



Werkstattgespräch 2022

Mobilitätspakt Heilbronn – Neckarsulm Dokumentation

Veranstaltung am 22.07.2022 im Audi Forum Neckarsulm

Dokumentation: ifok GmbH

Inhalt

Einleitung	3
Teil 1: Ablauf der Veranstaltung	5
Agenda	5
Kurze Vorstellung des Mobilitätspaktes Heilbronn-Neckarsulm	6
Warm-Up-Umfragen	11
Bisherige Arbeit im Mobilitätspakt Heilbronn-Neckarsulm	12
Abschluss und Ausblick	21
Abschlussumfrage	22
Teil 2: Ergebnisse nach Handlungsfeldern	24
Handlungsfeld Bus und Bahn	24
Leitfragen der Diskussion	24
Benannte Erfahrungen und Hürden aus der Gruppenarbeit	24
Mögliche Lösungsansätze und Ideen aus der Plenums-Diskussion.....	26
Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr	26
Leitfragen der Diskussion	26
Benannte Erfahrungen und Hürden aus der Gruppenarbeit	27
Mögliche Lösungsansätze und Ideen aus der Plenums-Diskussion.....	28
Handlungsfeld Vernetzung der Verkehrsmittel	29
Leitfragen der Diskussion	29
Benannte Erfahrungen und Hürden aus der Gruppenarbeit	29

Mögliche Lösungsansätze und Ideen aus der Plenums-Diskussion.....	30
Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr	30
Benannte Erfahrungen und Hürden aus der Gruppenarbeit	30
Mögliche Lösungsansätze und Ideen aus der Plenums-Diskussion.....	31
Teil 3: Fotografische Dokumentation der Pinnwände	32
Gruppe Thema Bus und Bahn	32
Gruppe Thema Rad- und Fußverkehr.....	36
Gruppe Thema Vernetzung der Verkehrsmittel.....	40
Themenübergreifende Gruppe	43
Lösungsansätze (Abschlussdiskussion im Plenum)	50

Einleitung

Im Rahmen des Mobilitätspaktes Heilbronn-Neckarsulm arbeiten elf Partner aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft seit 2017 gemeinsam an der Lösung von Verkehrsproblemen in der Region. So wurden mehr als 30 verkehrliche Maßnahmen angeschoben und zum Teil bereits umgesetzt. Aufgrund dieses Erfolgs wird der Pakt für fünf weitere Jahre bis 2027 fortgeführt. Dabei rückt der Klimaschutz noch stärker in den Fokus, weshalb insbesondere weitere Maßnahmen in den Bereichen ÖPNV mit Schwerpunkt auf nicht-schienegebundene Verkehre, kommunaler Fuß- und Radverkehr sowie der Vernetzung der Verkehre aufgenommen werden.

Anlässlich dieser Fortführung organisierte das Regierungspräsidium Stuttgart als Projektsteuerer des Mobilitätspaktes ein Werkstattgespräch im Rahmen einer dialogischen Bürgerbeteiligung, das am Freitag, 22. Juli, im Audi Forum Neckarsulm in einer sehr konstruktiven Atmosphäre stattfand. Das Ziel: zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger aus der Region sowie Vertreterinnen und Vertreter zivilgesellschaftlicher Akteure bringen Anregungen für die weitere Arbeit des Paktes ein und diskutieren diese mit Vertreterinnen und Vertretern der Mobilitätspakt-Partner.

Das Werkstattgespräch begann nach einer Begrüßung durch den Gastgeber AUDI AG mit einer kurzen Vorstellung des Mobilitätspaktes. Die Moderation erläuterte anschließend die Rahmenbedingungen und die Zusammensetzung der Teilnehmenden des Werkstattgesprächs. Neben 23 zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern nahmen zehn Vertreterinnen und Vertreter zivilgesellschaftlicher Akteure und weitere Vertreterinnen und Vertreter des Mobilitätspaktes teil. Zur Aktivierung der Teilnehmenden wurden zunächst zwei Umfragen durchgeführt, bevor die bisherige Arbeit im Mobilitätspakt vorgestellt wurde.

Im zweiten Teil der Veranstaltung wurde die Frage gestellt, was eine klimafreundlichere Mobilität im Alltag der Bürgerinnen und Bürger verhindert. Dazu haben die Teilnehmenden in vier Gruppen die folgenden Themen bearbeitet:

- Bus und Bahn
- Rad- und Fußverkehr
- Vernetzung der Verkehrsmittel

Im Plenum wurden die Ergebnisse vorgestellt und mögliche Lösungsansätze diskutiert. Die gesammelten Inhalte können den folgenden Seiten entnommen werden.

Die Ergebnisse des Werkstattgesprächs werden in den kommenden Wochen in den Arbeitsgruppen des Mobilitätspaktes diskutiert und fließen anschließend in das zu überarbeitende Maßnahmenpaket ein. Weitere Entwicklungen erscheinen auf der Website des Mobilitätspaktes: www.mobilitaetspakt-bw.de. Darüber hinaus wird angestrebt, die Öffentlichkeit auch weiterhin in geeigneter Weise einzubinden, um das

Wissen der Bürgerinnen und Bürger sowie die Expertise der zivilgesellschaftlichen Akteure bestmöglich zu nutzen und zu integrieren.

Teil 1: Ablauf der Veranstaltung

Das Werkstattgespräch wurde durch Herrn Zimmermann (ifok GmbH) als Hauptmoderation der Veranstaltung eröffnet. Zunächst wurde die Agenda vorgestellt:

Agenda

Uhrzeit	Inhalt
16:00	Begrüßung und Vorstellung des Ablaufs
16:05	Grußwort des Gastgebers AUDI AG
16:10	Kurze Vorstellung des Mobilitätspaktes Heilbronn-Neckarsulm
16:20	Vorstellungsrunde und Warm-Up
16:35	Bisherige Arbeit im Mobilitätspakt Heilbronn-Neckarsulm
17:00	Vorstellung der Gruppenarbeit
17:05	Pause
17:20	Arbeit in Kleingruppen: Hinderungsgründe für eine klimafreundlichere Mobilität
18:20	Pause
18:50	Vorstellung der Ergebnisse aus den Kleingruppen
19:20	Mögliche Lösungsansätze und -ideen
19:50	Abschluss und Ausblick

Es folgte ein Grußwort von Herrn Schneider (AUDI AG) als Gastgeber der Veranstaltung. Daran anschließend stellte sich Frau Zweschper (Regierungspräsidium Stuttgart) vor und präsentierte eine kurze Vorstellung des Mobilitätspaktes Heilbronn-Neckarsulm:

Kurze Vorstellung des Mobilitätspaktes Heilbronn-Neckarsulm

Kurze Vorstellung des **MOBILITÄTSPAKT** HEILBRONN – NECKARSULM



Werkstattgespräch 22.07.2022

Yvonne Zweschper



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

Grundlegendes zu einem Mobilitätspakt

Mobilitätspakt ist eine **Kooperationsplattform** für zukunftsfähige Mobilitäts- und Verkehrslösungen in verkehrlich hoch belasteten Wirtschaftsräumen:

- Mobilitätspakt als Netzwerk mit
 - einem/einer Verantwortlichen je beteiligter Institution
 - gleichberechtigten Partner:innen
 - klar definierten Verantwortlichkeiten
- Aufgabenträgerschaft bleibt unberührt
- Betrachtung von Einzelmaßnahmen im Kontext weiterer Maßnahmen
- KEIN gesondertes Budget
- Konsultation der Öffentlichkeit



MOBILITÄTSPAKT
HEILBRONN – NECKARSULM

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

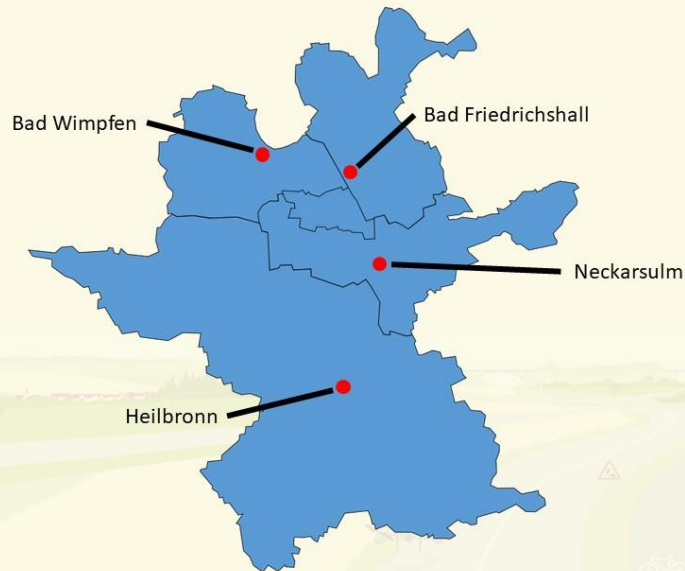
Ziele eines Mobilitätspakts



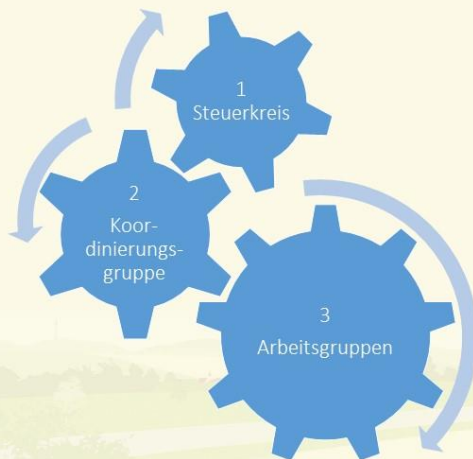
Mobilitätspakte in Baden-Württemberg



Gebiet des Mobilitätspakts Heilbronn – Neckarsulm



Struktur eines Mobilitätspakts



Steuerkreis:

Alle Partner:innen – Leitungsebene

Koordinierungsgruppe:

Alle Partner:innen – fachkundige Personen aller Partner:innen mit Entscheidungsbefugnis

Arbeitsgruppen:

Fachkundige Vertreter:innen der Partner:innen aus dem Mobilitätspakt sowie bei Bedarf beratende/zuständige Dritte



Partner:innen des Mobilitätspakts Heilbronn – Neckarsulm



• **Politik/Verwaltung:**

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
- Regierungspräsidium Stuttgart
- Landkreis Heilbronn
- Stadt Heilbronn
- Stadt Neckarsulm
- Stadt Bad Friedrichshall
- Stadt Bad Wimpfen

• **Wirtschaft:**

- Audi AG
- Schwarz Gruppe

• **Verkehrsgesellschaften:**

- Albta-Verkehrs-Gesellschaft
- Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg



Themen im Mobilitätspakt Heilbronn – Neckarsulm



Öffentlicher Personennahverkehr

Rad- und Fußverkehr



Mobilitätsmanagement

Straßenverkehr





Nach diesem Einstieg wurden die weiteren Akteur:innen des Werkstattgesprächs vorgestellt.

Als Warm-Up für die Teilnehmenden folgten zwei interaktive Umfragen zur bisherigen Sichtbarkeit des Mobilitätspaktes und zur Einschätzung des Mobilitäts-Angebots im Raum Heilbronn-Neckarsulm:

Warm-Up-Umfragen



Es wurde sichtbar, dass drei von fünf Personen bereits über verschiedene Kanäle vom Mobilitätspakt gehört haben.

Das Angebot im Bereich Fuß- und Radverkehr sowie bei Bus und Bahn wurde als mittelmäßig eingeschätzt. Bei der Vernetzung aller Verkehrsmittel besteht nach Ansicht der Teilnehmenden noch am Meisten Nachholbedarf.

Nach den Umfragen folgte ein Input zur bisherigen Arbeit im Mobilitätspakt. Dieser wurde von Marion Brehm vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgestellt:

Bisherige Arbeit im Mobilitätspakt Heilbronn-Neckarsulm



Bisherige Arbeit im **MOBILITÄTSPAKT**

HEILBRONN – NECKARSULM

Werkstattgespräch 22.07.2022

Marion Brehm



Maßnahmenpaket – das Arbeitsprogramm im Pakt

Herausforderungen

Lösung von Verkehrsproblemen im Wirtschaftsraum – zukunftsfähige Verkehrsabwicklung – nachhaltige Mobilitätsalternativen fördern und nutzen

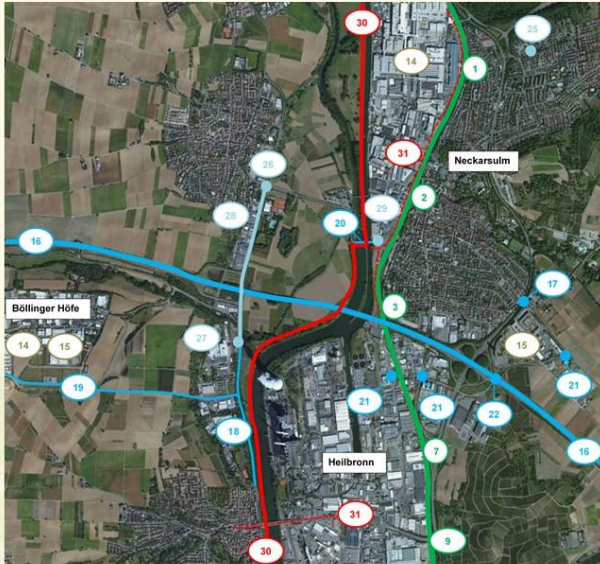
Handlungsfelder

1. Öffentlicher Personennahverkehr
2. Mobilitätsmanagement
3. Rad- und Fußverkehr
4. Motorisierter Individualverkehr („Straßenverkehr“)

Arbeitsprogramm
„Maßnahmenpaket“

- Sofortmaßnahmen
 - Mittelfristige Maßnahmen
 - Langfristige Maßnahmen
- $\Sigma = 36$ Maßnahmen

Übersicht Maßnahmenpaket (Stand März 2022)



Maßnahmen ÖPNV

1	BHV Neckarsulm Nord (Fahrplan RB 19103, RB 19101, RE 19315, Spätkonvention S/NH - HN)
2	Zusätzliches tägliches Zugpaar
3	Stundenspark S-NV, Halbtagespark S 41
4	Bevorrückung ÖV in Innenstadt HN (nicht dargestellt)
5	Frankenbahn: Verbesserung des Angebotes Lauda - Würzburg (nicht dargestellt)
6	Frankenbahn: Verbesserung des Angebotes Stuttgart - Würzburg
7	BHV Zübingen (nicht dargestellt)
8	BHV Mönchheim (nicht dargestellt)
9	Anheben der Streckengeschwindigkeit auf drei Streckenabschnitten (nicht dargestellt)
10	Modernisierung BVF Heilbronn (nicht dargestellt)
11	Erneuerung technischer Bahnübergangsanlagen (nicht dargestellt)
12	Erneuerung Tunnel Wimpfenhausen (nicht dargestellt)
13	Maßnahme Funklochbehebung, Bahn (nicht dargestellt)

Behördliches Mobilitätsmanagement

14	AUDI AS
15	Schwarz-Gruppe

Straßenverkehr (mittel- bis langfristige Maßnahmen)

16	A 8, 6-streifiger Ausbau
17	A 8, 6-streifiger Ausbau
18	L 1100, 3-bahniger Ausbau
19	NU Frankenbach/Neckargartach
20	KP L 1100/L 1101, Erprobungsstraße
21	Knotenpunkte im Zuge der L 1101
22	Brücke A 8/L 1101
23	Erprobung Smart Wimpfen (nicht dargestellt)

Straßenverkehr (Sofortmaßnahmen)

24	LSA KP im Zuge L 1100 / L 1101 (nicht dargestellt)
25	Arno-Bachknott B 27/L 109 SK 2118
26	KP L 1100/L 1101, Brückenstraße
27	KP L 1100/Wimpfener Straße
28	Zusätzliche Geradeausspur im Zuge L 1100
29	KP L 1101/K 2000, Gemeindestraße

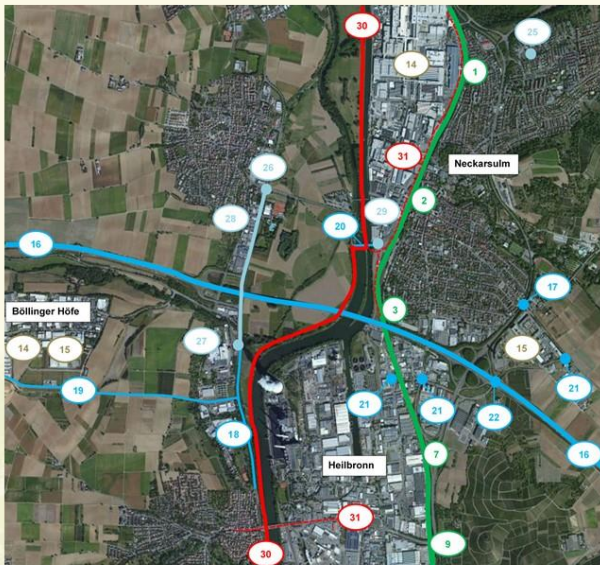
Radverkehr

30	Radachseverbinding in Nord-Süd-Richtung
31	Anschluss an Radachseverbinding

Zusätzliche Maßnahmen (nicht dargestellt)

252	B 27, 4-streifiger Ausbau zwischen A 8 (AS Heilbronn/Neckarsulm) und B 27/L 1095 (BVWP-Maßnahme)
253	B 27, 4-streifiger Ausbau zwischen L 1095 und Bad-Friedrichshall-Kochendorf
254	B 27, ÖD Jagstfeld (Kreisverkehr mit kreuzungsfreier Unterführung B 27)
255	B 27, Ersatzneubau Jagstfeld
256	Haltepunkt Bad Friedrichshall Kochendorf-Süd
257	Knotenpunkt B 27/K 2000/K 2117
258	Verbesserung Barrierefreiheit Bahnhof Mosbach-Neckaritz

Übersicht Maßnahmenpaket (Stand März 2022)



Maßnahmen ÖPNV

1	BHV Neckarsulm Nord (Fahrplan RB 19103, RB 19101, RE 19315, Spätkonvention S/NH - HN)
2	Zusätzliches tägliches Zugpaar
3	Stundenspark S-NV, Halbtagespark S 41
4	Bevorrückung ÖV in Innenstadt HN (nicht dargestellt)
5	Frankenbahn: Verbesserung des Angebotes Lauda - Würzburg (nicht dargestellt)
6	Frankenbahn: Verbesserung des Angebotes Stuttgart - Würzburg
7	BHV Zübingen (nicht dargestellt)
8	BHV Mönchheim (nicht dargestellt)
9	Anheben der Streckengeschwindigkeit auf drei Streckenabschnitten (nicht dargestellt)
10	Modernisierung BVF Heilbronn (nicht dargestellt)
11	Erneuerung technischer Bahnübergangsanlagen (nicht dargestellt)
12	Erneuerung Tunnel Wimpfenhausen (nicht dargestellt)
13	Maßnahme Funklochbehebung, Bahn (nicht dargestellt)

Behördliches Mobilitätsmanagement

14	AUDI AS
15	Schwarz-Gruppe

Straßenverkehr (mittel- bis langfristige Maßnahmen)

16	A 8, 6-streifiger Ausbau
17	A 8, 6-streifiger Ausbau
18	L 1100, 3-bahniger Ausbau
19	NU Frankenbach/Neckargartach
20	KP L 1100/L 1101, Erprobungsstraße
21	Knotenpunkte im Zuge der L 1101
22	Brücke A 8/L 1101
23	Erprobung Smart Wimpfen (nicht dargestellt)

Straßenverkehr (Sofortmaßnahmen)

24	LSA KP im Zuge L 1100 / L 1101 (nicht dargestellt)
25	Arno-Bachknott B 27/L 109 SK 2118
26	KP L 1100/L 1101, Brückenstraße
27	KP L 1100/Wimpfener Straße
28	Zusätzliche Geradeausspur im Zuge L 1100
29	KP L 1101/K 2000, Gemeindestraße

Radverkehr

30	Radachseverbinding in Nord-Süd-Richtung
31	Anschluss an Radachseverbinding

Zusätzliche Maßnahmen (nicht dargestellt)

252	B 27, 4-streifiger Ausbau zwischen A 8 (AS Heilbronn/Neckarsulm) und B 27/L 1095 (BVWP-Maßnahme)
253	B 27, 4-streifiger Ausbau zwischen L 1095 und Bad-Friedrichshall-Kochendorf
254	B 27, ÖD Jagstfeld (Kreisverkehr mit kreuzungsfreier Unterführung B 27)
255	B 27, Ersatzneubau Jagstfeld
256	Haltepunkt Bad Friedrichshall Kochendorf-Süd
257	Knotenpunkt B 27/K 2000/K 2117
258	Verbesserung Barrierefreiheit Bahnhof Mosbach-Neckaritz

Maßnahme bereits umgesetzt

Vorhaben im ÖPNV



Öffentlicher Personennahverkehr



Foto: Björn Wjatzich – stock.adobe.com

Vorhaben im ÖPNV (Auswahl)

Angebot
erweitern und
Verlässlichkeit erhöhen

- zusätzliche Halte Bahnhof Neckarsulm Nord
- zusätzliches tägliches Zugpaar
- Taktverdichtungen S41 & S42
- Planung und Bau eines Stadtbahnhalts „Kochendorf Süd“

Bahnhöfe
modernisieren
(Barrierefreiheit...)

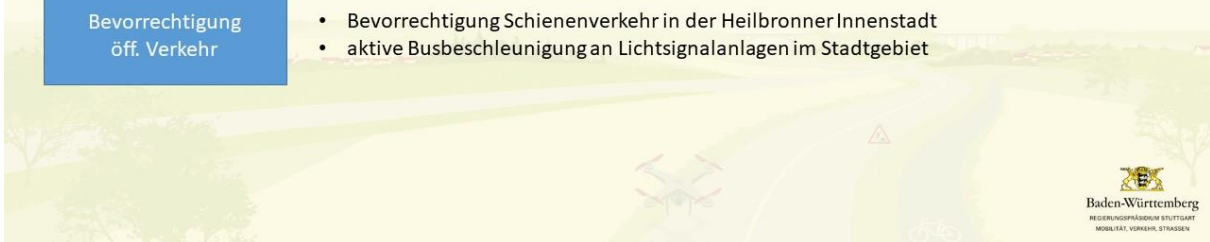
- Bahnhof Züttlingen
- Bahnhof Möckmühl
- Modernisierung Bahnhof Heilbronn

Bevorrechtigung
öff. Verkehr

- Bevorrechtigung Schienenverkehr in der Heilbronner Innenstadt
- aktive Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet



Öffentlicher Personen- nahverkehr



Impression: Haltepunkt Kochendorf-Süd



Vorhaben im betrieblichen Mobilitätsmanagement



Betriebliches Mobilitätsmanagement



Foto: metamorworks - stock.adobe.com

Vorhaben im betrieblichen Mobilitätsmanagement (Auswahl)

Fahrten mit dem Fahrrad fördern

- Moderne Fahrradabstellmöglichkeiten
- Jobräder & E-Leihfahrräder
- Teilnahme am Stadtradeln

ÖPNV-Nutzung erleichtern

- Jobticket, variables Jobticket bzw. digitales Jobticket
- Einrichtung von Shuttlebussen

Emissionen vermeiden

- Mobiles Arbeiten
- Mitfahrplattform „twogo“
- E-Ladesäulen



Betriebliches Mobilitätsmanagement


Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Impressionen: AUDI AG & Schwarz Gruppe



Betriebliches Mobilitätsmanagement


Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Fotos: Audi AG & Schwarz Gruppe

Vorhaben im Straßenverkehr



Straßenverkehr

Vorhaben im Straßenverkehr (Auswahl)

Sofortmaßnahmen

- Knotenpunktertüchtigungen im Zuge der L1100/ L1101
- Amorbachknoten
- zusätzliche Geradeausspur im Zuge der L1100
- Wehrbrückenknoten

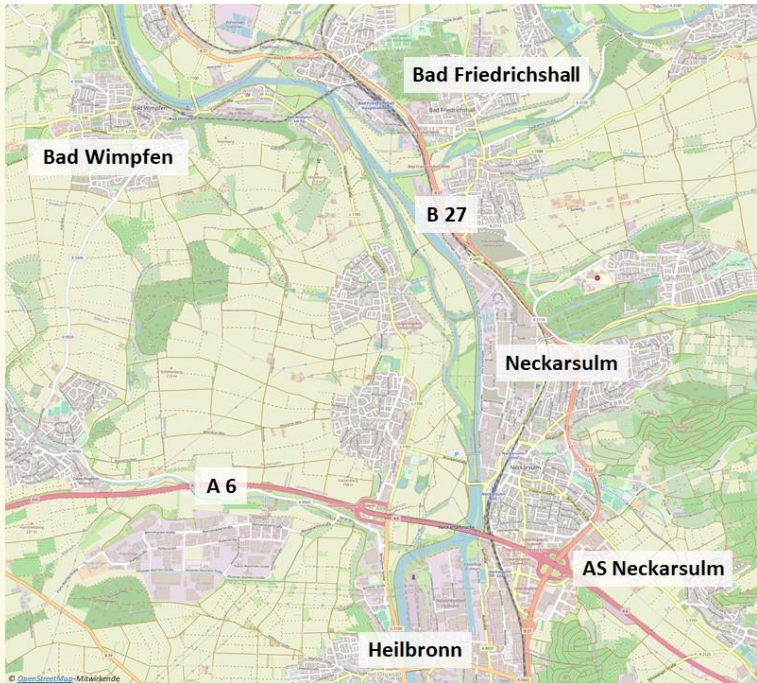
mittel-/ langfristige Maßnahmen

- 6-streifiger Ausbau der A 6
- 2-bahniger Ausbau L 1100 (Neckargartach-AS Untereisesheim)
- Nordumfahrung Frankenbach/ Neckargartach
- Wehr- und Kanalbrücke
- Erschließung Bad Wimpfen
- zahlreiche Maßnahmen entlang der B27



Straßenverkehr

Übersicht




MOBILITÄTSPAKT
HEILBRONN – NECKARSULM

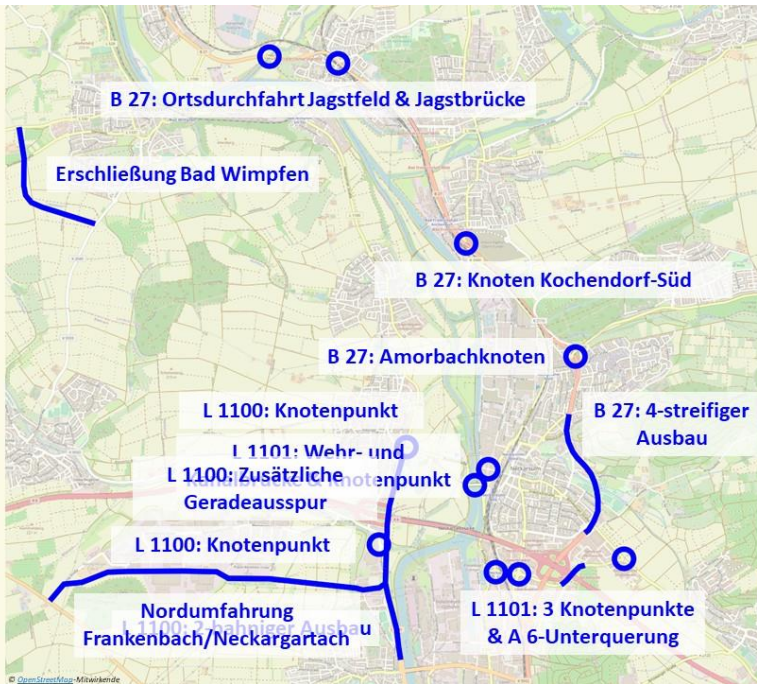


Straßenverkehr



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Übersicht
Skizze!




MOBILITÄTSPAKT
HEILBRONN – NECKARSULM



Straßenverkehr



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Vorhaben im Radverkehr



Radverkehr



Vorhaben im Radverkehr

Ausbau
Radinfrastruktur

Alltags-Radverkehr
stärken

Planung und Bau einer Radschnellverbindung von Bad Wimpfen über Neckarsulm nach Heilbronn:

- direkt
- schnell
- sicher

Anschluss an die Radschnellverbindung schaffen u.a. für:

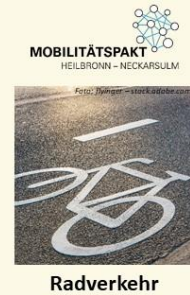
- Leingarten, Schwaigern
- Weinsberg, Obersulm
- Lauffen a.N.
- Offenau, Gundelsheim



Radverkehr



Impression: Radschnellverbindung Bad Wimpfen-Heilbronn



Der Mobilitätspakt wird fortgeführt: Wir freuen uns auf Ihre Beiträge!



Anschließend an diese Informationen wurde das Vorgehen für die Gruppenarbeit vorgestellt. Die Teilnehmenden teilten sich nach einer kurzen Pause in verschiedene Räume auf, um zu den folgenden Themen zu arbeiten:

- Gruppe 1: Bus und Bahn
- Gruppe 2: Fuß- und Radverkehr

- Gruppe 3: Vernetzung der Verkehrsmittel
- Gruppe 4: Übergreifende Gruppe mit allen Themen der anderen Gruppen

Jede Gruppe erhielt spezifische Leitfragen, an denen sich die Arbeit orientierte.

Die in den Arbeitsgruppen gemeinsam festgehaltenen Inhalte und Ergebnisse finden sich in der fotografischen Dokumentation (Teil 3, ab [Seite 32](#)).

Nach einer weiteren Pause wurden im Plenum Lösungsansätze und -ideen gesammelt. Diese sind ebenfalls in der fotografischen Dokumentation festgehalten (Teil 3, [letzte Seite](#)).

Sowohl die Ergebnisse der einzelnen Gruppen als auch die Lösungsansätze aus dem Plenum wurden im Nachgang der Veranstaltung in Anlehnung an die Arbeitsgruppen des Mobilitätspaktes nach den folgenden Themen zusammengefasst und gegliedert:

- Handlungsfeld ÖPNV
- Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr
- Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
- Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr

Diese Zusammenfassung der Ergebnisse des Werkstattgesprächs nach Handlungsfeldern sind nachfolgend in Teil 2 dargestellt.

Nach der Diskussion von Lösungsansätzen im Plenum erfolgte der Abschluss der Veranstaltung.

Abschluss und Ausblick

Zunächst wurde eine weitere Umfrage durchgeführt:

Abschlussumfrage



Der größte Handlungsbedarf wird demnach bei Fuß- & Radverkehr sowie bei Bus und Bahn gesehen. Geringfügig weniger dringend ist aus Sicht der Teilnehmenden der Handlungsdruck bei der Vernetzung der Verkehrsmittel.

Herr Zimmermann gab anschließend noch einen Ausblick, wie mit den Ergebnissen weiter verfahren wird:

Was geschieht mit den Ergebnissen von heute?



Schließlich gab Frau Zwescher noch einen Ausblick auf die Fortführung des Paktes:



Frau Zwescher verabschiedete die Teilnehmenden, dankte für die engagierte und konstruktive Mitarbeit und beendete das Werkstattgespräch.

Teil 2: Ergebnisse nach Handlungsfeldern

Handlungsfeld Bus und Bahn

Leitfragen der Diskussion

- Was sind Ihre alltäglichen Erfahrungen, wenn Sie in der Region mit Bus und Bahn unterwegs sind?
- Was hindert Sie daran, öfters mit Bus und Bahn unterwegs zu sein?
- Welche Probleme tauchen auf, wenn Sie das versuchen?

Benannte Erfahrungen und Hürden aus der Gruppenarbeit

Pünktlichkeit und Anschlüsse

- Intermodales Reisen vereinfachen – Anschlüsse ermöglichen. Umstiege oft nicht machbar, dann lange Wartezeiten
- Busse oft pünktlich und selten überfüllt
- Bahn dagegen oft unpünktlich
- Anschlussverlust Würzburg & Stuttgart
- Keine verlässlichen Echtzeitdaten zu Verspätungen etc. verfügbar

Verbindungen und Fahrtzeiten

- Ungünstige Fahrtzeiten und Verbindungen bei Tangentialverbindungen
- An Wochenenden und nachts häufig sehr schlechte Taktung oder gar keine Verbindung
- Bustaktung über den gesamten Tag hochhalten, nicht nur auf Pendler und Schüler ausrichten
- ÖPNV insgesamt zu langsam und zum Teil erheblich langsamer als Auto
- Schlechte Erreichbarkeit und Zeitfaktor Hinderungsgrund für Nutzung des ÖPNV
- Radfahren ist oft attraktiver
- Nahverkehr oftmals schlecht an Taktung des Fernverkehrs angebunden
- Gewerbegebiete besser anbinden
- Zu frühes Betriebsende
- In Außenbezirken häufig zu langer Weg zur Haltestelle
- Zeitverluste bei Umstieg
- On-Demand Angebote stärken

Kapazität und Ausstattung

- Fahrzeuge nicht behindertengerecht genug

- Mehr Stellplätze in Bahn für Rad/Roller etc. notwendig
- Infrastruktur den neuen Bedarfen an ÖPNV anpassen – Überlastung vermeiden
- Busse zu Stoßzeiten trotz hoher Taktung teilweise zu voll – Kinder werden, um dies zu umgehen, mit Auto gefahren

Personalprobleme

- Arbeitsplätze im ÖPNV vielfach wenig attraktiv, deshalb Personal oft unqualifiziert

Kosten

- Tickets zu teuer
- ÖPNV muss finanziell attraktiver werden
- Mehr Geld für ÖPNV ausgeben
- Spontane Bahnfahrten teuer
- BW-Tarif attraktiv

Ticketkauf

- Ticket- und Tarifsysteem zu kompliziert
- Digitalen Ticketkauf vereinfachen
- Mobilitätsapps und Zahlung vereinheitlichen
- Fahrscheine für Verbundüberschreitende Strecken einführen
- Fahrplanauskunft zu komplex
- Tarif: Bestehende Wabenstruktur ist zu kleinteilig. Pauschale, günstige Angebote führen zu mehr Nachfrage im ÖPNV (9€-Ticket)
- Kurzstrecke mit Auto häufig komfortabler und günstiger

Fahrkomfort

- Qualität und Ausstattung der Fahrzeuge verbessern
- Federung der Niederflurbusse schlecht
- Geringer Fahrkomfort
- Aufzüge sind nicht barrierefrei, da sie oft ausfallen. Auch an Haltestellen mit hohem Aufkommen an Radfahrern sind sie ungeeignet
- Richtiges Verhalten in Bus & Bahn sollte Schüler:innen beigebracht werden
- Kinderwagen kann zu Stoßzeiten häufig nicht im Bus mitgenommen werden. Ein- und Aussteigen mit Kinderwagen häufig schwierig
- Auto bietet mehr „Schutz“
- Gepäckmitnahme in ÖPNV vereinfachen und komfortabler machen
- ÖPNV kinder- und familienfreundlicher gestalten. Mitnahme von Kindern im ÖPNV oft stressig

Mögliche Lösungsansätze und Ideen aus der Plenums-Diskussion

- Kürzere und kleinere Fahrzeuge einsetzen, dafür mit höherer Taktung fahren
- Lieber häufigere Taktung des ÖPNV als attraktive Haltestellen, wenn das Geld nur für eines reicht
- Schattige und begrünte Haltestellen bzw. Wetterschutz, denn das Auto ist klimatisiert
- Ebenso attraktive Bahnhöfe als „Wohlfühlorte“, wo man sich gern niederlässt zum Warten
- Bei allen Fahrzeugen konsequent auf Barrierefreiheit achten
- Über die Grenzen der eigenen Zuständigkeiten hinausdenken (Beispiele: Trennung von Zuständigkeiten im Stadtverkehr HN, Landkreis, NVBW, ...) v.a. für besser koordinierte und verlässliche Anschlüsse. Eher Orientierung an den tatsächlichen Relationen, in denen sich die Menschen bewegen
- ÖPNV bereits im Städtebau / bei der Ansiedlung stärker mitdenken und priorisieren
- Defizite in der Schieneninfrastruktur beseitigen: zweigleisiger Ausbau Bad Wimpfen-Rappenaу, Brücke bei Züttlingen, Ausbau Frankenbahn
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung
- Das 9-Euro-Ticket weiterführen. Das würde nach Meinung einiger Teilnehmender viele Probleme lösen, weil Tarifgrenzen keine Rolle mehr spielen. Zudem sei es günstiger als das Autofahren
- Insgesamt höhere Investitionen in den ÖPNV durch die öffentliche Hand für engeren Takt und bessere Fahrzeuge, Verzicht auf Investitionen in Aus- und Neubau von Straßen
- Kostenlose/attraktive Tarife für Frauen (Vorbild Indien) bzw. Menschen, die affiner sind für ÖPNV
- Anbindung der Böllinger Höfe (derzeit als vierspurige Straße geplant) mit der Schiene als konkreter Maßnahmen-Vorschlag für den Mobilitätspakt
- Vision zu künftigem Verkehr entwickeln und öffentlichkeitswirksam skizzieren
- Rad-Mitnahme auch in Bussen möglich machen, zur Not nur außerhalb der Stoßzeiten

Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr

Leitfragen der Diskussion

- Was sind Ihre alltäglichen Erfahrungen, wenn Sie in der Region zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind?
- Was hindert Sie daran, öfters zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs zu sein?
- Welche Probleme tauchen auf, wenn Sie das versuchen?

Benannte Erfahrungen und Hürden aus der Gruppenarbeit

Sicherheit

- Auf vielen Wegen keine Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr vorhanden. Führt zu Sicherheitsrisiko für beide Gruppen auf diesen Wegen. Bauliche Trennung wünschenswert
- Radwege auf Fahrbahnen durch Autos unsicher (im persönlichen Sicherheitsempfinden)
- Sicherheit der Fahrradwege oft nicht gegeben – zu schmal, schlechter Zustand
- E-Roller, parkende Autos und andere Hindernisse oft auf Rad- und Fußwegen. Strafen hierfür zu „lasch“
- Auto bietet mehr „Schutz“

Infrastruktur

- Wegführung von Radwegen oft unklar und nicht priorisiert. Zum Teil enden Fahrradwege im Nichts
- Mängel bei Infrastruktur für Rad- und Fußwege kann oft nirgendwo gemeldet werden
- Zustand von Fußwegen oft sehr schlecht. Dadurch auch Sicherheit bei Nutzung eingeschränkt (Stürze etc.)
- Fahrradwegkreuzungen unübersichtlich. Schränkt Nutzungsqualität ein, da dort immer abgebremst werden muss
- Bei Ampelübergängen oft zu wenig Platz
- Gewerbegebiete schlecht angebunden
- Mehr auf Radfahrende auf Straßen hinweisen und deren Legitimation zur Nutzung der Straße etwa durch Symbole auf Asphalt verdeutlichen
- Einbahnstraßen generell für Radfahrende öffnen
- Barrierefreie Fahrradwege – Wechsel zwischen Straße und Radweg ermöglichen ohne Gehwegkante etc.
- Fahrradwege werden oft zugeparkt

Attraktivität steigern

- Schilder für Radwege schlecht lesbar, häufig überhaupt schwierig zu sehen oder gar nicht vorhanden
- Grünphasen für Fußgehende verlängern und Wartezeiten verringern
- Grünphasen für Radfahrende anpassen, sodass nicht an jeder Kreuzung gehalten werden muss. Steigert Komfort beim Radfahren erheblich
- Eigene Bequemlichkeit und Komfort sind Hinderungsgrund für stärkere Nutzung nachhaltiger Mobilität
- Vision zu künftigem Verkehr entwickeln und öffentlichkeitswirksam skizzieren
- Mehr Stellplätze in Bahn für Rad/Roller etc.

- Komfortable Haltemöglichkeiten für Radfahrende an Ampeln (Möglichkeit zum Abstützen, Ampelschaltung einige hundert Meter vor Kreuzung im Vorbeifahren aktivieren können – Vorbild Niederlande)

Respekt

- Dominanz von Autos in Städten -Autofahrer häufig sehr rücksichtslos – „wollen Fahrbahn nicht teilen“. Radfahrende und Fußgehende werden zum Teil angehupt
- Autos missachten häufig Abstand zu Radfahrenden
- Radfahrende werden im Vergleich zu Autos im öffentlichen Straßenverkehr benachteiligt (Straßenplanung/Infrastruktur)
- Neue Mobilitätskultur wünschenswert – mehr Rücksicht aller
- Autofreie Aktionstage wünschenswert

Mögliche Lösungsansätze und Ideen aus der Plenums-Diskussion

- Radwegkarte der Lokalen Agenda 21 in Heilbronn (Mängelmelder) bekannter machen als Mängelmelder
- Mehr Fahrradstraßen ausweisen, um die Präsenz von Radlern bei Autos bewusster machen
- Blick nach Karlsruhe, Münster, Holland, Belgien und anderen Orten, wo das Radfahren stärker integriert und toleriert ist
- Ampelschaltung bei Bedarfsampeln (Fußgänger und Radfahrer): inakzeptabel lange Wartezeiten verringern (→ Anmerkung der Stadt Heilbronn: Da sind wir dran, aber das dauert ein paar Jahre)
- Rundum-Grün-Schaltung für leichtere Diagonalquerung von großen Kreuzungen
- Grüne Rechtsabbiegerpfeile für Autos sind ein Risiko, hier bitte genauer hinschauen
- Verkehrserziehung nicht nur für Kinder, sondern auch für andere Zielgruppen
- Generelles Verbot von Gehweg-Parkplätzen in der Heilbronner Innenstadt
- Stärkere Verfolgung von regelwidrigem Parken
- Stärkere Trennung der Verkehrsträger im Straßenverkehr zur Stress-Reduktion
- Rad-Mitnahme auch in Bussen möglich machen, zur Not nur außerhalb der Stoßzeiten
- Generelles Tempolimit in der Stadt für weniger Stress
- Kürzere Planungszeiten (Beispiel Radschnellweg zwischen Wimpfen und Neckarsulm)
- Mehr Experimente: Zeitweise Einspurigkeit oder Fahrradstraßen einführen, um sie zu testen. Blick etwa nach Mannheim, wo das schon eher und mutiger gemacht wird
- Innenstädte für Autos unattraktiver gestalten
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung

Handlungsfeld Vernetzung der Verkehrsmittel

Leitfragen der Diskussion

- Was sind Ihre alltäglichen Erfahrungen, wenn Sie unterschiedliche Verkehrsmittel kombinieren?
- Was hindert Sie daran, öfters Verkehrsmittel zu kombinieren?
- Welche Probleme tauchen auf, wenn Sie das versuchen?

Benannte Erfahrungen und Hürden aus der Gruppenarbeit

Planungsaufwand/Komplexität

- Sorgfältige Planung notwendig
- Zu wenig Stellplätze in Bahn für Rad/Roller etc. – Mitnahme oftmals unsicher
- Verschiedene Dienstleister sind oftmals zu schlecht untereinander abgestimmt, insbesondere zwischen Bus und Bahn
- Fahrplanauskunft ist zu komplex
- Fehlende Transparenz bei Angebot und Preisen

Verhalten/Komfort

- Intermodalität oft nur schwer möglich
- Zu wenig Car-Sharing Angebote
- Gewerbegebiete schlecht angebunden
- Auto bietet mehr „Schutz“
- Gepäckmitnahme in ÖPNV vereinfachen und komfortabler machen
- Kinder und Jugendliche sollten mehr Mobilitätsbildung erhalten

Mangelndes Angebot außerhalb der Stoßzeiten

- Angebot, Komfort, Zuverlässigkeit ÖPNV unzureichend
- Busse bieten unter der Woche morgens zu wenig Kapazität

Mangelnde Taktung/Anbindung/Konnektivität

- Umsteigezeiten zu lange bzw. zu viele Umstiege notwendig – Reisezeit Auto oftmals geringer – ÖPNV zu langsam
- Fahrradstellplätze in der Bahn sind häufig Gründe für Konflikte und Sicherheitsprobleme
- Es werden Vandalismus-sichere Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen benötigt

Aufwand/Kosten

- Mobilitätsapps und Zahlung nicht einheitlich / zu kompliziert
- On-Demand Angebote kaum vorhanden
- Nahverkehr oftmals schlecht an Taktung des Fernverkehrs angebunden
- ÖPNV finanziell zu unattraktiv, Auto ist billiger
- Verkehrsträgerwechsel stellen per se eine Hürde dar

Ungenutztes Car-Sharing-Potenzial

- Die Möglichkeit zur Kombination von ÖPNV und Carsharing wird oft vergessen

Mögliche Lösungsansätze und Ideen aus der Plenums-Diskussion

- Blick nach Karlsruhe, Münster, Holland, Belgien und anderen Orten. Dort ist das Kombinieren von Radverkehr mit anderen Transportmitteln einfacher gestaltet
- Bewusste Verkehrsbildung (Respekt, Achtsamkeit) in der Schule
- Weniger Dienstwagen mit Tank-Flatrate bei den großen Arbeitgeber:innen (z.B. Schwarz-Gruppe)
- Der ÖPNV-Report Baden-Württemberg führte einen Vergleich mit Best-Practice-Regionen durch. Ergebnis für die Region: Wir müssen das Autofahren erschweren und den ÖPNV erleichtern (Mobilitätsabgabe und dergleichen – Push und Pull Instrumente)
- Image-Kampagne für rücksichtsvollen Umgang im Verkehr. Ziel: Verschiebung der Mentalität erreichen, für mehr Rücksichtnahme und Aufmerksamkeit für die anderen Verkehrsteilnehmenden (innerlich vom Gas gehen)
- Stärkere Trennung der Verkehrsträger im Straßenverkehr für schnelleren ÖPNV
- Mehr Personal in den Verwaltungen, um Maßnahmen voranzubringen und vorhandene Fördermittel abrufen zu können
- Vision zu künftigem Verkehr entwickeln und öffentlichkeitswirksam skizzieren

Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr

Benannte Erfahrungen und Hürden aus der Gruppenarbeit

Inhaltlicher Gegenstand der Gruppenarbeiten waren Hinderungsgründe und eigene Erfahrungen, zur Nutzung der folgenden Arten nachhaltiger Mobilität: „Bus und Bahn“, „Fuß- und Radverkehr“, „Vernetzung der Verkehrsmittel“. Dementsprechend wurden im Rahmen der Gruppenarbeit nur wenige Hinderungsgründe und Hürden zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs genannt. Dennoch lassen sich folgende Punkte festhalten:

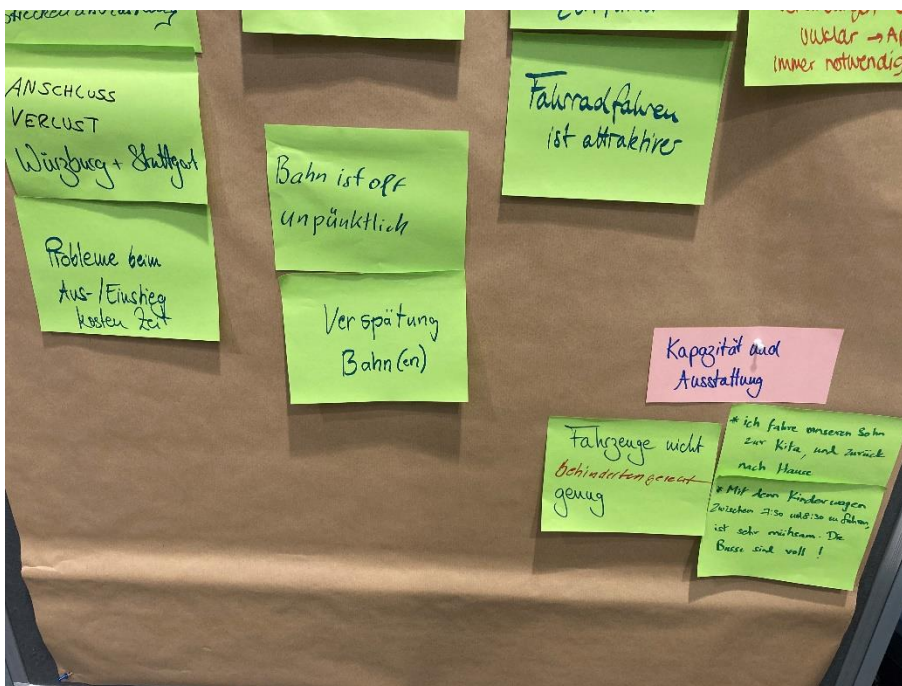
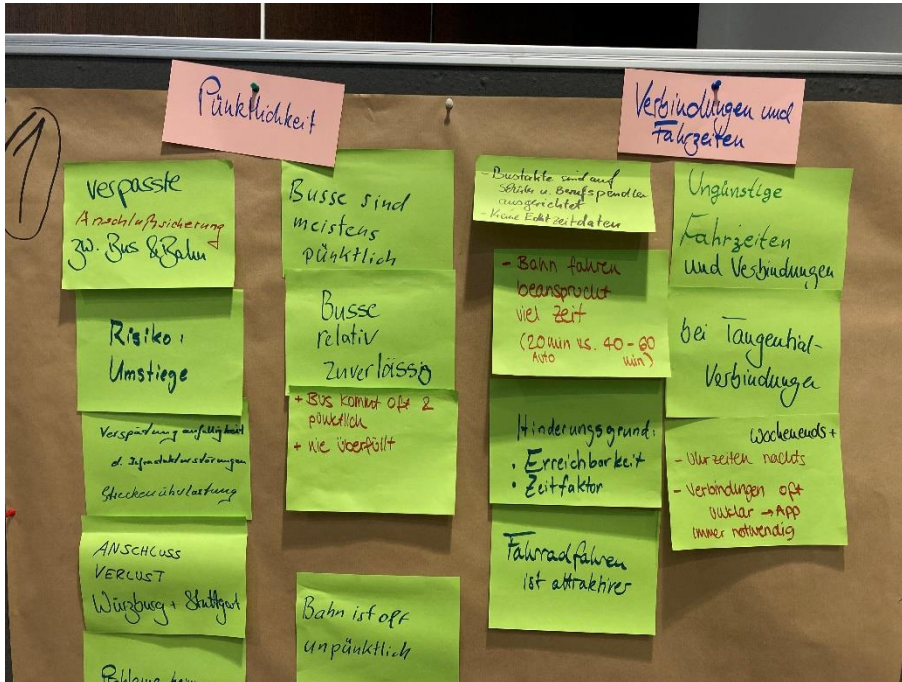
- MIV während Stoßzeiten durch hohes Verkehrsaufkommen sehr anstrengend – hohes Stresspotential
- Zu viele LKWs
- Dominanz des Autoverkehrs in Städten der Region - Autofahrer häufig sehr rücksichtslos – „wollen Fahrbahn nicht teilen“.
- Neue Mobilitätskultur wünschenswert – mehr Rücksicht aller
- Zu wenig Car-Sharing Angebote
- Region ist sehr autoorientiert -> Fokus bei Stadtplanung, Verkehrsplanung und Verkehrsgestaltung anpassen

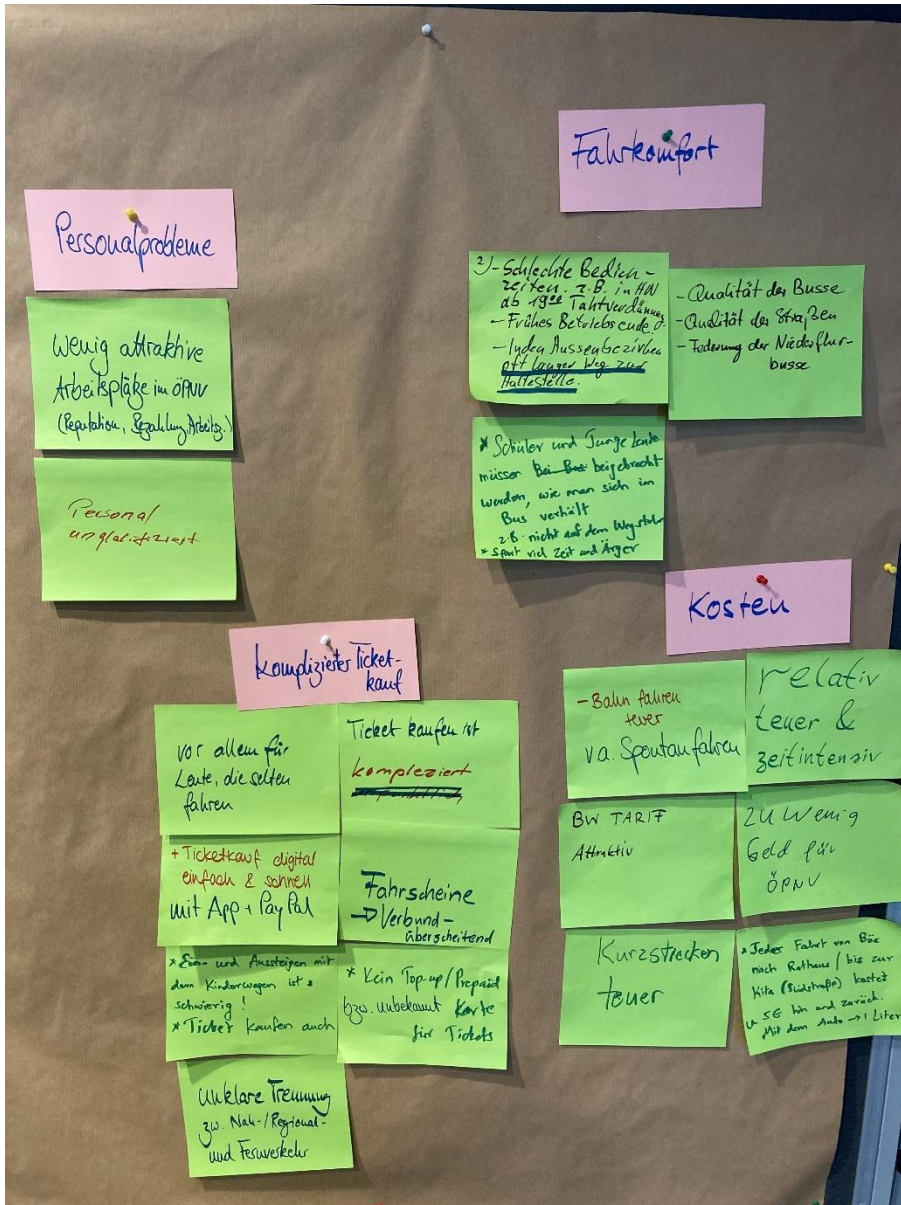
Mögliche Lösungsansätze und Ideen aus der Plenums-Diskussion

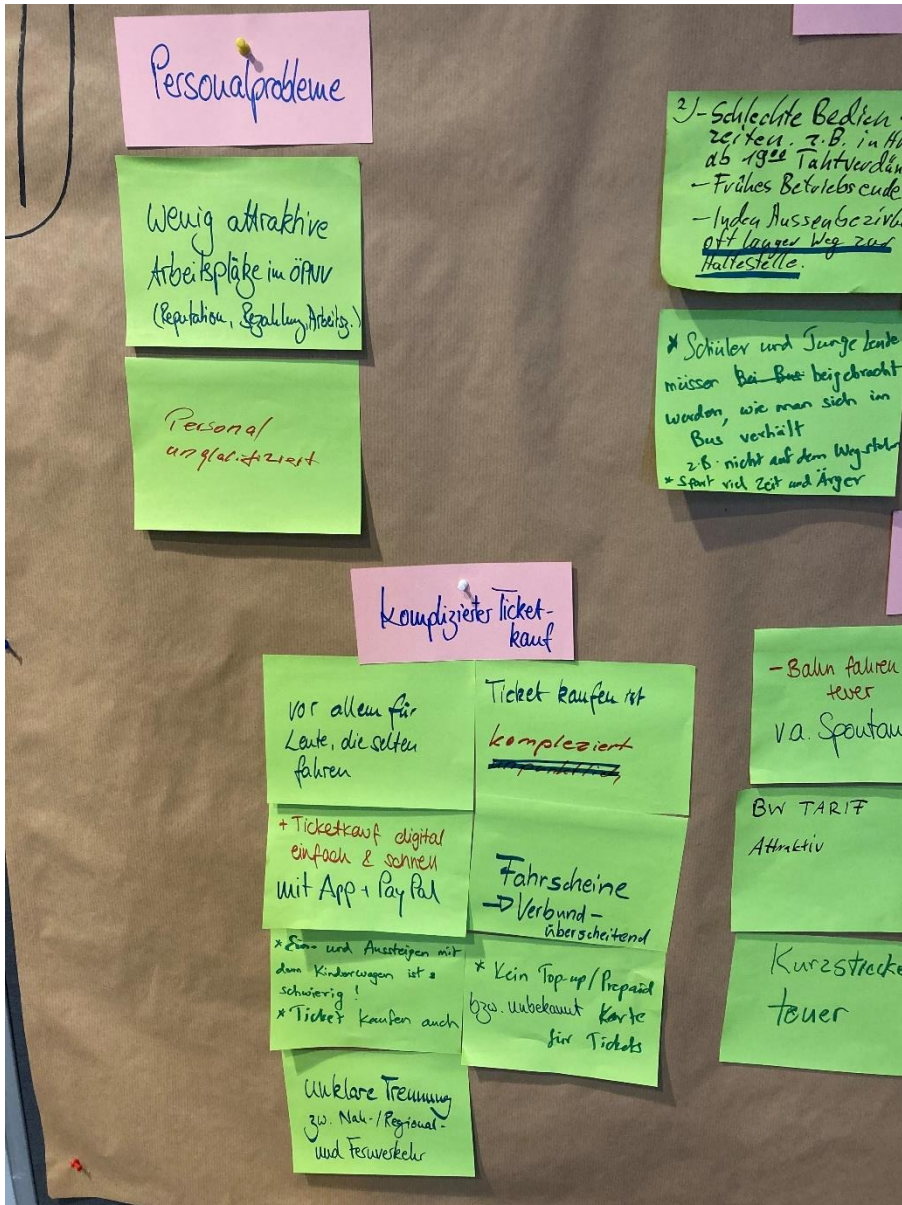
- Weniger Dienstwagen mit Tank-Flatrate bei den großen Arbeitgeber:innen (z.B. Schwarz-Gruppe)
- Der ÖPNV-Report Baden-Württemberg führte einen Vergleich mit Best-Practice-Regionen durch. Ergebnis für die Region: Wir müssen das Autofahren erschweren und den ÖPNV erleichtern (Mobilitätsabgabe und dergleichen – Push und Pull Instrumente)
- Moratorium für die Nordumfahrung
- Akzeptieren: Zukunft des Verkehrs liegt nicht im Auto
- Die Bauleitplanung der Straßenbaulastträger besser aufeinander abstimmen. Dabei gerade auch Tangentialverbindungen mitdenken und bedeutende Quellen von Verkehr beachten
- Generelles Tempolimit in der Stadt für weniger Stress
- Fokus der Verkehrs- und Stadtplanung weg vom Auto

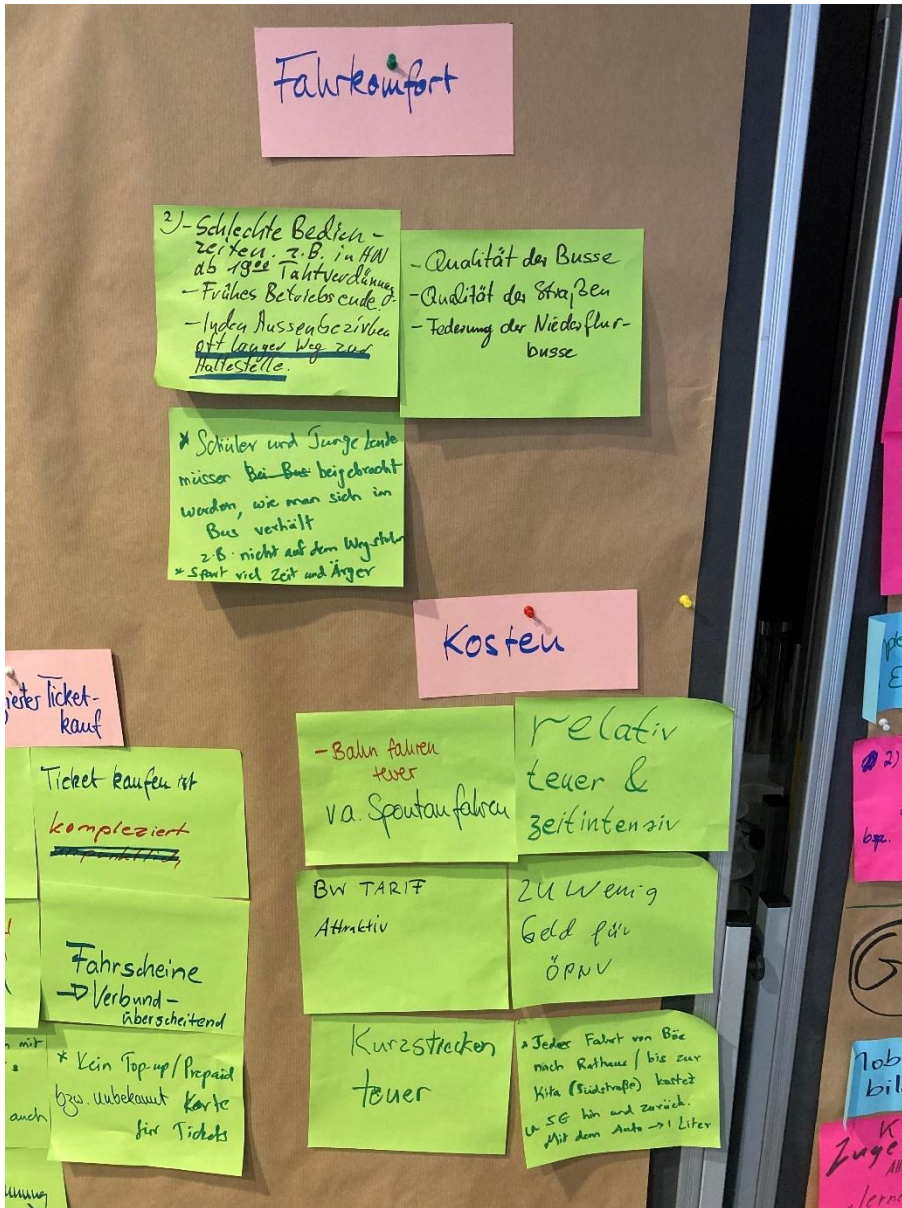
Teil 3: Fotografische Dokumentation der Pinnwände

Gruppe Thema Bus und Bahn

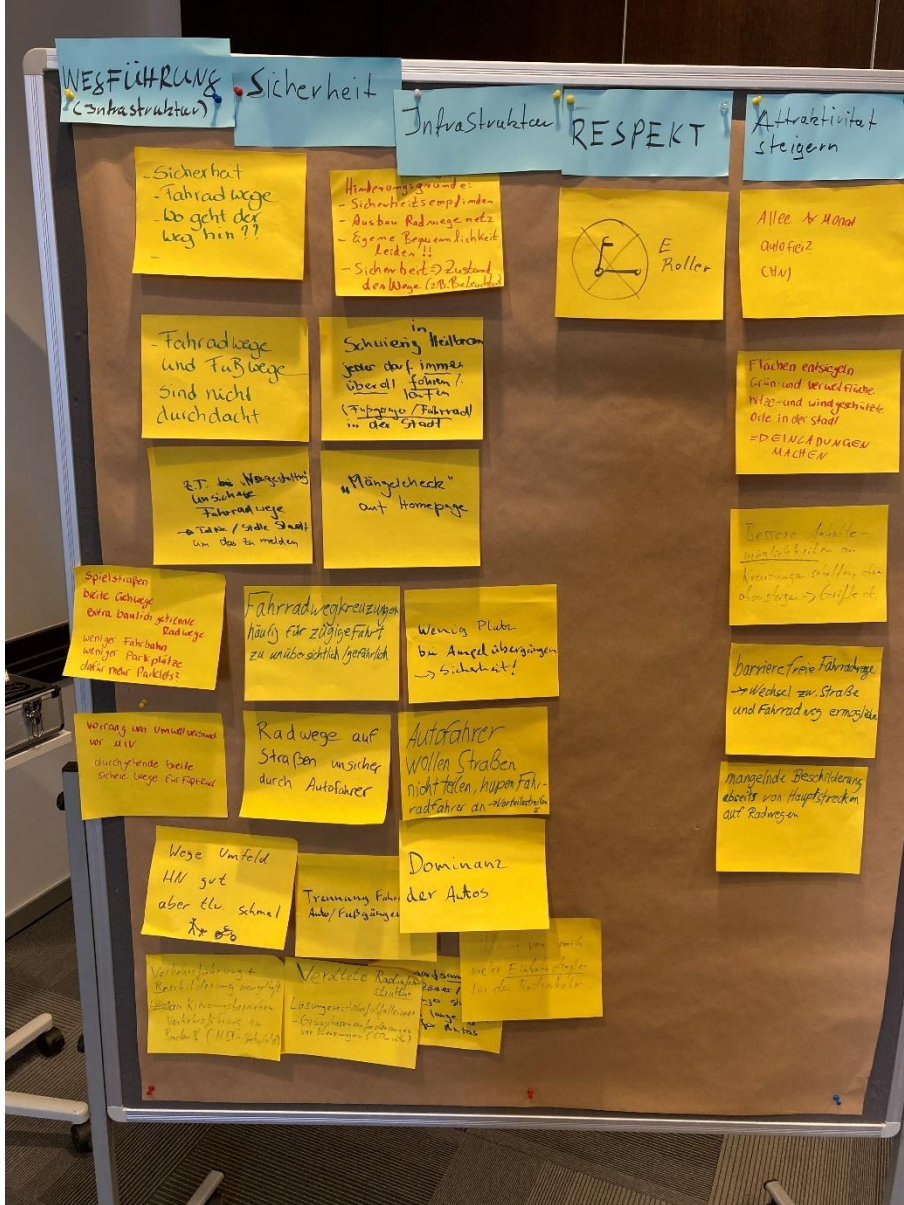








Gruppe Thema Rad- und Fußverkehr



Wegführung (Infrastruktur)

- Sicherheit
- Fahrradwege
- Wo geht der Weg hin??

Sicherheit

- Hilfungsgründe:
 - Sicherheitsempfinden
 - Ausbau Radwegnetz
 - eigene Bräuenlichkeit leiden !!
 - Sicherheit → Zustand der Wege (z.B. Beläufigkeit)

Infrastruktur

- Fahrradwege und Fußwege sind nicht durchdacht
- in Schwienig Heilbronn jenseitig darf immer überall fahren / laufen (Fußwege / Fahrrad in der Stadt)
- z.T. bei Wegführung Unsicherheit Fahrradwege → dann / sollte Stadt um das zu melden
- "Mängelcheck" auf Homepage
- Spielstraßen: Bereich Gehwege, dafür deutlich getrennte Radwege, wenige Fahrradwege, wenige Parkplätze dafür mehr Parkplätze?
- Vorrang von Umweltsound vor SUV durchgehende breite sichere Wege für Fußgänger
- Radwege auf Straßen unsicher durch Autofahrer
- Fahrradwegkreuzungen häufig für zügigefahrt zu unübersichtlich / gefährlich
- Wenig Platz bei Ampelübergängen → Sicherheit!
- Autofahrer wollen Straßen nicht teilen, hupen Fahrradfahrer an → Normalität
- Weg umfeld HW gut aber Etw. schnell
- Trennung Fußgänger / Auto / Fußgänger
- Dominanz der Autos
- Verbesserung + Bereich Lieferungen, weniger Lieferungen, weniger Kreisverkehren, Verkehrsflächen zu Tausch / MTT-Verkehr
- Verdichte Radwegenetze: Parken / stehen, Ladegeräte / Stellplätze, Gruppenaufstellungen von Bäumen (EBC) usw.

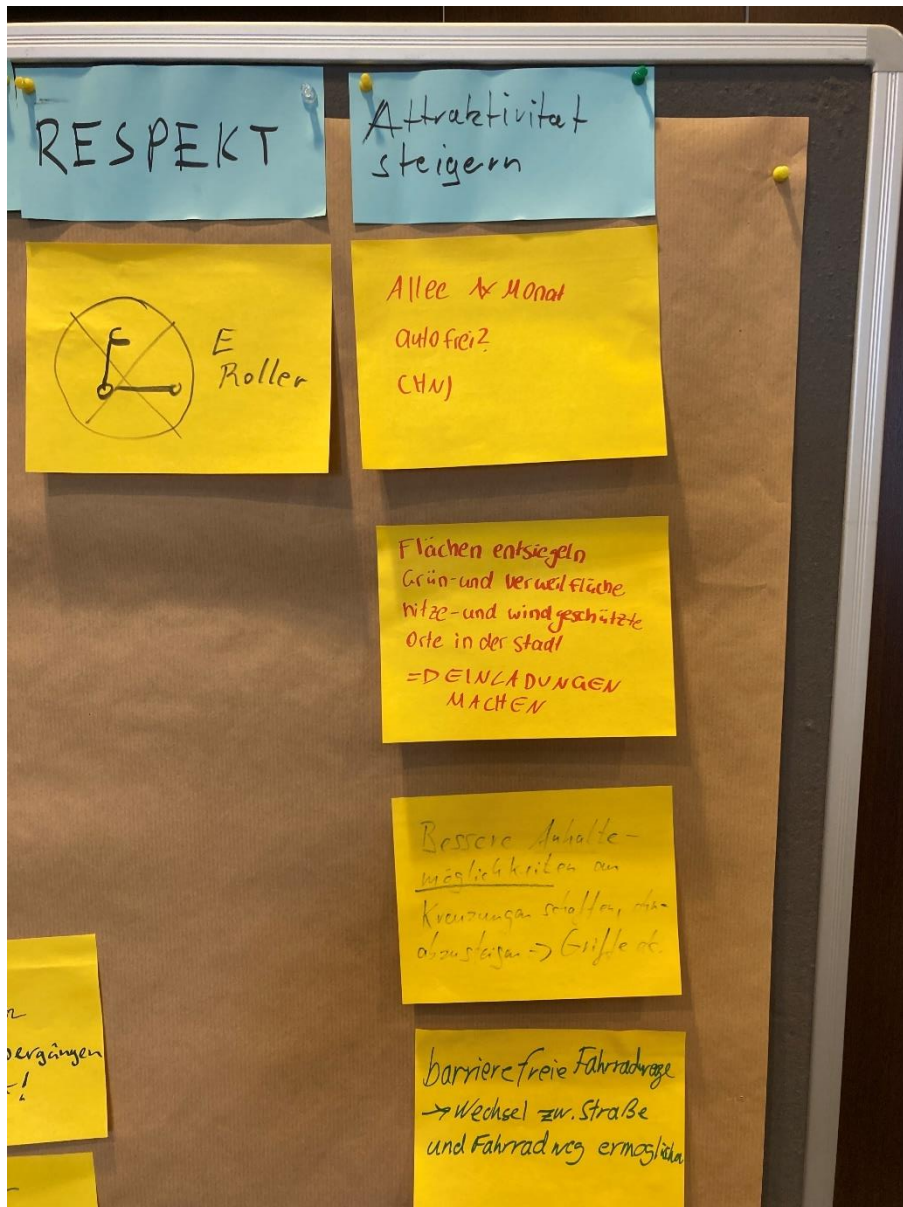
RESPEKT

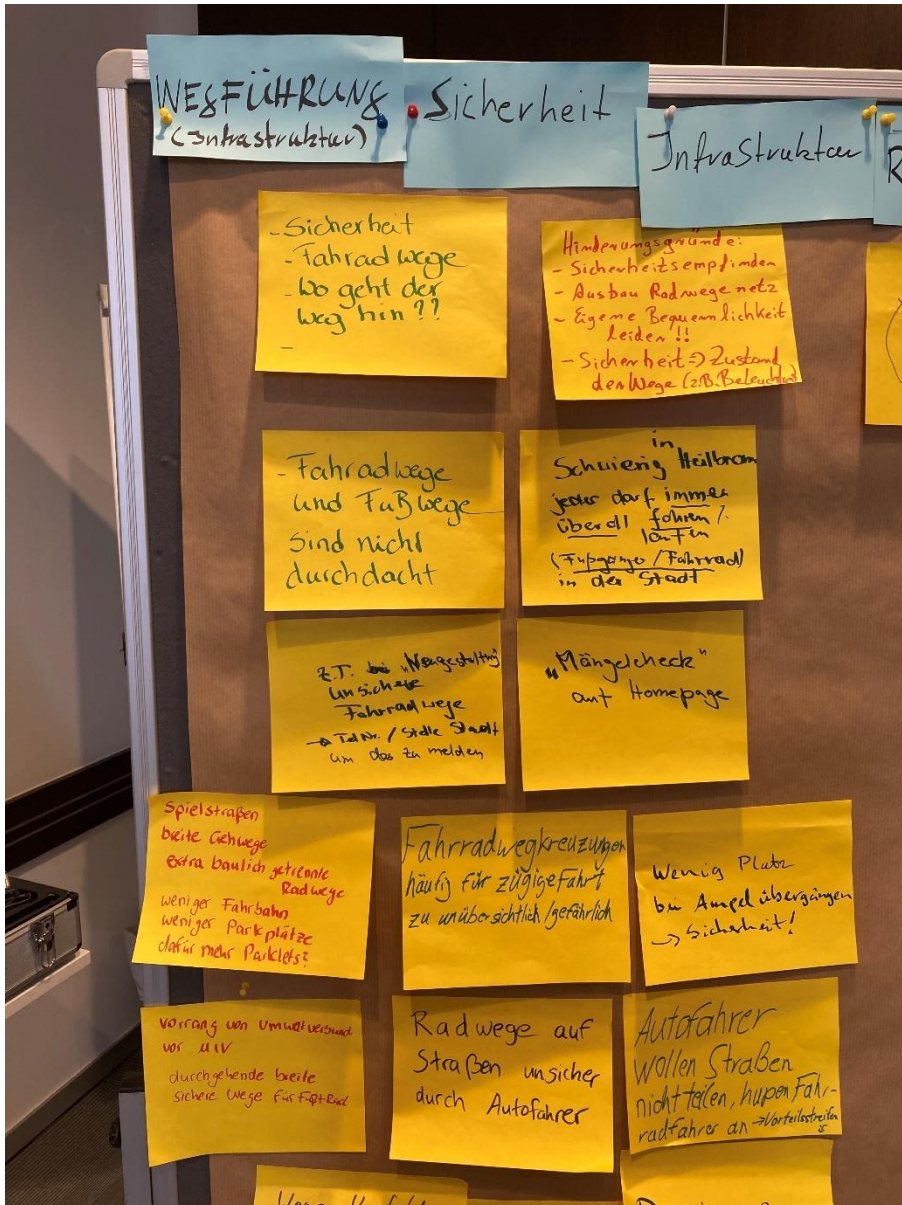
- Flächen entsiegeln Grün- und Versiegelung Fläche, Platz- und Windgeschützte Orte in der Stadt → DENKUNGEN MACHEN
- Barrierefreie Fahrbahn → Wechsel zur Straße und Fahrradweg ermöglichen
- Mangelnde Beschilderung bereits von Hauptströcken auf Radwegen

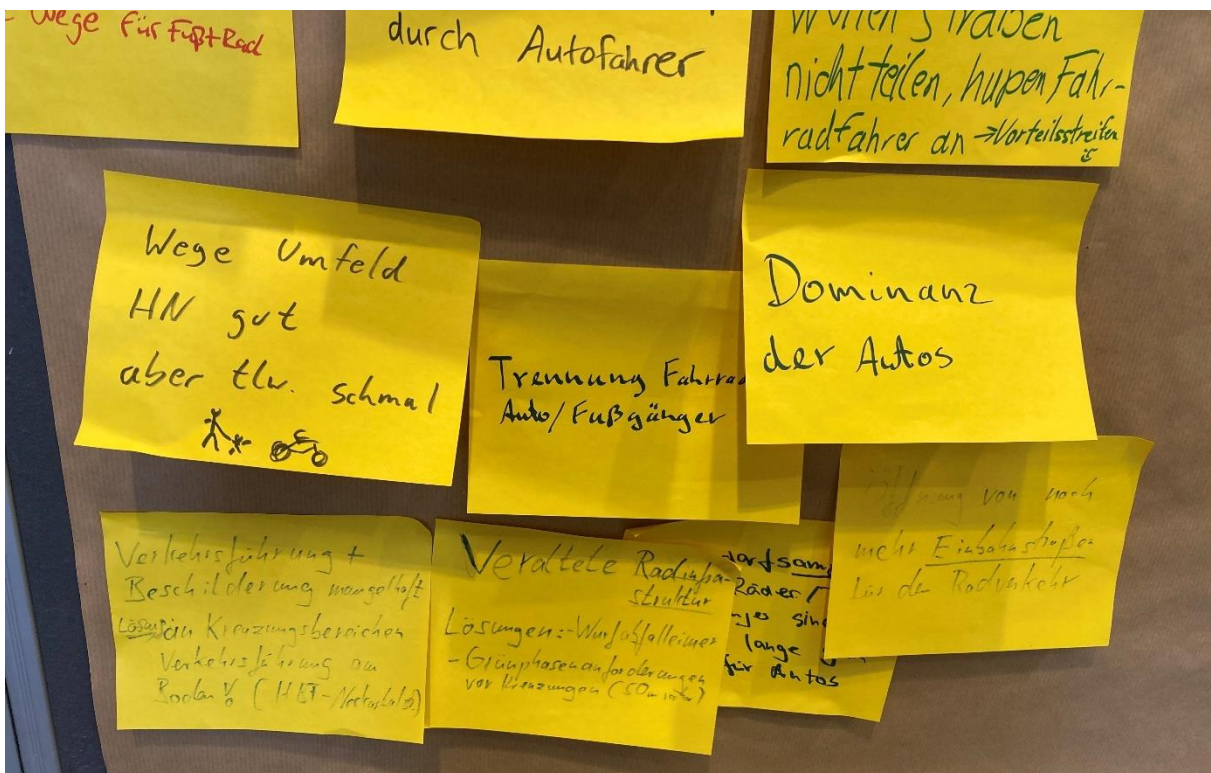
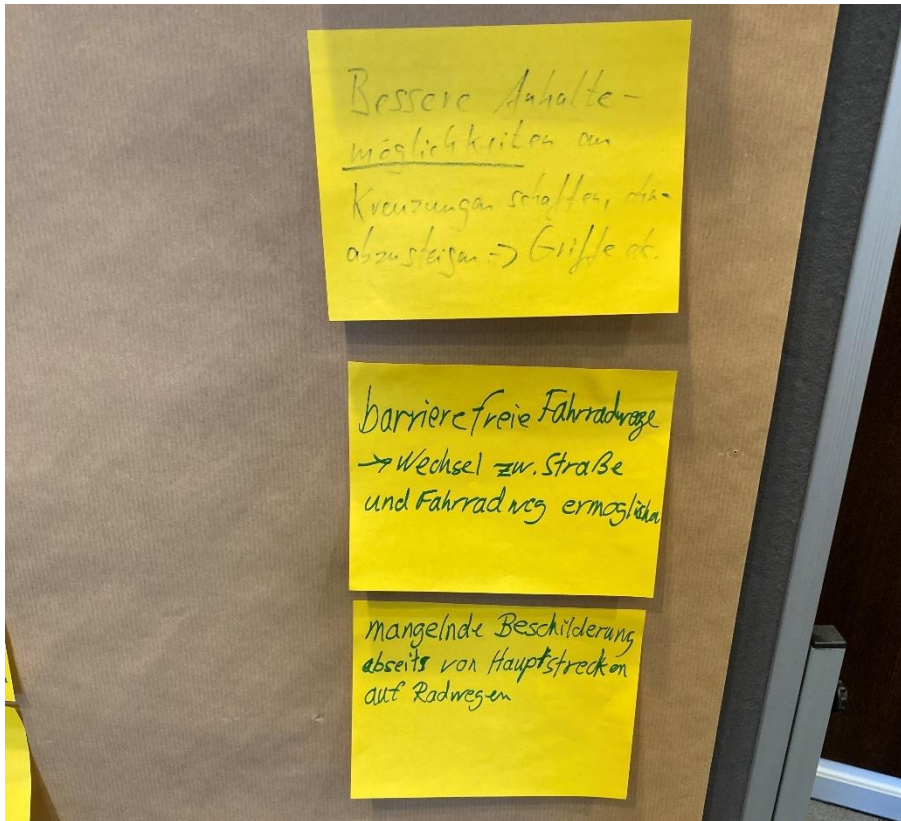
Attraktivität steigern

- Allee x Monod Autofahrz (HU)
- Flächen entsiegeln Grün- und Versiegelung Fläche, Platz- und Windgeschützte Orte in der Stadt → DENKUNGEN MACHEN
- Barrierefreie Fahrbahn → Wechsel zur Straße und Fahrradweg ermöglichen
- Mangelnde Beschilderung bereits von Hauptströcken auf Radwegen

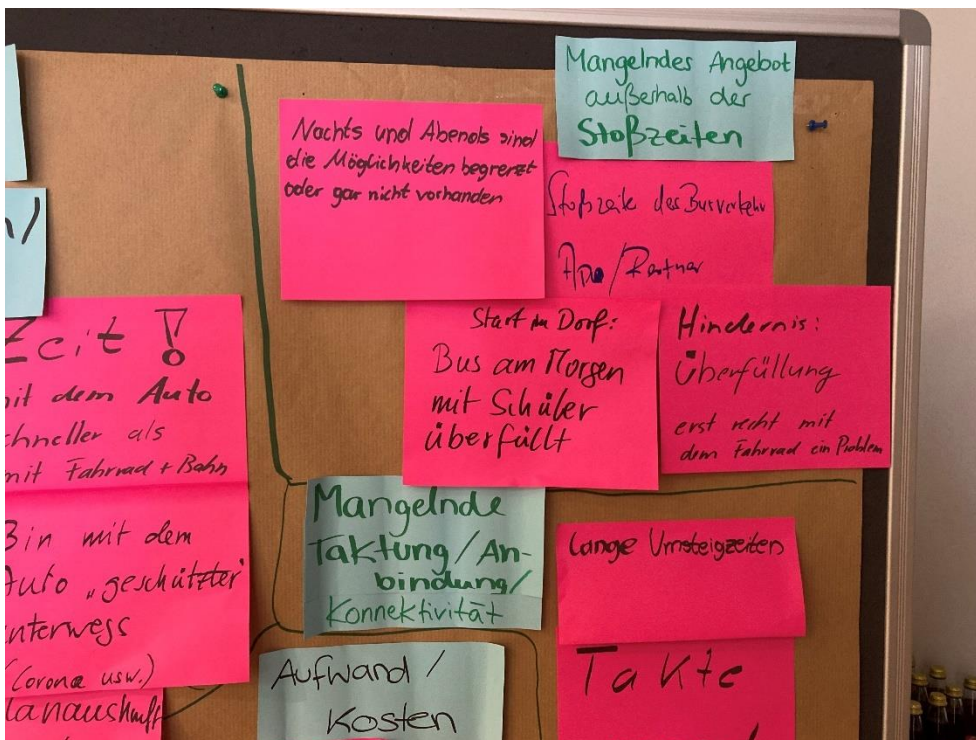
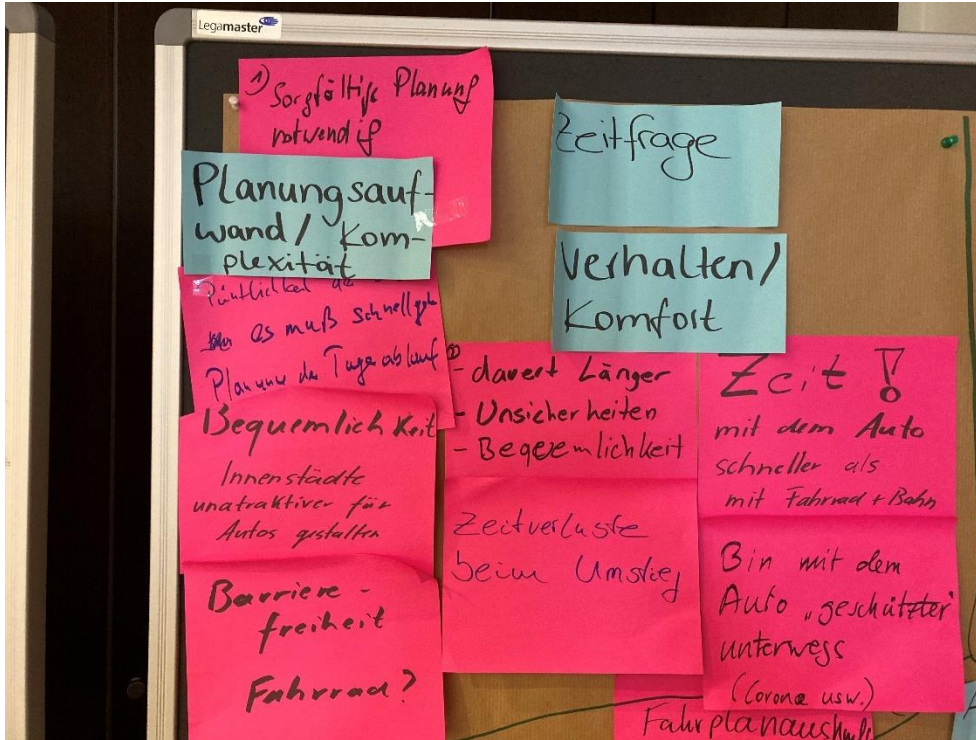
Diagram: A circle with a vertical line through it, a horizontal line through it, and a diagonal line from top-left to bottom-right. The letter 'E' is written to the right of the circle, and 'Roller' is written below it.

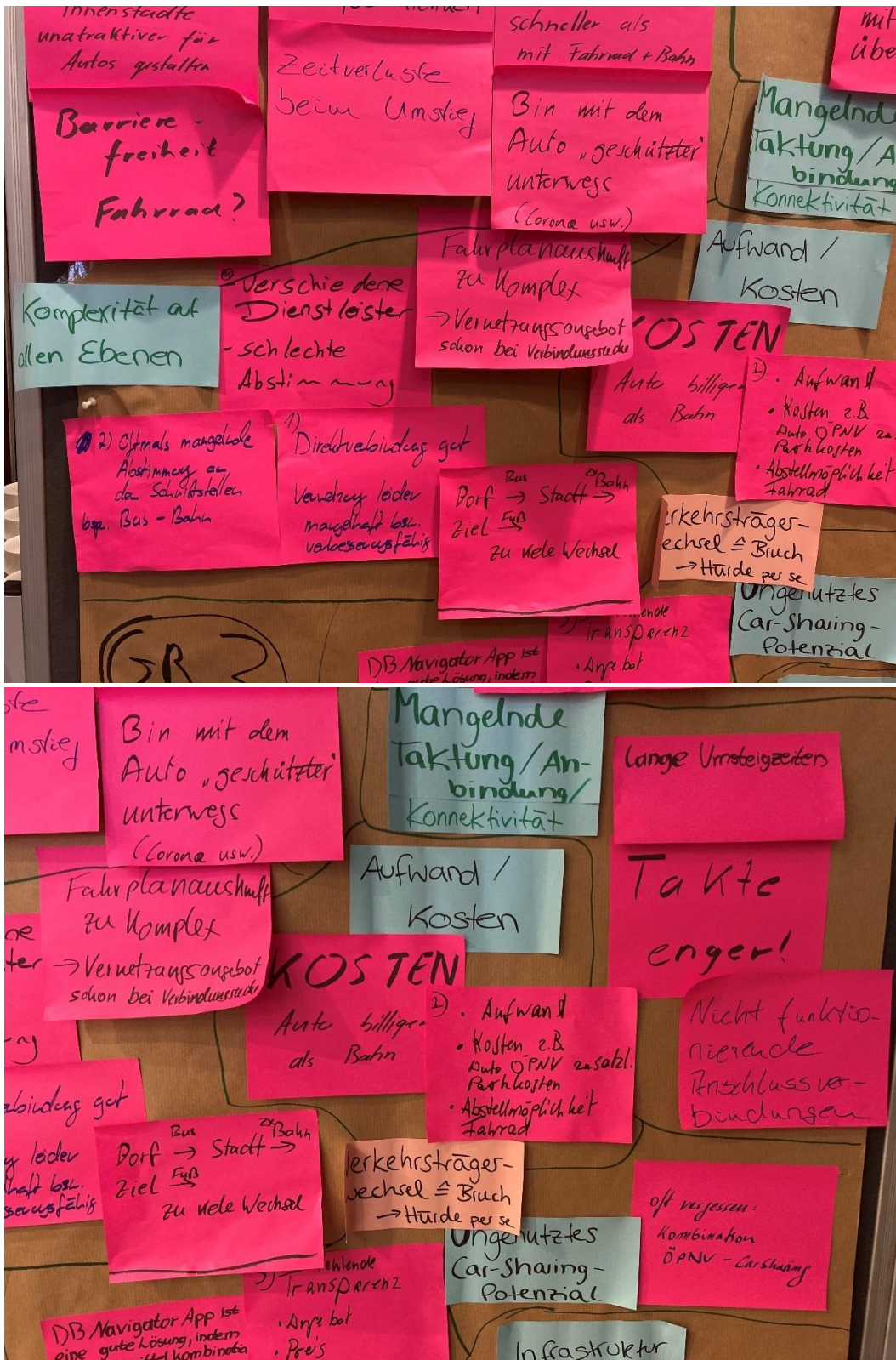


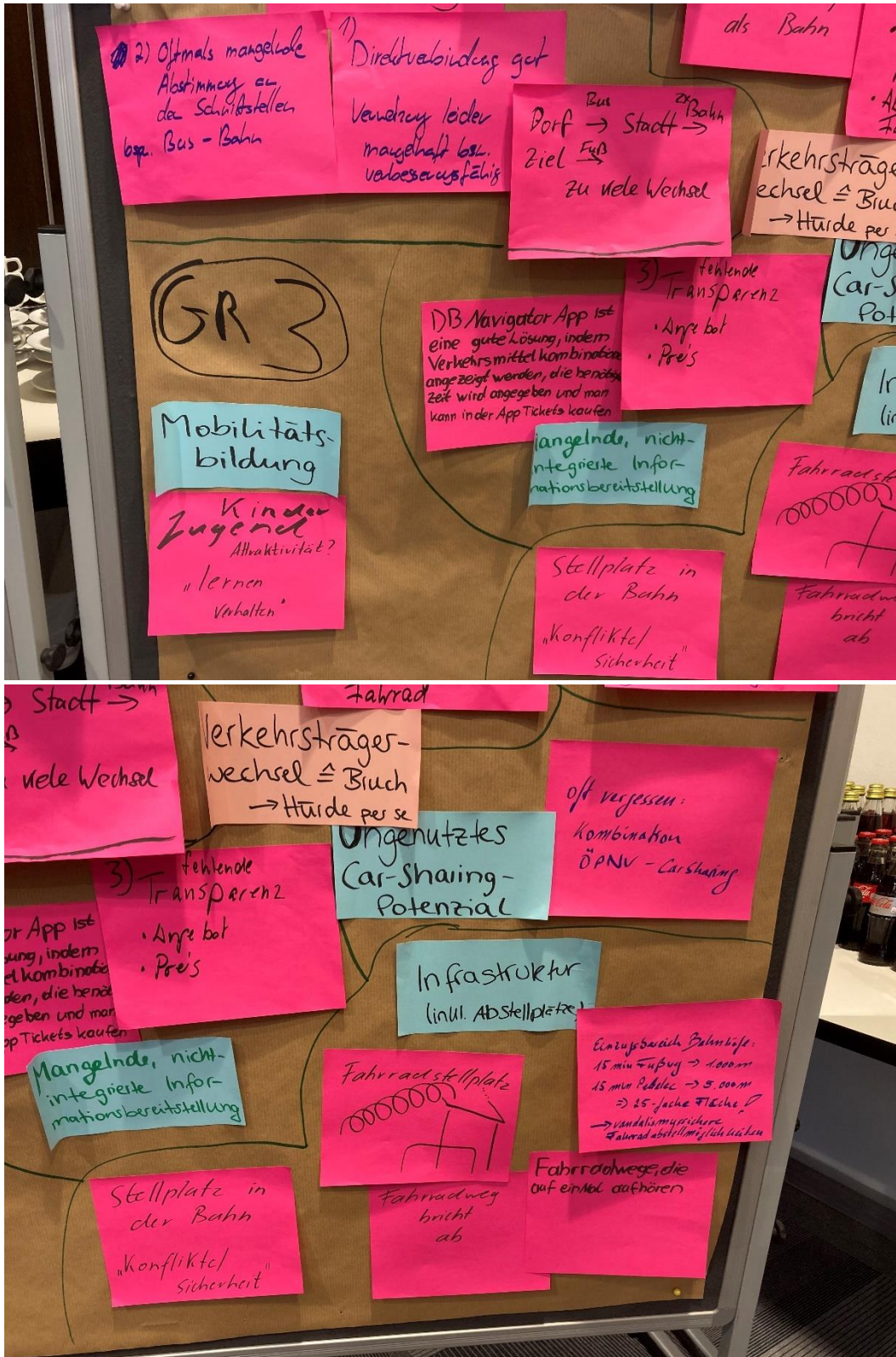




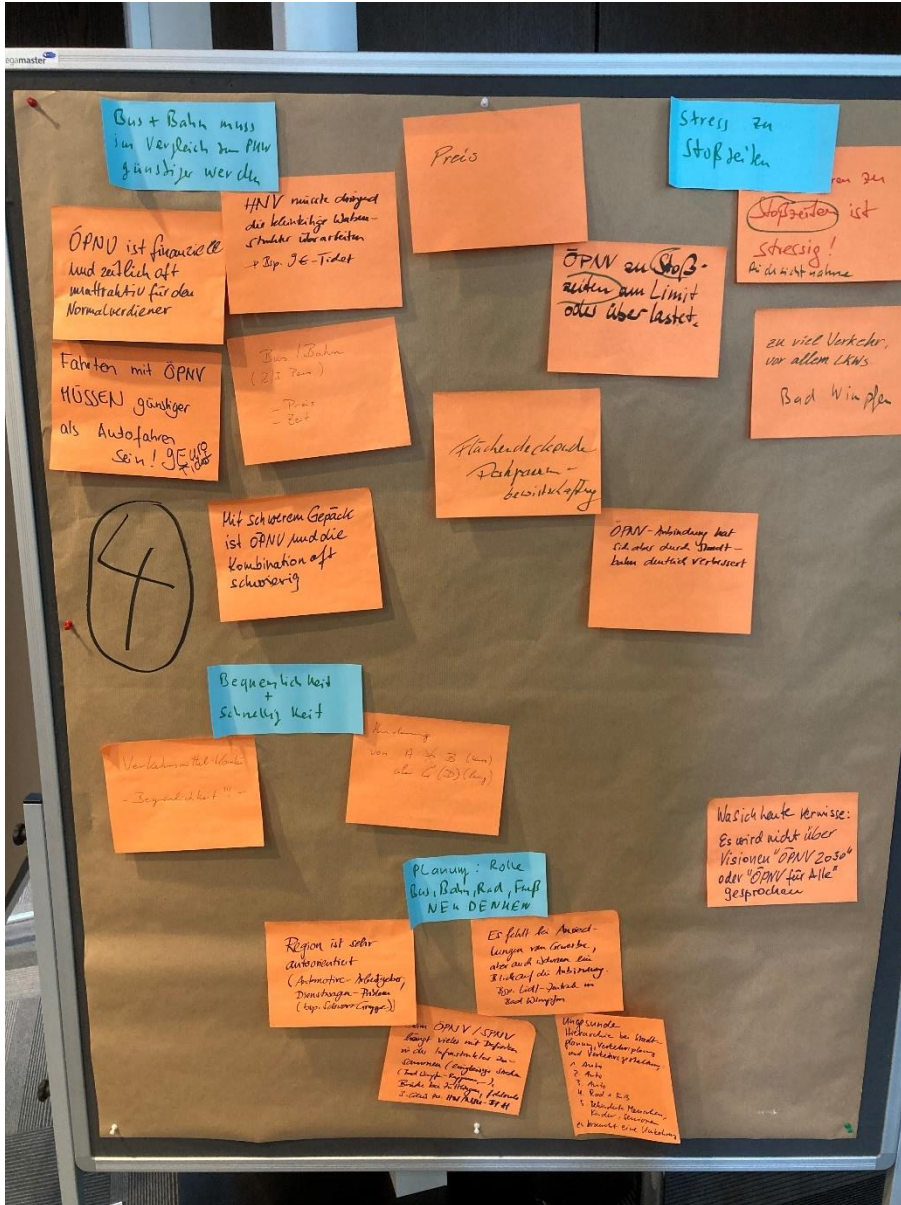
Gruppe Thema Vernetzung der Verkehrsmittel

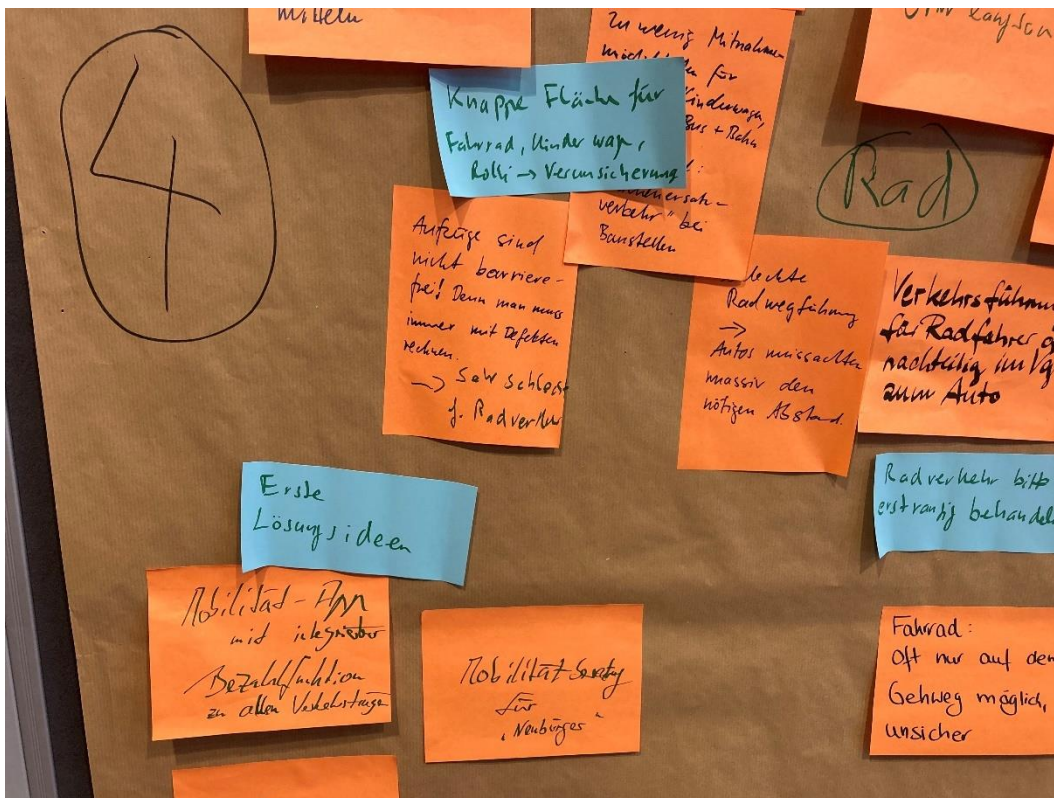
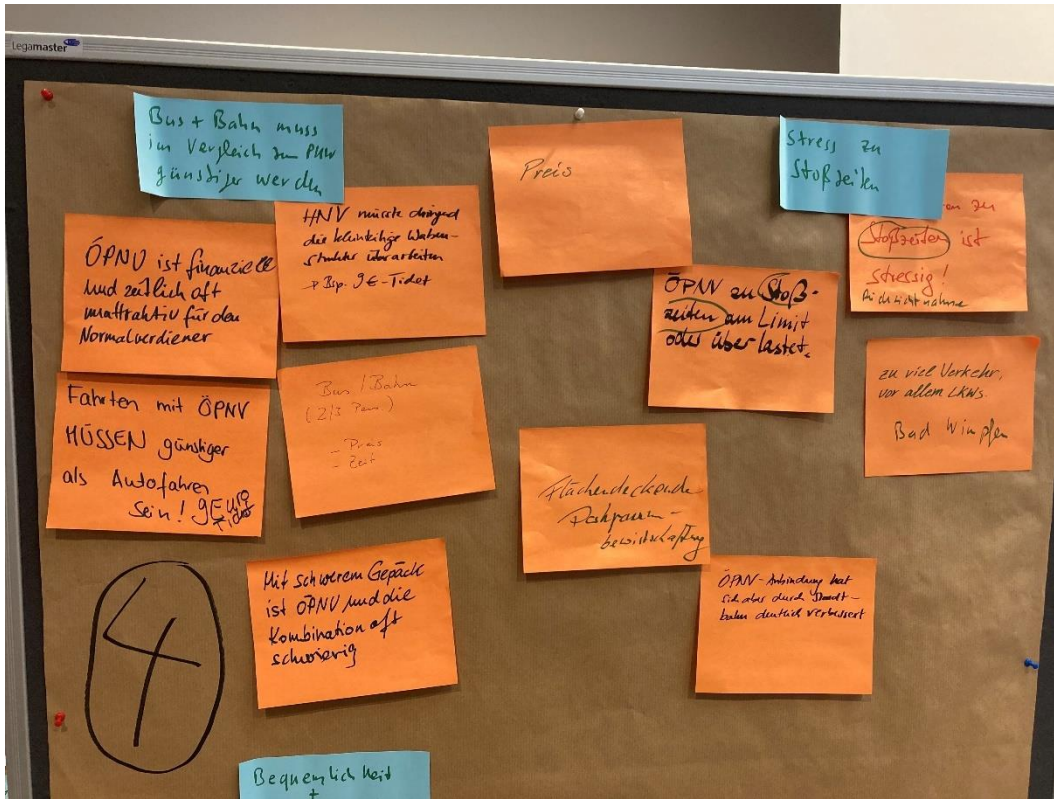


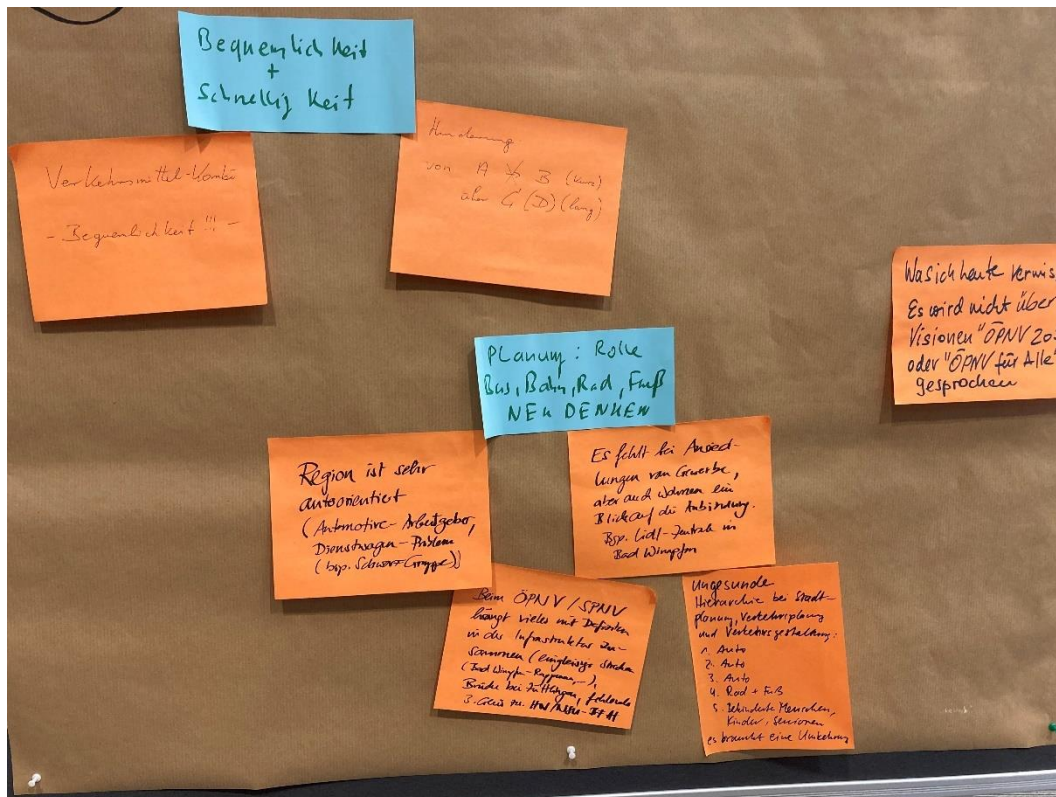


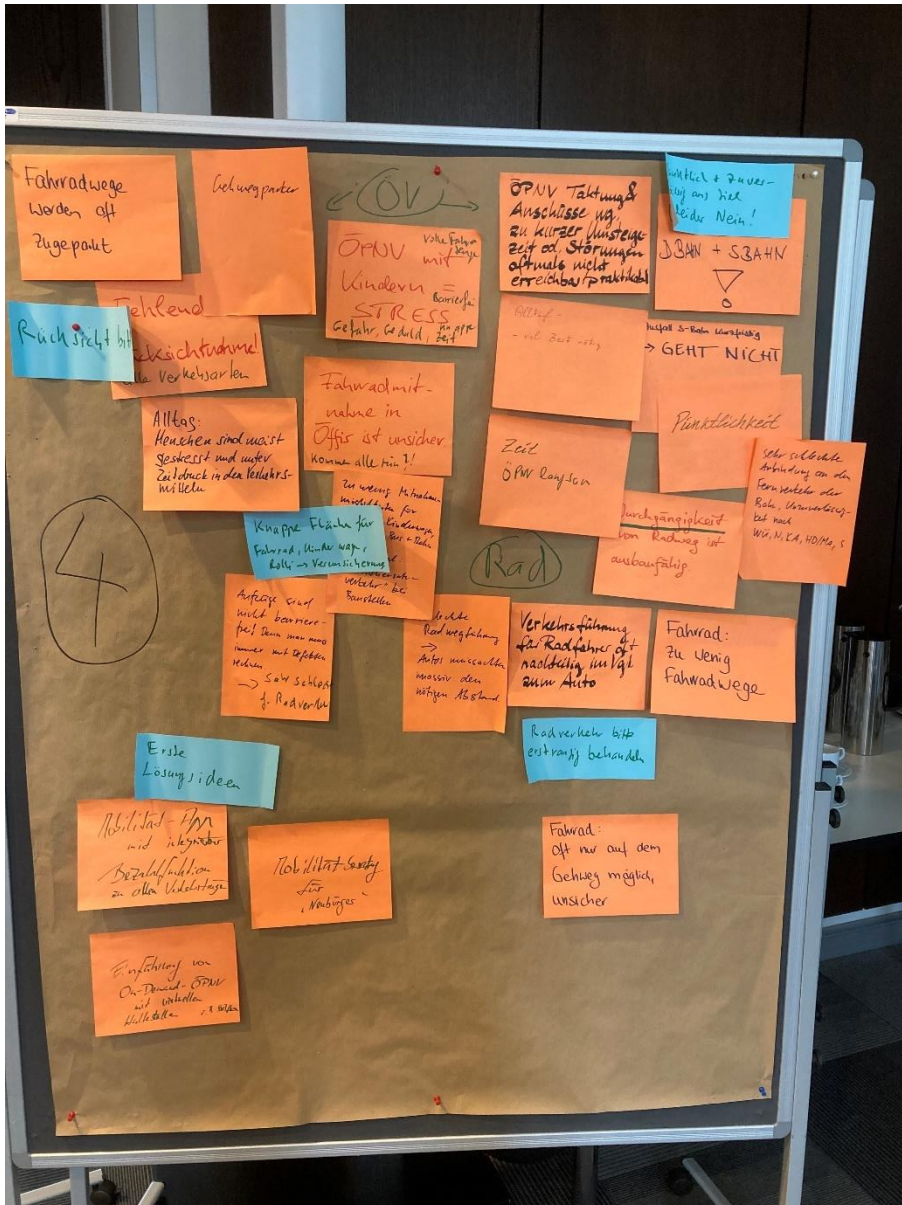


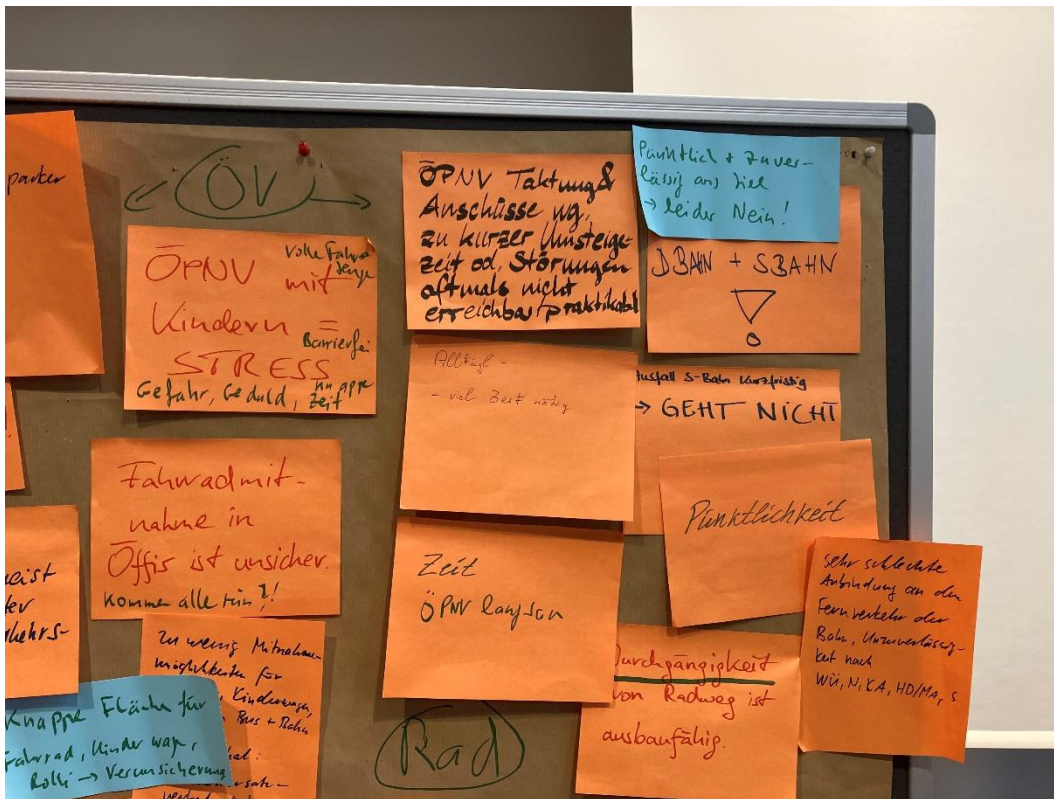
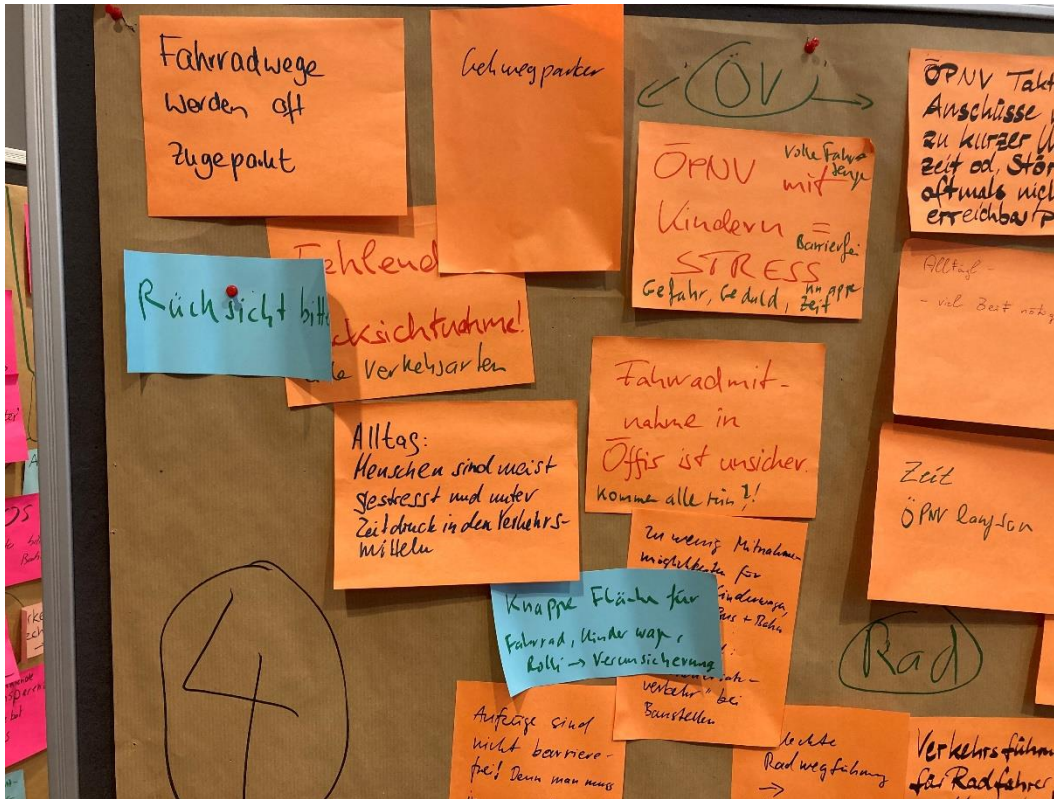
Themenübergreifende Gruppe

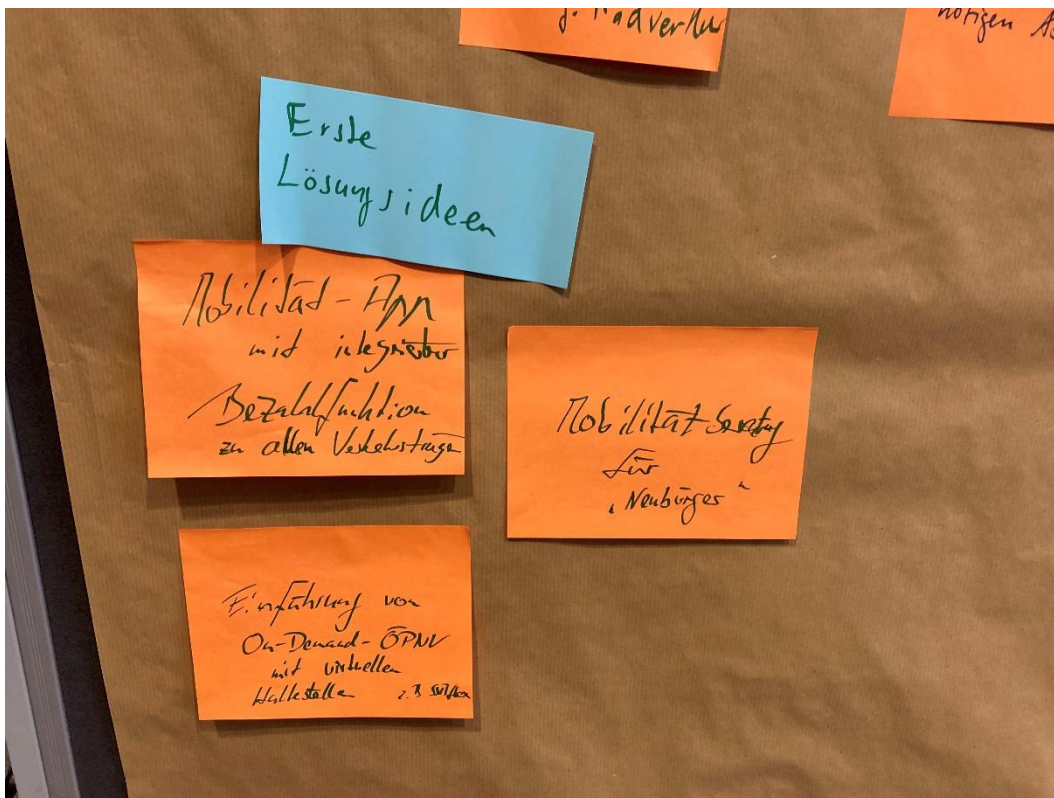
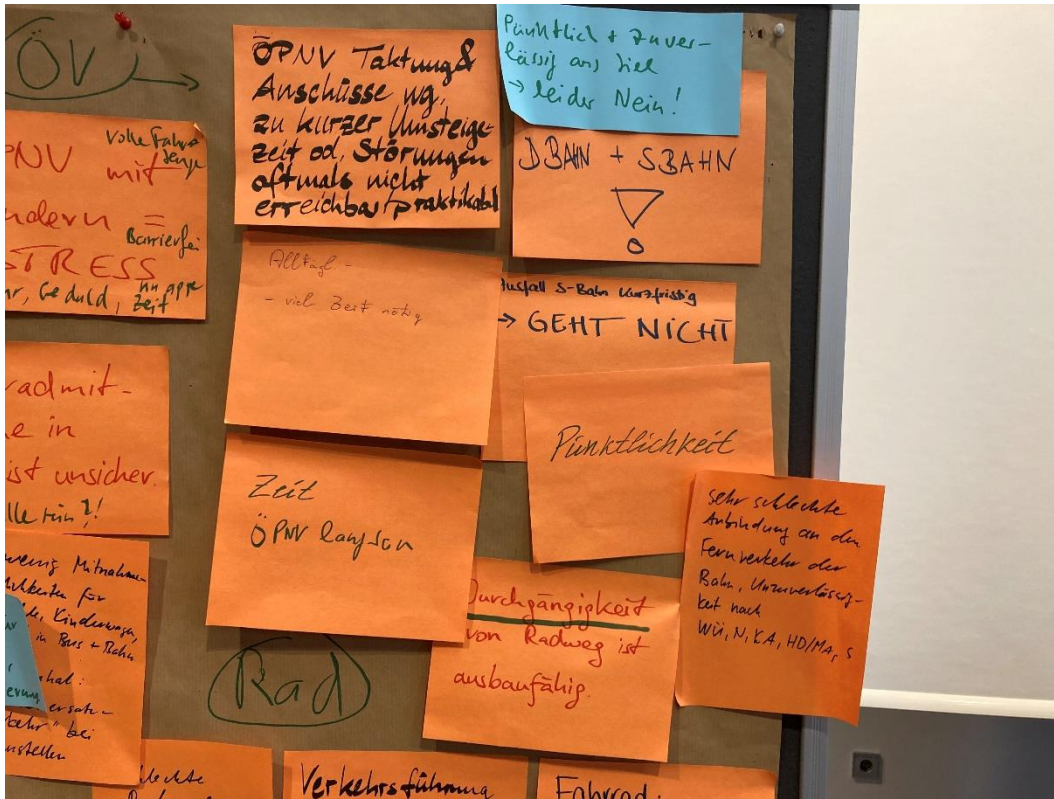


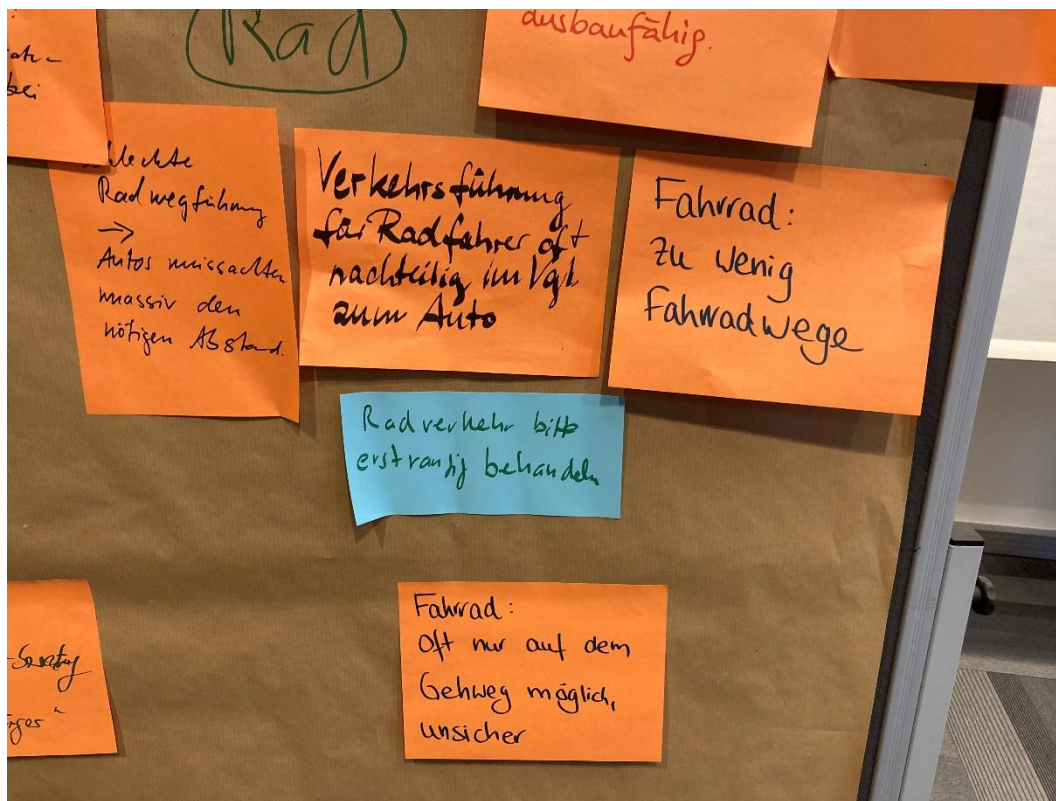












Lösungsansätze (Abschlussdiskussion im Plenum)

