit dem privaten Pkw nicht ausgeschlossen werden kann.

Zielsetzung:

- Reduzierung des Aufkommens motorisierter KEP-Dienstfahrten im Innenstadtbereich durch den Einsatz alternativer Mobilitätsformen

Verantwortlichkeit

Stadt Heilbronn, KEP-Dienstleister

Quelle

Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Klimaschutzkonzept, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung

Kriterienbewertung

CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>gering</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>kurzfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ★ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 2</i>

Handlungsansatz „Optimierung der Wirtschaftsverkehre“	
7c	Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für Wirtschaftsverkehre (Schiene, Wasser)
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Die Stadt Heilbronn, wie auch der umgebende Landkreis, sind bedeutende Standorte der Automobilherstellung, was ein vergleichsweise hohes Güterverkehrsaufkommen bedingt. Aufgrund der vorhandenen Netzanbindungen können in Heilbronn Güter nicht nur auf der Straße, sondern auch mit Hilfe der alternativen Verkehrsträger (Schiene, Wasser) transportiert werden. Für eine möglichst optimale Abwicklung des Güterverkehrs ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur notwendig. Dies gilt zwar für alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser), ist aber vor allem in Bezug auf die alternativen Verkehrsträger (Schiene, Straße) zur Förderung gegenüber dem Straßenverkehr von Bedeutung.</p> <p>Durch den Neckarhafen und die gute Anbindung an das Schienennetz werden in Heilbronn bereits hohe Anteile der Güterverkehre auf den alternativen Verkehrsträgern transportiert. Hierzu gehören vor allem die Massengüter wie</p> <ul style="list-style-type: none"> » Kohle zur Versorgung des Heizkraftwerks, » Salz aus den Salzbergwerken der Umgebung, » Nahrungs- und Futtermittel auch zur Weiterverarbeitung der u.a. im Hafen angesiedelten Industrie, <p>aber auch</p> <ul style="list-style-type: none"> » der Neckarsulmer Standort der Audi AG, der einen Großteil der produzierten Fahrzeuge auf dem Schienenweg transportiert. <p>Seit dem Jahr 2012 verfügt der Hafen der Stadt Heilbronn über ein trimodales Terminal, gerüstet für die Verladung von rund 50 Tsd. Ladeeinheiten per anno.</p> <p>Aus unterschiedlichen Gründen ist bisher eine entsprechende Nachfrage ausgeblieben. Aufgrund von Kapazitätsengpässen in den großen Terminals der näheren Umgebung wie beispielsweise Kornwestheim, sind Potenziale die einen wirtschaftlichen Betrieb des Terminals sowie der Einrichtung von Verbindungen auf Schiene und Wasserstraße vorhanden.</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Zur Reduzierung des Aufkommens im straßengebundenen Wirtschaftsverkehr gilt es den Transport über die alternativen Verkehrsträger Schiene und Wasser zu fördern.</p> <p>Hierbei geht es zunächst um die Ermittlung von Güterströmen, die für die Verlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser geeignet sind. Mögliche Ansatzpunkte sind die Hafenbahn und die Industriebahn.</p> <p>Hier müssen die Qualität der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen und die weiteren Nutzungsmöglichkeiten geprüft werden.</p>	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung des Aufkommens im straßengebundenen Wirtschaftsverkehr bzw. Erhöhung des Güterverkehrsaufkommens bei den alternativen Verkehrsträgern (Schiene, Wasser) zu Lasten des Verkehrsträgers „Straße“ 	
Verantwortlichkeit	
Stadt Heilbronn, Wirtschaftsunternehmen	

Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Klimaschutzkonzept, Stadtentwicklungsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★☆☆☆☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 3</i>

8 Mobilitätsmanagement	
8a	Ausbau des bestehenden Verkehrs-/Mobilitätsmanagements (kom. MM)
8b	Mobilitätskonzepte für Bauvorhaben
8c	Einführung und Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
8d	Einführung und Ausweitung des behördlichen Mobilitätsmanagements
8e	Einführung und Ausweitung des schulischen Mobilitätsmanagements
8f	Einführung und Ausweitung von Mobilitätsmanagement für spezielle Zielgruppen
8g	Überwachung und Durchsetzung von Regeln

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“	
8a	Ausbau des bestehenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagements (kom. MM)
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Im Hinblick auf die Nachhaltigkeit steht der Erhalt und Betrieb von bestehender Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund. Der Neubau von Verkehrsinfrastruktur sollte auf ein notwendiges und sinnvolles Minimum beschränkt werden. Vor diesem Hintergrund ist eine optimierte Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur notwendig.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Im Hinblick auf eine optimale Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur gewinnt das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement zunehmend an Bedeutung. Während Verkehrsmanagement als überwiegend angebotsorientierter und steuernder Ansatz verstanden wird (Beeinflussung und Steuerung des Verkehrsablaufs), gilt das Mobilitätsmanagement als nachfrageorientierter Ansatz mit „weichen“ Maßnahmen (Information, Kommunikation, Beratung, Beteiligung; vgl. Steckbrief 9b), der auf eine Beeinflussung und Unterstützung des individuellen Mobilitätsverhaltens abzielt. Da beide Ansätze eine effiziente Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur als Ziel verfolgen, schließen sich die beiden organisatorischen Handlungsansätze nicht gegenseitig aus, sondern ergänzen sich, sodass in der Praxis die beiden Ansätze zunehmend vermischt werden.</p> <p>Zum Ausbau des bestehenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagements sollte neben technischen Maßnahmen (z. B. Steuereinrichtungen zur Verkehrsbeeinflussung, Sensorsysteme zur Verkehrsbeobachtung, vernetzte Meldeplattformen) das Themenfeld „nachhaltige Mobilität“ als ganzheitliche Aufgabe dauerhaft in der Verwaltung verankert werden (kommunales Mobilitätsmanagement). Da es sich hierbei um eine Querschnittsaufgabe handelt, sind in der Regel verschiedene Verwaltungseinrichtungen (Ämter) in den Planungsprozess einzubeziehen (u. a. Amt für Straßenwesen, Hochbauamt, Planungs- und Baurechtsamt, Stabsstelle Stadtentwicklung und Zukunftsfragen, Stabsstelle Wirtschaftsförderung). Um Doppelstrukturen und Parallelarbeiten zu vermeiden und den fachlichen Austausch zwischen den Verwaltungseinrichtungen zu fördern, sollte ein Projektteam gebildet werden, das nach Bedarf um weitere relevante Akteure ergänzt werden kann. Auf Grund der erst kürzlich durchgeführten strukturellen Neugliederung wird empfohlen, die zentrale Organisation bei einem Mitarbeiter aus dem Amt für Straßenwesen (Abteilung für Verkehrsmanagement und Mobilität, Sachgebiet Mobilität und Verkehrsplanung) zu verankern. Vertreter aus diesem Verwaltungsbereich waren intensiv in die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts eingebunden und verfügen daher über das notwendige Hintergrundwissen (allgemein und spezifisch zum Mobilitätskonzept).</p>	
Zielsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> - Effiziente Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur durch Beeinflussung und Steuerung des Verkehrsablaufs sowie durch Beeinflussung und Unterstützung des individuellen Mobilitätsverhaltens - Ausbau der technischen Maßnahmen - Dauerhafte Verankerung des Themenfelds nachhaltige Mobilität in der Verwaltung - Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt - Standortsicherung (Wohnen, Gewerbe) 	
Verantwortlichkeit	
Stadt Heilbronn	

Quelle		
Klimaschutzkonzept, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>hoch</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>hoch</i>
Wirkungsbeginn <i>kurzfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ★ ★	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Daueraufgabe)</i>

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“

8b Mobilitätskonzepte für Bauvorhaben

Beschreibung

Ausgangslage/Problem:

Die Stadt Heilbronn entwickelt sich weiter. Trotz beschränkter Flächenkapazitäten ist mit weiteren Bauvorhaben im Stadtgebiet zu rechnen, die in der Regel auch einen entsprechenden Stellplatzbedarf mit sich ziehen. Um hier den Nachhaltigkeitsgedanken frühzeitig zu berücksichtigen, sind Mobilitätskonzepte für diese Bauvorhaben zu entwickeln und umzusetzen.

Maßnahmeninhalte:

Die Stellplatzverordnung stellt als Rechtsgrundlage ein kommunales Steuerungsinstrumentarium der Stadt- und Verkehrsplanung dar. Es bestehen Vorgaben bezüglich der Anzahl notwendiger Stellplätze bei der Errichtung oder Nutzungsänderung von Gebäuden. Kommunen dürfen ergänzend zur entsprechenden Landesbauordnung ortsspezifische Stellplatzsatzungen aufstellen, die weitere Vorgaben bezüglich der zu errichtenden Stellplätze beinhalten.

Derzeit verfügt die Stadt Heilbronn über keine ortsspezifische Stellplatzsatzung, die einen individuellen Stellplatzschlüssel für verschiedene Fahrzeuge vorgibt. Die Landesbauordnung gibt derzeit folgende Stellplatzschlüssel vor:

- » Wohnungen:
 - mind. 1 Kfz-Stellplatz je Wohnung
 - mind. 2 geeignete wettergeschützte Fahrrad-Stellplätze je Wohnung
- » Sonstige Gebäude (Kfz-Verkehr):
 - mind. so viele Kfz-Stellplätze, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlage unter Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs ausreichen
 - bis zu ¼ der notwendigen Kfz-Stellplätze können durch Schaffung von Fahrrad-Stellplätzen ersetzt werden (Ersatzschlüssel: 1 Kfz-Stellplatz = 4 Fahrrad-Stellplätze)
- » Sonstige Gebäude (Radverkehr):
 - mind. so viele Fahrrad-Stellplätze, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlage ausreichen
 - diese müssen eine wirksame Diebstahlsicherung ermöglichen und von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig, durch Rampen oder durch Aufzüge zugänglich sein
- » Nutzungsänderung von Anlagen:
 - mind. so viele Kfz- und Fahrrad-Stellplätze, dass sie die infolge der Änderung zusätzlich zu erwartenden Kfz und Fahrräder aufnehmen können

Um den Nachhaltigkeitsgedanken frühzeitig bei Bauvorhaben zu berücksichtigen, wird die Erarbeitung einer ortsspezifischen Stellplatzsatzung empfohlen, die im nächsten Schritt als Grundlage für Mobilitätskonzepte dient. Mobilitätskonzepte für Bauvorhaben sind als Konzepte zu verstehen, die den bewussten Verzicht auf den Besitz eines Kfz (Wohnungsbau) bzw. die Nutzung eines Kfz (sonstige Gebäude) fördern. Dabei ist die alleinige Berücksichtigung des vorhandenen ÖPNV nicht ausreichend, vielmehr muss die Umsetzung von weiteren Maßnahmen, die den vorhandenen ÖPNV berücksichtigen, geplant und einbezogen werden. Diese Maßnahmenvielfalt ist hierbei groß (z. B. Errichtung/Bereitstellung von Carsharing; Bereitstellung von Lastenfahrrädern, Fahrradanhängern oder Pedelecs; Einrichtung einer Fahrradverleihstation in Nähe des Bauvorhabens; Informations- und Kommunikationsangebote). Dabei sind die Mobilitätskonzepte als integrative Maßnahme zu verstehen (sinnvolle Kombination zur Ausschöpfung der abgeschätzten Wirkungspotenziale).

Wird eine Abminderung des regulären ortsspezifischen Stellplatzschlüssels von der Verwaltung für ein Bauvorhaben akzeptiert, sollten die theoretisch abgeschätzten Wirkungen nach Ablauf einer ausreichenden Nutzungszeit (z. B. 3 Jahre) unter Berücksichtigung der Parkraumauslastung im Umfeld evaluiert werden. Wird über die Evaluationsergebnisse eine nicht ausreichende Wirkung nachgewiesen, müssen sinnvolle Anpassungsmaßnahmen mit der Verwaltung abgesprochen werden.

Zielsetzung:

- Reduzierung des Kfz-Besitzes bei neuen Wohnungsbauten
- Reduzierung der Kfz-Nutzung bei neuen Gebäuden mit Beschäftigten-/Kunden-/Besucherkehrern
- Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens im Umfeld von Neubauten

Verantwortlichkeit

Stadt Heilbronn

Quelle

Landesbauordnung, Bürger-/Akteursbeteiligung

Kriterienbewertung

CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>gering</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>mittelfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 2</i>

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“	
8c	Einführung und Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Heilbronn gehört zu den größten Arbeitsmarktzentren in Baden-Württemberg und ist durch den Berufspendlerverkehr stark geprägt. Die Anzahl der Einpendler ins Stadtgebiet Heilbronn lag 2015 mehr als doppelt so hoch wie die Anzahl der Auspendler (52.350 Einpendler, 24.835 Auspendler). Daraus ergibt sich, dass mehr als jeder zweite Arbeitsplatz durch auswärtige Erwerbstätige besetzt ist. Die Einpendler kommen bei Ballungsräumen aus einem weiteren Umkreis. Dies spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Länge der Arbeitswege der Berufspendler wider (22,1 km Luftlinie bei Kommunen mit 100.000 und mehr Einwohnern). Trotz des vorhandenen öffentlichen Nahverkehrsangebots nutzt ein Großteil der Berufspendler den eigenen Pkw für den Arbeitsweg (84,1 % MIV-Anteil bei Pendlern zwischen den Kommunen). (Quelle: Statistik aktuell, Berufspendler in Baden.-Württemberg, 2017)</p> <p>Zur Förderung des Umweltverbunds bei den Arbeitswegen sind entsprechende Fördermaßnahmen umzusetzen.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Grundvoraussetzung zur Förderung des Umweltverbunds ist die Bereitstellung von leistungsfähigen und qualitativ guter Infrastrukturen (vgl. Steckbrief 2a, 3a, 3d, 4a-d). Dies ist Aufgabe der Stadt und weiteren relevanten Akteuren.</p> <p>Mit Hilfe des nachfrageorientierten Ansatzes des Mobilitätsmanagements (vgl. Steckbrief 8a) können Personen zum bewussten Verzicht auf die Nutzung eines Kfz animiert werden. Die Beschäftigten werden dabei über das betriebliche Mobilitätsmanagement zielgerichtet angesprochen.</p> <p><i>„Betriebliches Mobilitätsmanagement dient Unternehmen in erster Linie als praxistaugliches Instrument zur systematischen Analyse und Optimierung der unternehmenseigenen Verkehrsbedarfe. Aufbauend auf der Analyse werden Verbesserungspotenziale identifiziert und entsprechende Maßnahmen für die Bereiche Verkehr, Infrastruktur, Service und Kommunikation entwickelt und in einem Mobilitätskonzept zusammengefasst und umgesetzt. Ziel ist es stets mit verhältnismäßig geringem Aufwand die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse des Unternehmens und der Mitarbeiter möglichst effizient erfüllen zu können.“</i> (Quelle: Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz)</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist sehr vielfältig (z. B. Einführung eines (subventionierten) Jobtickets, Förderung von Fahrgemeinschaften, Einbindung von Carsharing, Parkraumbewirtschaftung, Ausweitung bestehender Fahrradabstellanlagen einschließlich Lademöglichkeiten für Pedelecs; Einrichtung von Umkleieräumen und Duschen für Radfahrer; Werkzeugstationen; Reparaturservice; Informations- und Kommunikationsangebote). Dabei beschränken sich die Maßnahmen nicht nur auf den Arbeitsweg (Mitarbeitermobilität), sondern können auch das Dienstreise- und Flottenmanagement sowie die Besucher- und Kundenverkehre mit adressieren. Im Idealfall entsteht mit Hilfe des betrieblichen Mobilitätsmanagements eine ganzheitliche Mobilitätsstrategie für alle Bereiche des Betriebs, die vom Themenfeld Mobilität tangiert werden.</p> <p>Für die Einführung und Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement sind die Betriebe selbst verantwortlich. Die Kommune kann jedoch hierbei unterstützen (u. a. als Ansprechpartner für Informationen und Fördermöglichkeiten). Zur Unterstützung bietet das Land Baden-Württemberg das Förderprogramm B²MM „Behördliches und Betriebliches Mobilitätsmanagement“ an, an welchem Unternehmen und Kommunen teilnehmen können.</p> <p>Bisher nicht aktive Unternehmen in Heilbronn sollen motiviert werden, ein betriebliches</p>	

Mobilitätsmanagement einzuführen, um damit die von der Stadtverwaltung angestrebte nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu unterstützen. Hierzu sollte die Verwaltung aktiv auf die Betriebe zugehen und über die Methode des Mobilitätsmanagements und deren Maßnahmen informieren. Bei Interesse müssen die Betriebe dann eine Bestandsaufnahme und -analyse durchführen, deren Ergebnisse mit zuvor festgelegten Zielen verglichen werden. Bei Identifizierung von Defiziten müssen geeignete Verbesserungsmaßnahmen ausgearbeitet und anschließend umgesetzt werden. Bereits aktive Unternehmen sollen durch Unterstützung und Anerkennung erreichter Erfolge weiter gefördert werden.

Eine herausragende Stellung unter den Betrieben in Heilbronn nimmt die Hochschule ein. Hier können neben den Beschäftigten auch die Gruppe der Studierenden angesprochen werden.

Zielsetzung:

- Erhöhung des Anteils des Umweltverbunds in Bezug auf den Wegezweck Arbeit
- Entspannung der Stellplatzsituation (Betrieb und Umfeld)
- Gesundheitsförderung
- Sicherung der Unternehmensstandorte
- Positive Außenwirkung

Verantwortlichkeit

Betriebe im Stadtgebiet, Wirtschaftsförderung, Stadt Heilbronn

Quelle

Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Klimaschutzkonzept, Radverkehrsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung

Kriterienbewertung

CO₂-Minderungspotenzial <i>hoch</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>hoch</i>
Wirkungsbeginn <i>kurzfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ★ ★	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Daueraufgabe)</i>

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“

8d Einführung und Ausweitung des behördlichen Mobilitätsmanagements

Beschreibung

Ausgangslage/Problem:

In Baden-Württemberg wird zwischen betrieblichen und behördlichem Mobilitätsmanagement unterschieden, wobei die inhaltliche Zielsetzung im Grunde die gleiche ist.

Die Verwaltung der Stadt Heilbronn zählt zu den Behörden und sollte als gutes Beispiel bei der Einführung und Ausweitung des Mobilitätsmanagements vorangehen.

Maßnahmeninhalte:

Während das kommunale Mobilitätsmanagement (vgl. Steckbrief 8a) allgemein auf die Beeinflussung und Unterstützung des individuellen Mobilitätsverhaltens der Verkehrsteilnehmer im Stadtgebiet abzielt, beschränkt sich das behördliche Mobilitätsmanagement – analog zum betrieblichen Mobilitätsmanagement – auf die Bereiche der Verwaltung, die vom Themenfeld Mobilität tangiert werden (v. a. Mobilitätsverhalten der Beschäftigten, Dienstreisen- und Flottenmanagement, Besucherverkehr).

Die Herangehensweise zur Aufstellung eines Mobilitätsmanagement-Konzepts entspricht der des Mobilitätskonzepts. Um zielgerichtet das behördliche Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung auszubauen, sollte eine aktuelle Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt werden (u. a. Mitarbeiterbefragung zum Mobilitätsverhalten und zu Wünschen/Anregungen, Fuhrparkanalyse, Dienstreisenregelung, vorhandene Mobilitätsangebote, Erreichbarkeitsanalysen, verkehrliche Probleme). Im zweiten Schritt sollten konkrete Ziele formuliert werden (z. B. anzustrebender Modal Split der Belegschaft für den Arbeitsweg), die anschließend mit dem erfassten Bestand abgeglichen werden. Über diesen Abgleich zeigen sich vorhandene Defizite auf, die mit Hilfe von Maßnahmen behoben bzw. zumindest abgemildert werden sollen. Im Hinblick auf die Finanzierung und Förderung müssen die Kosten für die ausgewählten Maßnahmen abgeschätzt und ein Zeitplan aufgestellt werden. Die letzten Schritte beziehen sich auf die Umsetzung des erarbeiteten Konzepts, die Wirkungskontrolle und die Verstetigung.

Erste Maßnahmen hat die Stadt Heilbronn bereits umgesetzt (z. B. HVN-Jobtickets mit 50 %-Zuschuss (Betragsdeckelung bei 25 € pro Monat).

Über das Förderprogramm B²MM „Behördliches und Betriebliches Mobilitätsmanagement“ des Landes Baden-Württemberg können Behörden folgende Bestandteile fördern lassen:

- » Personal-, Sach-, Gemein- und Betriebskosten für Prozess- und Organisationsinnovationen,
- » Personal- und Sachkosten für Beratungsleistungen externer Berater,
- » Studien, Expertisen und Gutachten zum Mobilitätsmanagement,
- » Investitionen in Einrichtungen, Anlagen, Gebäude oder Fahrzeuge.

In Bezug auf den Ausbau des vorhandenen Verkehrs- und Mobilitätsmanagements (vgl. Steckbrief 8a) ist bereits die dauerhaften Verankerung der ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität in der gesamten Verwaltung berücksichtigt. Es wurde empfohlen, die Gesamtkoordination des kommunalen Mobilitätsmanagements bei einem Mitarbeiter aus dem Amt für Straßenwesen (Abteilung für Verkehrsmanagement und Mobilität, Sachgebiet Mobilität und Verkehrsplanung) zu verankern. Es erscheint sinnvoll, diesen Mitarbeiter auch mit der Aufgabe des behördlichen Mobilitätsmanagements zu betrauen bzw. die Person zumindest eng einzubinden.

Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau der städtischen Vorbildfunktion zur Etablierung nachhaltiger Mobilität - Erhöhung des Anteils des Umweltverbunds in Bezug auf den Wegezweck Arbeit - Entspannung der Stellplatzsituation (Betrieb und Umfeld) - Gesundheitsförderung - Positive Außenwirkung 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Klimaschutzkonzept, Radverkehrsplan, Bürger-/ Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>kurzfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Vorbildfunktion)</i>

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“

8e Einführung und Ausweitung des schulischen Mobilitätsmanagements

Beschreibung

Ausgangslage/Problem:

Das Phänomen „Elterntaxi“ hat zugenommen. Ein Großteil der Schüler – vor allem Grundschüler – wird von den Eltern aus Angst vor Unfällen und Übergriffen, aus Gewohnheit oder Bequemlichkeit mit dem Pkw zur Schule gebracht und wieder abgeholt. Dabei wird oftmals direkt vor dem Schultor gehalten. *„Durch verbotswidriges Halten oder riskante Wendemanöver behindern sie dabei nicht nur andere Verkehrsteilnehmer, sondern gefährden auch die Kinder – ihre eigenen eingeschlossen. Für Kinder ist es besser, den kompletten Weg zur Grundschule zu Fuß zurückzulegen (erlernen der selbständigen Mobilität), sofern die Schulwege sicher sind und anhand von Schulwegplänen eingeübt wurden.“* (Quelle: ADAC-Leitfaden „Elterntaxi“)

Dies gilt es mit Hilfe eines schulischen Mobilitätsmanagements zu erreichen.

Maßnahmeninhalte:

Ein schulisches Mobilitätsmanagement soll den Verkehr von und zu Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher gestalten sowie bei Kindern und Jugendlichen schon frühzeitig ein bewusstes Mobilitätsverhalten fördern. Hierzu müssen die Grundlagen bereits in der Grundschule gelegt werden, die dann in den weiterführenden Schulen vertieft und in den Schulalltag integriert werden sollten. Vorteilhaft ist hier die Wirkung der Schüler als Multiplikatoren in ihren Familien. Daher kommt der Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Schulen eine besonders nachhaltige Bedeutung zu.

Zunächst muss eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden, die es Kindern ermöglicht, den Schulweg sicher und selbstständig zurückzulegen. Darüber hinaus sind auch begleitende Maßnahmen notwendig, die es den Eltern emotional ermöglichen, ihre Kinder „loszulassen“ (aufzeigen der Bedeutung der selbstständigen Mobilität ihrer Kinder). Von daher sind neben den Kindern als Zielgruppe auch die Eltern wichtig, d. h. sie sollten kontinuierlich mit einbezogen werden.

Zu Beginn des schulischen Mobilitätsmanagements steht ein **moderner Schulwegplanungsprozess**, welcher die Grundlage für die Schaffung geeigneter Infrastruktur und sicherer Schulwege darstellt. Dieser Prozess umfasst eine sehr intensive Beschäftigung mit dem jeweiligen Schulstandort und den dortigen Gegebenheiten. Ein aktueller Schulwegplan soll Eltern und Kindern helfen, Problemstellen im Umfeld der Schule und auf dem Schulweg der Kinder zu erkennen. Darüber hinaus soll er aufzeigen, wie diese Probleme umgangen und einzelne Gefahren vermieden werden können. In einer ersten Phase (Startphase) sollte geklärt werden, welche Akteure an der Erarbeitung bzw. dem Prozess der Erstellung beteiligt werden sollten und welche Ziele mit dem Schulwegplan verfolgt werden. Dabei kann der Anstoß dieses Prozesses von verschiedenen Seiten erfolgen: Kommune, Schule, Elternschaft oder anderen Akteuren. In einer zweiten Phase folgen umfangreiche Bestandsaufnahmen und Analysen. Hierzu werden beispielsweise Schüler (an weiterführenden Schulen) oder Eltern (an Grundschulen) u. a. zur konkreten Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg, ihren Schulwegrouten, Problemen und Gefahrenstellen oder nicht offiziell gemeldeten Schulwegunfällen befragt. Im Rahmen von Schulwegbegehungen („Schulwegcheck“) werden die Hauptschulwege, die sich aus der Befragung ergeben, genauer untersucht. Auf Grundlage der Analyse werden anschließend Routenempfehlungen für sichere Schulwegrouten gegeben. Hierbei muss darauf geachtet werden, dass die Routenempfehlungen möglichst direkt geführt werden, da Fußgänger und Kinder im speziellen sehr umwegempfindlich sind. Sind die Schulwegrouten festgelegt, erfolgt in einer dritten Phase die Umsetzung in einen Schulwegplan. Auf die identifizierten Problemstellen muss explizit hingewiesen werden, damit die Eltern die Möglichkeit haben diese mit ihren Kindern zu besprechen und den Umgang mit

ihnen zu üben. Es gilt die Problemstellen konsequent und möglichst kurzfristig zu beheben. Um die erstellten Schulwegpläne im weiteren Verlauf zu optimieren, sollten in einer letzten Phase Wirkungskontrollen durchgeführt werden (u. a. Bekanntheit, Aktualität).

Für Eltern, die trotz der modernen Schulwegplanung ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule bringen, sollten **Elternhaltestellen** angeboten werden. Hierzu ist es nicht zielführend, freie und geeignete Parkmöglichkeiten „irgendwo“ im Schulumfeld anzubieten. Um eine Akzeptanz der Elternhaltestellen zu erreichen, sollten bei der Standortsuche die Bedarfe der Eltern unter Berücksichtigung der Bedarfe der Kinder erfüllt werden. Dabei ist es wichtig, dass die Schule von der Elternhaltestelle aus sicher zu erreichen ist. Auch hierzu ist eine Bestandsaufnahme erforderlich (Identifizierung des Bedarfs und der Anordnungsmöglichkeiten). In Bezug auf die Standortwahl sollte beachtet werden, dass die Routen zu den Elternhaltestellen nicht an den Schulen vorbeiführen, dass ggf. mehr als nur eine Elternhaltestelle notwendig ist (verschiedene Routenrichtungen und Entzerrung des Verkehrs) und dass die Kinder trotz des Bringens die „letzte Meile“ ihres Schulwegs selbständig zurücklegen sollten (Entfernung der Elternhaltestelle zum Schulgebäude zwischen 250 und 400 m).

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen gibt es auch zahlreiche **Projekte zur Bewegungsförderung**, die dazu beitragen können, Kinder und Eltern zur selbstständigen Bewältigung des Schulweges, oder zumindest der Strecke von der Elternhaltestelle bis zur Schule, zu motivieren. Es wird empfohlen, nach Abschluss der ersten beiden Bausteine des schulischen Mobilitätsmanagements (Schulwegplanung, Einrichtung von Elternhaltestellen) und nach Beseitigung der Mängel auf den Schulwegen, das schulische Mobilitätsmanagement durch Programme zur Bewegungsförderung zu komplettieren. Aber auch weitere Aktionen und Kampagnen sind sinnvoll, die ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten fördern und unterstützen. Hierzu kann auf eine Vielzahl an existierenden Aktionen/ Projekten und Kampagnen zurückgegriffen werden.

Auch wenn die Schulen selbst für die Umsetzung des schulischen Mobilitätsmanagements verantwortlich sind, sollte die Stadtverwaltung die Schulen – analog zu den Betrieben – bei dem Einführungs- und Ausweitungsprozess unterstützen.

Zielsetzung:

- Förderung der sicheren und eigenständigen Teilnahme von Kindern und Jugendlichen am Straßenverkehr
- Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommen im Bereich von Schulen
- Förderung der Bewegung und damit der Gesundheit von Schülern

Verantwortlichkeit

Schulen im Stadtgebiet Heilbronn, Stadt Heilbronn

Quelle

Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Klimaschutzkonzept, Radverkehrsplan, Stadtkonzeption, Bürger-/ Akteursbeteiligung

Kriterienbewertung

CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>kurzfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 2</i>

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“	
8f	Einführung und Ausweitung von Mobilitätsmanagement für spezielle Zielgruppen
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Infolge der bisherigen Kfz-orientierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Aufenthaltsfunktionen von öffentlichen Räumen in den Kommunen zum Teil verloren gegangen. Sie laden nicht mehr zum Verweilen ein und animieren nicht zum Zufußgehen.</p> <p>Vor allem für ältere Menschen ist die Aufenthaltsqualität (vgl. Steckbrief 1d) aufgrund ihres eingeschränkten Bewegungsradius von Bedeutung und das nicht nur an ausgewählten Platzbereichen, sondern auch auf ihren Haupttrouten. Neben der Aufenthaltsqualität spielen auch die Barrierefreiheit (vgl. Steckbrief 1a), die Nutzung des ÖPNV und das subjektive Sicherheitsgefühl bzgl. der Teilhabe am Straßenverkehr für ältere Menschen eine Rolle.</p> <p>Es gilt die spezielle Gruppe der älteren Menschen mit Hilfe ausgewählter Maßnahmen bei ihrer Teilhabe am öffentlichen Leben zu unterstützen.</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Während die Verbesserung der Aufenthaltsqualität (vgl. Steckbrief 1d) und die Gewährleistung der Barrierefreiheit bzgl. der Verkehrsnetze im Wesentlichen den infrastrukturellen Maßnahmen zuzuordnen ist, kann mit ausgewählten Aktionen/Projekten sowie Kampagnen („weiche“ Maßnahme) den älteren Menschen ein Selbstvertrauen bei der Nutzung ausgewählter Verkehrsmittel wiedergegeben werden. Dabei ist die Maßnahmenvielfalt sehr groß*. Mit Hilfe von Kampagnen kann beispielsweise andere Verkehrsteilnehmer für die Risiken älterer Menschen im Straßenverkehr sensibilisiert werden (z. B. Öffentlichkeitskampagne „Mobilität kennt keinen Ruhestand“). Verkehrssicherheitstrainings existieren für alle Verkehrsträger. Hinsichtlich des Fußverkehr wird beispielsweise das Gehen bzw. der Umgang mit dem Rollator geübt (z. B. Rollator-Schule). Zum Radverkehr gibt es Schulungen für die Nutzung von Pedelecs (z. B. Schulungskonzept „Sicher unterwegs auf dem Elektrofahrrad“). In Bezug auf den Pkw existieren spezielle Fahrsicherheitstrainings (u. a. Gefahren frühzeitig erkennen, kritische Fahrsituationen meistern; z. B. „Senioren Fahrtraining 70 Plus“). Viele ÖPNV-Verkehrsunternehmen bieten sogenannte Busschulen an (für Schüler, aber auch für Senioren; z. B. „Easy Bus“). Senioren üben beispielsweise das Ein- und Aussteigen (mit oder ohne Rollator) oder den sicheren Halt im Fahrzeug. Aber auch das Lesen von Fahrplänen kann neu geübt werden. Zudem können speziell ausgebildete Begleitpersonen (z. B. mobisaar-Lotsenservice) eingesetzt werden, die die älteren Menschen auf Anfrage auf ihrem Weg begleiten. Um das Zufußgehen für ältere Menschen zu erleichtern und damit auch zum Zufußgehen zu animieren, sollten die typischen Wege der älteren Menschen identifiziert werden, so dass diese mit ausreichend Sitzgelegenheiten ausgestattet werden können. Die Sitzgelegenheiten müssen dabei nicht immer in Form einer standardisierten Bank umgesetzt werden, sondern können auch durch individuelle Formen (z. B. Mäuerchen, Sitzpilz, Sitzbalken) in das Stadtbild integriert werden (Konzept „beSITZbare Stadt“). Auch Informationsmaterialien zu kurzen Rundwegen durch einen Stadtteil oder einen Ortsteil, die hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit überprüft und ertüchtigt wurden (z. B. Fußgänger-Check), können zum Spaziergehen motivieren und stärken damit durch die Bewegung wiederum die Gesundheit.</p> <p>Die Aufgabe der Stadt beim zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement ist vor allem die Initiierung von Aktionen/Projekten und Kampagnen sowie die Unterstützung der Partner bei der Umsetzung.</p> <p>* Die Beispiele sind keine spezifischen Beispiele für Baden-Württemberg oder Heilbronn. Es</p>	

handelt sich hierbei um deutschlandweite Beispiele, deren Konzeption aber grundsätzlich auf die Stadt Heilbronn übertragbar ist.		
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> - Förderung der sicheren und eigenständigen Teilnahme von älteren Menschen am Straßenverkehr - Förderung der Teilhabe am öffentlichen Leben für ältere Menschen 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen, gemeinnützige Organisationen		
Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Klimaschutzkonzept, Radverkehrsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>gering</i>
Wirkungsbeginn <i>kurzfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ☆ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 3</i>

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“	
8g	Überwachung und Durchsetzung von Regeln
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Die angebotene Verkehrsinfrastruktur kann nur dann ihre volle Qualität – und damit auch ihre volle Leistungsfähigkeit – erzielen, wenn sich alle Verkehrsteilnehmer an die aufgestellten und angeordneten Verkehrsregeln halten (regelkonforme Benutzung). Dies kann durch eine Überwachung und Durchsetzung von Regeln kontrolliert und gefördert werden, sodass der notwendige Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) gewährleistet werden kann.</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Die Überwachung und Durchsetzung von Verkehrsregeln dient zum einen der Sicherung der Qualität und Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und zum anderen der Förderung der allgemeinen Verkehrssicherheit. Die Maßnahme ist auf alle Verkehrsträger anwendbar. Typische Regelverstöße mit Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer sind im fließenden Kfz-Verkehr die Geschwindigkeitsüberschreitungen und die Missachtung des Rotsignals. Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs ist vor allem das regelwidrige Abstellen der Fahrzeuge (z. B. in Bereichen mit Haltverbot oder mit Behinderung des Fuß- und Radverkehrs) von Bedeutung. Aber auch Radfahrer und Fußgänger können sich oder auch andere mit einem regelwidrigen Verkehrsverhalten gefährden (z. B. Nutzung einer Radverkehrsanlage im Einrichtungsbetrieb in nicht zugelassener Gegenrichtung, Befahrung einer Einbahnstraße in Gegenrichtung ohne Freigabe für den Radverkehr, Missachtung des Rotsignals). In Bezug auf den ÖPNV nehmen die Nutzer nur indirekt am Verkehr teil, da sie selbst nicht die Verantwortung für die Führung des Fahrzeugs haben. Hier ist vielmehr die Bezahlung der Nutzung relevant.</p> <p><i>„Herkömmliche Methoden zur polizeilichen Durchsetzung sind u. a. Verkehrskontrollen und der Einsatz automatischer Vorrichtungen wie Geschwindigkeitsmesskameras. Um größtmögliche Wirkung zu erzielen, sollte die polizeiliche Durchsetzung öffentlich gemacht werden und eine Mischung aus deutlich erkennbaren und weniger auffälligen Maßnahmen umfassen.“</i> (Quelle: Europäische Kommission, Sicherheit im Straßenverkehr)</p> <p>Neben der Polizei ist auch das Ordnungsamt der Stadt Heilbronn – im speziellen der städtische Vollzugsdienst – für die Erfassung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständig. Dem städtischen Vollzugsdienst wurden bestimmte polizeiliche Aufgaben übertragen, dazu gehört vor allem auch die Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs. <i>„Bei der Erledigung dieser Aufgaben haben sie gleichfalls die Stellung von Polizeibeamten nach dem Polizeigesetz und dürfen beispielsweise Verwarnungen aussprechen und Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige bringen.“</i> (Quelle: Stadt Heilbronn, Internetseite).</p> <p>Für die ÖPNV-Fahrausweiskontrollen sind die Verkehrsunternehmen verantwortlich.</p> <p>Eine Intensivierung der Überwachung und Durchsetzung erfordert vor allem einen größeren Personaleinsatz – sowohl bei der Polizei, als auch beim Ordnungsamt der Stadt Heilbronn und den Verkehrsunternehmen.</p>	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung des regelkonformen Verkehrsverhaltens zur Sicherung der Qualität und Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur 	
Verantwortlichkeit	
Stadt Heilbronn, Polizei, Verkehrsunternehmen	

Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Klimaschutzkonzept, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>kein</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>keine</i>
Wirkungsbeginn <i>kein</i>	Klimaschutzeffizienz ☆☆☆☆☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Daueraufgabe)</i>

9 Öffentlichkeitsarbeit	
9a	Ausbau der Netzwerkarbeit
9b	Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit (Information, Kommunikation, Beratung, Beteiligung)

Handlungsansatz „Öffentlichkeitsarbeit“	
9a	Ausbau der Netzwerkarbeit
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Voraussetzung für eine zielorientierte Umsetzung und Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts ist die Integration aller mobilitätsrelevanten Akteure. Nur so können die unterschiedlichen Interessen und Belange ausreichend berücksichtigt werden und sinnvolle Kompromisslösungen ausgearbeitet werden, die eine hohe Akzeptanz erzielen und damit auch ihre Wirkungen adäquat entfalten können.</p> <p>Eine effektive Form der Integration ist die Netzwerkarbeit, durch die zum einen ein stetiger fachlicher Austausch, aber zum anderen auch eine Prüfung der verschiedenen Standpunkte erfolgen kann. Durch die Netzwerkarbeit werden verschiedene Kompetenzen gebündelt und miteinander verknüpft.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Die Akteurslandschaft in Bezug auf das Themenfeld Mobilität ist sehr vielfältig. Neben der Stadt als verantwortliche Behörde für die Stadt- und Verkehrsplanung und der Politik als Vertreter der Bürgerschaft und Entscheider über die zukünftigen städtischen Entwicklungen spielen weitere Akteure eine bedeutende Rolle. Zum einen sind die Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen (u. a. Verkehrsunternehmen, Verbände, Carsharing-Anbieter, Bikesharing-Anbieter), aber auch die Allgemeinheit (Bürger) als Nutzer der Mobilitätsdienstleistungen und damit als Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Zu speziellen Aspekten sind weitere Akteure zu berücksichtigen (z. B. Polizei bei Aspekten der Verkehrssicherheit, benachbarte Kommunen bei interkommunalen Maßnahmen, Unternehmen und Schulen beim Mobilitätsmanagement, Interessensgruppen zu verschiedenen Themen wie z. B. die lokale Agenda 21).</p> <p>Bereits beim kommunalen Mobilitätsmanagement (vgl. Steckbrief 8a) wird die Aufstellung eines verwaltungsinternen Projektteams zur dauerhaften Verankerung der nachhaltigen Mobilität in die Verwaltungsstrukturen empfohlen. Dieser Ansatz muss über die Verwaltung hinaus fortgesetzt werden, sodass auch die „externen“ Akteure dauerhaft integriert werden. Durch regionale und überregionale Mitgliedschaften kann die Netzwerkarbeit auch über die Stadtgrenze hinweg fortgesetzt werden.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Controlling zum Mobilitätskonzept wird empfohlen, in regelmäßigen Zeitabständen eine Zusammenkunft aller mobilitätsrelevanten Akteure durch die Stadtverwaltung zu organisieren (z. B. in Form einer Mobilitätskonferenz). Im Rahmen dieses Treffens kann der Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts vorgestellt werden. Im gemeinsamen Austausch kann die bisher erreichte Wirkung kritisch diskutiert werden, sodass gemeinsam eine Entscheidung über die Notwendigkeit der Anpassung getroffen werden kann. Auf dieser Basis können stets neue bzw. aktuelle Themen in die Diskussion einfließen, sodass eine Aktualität des weiteren Handelns gewährleistet werden kann.</p> <p>Darüber hinaus sollte die Stadt Heilbronn sich in regionalen und überregionalen Netzwerken engagieren, was sie zum Teil schon macht (z. B. Mitgliedschaft im Klima-Bündnis sowie in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg).</p>	

Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Sicherung der Integration aller mobilitätsrelevanten Akteure und damit Förderung der Akzeptanz von ausgearbeiteten Maßnahmen - Organisation eines effektiven fachlichen Austauschs - Prüfung von thematischen Standpunkten bzw. Maßnahmenansätzen - Bündelung und Verknüpfung von Kompetenzen 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Klimaschutzkonzept, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>gering</i>	Kosten <i>gering</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>kurzfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ★ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Daueraufgabe)</i>

Handlungsansatz „Öffentlichkeitsarbeit“	
9b	Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit (Information, Kommunikation, Beratung, Beteiligung)
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit informieren Kommunen ihre Bürger mit Hilfe der Öffentlichkeitsarbeit über alle relevanten politischen Entscheidungen und Vorgänge in der Verwaltung. Dadurch werden Entscheidungen transparent gemacht und Haushaltsplanungen erläutert. Aber auch der direkte Austausch mit den Bürgern erfolgt im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit. Im Hinblick auf das Mobilitätsmanagement ist eine reine Information und Kommunikation jedoch nicht mehr allein ausreichend. Bürger bzw. spezifische Zielgruppen müssen hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens beraten werden und in die Planungsprozesse mit eingebunden werden (vgl. Steckbrief 9a).</p> <p>Aufgrund des breiten Themenspektrums der Mobilität (u. a. fließender und ruhender Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, Klimaschutz, Barrierefreiheit) und der vergangenen Entwicklungen bzgl. der Elemente der Öffentlichkeitsarbeit (u. a. Twitter, Facebook) steht die Verwaltung vor einer großen Herausforderung.</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Öffentlichkeitsarbeit setzt sich aus Information, Kommunikation, Beratung und Beteiligung zusammen. Es handelt sich hierbei um ein zentrales Element des Mobilitätsmanagements, um die Akzeptanz für die städtische Stadt- und Verkehrsplanung zu steigern, aber auch um das Mobilitätsverhalten der Bürger nachhaltig zu ändern.</p> <p>Die Pressestelle der Stadt Heilbronn betreut die gesamte Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Stadt. Dazu gehören u. a.</p> <ul style="list-style-type: none"> » städtische Pressemitteilungen herausgeben, » die Heilbronner Stadtzeitung erstellen, » den Heilbronner Newsletter verfassen, » Broschüren, Faltblätter und Publikationen redaktionell betreuen, » den städtischen Internetauftritt erstellt und weitere städtische Webseiten koordinieren, » die Social Media-Angebote betreuen (Facebook, WhatsApp-Service, Twitter, YouTube-Kanal). <p>Neben den hier aufgezeigten „Medienkanälen“ sollten auf Aktionen und Kampagnen rund um das Themenfeld Mobilität initiiert werden. Über eine enge Zusammenarbeit zwischen den kommunalen Verantwortungsträgern, den Verantwortlichen für das Mobilitätskonzept und der Pressestelle können entweder vorliegende Lösungsansätze aus anderen Kommunen auf die Stadt Heilbronn übertragen (z. B. Kampagne für mehr Sicherheit für Radfahrer „Rücksicht nehmen und Abstand halten“ und Kampagne „Miteinander im Straßenverkehr“ aus Aachen) oder eigene individuelle Lösungen ausgearbeitet werden. Dabei sollte stets das grundlegende Ziel der Bewusstseinsbildung für eine nachhaltige Mobilität berücksichtigt werden. Die Bevölkerung soll motiviert werden, das Mobilitätsverhalten zu Gunsten des Umweltverbunds zu ändern.</p> <p>Die Marketingmaßnahmen appellieren an die emotionale Seite der Bürger und schaffen einen Wiedererkennungswert. Möglich wäre die Entwicklung eines Logos oder Slogans. Unter einem Dachbegriff können Kampagnen und Aktionsmotive erstellt werden.</p> <p>Um allen Menschen den Zugang zur Öffentlichkeitsarbeit zu ermöglichen, muss eine mediale</p>	

Barrierefreiheit gewährleistet werden (vgl. Steckbrief 1a).		
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> - transparente Information über politische Entscheidungen, - Kommunikation des politischen Handelns - Kommunikation der Auswirkungen einer autoorientierten Mobilität - Beratung für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten - Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen - Stärkung des Miteinanders 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Klimaschutzkonzept, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>mittel</i>	Kosten <i>mittel</i>	Kosteneffizienz <i>mittel</i>
Wirkungsbeginn <i>kurzfristig</i>	Klimaschutzeffizienz ★ ★ ★ ★ ☆	Umsetzungspriorität <i>Priorität 1 (Daueraufgabe)</i>