

## **„In Heilbronn besser mobil sein - das Umsteigen attraktiv gestalten“**

### **Veranstaltungsreihe zur inter- und multimodalen Mobilität**

## **Grundlagen, Auswertung und Vorschläge**

<b><i>Inhaltverzeichnis</i></b>	<b><i>Seite:</i></b>
<b>1. Einführung</b>	<b>3</b>
<b>2. Ziel</b>	<b>3</b>
<b>3. Verkehre</b>	<b>3</b>
3.1    Verkehrsaufteilung	3
3.2    Personenverkehre	4
3.3    Verkehrsaufteilung in Heilbronn	4
3.4    Güterverkehre	5
3.5    Verkehrsbelastung Heilbronner Innenstadt	6
<b>4. Handlungsrahmen</b>	<b>7</b>
4.1    Limitierende Faktoren	7
4.2    Handlungsansätze	7
4.3    Handhabung	7
<b>5. Thematik</b>	<b>8</b>
5.1    Themeauswahl	8
5.2    Mobilitätspunkte	8
5.3    Eigenschaften Mobilitätspunkte	9
5.4    Potentiale Mobilitätspunkte	9
5.4.1    Binnenverkehr	9
5.4.2    Quell- und Zielverkehr	9
5.4.3    Transitverkehr	9
5.5    Mobilitätspunkte im innenstadtbereich	9
5.6    Mobilitätspunkte am Stadtrand	10
<b>6. Veranstaltungsreihe</b>	<b>10</b>
6.1.    Ziele	10
6.2    Workshop	10
6.3    Blickwinkel	10
6.4    Auswertung	11

*Inhaltsverzeichnis, Fortsetzung*

*Seite:*

<b>7. Workshop, Frage 1</b>	<b>12</b>
<b>Standortvorschläge für Mobilitätspunkte mit Priorität</b>	
7.1. Standortvorschlag mit Priorität eins Hauptbahnhof (8Pkte)	12
7.2. Standortvorschlag mit Priorität zwei Harmonie (4Pkte)	14
7.3. Standortvorschlag mit Priorität drei Böckingen, Gewerbegebiet West (3Pkte)	16
7.4. Standortvorschlag mit Priorität drei Stuttgarter Straße (an der Stadtgrenze) (3Pkte)	17
7.5. Vorschläge für weitere Mobilitätspunkte	18
7.5.1. Vorschläge mit zwei Bewertungspunkten	18
7.5.2. Vorschläge mit einem Bewertungspunkt	18
7.6. Stadtdortvorschlag mit nachgeordneter Priortrität	19
7.7. Ortsvorschläge für Mobilitätspunkte an den Stadtgenzen	20
<b>8. Workshop; Frage 2</b>	<b>22</b>
<b>Wie sollten die Mobilitätspunkte ausgestattet sein?</b>	
8.1. Ausstattungskategorien und Zuordnung von Merkmalen	22
8.1.1. einfache Ausstattung	22
8.1.2. mittlere Ausstattung	22
8.1.3. hohe Ausstattung	22
8.2. Geänderte Zuordnung	23
<b>9. Workshop zu Frage 3</b>	<b>25</b>
<b>Was kann die Stadtverwaltung, der Gemeinderat und was können <u>wir alle</u> tun, damit die Vorschläge umgesetzt werden?</b>	
9.1. Antworten	25
9.1.1. Was kann die Stadtverwaltung tun?	25
9.1.2. Was kann der Gemeinderat (Politik) tun?	25
9.1.3. Was können wir tun?	25
9.1.4. Was können die Stadtverwaltung und der Gemeinderat tun?	26
9.1.5. Was können wir alle gemeinsam tun?	26
9.2. Bewertung der Antworten	26
9.2.1. Bewertung: Was kann die Stadtverwaltung tun?	26
9.2.2. Bewertung: Was kann der Gemeinderat (Politik) tun?	26
9.2.3. Bewertung: Was können wir tun?	26
9.2.4. Bewertung: Was können wir alle gemeinsam tun?	26
<b>10. Schlußbemerkung</b>	<b>27</b>
<b><i>Ergänzende Unterlagen und Konzepte</i></b>	<b>27</b>

## Die Veranstaltungsreihe bestand aus zwei Teilen:

1. **Vortrag mit Diskussion**, *Stefan Heimlich*, Vorsitzender ACE am 05.06.2018
2. **Workshop** zur „inter- und multimodale Mobilität in Heilbronn“ am 05.11.2018

## 1. Einführung

- In vielen Städten, so auch **in Heilbronn**, werden **Lärm-** und **Luftverschmutzungs-Grenzwerte** regelmäßig und an vielen Orten überschritten.
- In zunehmend vielen Straßen gibt sich ausweitende (zeitlich und räumlich) **Verkehrsstaus**.
- **Fahrverbote** sind angekündigt oder drohen.
- **Busse** und **Bahnen** fahren nicht mehr pünktlich.  
**Folge:** Die meisten Verkehrsteilnehmer sind deshalb unzufrieden und genervt.

trotzdem:

- Die **Zulassungszahlen** für Pkw's steigen weiterhin.
- Augenblicklich sinken, trotz effektiverer Verbrennungsmotore, die CO<sub>2</sub>-Emissionen noch Feinstaub oder Stickoxide, weil die neu verkauften **PKWs immer leistungsfähiger, schwerer und größer** werden, nur langsam oder garnicht..
- Es steigt dadurch zusätzlich der **Platzbedarf** für Kraftfahrzeuge insgesamt und pro Fahrzeug im ruhenden und fließenden Verkehr.
- *Erfahrung:* Mehr und breitere Straßen haben in der Vergangenheit nur zu kurzfristigen **Entlastungen** geführt und danach zu noch größeren Problemen.

Es ist wohl unbestritten, dass das augenblickliche Mobilitätsverhalten, zumindest in den Städten, wie auch in Heilbronn, weder zielführend noch nachhaltig ist.

**Verbesserungen der augenblicklichen Situation sind dringend erforderlich.**

## 2. Ziel

Ziel der Veranstaltungsreihe war und ist es Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation in Heilbronn zu erarbeiten und darzustellen. Dabei liegt der Fokus auf vermehrten Nutzung des Fahrrades, der Busse und Bahnen durch einen, zumindest abschnitts- und zeitweisen, Verzicht auf das eigene Auto.

Um hierfür erfolgsversprechende Maßnahmen zu entwickeln und herauszufiltern, ist zunächst eine **Analyse des augenblicklichen Zustandes** erforderlich.

## 3. Verkehre

### 3.1 Verkehrsaufteilung

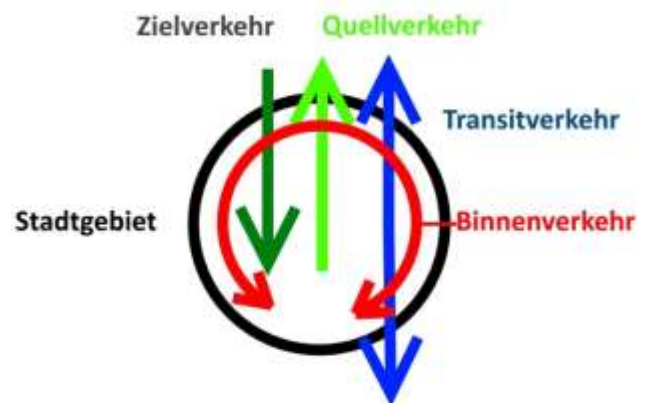
Es können unterschiedlichen **Arten der Verkehrsströme** unterschieden werden.

Zunächst kann dabei zwischen **Personenverkehr** und dem **Transport von Gütern** unterschieden werden.

Aufgrund der mangelnden Kompetenzen in Bezug auf den Transport von Gütern, zu dem auch der Lieferverkehr gehört, wurde der Schwerpunkt auf den Personenverkehr gelegt und wurde der Güterverkehr nur am Rande betrachtet.

### 3.2 Personenverkehre

- **Binnenverkehr** (Start **und** Ziel liegen im Stadtgebiet)  
*Kennzeichen:* Relativ kurze Wege;  
prinzipiell kann auf die Nutzung des eigenen Autos verzichtet werden.
- **Quell- und Zielverkehr** (Start **oder** Ziel liegen innerhalb der Stadt)  
Die Wegstrecken sind in der Regel erheblich länger, wobei häufig der längere Abschnitt außerhalb des Stadtgebietes liegt.  
Hier gibt es ein großes Potential für ein inter- oder multimodales Mobilitätsverhalten.
- **Transitverkehr** (Start **und** Ziel liegen außerhalb der Stadt)  
Es handelt sich dabei in der Regel um längere Wegstrecken.  
Diese Verkehre sollten um die (Innen)Stadt herumgeführt und über leistungsfähige Straßen abgewickelt werden;  
siehe: **Abbildung 1**.



**Abb. 1:** Arten der Verkehrsströme

Diese unterschiedlichen Verkehrsströme können den verschiedenen Verkehrsarten zugeordnet werden

Zu den Verkehrsarten zählen das **zu Fuß gehen, Radfahren, Bus-(Stadt)Bahnfahren (ÖPNV)** und die Nutzung des Autos:

Das zu Fuß gehen, Radfahren und die Nutzung des ÖPNV zählen zum sogenannten **UmweltVerbund (UV)**.

Der UV faßt damit alle umwelt- und klimaschonenden Verkehrsarten zusammen.

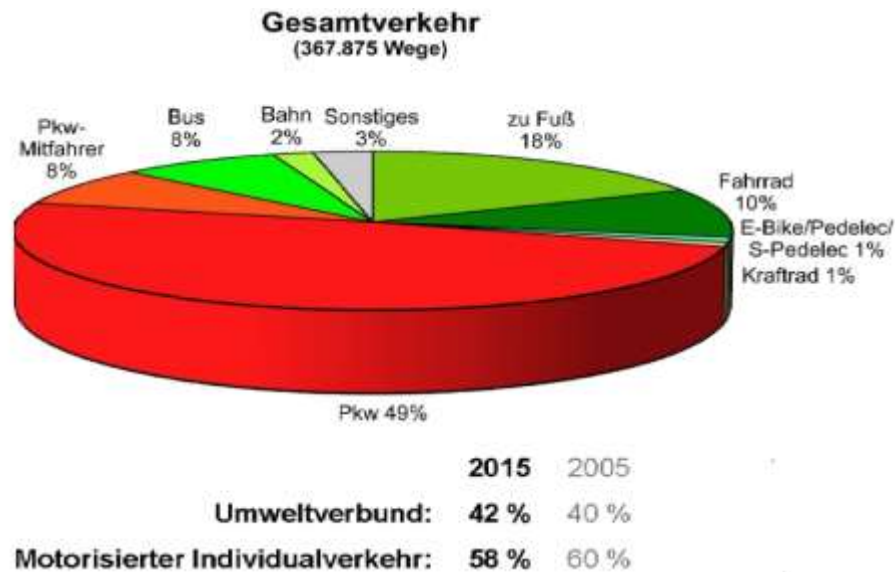
Auf der anderen Seite wird die Nutzung von allen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (Motorroller, Motorräder) zum **Motorisierten IndividualVerkehr (MIV)** zusammen gefaßt.

**Anmerkung:**

*Die Fahrzeuge mit Elektromotorunterstützung (Pedelecs und Hybridautos) sowie nur elektrischem Antrieb (E-Bike, E-Auto) werden dem UV und nicht dem MIV zugeordnet.*

### 3.3 Verkehrsaufteilung in Heilbronn

Die Verteilung auf die einzelnen Verkehrsströme in Heilbronn Jahr 2015 zeigt **Abbildung 2** in Form eines „Torten-Diagrammes“ dargestellt.



**Abb. 2:** Verkehrsverteilung Heilbronn 2015 (2005);  
Quelle: Stadt Heilbronn GR-Ds 78, 13.03.2018

Kennzeichnende Größe den Umweltfreundlichkeit der Gesamtverkehrssituation ist der so genannte „**Modal Split**“

Er bezeichnet den Anteil des UV zum Anteil des MIV am Gesamtverkehr.

Im Jahr 2005 war der Modal Split 40% zu 60% und hat sich bis 2015 auf 42% zu 58% verändert. Innerhalb von 10 Jahren hat sich der Modal-Split nur um 2% in Richtung UV verschoben.

Innerhalb dieser Zeit wurde das **Stadtbahnnetz** in Heilbronn um den Ast Heilbronn Richtung Mosbach bzw. Sinsheim erweitert.

Die Aufteilung des Gesamtverkehrs wird von der Stadtverwaltung in der Gemeinderatsdrucksache 78 / 2018 mit 40% Durchgangsverkehr und 60% als Ziel -und Quellverkehr angegeben.

Diese Werte wurden mit Schreiben vom 22.01.2019 auf folgende Angaben korrigiert.

Der Binnenverkehr wird danach mit 65%, des Gesamtverkehrs angegeben. Die restliche 35% teilen sich wie folgt auf: Durchgangsverkehr: 18%; Quellverkehr: 45%; Zielverkehr 37%.

Daraus ergibt sich folgendes Gesamtbild für die Aufteilung des Gesamtverkehrs:

- **Binnenverkehr**            **65,%**
- **Zielverkehr**                **13%**
- **Quellverkehr**            **15,7%**
- **Durchgangsverkehr**    **6,3%**

### 3.4 Güterverkehre

Auch beim Güterverkehr kann eine Aufteilung wie im Personenverkehr vorgenommen werden.

Hier muss als Ziel der **Transitverkehr** durch die Stadt, wenn es Alternativen gibt, untersagt werden.

Beim **Binnenverkehr** sind in den letzten Jahren durch den zunehmenden Onlinehandel, die steigende Anzahl der Paketzustellungen zunehmend zu einem Problem geworden.

Jeder Paketdienst betreibt seine eigene Zulieferung und dadurch werden die selben Ziele oft kurzzeitig hintereinander von mehreren Lieferfahrzeugen angefahren. Hier wäre eine Bündelung, z.B. durch stadtteilbezogene Konzessionsvergaben, ein Schritt in die richtige Richtung.

### 3.5 Verkehrsbelastung der Heilbronner Innenstadt

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen im Jahr 2015 zeigen u.a. eine starke Verkehrsbelastung der Innenstadt.

Dies wird auch in einem Artikel der „Heilbronner Stimme“ (HSt) vom 21.12.2018 mit der Überschrift: **„Fast 49 000 Kfz in 24 Stunden in der Innenstadt“** deutlich.

**Abb.3:** Ausschnitt aus einem Artikel der HSt vom 21.12.2018 zur Verkehrsbelastung der Heilbronner Innenstadt.

**Anmerkung:** Die Aussage von Herrn Dirk Herrmann, dass diese Verkehrsbelastung „das Los einer Großstadt“ ist, klingt so als sei dies unabänderlich. **Dem widersprechen wir!**

Die Belastungszahlen einiger Verkehrsknoten in der (Innen)Stadt sind in **Tabelle 1** abgebildet (Ergebnisse Verkehrszählungen 2015).



Ort	Tagesspitzen-Belastung	24-Stunden-Messung	2 x 4 Stunden-Messung 6 – 10 u. 15 – 19 Uhr
Karl-Wüst-Str. / Nekarsulmer Str.	5.222 16:45 – 17:45Uhr	<b>65.498</b>	
Mannheimer Str. / Weinsberger Str. / Paulinenstr.	4.112 16:30 - 17:30 Uhr	48.500	
Kaiserstr. / Allee / Moltkestr.	2.088 16:30 – 17:30 Uhr		12.850
Oststr. / Wollhausstr.	3.478 16:30 – 17:30 Uhr		22.600
Karlsruher Str. / Weststr.	3.821 17:00 – 18:00 Uhr	45.994	
Südstr. / Wilhelmstr., stadtauswärts	3.661 16:45 – 17:45 Uhr		23.180
Südstr. / Urbanstr., stadteinwärts	3.680 07:30 – 08:30 Uhr		23.643
Stuttgarter Str. / Südstr. / Oststr.	3.965 07:30 – 08:30 Uhr	48.225	
<b>jeweils Kfz-Belastung, incl. Lkw</b>			

**Tabelle 1:** Verkehrsbelastungszahlen nach HSt-Grafik vom 21.12.2018, maps4news,.com HERE. **Quelle:** Stadt Heilbronn

Aus der **Tabelle 1** wird deutlich, dass die *Neckarsulmer Straße*, als Verbindungstraße zur A6 und nach *Neckarsulm* (AUDI), hoch belastet ist.

Auch die *Karlsruher Straße*, als Verbindung sowohl zum *Leinbachtal* wie auch den *Zabergäu*, weist eine hohe Belastung auf.

Die höchsten Verkehrszahlen weist die *Neckartalstraße*, sowohl als Transitstrecke und Verteiler in die unterschiedlichen Stadtgebiete, auf.

## 4. Handlungsrahmen

### 4.1 Limitierende Faktoren

Für die Entwicklung des Kfz-Verkehrs in den Städten gibt es einige limitierende Faktoren. Dies sind:

- Einhaltung der Grenzwerte für die Verkehrsemissionen (CO<sub>2</sub>, Stickoxide, Feinstaub, Lärm),
- begrenzte Flächen, die in der Stadt für die bewegten und ruhenden Verkehre zur Verfügung stehen,
- Kosten für Instandhaltung und für den Ersatz von Straßen, Brücken, öffentliche Parkierungsanlagen und die Verkehrssignalanlagen.

### 4.2 Handlungsansätze

Um diese Situation zu entschärfen, ergeben sich verschiedene Handlungsansätze:

- Reduzierung des mit Verbrennungsmotoren ausgestatteten Individualverkehrs,
- deutliche Erhöhung der Personenanzahl in jedem Fahrzeug,
- Verbesserung der Verbrennungsmotore (weniger Kraftstoffbedarf, Reduzierung der schädlichen Emissionen),
- Ersatz von Verbrennungsmotore durch elektrische Antriebsarten (problematisch bleiben dabei die Stromspeicher, die Strom-Erzeugung und -Verteilung),
- Ausbau des Angebotes für das **zu Fuß gehen** oder für die Nutzung von Fahrrad, Bus oder Bahn,
- .Schaffung von Anreize zum Umstieg vom Pkw in den UV.

### 4.3 Handhabung

Um die Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen, muss Mobilität räumlich, wie auch inhaltlich, **ganzheitlich betrachtet** werden.

Dazu ist es erforderlich, dass die **Verwaltungsstrukturen** angepaßt werden (Amt für Mobilität, Stabsstelle Mobilität der Zukunft). Alle Mobilitätsaufgaben gehören bei der Verwaltung in ein Amt oder eine Stabsstelle kümmert sich um die Zukunftsaufgaben der Mobilität.

Weiterhin sind mit den **Nachbarkommunen** stadtgrenzenüberschreitende Maßnahmen zu vereinbaren, zu entwickeln und umzusetzen.

Der Wandel zur nachhaltigen Mobilität sollte vornehmlich durch **Anreize** und weniger durch Restriktionen bewirkt werden.

Die **Führungsspitze** in den Entscheidungsgremien (Stadtverwaltung und Gemeinderat) muss erkennbar und vorbildhaft hinter der Umsetzung der vereinbarten Ziele stehen.

Neue Ideen sollten **zügig erprobt** und bei Erfolg auch schnell flächendeckend umgesetzt werden.

Die Betroffenen sollten am Wandel konstruktiv beteiligt werden.

## 5. Thematik

### 5.1 Themenwahl

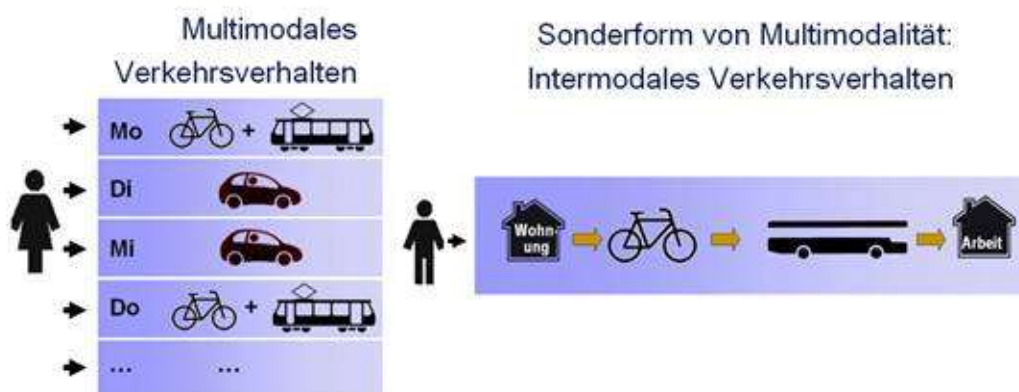
Um die Verbesserungen zu erreichen, muss es gelingen die Mobilitätsteilnehmer zu bewegen mehr Fahrten mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes als mit dem eigenen Auto durchzuführen. Wenn der Wechsel für die gesamte Wegstrecke vom Start- bis zum Zielpunkt erfolgen soll, sind die angestrebten Ziele teilweise nur schwer zu erreichen. Innerhalb von Heilbronn haben wir eine große Siedlungsdichte und relativ kurze Wege. Hier ist ein Umstieg bei entsprechenden Angeboten leichter möglich. Im dünner besiedelten und großflächigen ländlichen Raum sind dagegen die Hindernisse groß.

Ein Ausweg wird erkennbar, wenn man nicht **Gesamtstrecken** von Start- zum Zielpunkt in den Blick nimmt, sondern diese Strecke in sinnvolle **Teilstrecken** aufteilt. Hier ist es eher möglich einen Wechsel der Verkehrsmittelart für einen Teil des Gesamtweges zu erreichen.

Innerhalb der Stadt und ihrer unmittelbaren Umgebung ist ein **situationsabhängiger Wechsel der Verkehrsmittel hin zum Umweltverbund** eher annehmbar.

Je nach Wetter, Zeitbudget, Zeitnutzung, Verfügbarkeit kann ein anderes Verkehrsmittel als das Auto Vorteile haben und zum Wechsel veranlassen.

Fachlich werden die beiden Verhaltensarten mit multi- und intermodales Mobilitätsverhalten bezeichnet (**Abbildung 4**).



**Abb. 4:** multi- und intermodales verkehrsverhalten; **Quelle:** FIS, Mobilität und Verkehr

**Multimodal** unterwegs zu sein bedeutet für **verschiedene Wege** unterschiedlich Fortbewegungsarten nutzen.

**Intermodal** unterwegs zu sein bedeutet auf den **Teilstrecken eines Weges** unterschiedliche Fortbewegungsarten nutzen.

### 5.2 Mobilitätspunkte

„Knackpunkte“ sind hier die Orte, an denen das **Verkehrsmittel gewechselt** werden. Solche Orte werden „Mobilstationen“, „Mobilitätshubs“, „Verkehrszentren“ oder auch „Mobilitätspunkte“ genannt. Wir haben diesen letzten Begriff gewählt.

An diesen Punkten muss für einen Wechsel ein geeignetes **Verkehrsmittelangebot** zur Verfügung stehen und die Umstieg muss möglichst einfach, schnell, komfortabel und kostengünstig möglich sein.



### 5.3 Mobilitätspunkt-Eigenschaften

Bei den Eigenschaften von Mobilitätspunkten geht es hauptsächlich um vier Hauptfaktoren:

**1.** Um den jeweiligen Umstieg möglichst hindernisfrei zu gestalten, müssen schon zum Startzeitpunkt alle relevanten Informationen über die gesamte Wegstrecke bereitgestellt werden und sie müssen einfach nutzbar sein.

**2.** Neben den erforderlichen Informationen, müssen die einzelnen taktgebunden Angebote gut synchronisiert sein.

Für die Buchung und Abrechnung der für einen Weg genutzten Dienstleistungen muss es eine für den Nutzer kostengünstige, einfache und transparente Tarifstruktur geben (ein Ticket für einen Weg, unabhängig davon, welche Leistungen in Anspruch genommen werden).

**3.** An den Umstiegsstellen müssen die alternativen Mobilitätsarten problemlos verfügbar und der Wechsel zwischen ihnen komfortabel möglich sein.

**4.** Für das Parken des Autos am Mobilitätspunkt und die Weiterfahrt mit dem Umweltverbund in die Stadt und zurück sollte eine Mobilkarte mit einem autogebundenen Tarif angeboten werden.

### 5.4 Mobilitätspunkt-Potentiale

In Bezug auf die Arten der Verkehrsströme ergeben sich, zumindest theoretisch, unterschiedliche **Potentiale** für ein **multi-** und ein **intermodales Verkehrsverhalten**.

#### 5.4.1 Binnenverkehr

Die relativ kurzen Wege führen dazu, dass sich die Verkehrsteilnehmer schon vor den Start für ein bestimmtes Verkehrsmittel entscheiden. Ein Umstieg in ein anderes Verkehrsmittel ist eher selten. Damit ist für den Binnenverkehr das Potential für einen Umstieg innerhalb des Weges vom Auto auch den Umweltverbund eher mäßig.

#### 5.4.2 Quell- und Zielverkehr

Der Quell- und Zielverkehr erfasst auch die **Pendlergruppen**, sowohl als Berufs- wie auch als Freizeitpendler. Da für diese Gruppen die Wege deutlich länger sind, gibt es, vor allen Dingen an den Stadträndern, ein hohes Potential für einen Umstieg.

#### 5.4.3 Transitverkehr

Im Transitverkehr wird in der Regel das Verkehrsmittel nicht geändert. Transitverkehre sind aus der (Innenstadt) herauszuhalten und, wenn möglich, um die Stadt herumzuführen.

### 5.5 .Mobilitätspunkte im Innenstadtbereich

Wenn ein Autofahrer die Innenstadt mit dem Auto erreicht hat, wird er kaum geneigt sein, in ein **anderes Verkehrsmittel umzusteigen**. Die Restwegstrecke bis zum Ziel oder den Zielen ist relativ kurz.

Deshalb muss es zunächst das Ziel sein, die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel schon am Startpunkt zu fördern. Im Stadtbereich sollte vor allen Dingen das **multimodale Verkehrsverhalten** gefördert werden.

Wenn dennoch am Startpunkt das Auto gewählt wird, gilt es den Autofahrer zu veranlassen, in einer der vielen Parkieranlagen im Innenstadtbereich zu parken.

Für die so genannte „Letzte Meile“ kann dann **zu Fuß**, mit dem **Fahrrad**, **Kickroller** oder anderen Hilfsmittel auch für den Lastentransport angeboten werden.

Um Parkieranlagen attraktiv zu machen, müssen Parkplätze im Straßenraum reduziert und die verbleibenden deutlich verteuert werden. Mobilitätspunkte sind in oder nahe der Parkieranlagen mit oben genannten Angeboten einzurichten.

Anders ist die Situation an den Haltestellen der (Stadt)Bahn aus. Das ist dadurch bedingt, dass die Nutzer oftmals außerhalb des Stadtgebietes ein- bzw. aussteigen. Hier machen Mobilitätspunkte zur Förderung der Intermodalen Mobilität Sinn. Dies gilt vor allen Dingen für den Hauptbahnhof.

## 5.6 Mobilitätspunkte am Stadtrand

Mobilitätspunkte am Stadtrand haben andere Randbedingungen als in der Stadt.

- 1 Sie erfassen hauptsächlich die Pendlerverkehre in die und aus der (Innen)Stadt.
2. Die Wege von den Mobilitätspunkten zum Ziel in der Stadt und umgekehrt sind deutlich länger.
3. Die Mobilitätspunkte sind von außen ohne Verzögerungen einfach anfahrbar.

Mobilitätspunkte sind an den Stadtrandstellen einzurichten, an denen Zu- bzw. Abfahrten zur Autobahn bestehen oder wichtige Einfallstraßen in die Stadt führen.

Vorteilhaft ist, wenn an diesen Punkten schon ein ÖPNV-Angebot (Haltestelle) besteht.

## 6. Die Veranstaltungsreihe

### 6.1 Ziele

Die Veranstaltungsreihe

**„In Heilbronn besser mobil sein- das Umsteigen attraktiv gestalten“**

greift die oben genannten Ansätze auf.

Ziel der Veranstaltungsreihe ist es über die Vorteile der Inter- und Multimodalität zu informieren, geeignete Orte für Mobilitätspunkte in Heilbronn zu identifizieren und die für den jeweiligen Punkte einen Ausstattungsvorschlag zu erarbeiten.

Zusätzlich sollte eine Prioritätenliste erstellt und der Aufwand der Umsetzung abgeschätzt werden.

### 6.2 Workshop

An dem Workshop des AK Mobilität der LA21 HN, am 05. 11.18, haben ca. 25 Personen teilgenommen. In erster Linie ging es im Workshop um Vorschläge für Standorte von Mobilitätspunkten in Heilbronn, um deren Ausstattung und um begleitende Maßnahmen bei der Einrichtung solcher Punkte.

Dabei sollten möglichst die bestehenden Gegebenheiten berücksichtigt und ein Augenmerk auf die Stärkung des Umweltverbundes gelegt werden.

*(Ausführliche Dokumentationen des Vortrage, des Workshops und dessen Ergebnisse, liegen vor.)*

### 6.3 Blickwinkel

Um diese Aufgaben, auch über den Workshop hinausgehend, zu lösen, kann es hilfreich sein, sich zunächst in die Lage der Autonutzer zu versetzen und seine Situation und Denkweise als **Referenz** heranzuziehen.

### **Referenz i**

ist die Nutzung des eigenen Pkw's vom Start bis zum Ziel mit den dabei zusätzlich notwendigen Fußwegen.

An dieser Referenzsituation müssen sich alle Alternativangebote messen lassen.

Dabei sind noch folgende Punkte zu beachten:

1. Bei den mit der Pkw-Nutzung verbundenen Kosten spielen offensichtlich nur die Kraftstoffkosten und die anfallenden Parkgebühren eine unmittelbar wahrnehmbare Rolle.
2. Die mehr oder minder verborgenen Kosten, die weitaus höher sind, werden vielfach ignoriert.
3. Die von der Gesamtgesellschaft zu tragenden Kosten werden in der Regel überhaupt nicht berücksichtigt.
4. Beim Wechsel vom privaten Auto zum Umweltverbund können noch weitere Hürden dazu kommen.
5. Für Personen, die fast ausschließlich ihr Auto nutzen, kann es dabei schon ein großes Hindernis sein, eine Fahrkarte für einen Bus zu erwerben oder sich mit dem Fahrrad sicher im Verkehr zu bewegen.

Schon an solchen verhältnismäßig einfachen Dingen, kann die Bereitschaft zum Umstieg scheitern.

Die entscheidende Frage ist also:

***Wann ist ein Verkehrsteilnehmer, der beispielsweise bisher fast ausschließlich sein eigenes Auto nutzt, bereit umzusteigen und auch inter- und multimodale Angebote zu nutzen?***

1. Die Vorteile eines Umstiegs müssen **unmittelbar erkennbar** und **positiv erlebbar** sein.
2. Es erscheint sinnvoll die Verhaltensänderung **Schritt für Schritt** zu vollziehen.
3. Erste Umstiegsversuche sollten **unterstützend begleitet** werden.
4. **Lotsen-** und **Schnupperangebote** könnten solche Unterstützungen sein.

Der Gesamtaufwand und die Gesamtkosten der Alternativen sollten mit denen der Pkw-Nutzung vergleichbar sein oder mit anderen, unmittelbar wahrnehmbaren, Vorteilen verbunden sein. Auch der organisatorische Aufwand sollte den der Autonutzung nicht übersteigen.

## **6.4 Auswertung**

Grundlage dieser Auswertung sind die persönlichen Erfahrungen aus der Vortrags- und Diskussionsveranstaltung vom 05.06.18 und hauptsächlich aus der Teilnahme am Workshop am 05.11.18 und dessen dokumentierte Ergebnisse. Weiterhin fließen Diskussionsergebnisse aus einer Exkursion der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) nach *Straßburg* und *Offenburg* am 05.10.18 ein.

### **Anmerkungen:**

*In Fällen, in denen die Ergebnisse der Veranstaltungsreihe nicht sinnvoll erscheinen, wird von den Innerhalb der Veranstaltungen erarbeiteten Vorschläge abgewichen.  
Erkennbare Lücken werden geschlossen.*

## 7. Workshop; Frage 1.

### Geeignete Standorte von Mobilitätspunkte in Heilbronn

#### 7.1 Vorbemerkungen:

Es ist förderlich, wenn an den möglichen Standorten oder in der unmittelbaren Umgebung, schon viele alternative Angebote vorhanden sind.

Weiterhin sollten an dieser Stelle möglichst viele und große Verkehrsströme zusammentreffen. Der Anteil von Pkw-Nutzern sollte hoch sein.

Da es bisher in der Stadt keine ausgewiesenen Mobilitätspunkte gibt, ist es auch wenig wahrscheinlich, dass in einem ersten Schritt viele solche Stationen eingerichtet werden.

Von den Workshopteilnehmern wurden insgesamt **15 Standorte**, davon **2** außerhalb des Stadtgebiete, ohne weitere Begründungen, vorgeschlagen.

#### 7.1 Standortvorschlag mit der Priorität eins, Hauptbahnhof Heilbronn (8 Pkte)

Die **höchste Priorität** wurde von den Workshopteilnehmern für einen Mobilitätspunkt beim **Hauptbahnhof** vergeben.

Näher begründet wurde diese Entscheidung nicht. Deshalb soll hier der Versuch unternommen werden, die noch offen gebliebenen Fragen zu beantworten.

- *Was zeichnet diese Stelle aus?*
- *Welcher Verkehrsmittelzugang ist bereits vorhanden?*
- *Was fehlt an dieser Stelle?*

#### Was zeichnet diese Stelle aus?

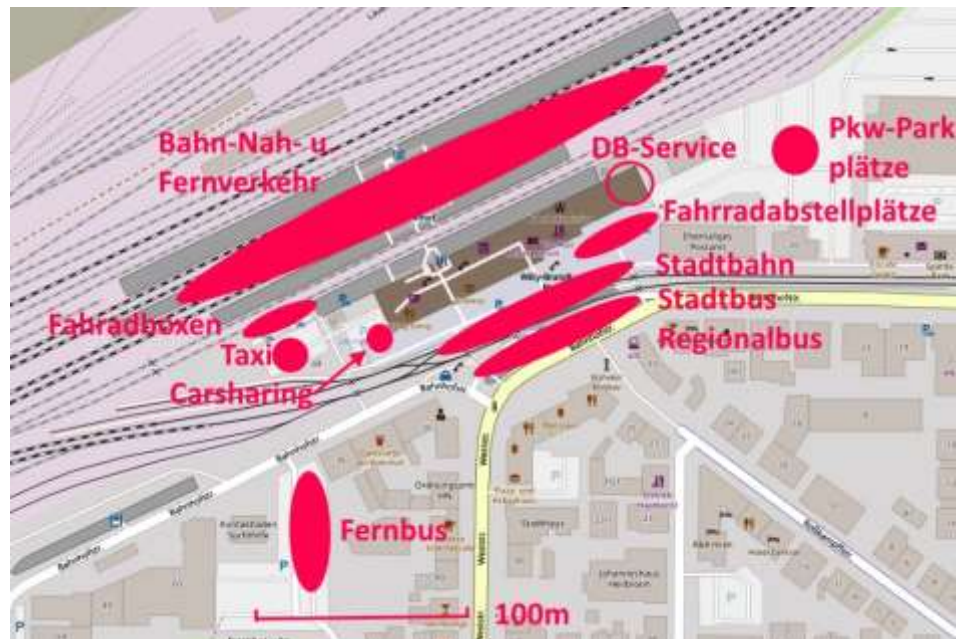
Am Hauptbahnhof sind schon viele Angebote vorhanden und hier treffen viele unterschiedliche Personenverkehrsströme zusammen. In der Nähe gibt es einen größeren Pkw-Parkplatz. Der Hauptbahnhof ist der Hauptverkehrsknoten in Heilbronn für den Umweltverbund.

#### Welcher Verkehrsmittelzugang ist bereits vorhanden?

In unmittelbarer Umgebung vorhanden sind Stationen oder Haltepunkte für:

- Bahn (Regional- und eingeschränkt Fernverkehr)
- Stadtbahn (2 Linien)
- Bus (Stadtbus (8 +3Linien), Regional-, und Fernbus)
- Carsharing (3 Stellplätze der DB)
- Taxi
- Fahrradabstellplätze (ungeschützt und in Boxen)
- Pkw- Parkplätze (DB)
- Ticketautomaten
- Imbiß und Kiosk (im Bahnhof)
- Stadtbahn- und Stadtbus-Haltestellen sind überdacht.

Im Bereich des Hauptbahnhofs ist bereits ein sehr umfangreiches Angebot vorhanden. Die Gesamtausdehnung des Gebietes, in dem die Angebote liegen, beträgt ca. 350 x 200m (**Abbildung 5**). Der Abstand der einzelnen Angebote ist damit teilweise groß.



**Abb. 5:**  
Mobilitätsangebote  
am Hauptbahnhof

Manche Angebote liegen auch etwa versteckt. Ein Pkw-Parkplatz ist wegen der notwendigen Verlegung der Fernbushaltestellen weggefallen. Die noch vorhandene Parkplatz hinter dem alten Postamt sind nicht direkt vom Bahnhofzugangs aus anfahrbar.

Geplant ist eine Fußgängerbrücke, östlich vom Bahnhofsgebäude, über die Bahngeleise. Dadurch wird für Fußgänger und eingeschränkt für Radfahrer eine Verbindung zum neuen Stadtgebiet „Neckarbogen“ hergestellt.

#### **Was fehlt an dieser Stelle?**

Es fehlt ein **Fahrradleihsystem** mit einem breiten Angebot, inclusive **Fahrradparkhaus** und **Serviceangebote**.

Weiterhin ist das **Carsharingangebot** hier deutlich aufzustocken.

Es fehlt eine deutlich wahrnehmbare **Vernetzung** der unterschiedlichen Angebote.

Die **Synchronisation** taktgebundene Angebote ist unzureichend.

Aufgrund der räumlichen Verteilung der einzelnen Angebote, wäre ein **Leitsystem** mit Hinweisen (Beispiel dazu: **Abbildung 6,**) wo welches Angebot anzutreffen ist, ein erster Schritt.



**Abb. 6:** Hinweistafeln *Strasbourg*, Hbf

Eine **personelle Beratung** gibt es nur für das Bahnangebot. Weiterhin fehlt eine **tarifliche Zusammenbindung** aller Angebote. Es fehlt ein **wetterschutzter Übergang** zwischen den Angeboten. **Ticketautomaten** an den Stadtbushaltestellen fehlen.

Die bestehenden Mängel wären mit nicht sehr hohen Kostenaufwand in 2 bis 3 Jahren weitgehend abbaubar.

**Die entscheidende Frage ist jedoch:**

***Gelingt es an diesem Ort mit den angedachten Ergänzungen Autofahrer dazu zu bewegen auf ihr Auto für Teilstrecken zu verzichten den Umweltverbund umzusteigen?***

**Die Antwort darauf:**

Es gibt hier vermutlich nur ein geringes zusätzliches Potential von Autofahrern, die an dieser Stelle zur Bahn und umgekehrt oder zu anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes wechseln würden.

Trotzdem würden die angeführten Verbesserungen die Intermodalität deutlich stärken und für die Nutzer Vorteile bringen.

## **7.2 Standortvorschlag mit der Priorität zwei, Harmonie (4 Pkte)**

Die zweithöchste Priorität für einen Mobilitätspunkt wurde dem Platz vor dem Veranstaltungszentrum „**Harmonie**“ zugeordnet.

**Was zeichnet diese Stelle aus?**

Viele Mobilitätsangebote sind vorhanden.

Die „Harmonie „ist ein wichtiger Veranstaltungsort.

Außerdem ist mit der Harmonie die „Kunsthalle Vogelmann“ verbunden.

In der unmittelbaren Nähe befinden sich vor allen Dingen Bankfilialen.

Der Fußweg in die Innenstadt ist kurz.

**Welcher Verkehrsmittelzugang ist bereits vorhanden?**

Insgesamt sind im Bereich der Harmonie folgende Mobilitätsangebote vorhanden: (**Abbildung 7**)

- Stadtbahnhaltestellen (2 Linien),
- Stadtbushaltestellen (7 +1 Linien),
- Regionalbushaltestelle (etwas abgesetzt Richtung Allee/Post),
- Busbahnhof für Privatanbieter (räumlich abgesetzt),
- Carsharing,
- Servicestation des HNV,
- Zugang zur Pkw-Tiefgarage,
- Fahrradabstellplätze.

**Was fehlt an dieser Stelle?**

Es fehlt die Zusammenbindung der vorhandenen Angebote.

- es gibt keine Fahrradleihstation,
- Taxistellplätze fehlen,
- Hilfestellungen zur Orientierung gibt es nicht,
- Der Busbahnhof für private Busunternehmen liegt abseits.

Die Haltestellen „**Allee / Post**“ für die weiteren Stadtbuslinien liegen von diesem Standort zu weit entfernt.



Trotzdem gibt es in Bereich der „**Harmonie**“ bereits einige Angebote, die aber, zumindest bisher, nur Umstiegsbeziehungen zwischen wenigen Verkehrsmitteln erlauben. Bisher ist nur Umstieg von Bus zu Bus (Regio- oder Stadtbus), von Bus zur Stadtbahn und umgekehrt von Bedeutung.

Autofahrer, die die Harmonie-Tiefgarage besuchen, gehen zu Fuß die Innenstadt oder besuchen eine Veranstaltung in der „Harmonie“.

Das Potential von Autofahrern, die bereit sind hier vom Pkw in den Umweltverbund zu wechseln, ist nicht sehr groß gering. Trotzdem sind Ergänzungen, z.B. durch Leihräder sinnvoll.



Abb. 7: Mobilitätsangebote bei der „Harmonie“

### Fazit für beide Beispiele

Diese beiden Beispiele zeigen, dass auch ein bereits großes Angebot unterschiedlicher Mobilitätsformen nicht automatisch mit einem hohen Potential von **wechselbereiten Autofahrern** einhergeht.

Erst, wenn mit dem Pkw längere Strecken zurückgelegt werden, kann sich der Umstieg zum Umweltverbund für die Autofahrer lohnen. Dies ist beim **Quell-** und **Zielverkehr** der Fall und betrifft in vielen Fällen **Berufs-** oder **Freizeitpendler**. Das Ziel muss dann nach den Umstieg möglichst direkt und schnell erreicht werden.

Wie ausgeführt ,sollte deshalb der Schwerpunkt für die Vorschläge von Mobilitätspunkten auf die **Quell- und Zielverkehre** gelegt werden.

Interessant sind dabei die **Hauptverkehrsstraßen**, die die Stadt mit den Vororten und mit dem Umland verbinden.

Die beiden Standortvorschläge mit der Priorität drei (3 Punkte), im Workshop liegen an solchen Straßen.

- **Gewerbegebiet Böckingen West** (Großgartacher Straße)
- **Sontheim, Stuttgarter Straße** (an der Stadtgrenze)

### 7.3 Standortvorschlag mit der Priorität drei, Böckingen, Gewerbegebiet West (3Pkte)

Die derzeitige Situation ist in **Abbildung 8** dargestellt.



**Abb.8** Mobilitätsangebote Böckingen, Gewerbegebiet West

#### **Was zeichnet diese Stelle aus?**

An dieser Stelle befindet sich eine Stadtbahnhaltestelle (Linie: *Heilbronn – Eppingen*) mit einem **Park-and-Ride-Platz**. Vorgesehen ist hier der Umstieg vom Pkw in die Stadtbahn und umgekehrt. In unmittelbarer Nähe befindet sich ein Gewerbegebiet. In der weiteren Umgebung gibt es eine Berufsschule.

#### **Welcher Verkehrsmittelzugang ist bereits vorhanden?**

Neben der Stadtbahnhaltestelle ist in der Nähe noch eine Stadtbushaltestelle (Linie 13). Weitere Mobilitätsangebote fehlen bisher.



### **Was fehlt an dieser Stelle?**

Die Pendlerströme aus dem Leintal in Richtung Stadt teilen sich allerdings schon weiter westlich von dieser Stadtbahnhaltestelle in zwei Äste auf.

Einen Ast bildet die **Großgartacher Straße (B293)** Richtung Stadtmitte (Südstraße). Dieser Ast führt an dem vorgeschlagenen Punkt vorbei.

Der andere Ast führt über die **Kreisstraße K9561** durch Frankenbach über die Saarlandstraße in Richtung Stadtmitte (Europaplatz)) oder in Frankenbach weiter durch Neckargartach in das „Alte Industriegebiet“ und nach Neckarsulm.

Aus diesem Grund wäre die Lage des Mobilitätspunktes an einer Stelle vor der Aufspaltung in die beiden Äste sinnvoller.

### **Problem dabei:**

Die nächste Stadtbahnhaltestelle weiter westlich befindet sich in Leingarten.

## **7.4 Standortvorschlag mit der Priorität drei, Stuttgarter Straße (an der Stadtgrenze) (3Pkte)**

### **Was zeichnet diese Stelle aus?**

Es ist die Hauptzugangstraße in die Innenstadt aus *Untergruppenbach* mit dem Autobahnanschluß Richtung Stuttgart (**Abbildung 9**).

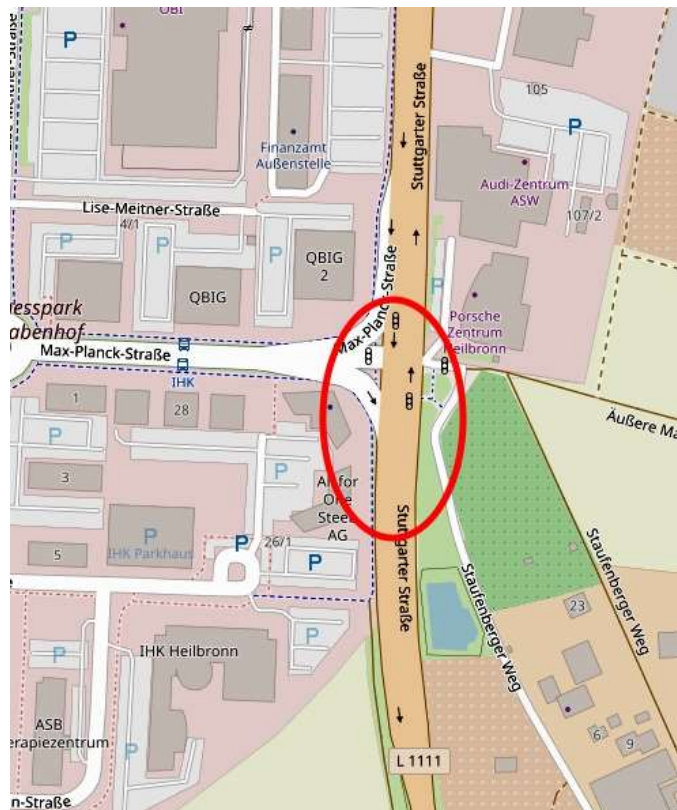
Am vorgeschlagenen Standort befindet sich ein Gewerbegebiet mit der *IHK Heilbronn-Franken*. Etwas weiter weg liegt die Hochschule Heilbronn.

### **Welcher Verkehrsmittelzugang ist bereits vorhanden?**

In der Nähe gibt es bisher eine nur Regionalbushaltestelle.

### **Was fehlt an dieser Stelle?**

- Ein Pkw-Parkplatz
- Stadtbushaltestelle,
- Carsharing,
- Fahrradverleih,
- Fahrradabstellplätze,
- Taxistand.



**Abb. 9:** Mobilitätspunkt Stuttgarter Straße

### 7.5 Vorschläge für weitere Mobilitätspunkte

Die weiteren Vorschläge haben eine **niedrige Priorität** erhalten.

Die einzelnen durch nummerierten Standortvorschläge sind in **Abbildung 10** zu finden.



**Abb. 10:** Stadtplanausschnitt mit weiteren Mobilpunkt-Vorschlägen

#### 7.5.1 Vorschläge für Mobilitätspunkte mit zwei Bewertungspunkten

*Bö. Sonnenbrunnen, (Abb.10, Nr.4); Industriepplatz (Abb.9, Nr.8)*

#### 7.5.2 Vorschläge mit einem Bewertungspunkt:

*Theresienwiese (Abb. 9, Nr. 3); Gödelerstraße (Abb. 10, Nr. 6); Neckarsulm, Süd (Abb. 10, Nr. 11); B39, Sattel Weinsberg (Abb. 10, Nr. 12); AA Untergruppenbach (Abb. 10, Nr. 13).*

Wegen einer zu geringen Wahrscheinlichkeit der Umsetzung, sollen hier die Vorschläge von Mobilitätspunkten mit einer geringer Priorität nicht weiter betrachtet werden.

Der Vorschlag mit der Nummer Nr. 4: *Böckingen, Sonnenbrunnen* soll hierbei eine Ausnahme bilden.

## 7.6 Standortvorschlag mit nachgeordneter Priorität Böckingen Sonnenbrunnen (2 Pkte)

Diesem Standort wird von den Workshopteilnehmern nur eine nachgeordnete Priorität zugeordnet. Er ist aber nach meiner persönlichen Meinung von größerer Bedeutung (**Abbildung 11**).



**Abb.11:** Mobilitätspunkt Sonnenbrunnen

### **Was zeichnet diese Stelle aus?**

Die Stelle zeichnet sich als „Neue Mitte“ von Böckingen durch das Zusammentreffen mehrerer stadtinterner Verkehrsströme aus. Sie liegt in unmittelbarer Nähe zu Handels- und Dienstleistungseinrichtungen und zum Eisenbahn Museums Durch die Neugestaltung des Bahnübergangs und der neuen Unterführung ergeben sich weitere Änderungsmöglichkeiten.

### **Welcher Verkehrsmittelzugang ist bereits vorhanden?**

- Stadtbahnhaltestelle,
- Stadtbushaltestelle,
- Parkmöglichkeiten beim Einkaufszentrum,
- Fahrradstellplätze.

### **Was fehlt an dieser Stelle?**

- Carsharing,
- Fahrradleihstation,
- Öffentliche Parkplätze,
- Es sind bisher nur zwei Stadtbuslinien angebunden.

Das Potential von Pkw-Nutzern, die an dieser Stelle zum UV wechseln könnten, ist an dieser Stelle nicht besonders hoch.

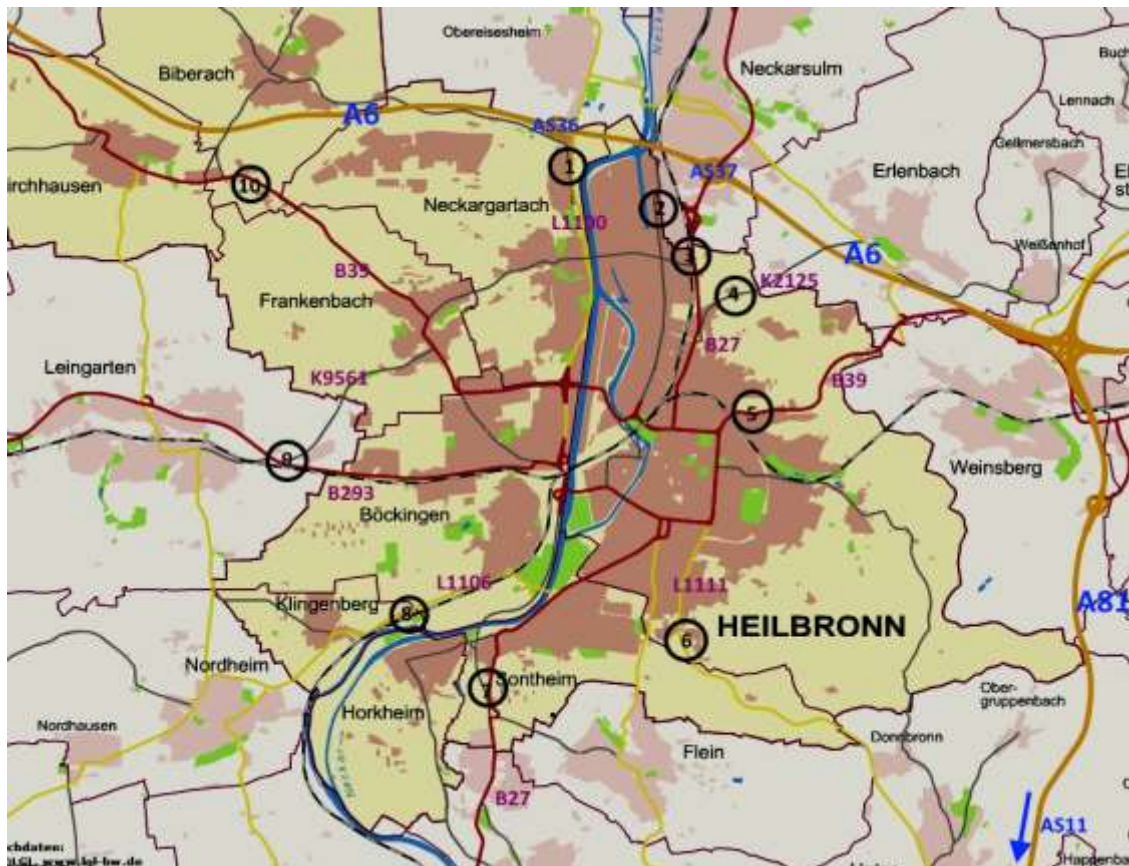
Ein Wechsel vom Auto oder auch vom Bus in die Stadtbahn in oder von Richtung Hauptbahnhof bringt jedoch **deutliche Zeitvorteile**. Allerdings müssen dann beide Verkehre (Bus und Stadtbahn zeitlich synchronisiert sein.



## 7.7 Ortsvorschläge für Mobilitätspunkt an den Stadträndern

Mit Fokus auf die **Quell** und **Zielverkehre**, die ein **hohes Potential** für eine **nachhaltige Verbesserung** haben, sollen die wichtigen Straßenein- bzw. Ausgänge der Stadt näher betrachtet werden.

Die einzelnen Stadtein- bzw. Ausgänge, die im Hinblick auf die Pendlerströme von Bedeutung sind, sind in **Abbildung 12** gekennzeichnet.



**Abb.12:** Lage der Stadtein- bzw. Ausgänge

1. **A6, AS36, Heilbronn / Untereisesheim, L1100 (Neckartalstraße)**
2. **Austraße (Kläranlage)**
3. **A6, AS37, Heilbronn / Neckarsulm, B27**
4. **Binswanger Straße, K9569**
5. **Haller Straße, B39**
6. **Stuttgarter Straße, L1111 nach Untergruppenbach A81**
7. **Neckartalstraße, K9564**
8. **Klingenberg Theodor-Heuß-Straße**
9. **Großgartacher Straße, B293**
10. **Fra. Maihalde, Speyerer Straße, B39**

Die beiden **Autobahnen A6** (Mannheim – Nürnberg) und **A81** (Stuttgart – Würzburg) spielen im Pkw-gebundenen Pendlerverkehr eine große Rolle:

- Die **Autobahn A6** ist über die Anschlussstelle **AS36** (Heilbronn/Untereisesheim) und die Anschlussstelle **AS37** (Heilbronn/Neckarsulm),
- die **Autobahn A81** über die Anschlussstelle **AS11** (Heilbronn/Untergruppenbach) an Heilbronn angebunden.

Rein geografisch betrachtet, kann überlegt werden die **Punkte 2 und 3** zu einem **Punkt 2,3**, nahe dem Autobahnanschluß **AS36**, zusammen zu fassen.

Auch die **Punkte 7 und 8** können zusammen gelegt werden.

Damit würde sich die Gesamtzahl der Umstiegsunkte von 10 auf 8 Punkte reduzieren.

**Zu Punkt 3:** In der *Neckarsulmer Straße* wurden im Jahr 2015 an der Einmündung der *Karl-Wüsstraße* Im Zeitraum von 16:45 – 17:45Uhr 5.222 Kfz gezählt.

**Zu Punkt 8 und 9:** In der *Karlsruher Straße*, Einmündung *Weststraße* wurden zwischen 17 und 18 Uhr 3.821 Kfz gezählt.

An der **Autobahnanschlußstelle AS11** (*Heilbronn/Untergruppenbach*) der **A81** existiert ein größerer Pendler-Parkplatz. Solche Parkplätze sorgen dafür, dass zumindest ein Teil der Wegstrecken, zwar weiterhin mit dem Pkw, aber dann mit einer **größeren Besetzungsdichte** zurückgelegt wird.

An den anderen Autobahnanschlußstellen **AS36** und **AS37** der Autobahn gibt es keine Pkw-Parkplätze mit einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen. Diese sollten dann mindestens auch direkt an das Stadtbusnetz angeschlossen werden.

An allen Ein-, und Ausgangstraßen sollten schrittweise Mobilitätspunkte eingerichtet werden.

Planungsvoraussetzung ist die Erfassung der Pendler-Erfordernisse.

An den Mobilitätspunkten am Stadtrand sollten folgende Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen.

- Parkmöglichkeit (Platz oder Haus) mit Wetterschutz
- Eine Stadtbahn- oder Bushaltestelle mit Wetterschutz
- Fahrradverleihstation
- Carsharingangebote

**Anmerkung:** *Es ist bedauerlich, dass die notwendigen Daten nicht im Rahmen der Verkehrsdatenerfassung in Jahr 2015 mit erfaßt wurden.*

Da, wo aus bestimmten Zufahrtrichtungen unternehmensbezogen größere Pendlerströme vorhanden sind, z.B. **Audi**, (*Neckarsulm Böllinger Höfe*), **Lidl /Kaufland** (*Neckarsulm*), **Stadtverwaltung Heilbronn**, **Landratsamt**, **Hochschulstandorte**, sollte über unternehmensbezogene Buslinien nachdacht werden. Bei solchen unternehmensbezogenen Maßnahmen schlägt positiv zu Buche, dass bei solchen Maßnahmen in den Unternehmen auf Pkw-Parkplätze und damit auf wertvolle Flächen, verzichtet werden kann. Dies bringt Kostenvorteile für die Unternehmen.

Neben dem Autoverkehr spielt der **Bahnverkehr** mit Blick auf die Pendlerströme eine Rolle.

Abgewickelt werden über die Schienen Verkehre aus und in Richtung:

- **Eppingen** Stadtbahn S4 (*Karlsruhe – Öhringen*)
- **Neckarsulm** DB, Stadtbahn S41 (*Heilbronn – Mosbach*); S42 (*Heilbronn – Sinsheim*)
- **Weinsberg** DB, Stadtbahn S4 (*Karlsruhe – Öhringen*)
- **Stuttgart** DB (*Heilbronn – Stuttgart*)

Die wichtigste Pendlerverbindung ist Heilbronn – Stuttgart – Heilbronn

Von den Zufahrtstraßen hat nur der **Punkt 9** (**Böckingen, Gewerbegebiet West**) eine direkte Stadtbahnanbindung.

Die **Pkte 2** (*Austraße, Kläranlage*) und **3** (*AS37 Heilbronn/Neckarsulm, B27*) liegen genauso wie der **Pkt. 8** (*Klingenberg, Theodor-Heuß-Straße*) in der Nähe von Bahnlagen aber nicht von Haltepunkten.

## 8. Workshop; Frage 2.

### Wie sollten die Mobilitätspunkte ausgestattet sein?

#### 8.1 Ausstattungskategorien und Zuordnung von Merkmalen

Von den Gruppenteilnehmern im Workshop wurden **drei Ausstattungskategorien** gebildet.

- **einfache** Ausstattung
- **mittlere** Ausstattung
- **umfangreiche** Ausstattung

##### 8.1.1 Einfache Ausstattung:

- Bus / S-Bahn (alternativ)
- Radverleih
- Parkflächen für Pkw (Tickets)
- Carsharing (alternativ 2 – 3 Plätze)

##### 8.1.2 Mittlere Ausstattung

- Bushaltestelle, S-Bahn
- Carsharing
- Radverleih, Pedelecs + Lademöglichkeit
- Taxi, Lastenräder
- Parkhaus
- Kiosk

##### 8.1.3 Umfangreiche Ausstattung

1. Bahn, Bus /Fernbus, S-Bahn, Taxi
2. Radparkhaus mit Servicestation, Radverleih (diverse Typen), Ladestationen
3. Parkhaus, Sharing-Systeme, Mietwagen
4. Intelligentes Terminal für Mobiloptionen
5. Fahrscheinautomat
6. „Ich bring Sie schon dahin“ Personal
7. nachfrageorientiertes Leitsystem
8. Shoppingmöglichkeit
9. Kickroller

**Zusätzlich wurden folgende Merkmale genannt:** Lieferverkehr: zukünftig Drohnenstationen, Lastradstationen, Tunnelröhren, Packstationen;  
Fahrradschnellstraßen, 2 schnelle, ebene Verbindungen (eventuell mit Tunnel, Brücken)  
Berücksichtigung zukünftiger Mobilitätsformen in Heilbronn.

**Anmerkung:** Die Aufteilung der Ausstattung in die drei Gruppen erscheint durchaus sinnvoll.

Man muss zwischen **übergeordneten Ausstattungsmerkmalen** und die den Mobilstationen **zuordnungsbaeren Merkmalen** unterscheiden.

**Übergeordnete** Ausstattungsmerkmale bewirken eine generelle Förderung der Intermodularität.  
**Direkt zuordnungsbar** Ausstattungsmerkmale wirken sich nur auf die einzelnen Mobilpunkte aus.

### 8.2 Geänderte Zuordnung

Hier soll der Versuch unternommen werden, alle sinnvollen Angebote und ihre Zuordnung optimiert in einer **Tabelle 2** darzustellen.

Ausstattungsmerkmale	Kategorie			Anmerkung
	einfach	mittel	hoch	
Bahnhaltepunkt (Regional u./o. Fernbus)			((X))	
Stadtbahnhaltestelle	((X))	(X)	X	
Fernbushaltestelle			(X)	
Regionalbushaltestelle	((X))	(X)	(X)	
Stadtbushaltestelle	X	X	X	
Kfz-Parkplatz	X	X	X	
Kfz-Parkgarage (tief oder hoch)	((X))	(X)	X	
Taxi-Wartepunkt		(X)	X	
Tankstelle		((X))	(X)	
Kfz-Servicestation			((X))	
Carsharingpunkt	X	X	X	
Carsharing-Servicestation		(X)	X	
Strom-„Tankstelle“ für Kfz u. E-Roller		(X)	X	
E-Roller-Leihstation		((X))	(X)	
Kickroller Leihstation		(X)	X	nur Innenstadt
Fahrrad-Leihstation	X	X	X	
E-Bike-Leihstation (Sonderräder)			X	
Strom“Tankstelle „ für Elektroräder			X	
Fahrrad-Servicestation		(X)	(X)	
Fahrrad-Parkhaus		(X)	X	
Fahrrad-Boxen			X	
Fahrrad-Abstellbügel	X	X	X	
Warteraum			X	
Schließfächer			X	
Kiosk			X	
Toiletten			X	
wetterschutzte Übergänge			(X)	

X: notwendig; (X): wünschenswert; ((X)): hilfreich

**Tabelle 2:** Mobilitätspunkte, Ausstattungsmerkmale und Ausstattung

Ausstattungsmerkmale	Kategorie			Anmerkung
	einfach	mittel	hoch	
InfoPunkt (personell u./o. elektronisch)		(X)	X	
elektronische Dienstleistungs-Buchung und -Abrechnung	X			übergeordnet
Informationen per APP	X			übergeordnet
synchronisierte Takte taktgebundener Angebote	(X)			übergeordnet
einheitliches Stationslayout	(X)			übergeordnet
elektronische Fahrplananzeigen	X			ortsabhängig

X: notwendig; (X): wünschenswert; ((X)): hilfreich

**Tabelle 2, Fortsetzung:** Mobilitätspunkte, Ausstattungsmerkmale und Ausstattung

Bei den übergeordneten Ausstattungsmerkmalen von Mobilitätsstationen handelt es sich um Maßnahmen die das Inter- und multimodale Mobilitätsverhalten fördern.

**Elektronische Fahrplananzeigen** sollten an allen Haltestellen mit Umstiegsfunktion vorhanden sein. Außerdem sollten als Bahnen und Bussen mit einheitlichen Bildschirmanzeigen ausgestattet sein, die auch Umsteigebeziehungen anzeigen und erläutern.

Neben der optischen Anzeige sollte jeweils auch eine akustische Ansage vorhanden sein. Solche Ansagen könnten an Haltestellen durch Knopfdruck aktiviert werden.

Bei **Apps**, die Realtime-Informationen, die z.B. bei Ausfällen und Verspätungen informieren, können die Information standortsabhängig gefiltert werden. Mit Hilfe von Apps lassen sich Informationen zu gesamten Wegekettten abbilden.

**Taktgebundenen Angebote** (Bahn und Bus sollten so synchronisiert werden, so dass beim Umstieg längere Wartezeiten (größer 5 Minuten) vermieden werden.

Ein **einheitliches Stationslayout** fördert die Erkennbarkeit und dadurch werden die Angebote als Einheit wahrgenommen.

Von großer Bedeutung ist zukünftig eine **elektronische Buchung und Abrechnung** mit Hilfe des Smartphones.

Darstellbar sind in dieser Form Anforderung- und Abbuchung einer bestimmten Dienstleistung. Im Idealfall werden die in Anspruch genommenen Dienstleistungen automatisch erkannt und abgerechnet. Dabei muss der Datenschutz beachtet werden, so dass keine Bewegungsprofile aufgezeichnet werden.



## 9. Workshop; Frage 3:

### Was kann die Stadtverwaltung , der Gemeinderat und was können wir alle tun, damit die Vorschläge umgesetzt werden?

#### Einheitliches Ziel aller bisherigen Vorschläge ist die Förderung der Einrichtung von Mobilitätspunkten in der Stadt.

Diese Frage bzw. Fragen soll(en) die Möglichkeiten der einzelnen Akteure für eine Unterstützung der Einrichtung von Mobilitätspunkten und deren Nutzung ausloten.

Dabei zählen die Politik (Gemeinderat) als politisches, beschließendes Organ, die Verwaltung als Planungsorgan und die Bürgerschaft als Nutzer zu den Akteursgruppen.

#### 9.1 Antworten

Zu der dritten Frage im Workshop gab die folgenden stichwortartig festgehaltenen Antworten.

##### 9.1.1 Was kann die Stadtverwaltung tun?

- Marketingkonzept (erstellen), positiv besetzte Marke entwickeln,
- bürokratisch, organisatorische Möglichkeiten schaffen,
- Fördermöglichkeiten erkunden,
- Qualität sichern,
- Umfragen erstellen lassen,
- digitale Möglichkeiten nutzen,
- Apps anstoßen und entwickeln lassen sowie erproben,
- Bürger beteiligen, Anwohner einbeziehen,
- Netzwerke knüpfen.

##### 9.1.2 Was kann der Gemeinderat (Politik) tun?

- die Region einbeziehen,
- Mittel bereitstellen (Finanzen + Personal),
- Konkrete Zielvorgaben machen und überwachen,
- gesetzlichen Ordnungsrahmen schaffen oder anstoßen,
- aufklären,
- Mut zum Neuen,
- Neues ausprobieren, neue Wege gehen,

##### 9.1.3 Was können wir tun?

- Begeisterung erzeugen und zeigen,
- bei uns selber anfangen,
- eigene Vorschläge machen,
- deutlich und verständlich mitteilen, was wir wollen,
- konkrete Forderungen stellen,
- mit den „Füßen“ abstimmen (selber machen),
- Öffentlichkeitsarbeit,
- Vortrag *Straßburg / Offenbach* der Verwaltung und dem GR zur Verfügung stellen,
- (Tempo 30 + Anwohnerzonen + Einbahnstraßen).

#### **9.1.4 Was können Politik und Verwaltung tun?**

- Mobilität ganzheitlich denken,
- saubere und effiziente Verkehrsmittel bevorzugen,
- Maßnahmen zur Mitnahme der Bevölkerung ergreifen,
- Einbezug aller Mobilitätsformen,
- Angebote attraktiv gestalten,
- nur Mut haben, es auch zu machen,
- Impulse müssen von „Oben“ kommen.

#### **9.1.5 Was können die Verwaltung, der Gemeinderat und wir gemeinsam tun?**

- die Multimobilität nutzen,
- Eigenes Mobilitätsverhalten überdenken,
- Einbezug und Gleichbehandlung aller Mobilitätsarten,
- (Flächenversiegelung reduzieren, Autostraßen reduzieren; ungebremsten Autoverkehr ausbremsen),

Zu dieser Hauptfrage, bzw. diesen Unterfragen, wurden ein Bündel von Vorschlägen eingebracht. Die einzelnen Antworten wurden nicht weiter erläutert oder begründet.

### **9.2 Bewertung der Antworten**

Durch Bewertung der einzelnen Antworten kann man folgende Vorschläge als **wichtig** herausfiltern.

#### **9.2.1 Bewertung: Was kann die Stadtverwaltung tun:**

vor allen Dingen organisatorische und bürokratische Hürden abbauen,  
Fördermöglichkeiten erkunden und nutzen und  
die Bürgerschaft einbeziehen

#### **9.2.2 Bewertung: Was kann der Gemeinderat (Politik) tun?**

Sie (Er) kann mutig neue Ideen aufgreifen, sie erproben lassen und bei Bewährung Mittel (Finanzen und Personal) für die Umsetzung bereitstellen.

Wichtig sind auch der Verwaltung konkrete Zielvorgaben zu machen und deren Umsetzung auch zu überwachen.

#### **9.2.3 Bewertung: Was können wir tun?**

Bei uns selber anfangen und mit Überzeugung dafür zu werben.

Mit konkreten, begründeten Forderungen und Vorschlägen an die Öffentlichkeit treten.

#### **9.2.4 Bewertung: Was können wir alle gemeinsam tun?**

Darauf gibt es, eine wesentliche Antwort:

**Alle sollen mit gutem Beispiel vorgehen und Inter- und Multi-Mobilität nutzen, bei Einbezug und Gleichbehandlung aller Mobilitätsarten.**

## 10. Schlußbemerkung

Mobilitätspunkte sind nur ein Beitrag auf dem Weg zu einer **nachhaltigen Mobilität** in Heilbronn. Voraussetzung dafür ist aber auch eine deutlich intensivierete Förderung der Fahrradfahrens und der deutlich vermehrten Nutzung eines aus- bzw. umgebauten ÖPNV.

Wenn es gelingt die hier vorgelegten Vorschläge auf allen Ebenen umzusetzen, leisten wir einen wichtigen Beitrag auf dem skizzierten Weg.

Wichtig erscheint uns, dass alle Beteiligten in einem intensiven Kontakt bleiben und **gemeinsam** die Vorschläge Schritt für Schritt konkretisieren und umsetzen.

Bei absehbaren Widerständen oder Widersprüchen sollte schon zu einem frühen Zeitpunkt ein möglicher Ausgleich gefunden werden.

Bei dieser Gelegenheit sollte das Verfahren des **systemischen Konsensierens** eingesetzt werden.

Mit Hilfe eines solchen Verfahrens lassen sich Lösungen finden, in denen sich alle wiederfinden und mit denen alle leben können.

### Ergänzende Unterlagen und Konzepte:

**„Mobilitätskonzept Heilbronn 2030 – Ergebnisse der Verkehrserhebung“**

GR-Drucks. Nr, 78, vom 19.02.2018

StadtHeilbronn, Amt für Straßenwesen

***In Heilbronn besser mobil sein – das Umsteigen attraktiv gestalten***

öffentlicher Workshop am 05.11.18, **Dokumentation**

Lokale Agenda21 Heilbronn, AK Mobilität

**„Verbesserung des ÖPNV in Heilbronn“, Zusammenfassung und Abschlussbericht**

**Stand: 05.08.2107**

Lokale Agenda21 Heilbronn, AK Mobilität

**Autor:** Uwe Ahrens

Mitglied der Lokalen Agenda21 Heilbronn, AK Mobilität