

Werkstattgespräch 2024

Mobilitätspakt Aalen – Heidenheim Dokumentation

Veranstaltung am 25.04.2024 in der Kulturhalle Hammerschmiede Königsbronn Dokumentation: ifok GmbH



Inhalt

Zentrale Ergebnisse auf einen Blick	3
Einleitung	4
Teil 1: Ablauf der Veranstaltung	6
Agenda	6
Einstieg: kurze Einführungsvorträge	7
Kurze Vorstellung des Mobilitätspakts Aalen-Heidenheim	7
Von Oberkochen bis Königsbronn – Die Gewerbegebiete und ihre Herausforderungen	12
Ausbau und Weiterentwicklung der Brenzbahn	19
Planungsstand Radnetz und schnelle Radwegverbindung	23
Gruppenarbeit	28
Abschluss und Ausblick	29
Teil 2: Ergebnisse nach Handlungsfeldern	30
1. Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr	30
Inputvorträge	30
Leitfragen der Diskussion	33
Erfahrungen, benannte Hürden und mögliche Lösungsansätze aus der Gruppenarbeit	33
2. Handlungsfeld ÖPNV – Bus und Bahn	36
Inputvorträge	36
Leitfragen der Diskussion	37
Erfahrungen, benannte Hürden und mögliche Lösungsansätze aus der Gruppenarbeit	37
3. Handlungsfeld Weg zur Arbeit	40
Inputvortrag	40
Leitfragen der Diskussion	40
Erfahrungen, benannte Hürden und mögliche Lösungsansätze aus der Gruppenarbeit	41
4. Handlungsfeld Vernetzung der Verkehrsmittel	44
Inputvortrag	44
Leitfragen der Diskussion	45
Erfahrungen, henannte Hürden und mögliche Lösungsansätze aus der Grunnenarheit	15



5. Hinweise zu den bisherigen Maßnahmen des Mobilitätspaktes	
Teil 3: Fotodokumentation der Gruppenarbeit	48
Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr	48
Handlungsfeld ÖPNV – Bus und Bahn	51
Handlungsfeld Weg zur Arbeit	56
Handlungsfeld Vernetzung der Verkehrsmittel	61
Anmerkungen und Ideen zu den bisherigen Maßnahmen des Mobilitätspaktes	65

Zentrale Ergebnisse auf einen Blick

Am Werkstattgespräch zum Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim nahmen neben Vertreterinnen und Vertretern des Mobilitätspakts zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger, Pendler und Pendlerinnen sowie Vertreterinnen und Vertreter zivilgesellschaftlicher Akteure teil.

Die meisten sahen bei öffentlichen Verkehrsmitteln Verbesserungspotenzial bei der Zuverlässigkeit sowie der Verzahnung zwischen verschiedenen Bus- und Bahnlinien. Hier wurde auch eine häufigere Taktung gewünscht. Insbesondere am Abend und in weniger dicht besiedelten Gebieten erhielten die Partner des Mobilitätspaktes die Anregung, über innovative Formen des öffentlichen Verkehrs nachzudenken. Einige Teilnehmende merkten an, dass der ÖPNV über Angebote wie dem Deutschlandticket bezahlbar bleiben muss.

Bezogen auf den Rad- und Fußverkehr besteht nach Ansicht der Teilnehmenden deutlicher Handlungsbedarf bei der Infrastruktur. Hier bedarf es eines weiteren Ausbaus, sowie einer Verbesserung der bestehenden Rad- und Fußwege, etwa durch verbesserte Abtrennungen und Beschilderungen.

Für den Weg zur Arbeit sollte es aus Sicht vieler Teilnehmenden "zum Standard" werden, mit dem Rad, Bus und Bahn unterwegs zu sein. Die Teilnehmenden hoben positiv hervor, dass der Zeiss-Werksbus zukünftig in den ÖPNV integriert werden soll und damit für alle nutzbar wird. Auch Ideen wie Fahrgemeinschaften und Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements wurden angeregt und diskutiert. Hier sollten auch Anreize durch die Arbeitgeber erfolgen.

Bei der Vernetzung der Verkehrsmittel wurden Verbesserungsmöglichkeiten darin gesehen, dass es an Bahnhöfen mehr Parkmöglichkeit für PKW und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie Radverleihkonzepte geben sollte.



Einleitung

Der Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim hat zum Ziel, das Verkehrssystem im Raum Aalen und Heidenheim insgesamt leistungsfähiger zu gestalten und dabei die nachhaltige Mobilität zu fördern. Dafür arbeiten 15 Partner aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft seit 2020 gemeinsam an der Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen. Mehr als 40 wurden angeschoben und zum Teil bereits umgesetzt.

Beim Werkstattgespräch, das am Donnerstag, 25. April, in der Kulturhalle Hammerschmiede in Königsbronn stattfand, lag der Fokus auf dem Gebiet zwischen den Bahnhöfen Oberkochen und Königsbronn. Zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger, Pendlerinnen und Pendler aus der Region sowie Vertreterinnen und Vertreter zivilgesellschaftlicher Akteure brachten ihre Erfahrungen und Ideen zur Mobilität in der Tallage mit allen Verkehrsmitteln ein und diskutieren diese mit Vertreterinnen und Vertretern der Mobilitätspakt-Partner.

Das Werkstattgespräch begann nach einer Begrüßung durch den Gastgeber Herrn Bürgermeister Weiler, das Regierungspräsidium Stuttgart mit einer kurzen Vorstellung des Mobilitätspakts Aalen - Heidenheim. Die Moderation erläuterte anschließend die Rahmenbedingungen und die Zusammensetzung der Teilnehmenden des Werkstattgesprächs. Es wurde eine kriterienbasierte Zufallsauswahl durchgeführt, in deren Folge 26 ausgewählte Bürgerinnen und Bürger für die Teilnahme gewonnen werden konnten. In einer weiteren kriterienbasierten Zufallsauswahl wurden per Ansprache über ortsansässige Unternehmen 16 zufällig ausgewählte Pendlerinnen und Pendler für die Teilnahme gewonnen. Zusätzlich nahmen 16 Vertreterinnen und Vertreter zivilgesellschaftlicher Akteure sowie weitere Vertreterinnen und Vertreter des Mobilitätspakts teil.

Im ersten Teil der Veranstaltung wurde in kurzen Einführungsvorträgen von Partnerinnen und Partnern des Mobilitätspakts der Mobilitätspakt selbst sowie die Gewerbegebiete und ihre Herausforderungen, Ausbau und Weiterentwicklung der Brenzbahn und der Planungsstand des Radwegnetzes und schneller Radwegverbindungen vorgestellt.

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

- Fuß- und Radverkehr
- ÖPNV Bus und Bahn
- Weg zur Arbeit
- Vernetzung der Verkehrsmittel

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



Die Ergebnisse des Werkstattgesprächs werden 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-aa-hdh.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 17:00	Inhalt Begrüßung und Vorstellung des Ablaufs
17:10	Einstieg: kurze, informative Einführungsvorträge
17:50	Kurze Vorstellung der Gruppenarbeit
17:55	Pause und Übergang in die Gruppenarbeit
18:00	Arbeit in Kleingruppen: Erste Arbeitsphase
18:45	Pause mit Imbiss
19:15	Arbeit in Kleingruppen: Zweite Arbeitsphase
20:25	Pause und Übergang ins Plenum
20:30	Vorstellung und Zusammenführung der Ergebnisse aus den Kleingruppen
20:50	Abschluss und Ausblick, Schlusswort

Tabelle 1 - Agenda des Werkstattgesprächs

Herr Zimmermann gab anschließend einen Überblick über die Zusammenstellung der Teilnehmenden und zum Ziel der Veranstaltung.

Die Kurzvorträge eröffnend, stellte sich Frau Brehm (Regierungspräsidium Stuttgart) vor und präsentierte einen kurzen Überblick über den Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim:



Einstieg: kurze Einführungsvorträge Kurze Vorstellung des Mobilitätspakts Aalen-Heidenheim



VORSTELLUNG DES MOBILITÄTSPAKTS AALEN-HEIDENHEIM

Werkstattgespräch in Königsbronn: Marion Brehm, Regierungspräsidium Stuttgart



Abbildung 1 - Präsentation "Vorstellung des Mobilitätspaktes Aalen-Heidenheim"

VORSTELLUNG DES MOBILITÄTSPAKTS AALEN - HEIDENHEIM

WAS IST EIN MOBILITÄTSPAKT?

Öffentlichkeitsarbeit





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

Baden-Württemberg

Abbildung 2 – Definition Mobilitätspakt

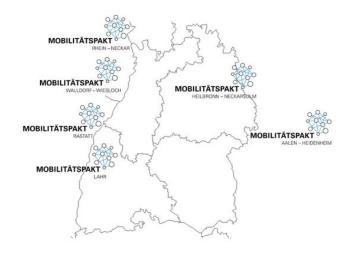
29.04.2024



VORSTELLUNG DES MOBILITÄTSPAKTS AALEN - HEIDENHEIM

MOBILITÄTSPAKTE IN BADEN WÜRTTEMBERG





Baden-Württemberg

-6- 29.04.2024

Abbildung 3 – Übersicht über Mobilitätspakte in Baden-Württemberg

VORSTELLUNG DES MOBILITÄTSPAKTS AALEN - HEIDENHEIM

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



Abbildung 4 – Struktur eines Mobilitätspakts





Abbildung 5 – Struktur des Mobilitätspakts Aalen-Heidenheim



Abbildung 6 - Beispielhafte Darstellung bisheriger Maßnahmen





Abbildung 7 - Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim im Zeitablauf



Abbildung 8 - Thema des Werkstattgesprächs und Überblick Kleingruppenarbeit





WIR FREUEN UNS AUF DEN AUSTAUSCH MIT IHNEN!



Abbildung 9 - Appell an den gemeinsamen Austausch



Von Oberkochen bis Königsbronn – Die Gewerbegebiete und ihre Herausforderungen

Daran anschließend skizzierte in einem zweiten Kurzvortrag Bürgermeister Weiler (Königsbronn) die Herausforderungen der Gewerbegebiete zwischen Oberkochen und Königsbronn:





VON OBERKOCHEN BIS KÖNIGSBRONN

Die Gewerbegebiete und ihre Herausforderungen



Abbildung 10 - Präsentation "Von Oberkochen bis Königsbronn - die Gewerbegebiete und ihre Herausforderungen"



VON OBERKOCHEN BIS KÖNIGSBRONN AGENDA







- 1) Untersuchungsraum
- 2) Das Interkommunale Gewerbegebiet Oberkochen/Königsbronn IKG
- 3) Angesiedelte Firmen/Sparten
- 4) Verkehrsgutachten Modus Consult, Verkehrsmengenerfassung vom 22.02.2024

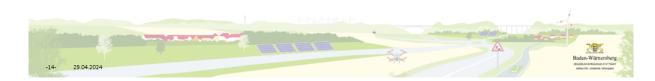


Abbildung 11 - Überblick über die Vortragsagenda







UNTERSUCHUNGSRAUM



Abbildung 12 - Untersuchungsraum





Abbildung 13 - Untersuchungsraum - Detailansicht







DAS INTERKOMMUNALE GEWERBEGEBIET OBERKOCHEN/KÖNIGSBRONN

IKG



Abbildung 14 - Das interkommunale Gewerbegebiet Oberkochen/Königsbronn IKG



INTERNATIONALE GEWERBEGEBIET OBERKOCHEN/KÖNIGSBRONN - IKG

ERKLÄRUNG





- Die Stadt Oberkochen und die Gemeinde Königsbronn haben das gemeinsame IKG im Jahr 2002 ausgewiesen und erschlossen.
- Es wurde der Zweckverband Interkommunales Gewerbegebiet Oberkochen-Königsbronn gegründet und eine Verbandssatzung am 14.05.2002 erlassen. (Änderungssatzung 24.08.2012)
- Im Regionalplan für die Region Ostwürttemberg sowie im Flächennutzungsplan sind zwischen den Kommunen rund 40 ha Gewerbegebiet sowie ca. 15 ha Optionsflächen westlich der B19 ausgewiesen.
- Das Gewerbegebiet Oberkochen Süd besteht aus Teil I mit Rund 21 ha. Das Interkommunale Gewerbegebiet Oberkochen-Königsbronn wird aus Teil II des o.g. Gewerbegebietes Oberkochen Süd mit rund 19,6 ha gebildet. Nach der Änderung am 24.08.2012 umfasst das IKG 17.9 ha.
- VERBANDSVORSITZENDER: Bürger

Bürgermeister Jörg Weiler

• VERBANDSVERSAMMLUNG: BM Weiler, BM Traub, jeweils 3 Vertreter der Mitgliedsgemeinden



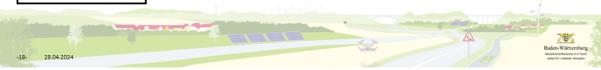


Abbildung 15 - Erklärung, was das IKG ist







ANGESIEDELTE FIRMEN UND SPARTEN



Abbildung 16 - Im IKG angesiedelte Firmen und Sparten



ANGESIEDELTE FIRMEN UND SPARTEN

ZEISS







Firma Zeiss	
Oberkochen	Hauptsitz der Carl Zeiss AG
Angesiedelte Sparten	 Semiconductor Manufactoring Technology Industrial Quality & Research Medical Technology Consumer Markets
Mitarbeiter	Weltweit: 43.000 Deutschland: 20.000



Abbildung 17 - Die Firma Zeiss

ANGESIEDELTE FIRMEN UND SPARTEN

HENSOLDT







Firma Hensoldt Optronics GmbH	
Oberkochen	Standort der HENSOLDT Optronics GmbH
Sparte	Hensoldt ist ein globaler Pionier der Technologie und Innovation im Bereich der Verteidigungs- und Sicherheitselektronik. Das Unternehmen zählt zu den Marktführern auf dem Gebiet ziviler und militärischer Sensorlösungen und entwickelt auf der Basis disruptiver Ansätze für Datenmanagement, Robotik und Cyber-Sicherheit neue Produkte zur Bekämpfung der steigenden Bedrohungen.
Mitarbeiter	ca. 4.300 gesamt davon ca. 750 in Oberkochen

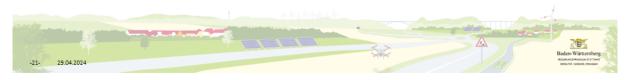


Abbildung 18 - Die Firma Hensoldt





Abbildung 19 - Räumlich Übersicht der angesiedelten Firmen







VERKEHRSUNTERSUCHUNG MODUS CONSULT, VERKEHRSMENGENERFASSUNG VOM 22.02.2024



Abbildung 20 - Verkehrsuntersuchung Modus Consult, Verkehrsmengenerfassung vom 22.02.2024



VERKEHRSUNTERSUCHUNG MODUS CONSULT, VERKEHRSMENGENERFASSUNG

OBERKOCHEN



DIGITALE ZÄHLSTELLENERFASSUNG / VIDEOERHEBUNG (MIOVISION), ERHEBUNG DONNERSTAG

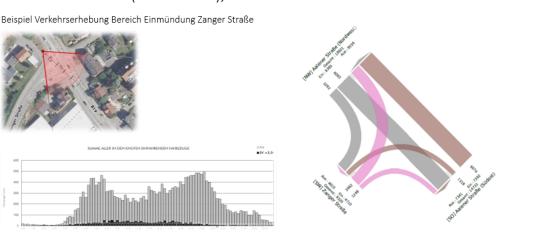


Abbildung 21 - Digitale Zählstellenerfassung/Videoerhebung (Miovision), Erhebung Donnerstag – Beispiel Verkehrserhebung Bereich Einmündung Zanger Straßer

VERKEHRSUNTERSUCHUNG MODUS CONSULT, VERKEHRSMENGENERFASSUNG

DIGITALE ZÄHLSTELLENERFASSUNG / VIDEOERHEBUNG (MIOVISION), ERHEBUNG DONNERSTAG





EXEMPLARISCHE VERKEHRSKENNZAHLEN FÜR KNOTEN 1 (BESTAND 2024):

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV = 21.487 Kfz / 24 h, Schwerverkehr DTV SV = 1.700 Kfz / 24 h
- Schwerverkehrsanteil 7,9 %

29.04.2024

- Sinnvoller Ansatz Prognosehorizont: für 2035
- Resultierende Verkehrserhöhung bis 2035 um 6,4 %



Baden-Württemberg

-25- 29.04.2024

Abbildung 22 - Digitale Zählstellenerfassung/Videoerhebung (Miovision), Erhebung Donnerstag – Exemplarische Verkehrskennzahlen für Knoten 1



Im Anschluss sprach Herr Kalke (Landkreis Heidenheim) zur Zukunft der Brenzbahn:





Ausbau und Weiterentwicklung der Brenzbahn

Werkstattgespräch Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim am 25.04.2024

Hammerschmiede Königsbronn Referent: Markus Kalke

Abbildung 23 - Präsentation "Ausbau und Weiterentwicklung der Brenzbahn"



Ausgangssituation

- Brenzbahn ist auf der gesamten Strecke (72 km) eingleisig und nicht elektrifiziert
- Strecke der Brenzbahn verläuft durch Baden-Württemberg und Bayern (Ostalbkreis, Landkreis Heidenheim, Alb-Donau-Kreis, Landkreis Neu-Ulm sowie durch den Stadtkreis Ulm)
- ➤ Ohne Infrastrukturausbau keine Angebotsverbesserungen im Bestand möglich → durch teilweisen zweigleisigen Ausbau wesentliche Verbesserungen möglich







Abbildung 24 – Ausgangssituation des Ausbaus der Brenzbahn

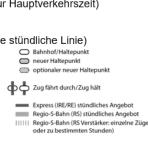
Ausbau und Weiterentwicklung der Brenzbahn

Angestrebtes Angebotszielkonzept

- ➤ Stündlicher schneller Express Ulm Heidenheim Aalen → Brenzbahnpaket 1
- ➤ Bestehende Regio S-Bahn Linie 5: Ulm Heidenheim Aalen weiterhin stündlich
- ➤ Regio S-Bahn Linie 51: Ulm Langenau, weiterhin stündlich und Verlängerung bis Sontheim-Brenz (mindestens zur Hauptverkehrszeit) → Brenzbahnpaket 1
- ➤ Regio S-Bahn Linie 52: Aalen Heidenheim (neue stündliche Linie)
 - → Brenzbahnpaket 2
- ➤ Zusätzlich Elektrifizierung der Gesamtstrecke
 → Brenzbahnpaket 3







Ulm Hbf Ulm Ost Ulm Messe П Thalfingen (b. Ulm) Oberelchingen П Unterelchingen Langenau (Württ.) Rammingen (Württ.) Ħ Niederstotzingen Sontheim (Brenz) Bergenweiler Hermaringen Giengen (Brenz) Herbrechtingen Heidenheim-Mergelstetten Heidenheim Voithwerk П Heidenheim TIJ. Heidenheim-Schnaitheim Ī Itzelberg Königsbronn Oberkochen Süd Oberkochen Unterkochen · Aalen Süd Aalen RS5

RS5 RS51 RS52

Folie 28

Abbildung 25 - Angestrebtes Angebotszielkonzept



Infrastrukturbedarf Brenzbahnpakete 1 und 2

- > Zweigleisiger Ausbau der Abschnitte:
 - Thalfingen Elchingen Langenau (ca. 9 Kilometer) → Brenzbahnpaket 1
 - Niederstotzingen Sontheim Bergenweiler (ca. 5 Kilometer) → Brenzbahnpaket 1
 - Unterkochen Oberkochen Königsbronn (ca. 10 Kilometer) → Brenzbahnpaket 2
- > Neubau der Haltepunkte:
 - Aalen Süd
 - Oberkochen Süd
 - Ulm Messe







Folie 29

Abbildung 26 - Infrastrukturbedarf Brenzbahnpakete 1 und 2

Ausbau und Weiterentwicklung der Brenzbahn

Kosten und Finanzierung

- > Gesamtkosten (Bau- und Planungsleistungen) für alle drei Brenzbahnpakete in Summe ca. 450 Mio. Euro
- ➤ Förderung durch den Bund auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes mit einer Ko-Finanzierung durch die Länder und die kommunale Seite vorgesehen
- > Bundesförderung von rund zwei Drittel der 450 Millionen Euro Gesamtkosten angestrebt
- > Aufteilung der restlichen Kosten zwischen Ländern und der Region (Land- und Stadtkreise)









Folie 30

Abbildung 27 - Übersicht der Kosten und Finanzierungsoptionen



Herausforderungen und Perspektiven

Herausforderungen

- ➤ Kommunale Vorfinanzierung von Planungsleistungen
- ➤ Abschluss Planungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn
- > Lange Umsetzungszeiträume

Perspektiven

- Positive Ergebnisse bei der Bewertung des Vorhabens durch Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem Verfahren der standardisierten Bewertung
- ➤ Abschluss der Machbarkeitsstudie "Elektrifizierung der Brenzbahn" im Jahr 2024
- ➤ Ausbau des ÖPNV-Angebotes parallel zur Brenzbahn durch Integration von Werksbusfahrten der Fa. Zeiss in den Linienverkehr





Folie 31

Abbildung 28 - Auflistung der Herausforderungen und Perspektiven



Planungsstand Radnetz und schnelle Radwegverbindung

Die Einführung abrundend referierte Herr Widmann (Baureferat Ost, RP Stuttgart) zum aktuellen Stand des Radnetzes sowie der schnellen Radwegverbindung im Gebiet zwischen Oberkochen und Königsbronn:



PLANUNGSSTAND RADNETZ UND SCHNELLE RADWEGVERBINDUNG

Kurzvortrag des Baureferats Ost, Regierungspräsidium Stuttgart



Abbildung 29 - Präsentation "Planungsstand Radnetz und schnelle Radwegverbindung!



PLANUNGSSTAND RADNETZ UND SCHNELLE RADWEGVERBINDUNG

BESTANDSÜBERBLICK

MOBILITÄTSPAKT

ZWEI RADVERKEHRS-HAUPTTRASSEN:



WESTLICH DER BAHN (LINKS)

- bündelt RadNETZ, Kreisnetz und touristische Routen
- Hauptroute im überörtlichen Radverkehrsnetz



ÖSTLICH DER BAHN (RECHTS)

- bundesstraßenbegleitend
- nimmt lokale Verkehre auf
- Zubringerfunktion zur RadNETZ Route
- Anbindung von Ortslagen und Gewerbe



30.04.2024

Abbildung 30 - Bestandsüberblick westlich und östlich der Bahn

PLANUNGSSTAND RADNETZ UND SCHNELLE RADWEGVERBINDUNG

ABGRENZUNG RADNETZ BW UND BEDARFSPLAN RADWEGE



	RadNETZ BW	Bedarfsplan für Radwege an Bundes- und Landesstraßen
Ziel	Radverkehrsnetz des Landes BW	Definition von Radwegemaßnahmen in eigener Zuständigkeit
Baulast	Bund, Land, Kreise, Kommunen	Bund und Land
Funktion	Verbindung der Ober- und Mittelzentren	Verbindung der Ober-, Mittel- und Unterzentren
Ausdehnung der Maßnahmen	Strecken- und Punktmaßnahmen	Streckenmaßnahmen
Art der Maßnahmen	Neu- und Ausbaumaßnahmen, Ampel-Schaltung, Querungshilfen, Beschilderung, Belagserneuerungen, Markierungsarbeiten usw.	Neu- und Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen (inkl. RadNETZ-Maßnahmen)



Abbildung 31 - Überblick Abgrenzung Radnetz BW und Bedarfsplan Radwege



PLANUNGSSTAND RADNETZ UND SCHNELLE RADWEGVERBINDUNG

BESTANDSÜBERBLICK





WESTLICH DER BAHN – RADNETZ

- Führung über Gemeinde- und Wirtschaftswege
- erfüllt Qualitätsstandards des Landes
- Fahrbahnbreiten außerorts ≥ 3,0 m
- wenig motorisierter Verkehr, landwirtschaftlicher Verkehr frei
- Anbindung an Ortslagen und Gewerbegebiete erfolgt über Zubringer



ÖSTLICH DER BAHN – BUNDESSTRAßE

- begleitender Geh-/Radweg an der B19 von Aufhausen bis Oberkochen-Süd (ausgenommen Ortsdurchfahrt Königsbronn)
- erfüllt größtenteils Qualitätsstandards des Landes
- Breiten 2,6 m 3,0 m Engstellen bis 2,2 m (Ortsausgang Königsbronn)
- · Ortslagen direkt angebunden
- direkte Erschließung der Gewerbegebiete
- Verlegung des RadNETZ zwischen Königsbronn und Oberkochen auf diese Trasse wird erwogen



Abbildung 32 - Ausführlicher Bestandsüberblick

PLANUNGSSTAND RADNETZ UND SCHNELLE RADWEGVERBINDUNG

RADNETZ MASSNAHMEN





30.04.2024

Baden-Württemberg

Abbildung 33 - Unterlagen zu Radnetz-Maßnahmen



Weitere Informationen zum RadnetzBW finden Sie hier: https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/rad-netz/das-radnetz

PLANUNGSSTAND RADNETZ UND SCHNELLE RADWEGVERBINDUNG

VERBESSERUNGSMÖGLICHKEITEN

MOBILITÄTSPAKT AALEN – HEIDENHEIM

kurzfristig umsetzbar

- Furtmarkierungen
- Randmarkierungen zur besseren Nachtsichtbarkeit



mittel- bis langfristige Maßnahmen

- · Belagssanierungen in Bestandsbreite
- Anpassungen von Einmündungen
- Zustandsbeobachtung und bei Sanierung Prüfung durchgängiger Breiten von mindestens 3,0 m
 - aktuell entlang der B19 guter bis sehr guter Belagszustand, daher keine sofortige Handlungserfordernis
- Radverkehrskonzepte für die Ortslagen Königsbronn und Oberkochen





Abbildung 34 - Verbesserungsmöglichkeiten

PLANUNGSSTAND RADNETZ UND SCHNELLE RADWEGVERBINDUNG

EINZELNE PLANUNGSSTUFEN



3 PLANUNGSSTUFEN BIS ZUM BAURECHT:

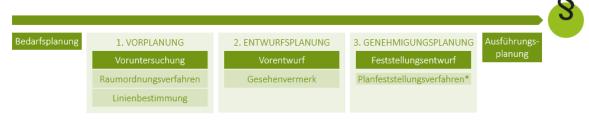




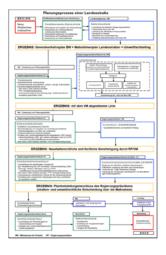
Abbildung 35 - Einzelne Planungsstufen



PLANUNGSSTAND RADNETZ UND SCHNELLE RADWEGVERBINDUNG

EINZELNE PLANUNGSSTUFEN





-39- 30.04.2024



Abbildung 36 - Einzelne Planungsstufen, Details

Das Schaubild ist bewusst nicht im Detail lesbar, es soll die Komplexität von Bauvorhaben verdeutlichen.

PLANUNGSSTAND RADNETZ UND SCHNELLE RADWEGVERBINDUNG

ORTSLAGEN



Ortslage Königsbronn und Oberkochen

- Besondere Situationen müssen gesondert betrachtet werden
- Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger (Mobility Hub)
- Oberkochen und Königsbronn erstellen Radverkehrskonzepte
- Das Regierungspräsidium beteiligt sich beratend an den Konzepten

Zubringendes Radwegenetz

- Stadt Aalen leitet den Radverkehr nördlich Oberkochen bereits gebündelt auf die Trassen Neubau eines Radweges entlang der Brenz zwischen Aalen und Oberkochen geplant
- Stadt Heidenheim leitet den Radverkehr ebenfalls bereits gebündelt auf die RadNETZ Trasse



Abbildung 37 - Ortslagen



Gruppenarbeit

Den Hauptteil der Veranstaltung bildete die intensive Arbeit in vier Gruppen. Zu Beginn der Veranstaltung hatten alle Teilnehmenden die Möglichkeit, sich ihren Interessen entsprechend eine der vier Gruppen auszusuchen. Folgende Themen und zugehörige Leitfragen strukturierten die Diskussion:

- Gruppe 1: Fuß- und Radverkehr
 - Was hindert Sie und andere daran, mehr mit dem Rad / zu Fuß unterwegs zu sein/ zu pendeln?
 - Wie kann man die Attraktivität des zu Fuß Gehens und des Radfahrens wesentlich steigern? Was fehlt?
- Gruppe 2: ÖPNV Bus und Bahn
 - o Was hindert Sie und andere daran, (hier) mit dem ÖPNV unterwegs zu sein/ zu pendeln?
 - o Wie kann man die Attraktivität von Bus und Bahn steigern? Was fehlt?
- Gruppe 3: Weg zur Arbeit
 - Was hindert Sie und andere daran, Ihren Arbeitsweg ganz oder teilweise ohne Auto zurückzulegen? Was fehlt?
 - Könnten Fahrgemeinschaften eine Lösung sein und was müsste passieren, damit diese funktionieren?
 - Wären Parkmöglichkeiten außerhalb des Gewerbegebietes mit P+R-Angebot eine Lösung?
 - Was könnte Ihr Arbeitgeber tun, damit Sie mit dem Rad oder ÖPNV zur Arbeit kommen?
- Gruppe 4: Vernetzung der Verkehrsmittel
 - o Was hindert Sie und andere daran, beim Arbeitsweg oder bei Alltagswegen
 - ... Auto und ÖPNV zu kombinieren?
 - ... ÖPNV und Fahrrad zu kombinieren?
 - ... ÖPNV und Mietfahrzeuge zu kombinieren?
 - o Gibt es noch andere sinnvolle Kombinationsmöglichkeiten?
 - Was müsste passieren, damit die genannten Kombinationsmöglichkeiten für Sie und andere attraktiv werden?

Nach einer intensiven Diskussion in den jeweiligen Kleingruppen bestand die Möglichkeit, bei anderen Gruppen einen "Blick über die Schulter" zu werfen. Die Teilnehmenden konnten so ergänzende Hinweise zu den Arbeitsergebnissen der anderen Kleingruppen geben.

Eine aufgearbeitete Zusammenfassung der Ergebnisse des Werkstattgesprächs nach Handlungsfeldern ist nachfolgend in Teil 2 dargestellt. Die Originale der in den Gruppen gemeinsam festgehaltenen Inhalte und Ergebnisse finden sich in Teil 3 (Fotodokumentation).



Abschluss und Ausblick

Zum Abschluss stellten die Gruppenmoderationen jeweils kurz die wichtigsten Ergebnisse der einzelnen Gruppe vor.

Frau Brehm gab anschließend noch einen Ausblick, wie mit den Ergebnissen weiter verfahren wird.

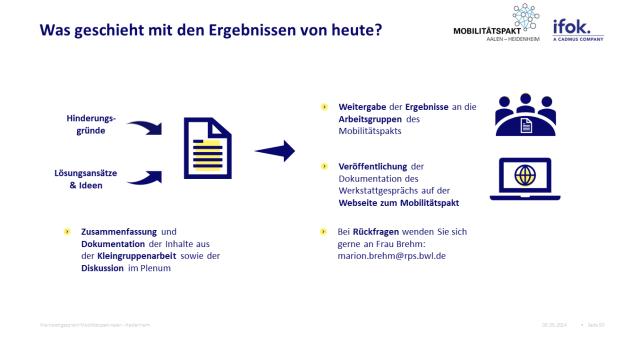


Abbildung 38 - Übersicht, was mit den Ergebnissen des Werkstattgesprächs passiert

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



Teil 2: Ergebnisse nach Handlungsfeldern

1. Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr

Inputvorträge

- Vorstellung der geplanten Verkehrsberuhigung Aalener Straße in Oberkochen durch Bürgermeister Traub
- Vorstellung der geplanten Ausbaumaßnahmen B19, Ortsdurchfahrt Königsbronn durch Bürgermeister Weiler



Abbildung 39 - Kartenausschnitt des Gebiets Oberkochen - Königsbronn



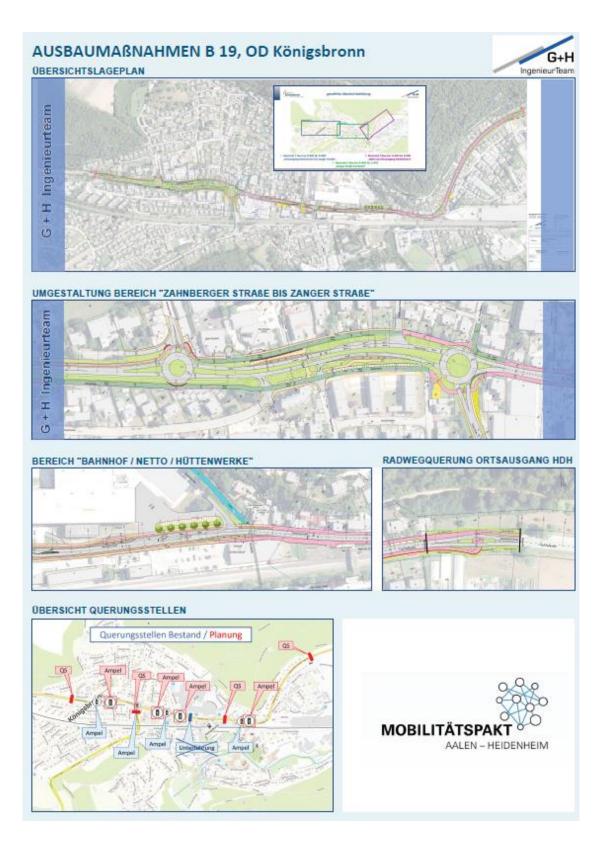


Abbildung 40 - Karte der Ausbaumaßnahmen B19, Ortsdurchfahrt Königsbronn





Abbildung 41 - Übersichtslageplan und Illustrationen zur Verkehrsberuhigung Aalener Straße in Oberkochen



Leitfragen der Diskussion

- Was hindert Sie und andere daran, mehr mit dem Rad / zu Fuß unterwegs zu sein/ zu pendeln?
- Wie kann man die Attraktivität des zu Fuß Gehens und des Radfahrens wesentlich steigern? Was fehlt?

Erfahrungen, benannte Hürden und mögliche Lösungsansätze aus der Gruppenarbeit

Hürden und Erfahrungen	Lösungsansätze und Ideen	
Ausbau/Umbau Infrastruktur		
	Hörbare und optische Abtrennungen/Markierungen der Fahrbahn zwischen Kfz- und Radverkehr	
	Eine Seite der Fahrbahn Radweg, eine Seite Fußweg (exklusiv)	
	Aalener und Heidenheimer Straße verjüngen, um Platz zu schaffen für Fuß- und Radweg	
	Durchzügigkeit des Radweges über "Ziegelhütte" erhöhen (zwischen Oberkochen und Königsbronn)	
	Fahrradstraße an "Ziegelhütte" vorbei	
Unzureichende Infra- struktur: Raumverteilung	Fahrradwege von Zang nach Steinheim	
	Gute Radwegeanbindung:	
	Zang	
	Bartholomä	
	Ebnat/Waldhausen	
	Ochsenberg/Großbuchen an Gewerbegebiete	
	Radwegenetz wird nicht in den bestehenden Verkehrswegen gedacht.	
	Oftmals keine Durchgängigkeit von Radwegen und schlechte Radinfra-	
	struktur abschnittsweise	
	Querung für Radverkehr entlang der B19 Ost/West schaffen	



Hürden und Erfahrungen	Lösungsansätze und Ideen
	Gefahr durch parkende und aus-/ einparkende Autos für Rad- und Fuß- verkehr in Itzelbergerstraße
	Nicht wirklich nutzbarer Gehweg in Oberkochen zwischen "Netto" und "Brunhuber-Kreisel"
	Verkehrs- und Hinweisschilder Fahrradwege Oberkochen und Königsbronn verbessern
Unzureichende Infra- struktur: Beschilderung	Durch kleine Zusatzschilder an bestehende Verkehrsschilder bessere Orientierung ermöglichen.
	Beispiel Ebnat
	Abstandsschilder bei Fahrradschutzstreifen auf Straßen, um Einhaltung sicherzustellen
Stadt- und Raumentwicklu	ng
Schwerlastverkehr schreckt bei Nutzung von	Speditionen aus Ortschaften verlagern
Rad- und Fußverkehr ab	Verkehrswege für Schwerlastverkehr unattraktiv machen
	Bestehende Unterführung am Bahnhof in Oberkochen ertüchtigen, damit man sicher die Straße queren kann. Zudem sollten dort Fahrradstellplätze errichtet werden, um den ersten Kilometer zu Zeiss/Hensoldt zu Fuß bewältigen zu können
Fehlende Querungsmög- lichkeiten	Oberkochen Beruhigung der "Stadt-Achse". Parallelachse über Bahnhof durchlässiger machen
	Aufwertung der Unterführung der B19 in Oberkochen für den Fußver- kehr
	Übergang für Fuß- und Radverkehr am Seegartenhof über B19
Schlechte Anbindung für Rad- und Fußverkehr	Fußgängeranbindung am Bahnhof der Industrieflächen in Oberkochen östlich der Bahntrasse Bundesbahn "schwierig"
	Fahrradstellplätze Oberkochen ausbauen



Hürden und Erfahrungen	Lösungsansätze und Ideen
Radverkehr ist nicht at- traktiv	Lademöglichkeiten für E-Bikes mitdenken
	Radverleih-System (Vorbild "RegioRad")
Unzureichende Que- rungsmöglichkeiten	Zebrastreifen über die gesamte Breite der Kreuzung beim Bahnhof Oberkochen ausbauen
	Dauer bis Querung für Rad- und Fußverkehr an Lichtsignalanlagen anzeigen
Sonstiges:	
	Gesellschaftliche Entschleunigung – dann klappts zu Fuß und mit Rad

Tabelle 2 - Ergebnisse der Gruppenarbeit zu Fuß- und Radverkehr



2. Handlungsfeld ÖPNV – Bus und Bahn

Inputvorträge

- Herr Kalke: Planungen und Ziele für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Heidenheim
- Herr Gehlhaus: Planungen und Ziele für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Ostalbkreis

ÖPNV: BUS UND BAHN Erschließung des Gewerbegebietes zwischen Oberkochen und Königsbronn durch ÖPNV BUSLINIEN: • 7518 Aalen – Unterkochen – Oberkochen • 40 Heidenheim – Königsbronn – Oberkochen • 105 Stadtverkehr Oberkochen (Einzelfahrten) WERKSBUSLINIEN FA. ZEISS: 1. Aalen – Oberkochen 2. Härtsfeld-Oberkochen 3. Heidenheim – Königsbronn – Oberkochen Königsbronn



OSTALBKREIS UND LANDKREIS HEIDENHEIM ZUR VERBESSERUNG DES ÖPNV IN OBERKOCHEN BZW. IM GEWERBEGEBIET SÜD

PLANUNG

Integration von Fahrten der Werksbuslinien in die ÖPNV Buslinien

Mehr Fahrten auf den Linien von/nach Aalen, Oberkochen,
 Essingen und Hüttlingen/Abtsgmünd sowie Heidenheim und Königsbronn

Ausbau Stadtverkehr Oberkochen zur Verbesserung der Anbindung der Betriebe und des Zeiss-Südwerk an die Stadt Oberkochen und den Zugverkehr am Bahnhof mit dem ÖPNV

- u.a. Zeiss-Stammwerk, Firma Hensoldt, Firma Leitz sind aus den einwohnerstarken Wohngebieten in Oberkochen ganztägig im Halbstundentakt erreichbar
- Anbindung Zeiss-Südwerk in der Hauptverkehrszeit im Stundentakt
- besser Anbindung großer Wohngebiete im Taktverkehr



Ausbau und Elektrifizierung der Brenzbahn

- Neubau eines Haltepunktes Oberkochen Süd in Höhe des Südwerkes der Fa. Zeiss
- Halbstundentakt zwischen Aalen, Oberkochen, Königsbronn und Heidenheim
 Halbstündliche Redienung des neuen Halbstundtes Oberkochen Süd aus
- Halbstündliche Bedienung des neuen Haltepunktes Oberkochen Süd aus Richtung Aalen und Heidenheim
- Stündlicher, schneller IRE Aalen-Oberkochen-Heidenheim-Ulm









Abbildung 42 - Übersicht der Planung sowie der Ziele für ÖPNV: Bus und Bahn



Leitfragen der Diskussion

- Was hindert Sie und andere daran, (hier) mit dem ÖPNV unterwegs zu sein/ zu pendeln?
- Wie kann man die Attraktivität von Bus und Bahn steigern? Was fehlt?

Erfahrungen, benannte Hürden und mögliche Lösungsansätze aus der Gruppenarbeit

Hürden und Erfahrungen	Lösungsansätze und Ideen
Bessere ÖV-Erschließung bei Schwachlast	
Bessere Anbindung an kleinere Orte rund um Heidenheim erforderlich: Zöschingen, Fleinheim, Nietheim, teilw. Gerstetten, Söhnstetten Besserer ÖPNV zu Schwachlastzeiten erforderlich (abends / nachts und am Wochenende) Die Idee "Mitfahrbänkle" wird kritisch diskutiert – zu gefährlich	Rufbusse, Ruftaxi, ggf. auch fahrerlose Busse (gibt es andernorts schon) oder andere innovative Bedienformen für den ländlichen Raum bzw. für Schwachlastzeiten
Zuverlässigkeit muss deutlich erhöht werden	
Anschlüsse Zug-Zug, Zug-Bus, Bus-Zug werden aufgrund von Verspätungen oft nicht erreicht. Gilt für alle Knotenpunkte, z.B. Aalen. Problem tritt auch zu späten Zeiten auf.	Mehr Pünktlichkeit durch Vorrangschaltung für Busse Durchgehender Halbstundentakt der Brenzbahn würde Anschlüsse verbessern.
Aufgrund unpassender Fahrplanlage keine Anschlüsse an Knotenpunkten	Prüfen wo Optimierungen der Vertaktungen möglich sind und höhere Taktdichte (auch der Brenzbahn)
Auch kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung treffen	Zweites Gleis in Niederstotzingen aktivieren, um bei Verzögerungen auch dort Zugbegegnungen zu ermöglichen



Hürden und Erfahrungen	Lösungsansätze und Ideen	
Umfang ÖPNV-Angebot nicht ausreiche	Umfang ÖPNV-Angebot nicht ausreichend	
Zu geringe Taktung Brenzbahn zu Stoßzeiten	- Taktverdichtungen - versetztes Fahren von Bahn und Bus bei Parallelverkehr	
Unzureichendes ÖV-Angebot bei Ver- anstaltungen und zu Freizeitorten	Auch Freizeitverkehr beachten	
Zu geringes ÖV-Angebot für Teilzeit- beschäftigte	Angebot außerhalb der Hauptverkehrszeit verbessern	
Zu geringes Busangebot in der Haupt- verkehrszeit	- Integration ZEISS-Werksbus in ÖPNV wird begrüßt - Kleinbusse einsetzen und zur Hauptverkehrszeit mit Anhängern verstärken (Bsp. Konstanz)	
Barrierefreiheit / Erschließungsqualität	verbessern	
Die Annahme, dass 400 Meter Fuß- weg zur Haltestelle kein Problem dar- stellen, gilt nur für gesunde Men- schen und entspricht auch nicht den Anforderungen an Bequemlichkeit bei vorhandener MIV-Alternative	Erschließungsdichte verbessern	
Nutzbarkeit mit Rollstuhl und Kinder- wagen nicht immer gesichert	Barrierefreiheit verbessern; Info in Fahrplan, ob Haltestelle / Fahrzeug barrierefrei ist oder nicht	
Querungsmöglichkeit der Bundes- straße ist nicht an allen Bushaltestel- len sichergestellt	Beispiel: Querungshilfe Bundesstraße Höhe Sill schaffen	
Gestaltung Bahnhöfe und Haltestellen		
Kein Witterungsschutz da geschlos- sene Bahnhofsgebäude und -toiletten	Öffnung prüfen	
Unzureichender Witterungs- und Spritzschutz an vielen Bushaltestellen	Verbesserungen prüfen	



Hürden und Erfahrungen	Lösungsansätze und Ideen	
Mobil auch auf der letzten Meile (Park- Leih- und Mitnahmemöglichkeiten)		
Zu wenige KFZ-Parkmöglichkeiten an den Bahnhöfen (P+R)	Neue Parkmöglichkeiten suchen und vorhandene ausbauen	
"Letzte Meile" oft zu Fuß nicht mach- bar	Leihfahrräder und Leihroller an den Bahnhöfen anbieten	
Keine guten und sicheren Abstellmög- lichkeiten für das eigene Fahrrad	Mehr sichere Abstellplätze für Fahrräder schaffen (gut anschließbar oder Videoüberwachung)	
Wenig und teure Möglichkeit der Fahrradmitnahme im morgendlichen Berufsverkehr	Kapazitäten zur Fahrradmitnahme erhöhen und Kosten reduzieren	
Gleisausbau		
Zweigleisiger Ausbau Brenzbahn wird sehr unterstützt	Anregung: Baumaßnahmen an den Gleisen n.M. immer bereits zwei Gleise herstellen	
	Prüfen, ob Gleise für Güterverkehr ertüchtigt werden können	
Information und Kommunikation		
Keine ÖV-Infos bei Veranstaltungen und Freizeiteinrichtungen	Anfahrtsinfo ÖV zum Standard machen	
Unzureichende Infos bei Verspätungen und Fahrtausfall	Echtzeitdaten verfügbar machen – frühzeitig und in der App (am Bahnhof oft zu spät)	

Tabelle 3 - Ergebnisse der Gruppenarbeit zu ÖPNV: Bus und Bahn



3. Handlungsfeld Weg zur Arbeit

Inputvortrag

- Vorstellung der aktuellen Themen durch Herrn Paluch: Bsp. Fahrgemeinschaften, was benötigen Radfahrer in Betrieben, Radschnellwegeverbindung, ÖPNV,...



Abbildung 43 - Übersicht der möglichen Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit

Leitfragen der Diskussion

- Was hindert Sie und andere daran, Ihren Arbeitsweg ganz oder teilweise ohne Auto zurückzulegen? Was fehlt?
- Könnten Fahrgemeinschaften eine Lösung sein und was müsste passieren, damit diese funktionieren?
- Wären Parkmöglichkeiten außerhalb des Gewerbegebietes mit P+R-Angebot eine Lösung?
- Was könnte Ihr Arbeitgeber tun, damit Sie mit dem Rad oder ÖPNV zur Arbeit kommen?



Erfahrungen, benannte Hürden und mögliche Lösungsansätze aus der Gruppenarbeit

Hürden und Erfahrungen	Lösungsansätze und Ideen
ÖPNV	
Zu wenig Busfahrer:innen	Autonome Shuttles einrichten, analog zu Pilotprojekten in anderen Regionen
ÖPNV ist zu unzuverlässig, um ihn auf dem Weg zur Ar- beit nutzen zu können	Für eine bessere Verzahnung der Fahrtzeiten sowohl innerhalb als auch zwischen Bus- und Bahn-Linien sorgen, beispielsweise 10-15-Minuten-Bus-Takt auf der Brenz-Kocher-Achse Mehr Busse einsetzen und mehr Haltestellen einrichten
	Shuttlebus zwischen Park&Ride-Parkplätzen an Autobahnausfahrten (z. B. Nattheim) und der Tallage einrichten
B19 muss entlastet werden	Hubs an den Zulaufkreuzungen der B19 einrichten (siehe Fotodo- kumentation). Die Zulaufstrecken mit On-Demand-Shuttles be- dienen (alternativ: Fahrrad).
	Zeiss-Werksbus für andere Firmen öffnen und Taktung verbessern (als normale Bus-Linien verkehren lassen)
In Oberkochen fehlen Park&Ride-Parkplätze am Bahnhof	Verbesserungsmöglichkeiten prüfen
(Deutschland-)Ticket/Finanzielle Themen	
ÖPNV-Einzeltickets sind zu teuer	Tarifangebot prüfen
Deutschland-Ticket ist zu den aktuellen Konditionen wichtig	Beibehalten des Deutschland-Tickets im erschwinglichen Rahmen → Arbeitgeber übernimmt Anteil der Kosten für Deutschlandti- cket/Jobticket



Hürden und Erfahrungen	Lösungsansätze und Ideen
Mitfahrgelegenheiten	
Spontanes Mitnehmen von Personen müsste einfacher werden	Digitale Mitfahrerbank z. B. per App zum "spontanen Mitnehmen" von Personen einrichten → Versicherungsfragen sind zu klären
PENDLA ist wenig bekannt	PENDLA bekannter machen
	Best Practice: Eine kleine Gruppe von 3 Personen teilt sich ein Auto zur Arbeit: Ein Kollege fährt mit dem Auto, die anderen beiden mit dem Fahrrad. Alle können vor Ort das Auto z. B. für Arbeitstermine nutzen.
Fahrgemeinschaften sind nicht attraktiv genug	Firmenparkplätze für Fahrgemeinschaften reservieren
Radverkehr	
Fahrradstrecken sind im Winter nicht gut befahrbar bzw. räumbar	
B19 muss entlastet werden	Parkplätze in bzw. vor Königsbronn mit Fahrradboxen einrichten und die letzte Strecke zur Arbeit mit dem Fahrrad zurücklegen
	Radschnellweg: Teilstück zwischen Königsbronn und Oberkochen trotz zu geringem Potenzial bauen
Radverkehr ist nicht attraktiv genug	Fahrradboxen bzw. sichere Fahrradabstellmöglichkeiten in Bahnhöfen und an Hubs einrichten
	Kostenlose Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen
Anreize/Verbote	
Es wird zu viel über Verbote und Hürden gesprochen	Mehr positive Anreize für ÖPNV statt Verbote und Hürden für Pkw schaffen



Hürden und Erfahrungen	Lösungsansätze und Ideen
Das Autofahren ist für viele selbstverständlich	Grundsätzliches Mindset muss sich ändern, dass es selbstverständlich wird mit dem Umweltverbund zur Arbeit zu fahren. Dafür braucht es entsprechende Anreize.
Sonstiges	
Mitarbeiterinnen und Mitar- beiter sind teilweise für die Arbeit auf Autos angewiesen	Firmeneigene Pool-Fahrzeuge anschaffen, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Termine nutzen können, ohne auf ein eigenes Auto angewiesen zu sein
Der ebenerdige Verkehrs- raum ist bereits stark belastet	Gondelbahn zwischen zentralen Parkplätzen/Hubs und Firmeneingängen bauen
B19 muss entlastet werden	Mehr individuelle Arbeitszeiten ermöglichen, um Belastungsspitzen im Verkehr zu verringern
Es lohnt sich nicht ein E-Auto am Arbeitsplatz mit eigenem Solarstrom zu laden	Zur Förderung der E-Mobilität: Einführung von Netzentgelten zur Durchleitung von eigenem Solarstrom zur Ladebox am Arbeitsplatz in Höhe von 7,29 ct/kWh statt ca. 50 ct/kWh
Betroffene werden häufig nicht in die Planung von Maß- nahmen einbezogen	Studie beauftragen (z. B. Hochschule Aalen oder Heidenheim), zur Befragung der Mitarbeiter der Firma Zeiss und weiteren → Zu welchen Bedingungen würden Sie auf Individualverkehr (Auto) verzichten? Ziel: Betroffene einbeziehen

Tabelle 4 - Ergebnisse der Gruppenarbeit zu Weg zur Arbeit



4. Handlungsfeld Vernetzung der Verkehrsmittel

Inputvortrag

- Vorstellung der Verkehrsuntersuchung und Erfahrungen mit Fahrradboxen in Heidenheim durch Herrn Widmann

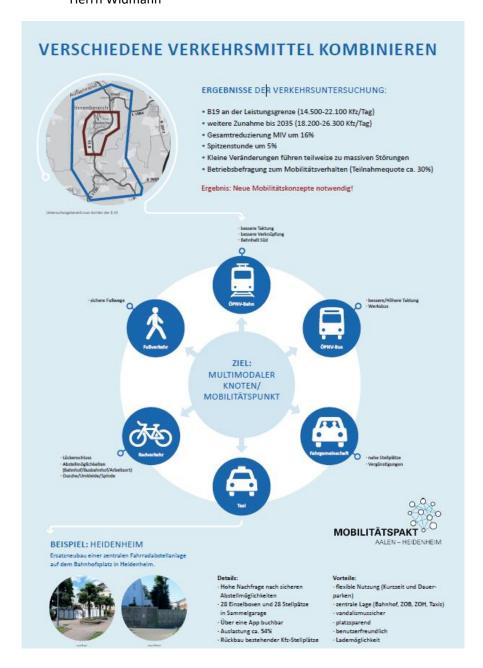


Abbildung 44 - Übersicht verschiedener Kombinationsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln



Leitfragen der Diskussion

- Was hindert Sie und andere daran, beim Arbeitsweg oder bei Alltagswegen
 - o ... Auto und ÖPNV zu kombinieren?
 - o ... ÖPNV und Fahrrad zu kombinieren?
 - o ... ÖPNV und Mietfahrzeuge zu kombinieren?
- Gibt es noch andere sinnvolle Kombinationsmöglichkeiten?
- Was müsste passieren, damit die genannten Kombinationsmöglichkeiten für Sie und andere attraktiv werden?

Erfahrungen, benannte Hürden und mögliche Lösungsansätze aus der Gruppenarbeit

Hürden und Erfahrungen	Lösungsansätze und Ideen
Infrastruktur	
Buslinien und Fahrradwege sind häufig nicht ausreichend vom MIV separiert	Stärkere Separierung des Bus- und Fahrradverkehrs
Zu wenige sichere Fahrradabstellanlagen an zentralen Knotenpunkten wie Bahnhö- fen	Stärkere Nutzung des Förderprogramms "Fahr- radparkhäuser an Bahnhöfen" des BMDV
Angebote und Taktung	
Zu große Distanzen bis zur nächsten ÖPNV-Stelle	Implementierung von Last-Mile Solutions
	Dichteres Netz von ÖPNV-Haltepunkten
Kurzfristige Angebote insbesondere der verschiedenen ÖPNV-Betriebe	Langfristigkeit von Fahrplänen/Angeboten, um einen Gewöhnungseffekt zu erzielen
Bei der Kombination von Verkehrsmitteln steht der Bus häufig im Stau	Separierung des Busverkehrs
Radverkehr ist nicht attraktiv genug	Attraktivere Radwege und Baulast
	RegioRadStuttgart als gutes Beispiel für Bike Sharing



Hürden und Erfahrungen	Lösungsansätze und Ideen
	Bessere Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in ÖPNV sowie Fahrradverleih an Bahnhöfen
Fehlende Randzeitverkehre	Verbesserungen prüfen
Anreize und Verbote	
Es parken zu viele unbefugte Personen in Gewerbegebieten	Einfahrtsberechtigung auf Gewerbegebiete für Personen aus Oberkochen und Königsbronn entziehen inkl. Ausnahmeregelungen (z.B. Menschen mit Behinderung)
ÖPNV ist zu teuer	Kostengünstigere ÖPNV-Tarife
Bahnhöfe sind zu schmutzig und unsicher	Mehr Sauberkeit und Sicherheit an Bahnhöfen
Mitfahrgelegenheiten sind nicht attraktiv genug	Betriebliches Mobilitätsmanagement in die Organisierung von Mitfahrgelegenheit einbeziehen
	Einführung eines Belohnungssystems bei der Nutzung von Mitfahrgelegenheiten (z.B. Punktesystem)
Streichung des Werkslinien-Abos	Wiedereinführung des Werkslinien Abos sowie Kombinationsmöglichkeiten mit anderen ÖPNV-Betreibern
Sonstiges	
Geringe Bekanntheit/Beliebtheit von Angeboten und Tarifen wie Deutschlandticket/ Pendla-App/ Mitfahrgelegenheiten	Offensiveres Marketing für die verschiedenen Angebote

Tabelle 5 - Ergebnisse der Gruppenarbeit zur Vernetzung der Verkehrsmittel



5. Hinweise zu den bisherigen Maßnahmen des Mobilitätspaktes

Zusätzlich zu der Arbeit in den Gruppen hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, im Eingangsbereich Anmerkungen und Hinweise zu den bisherigen Maßnahmen des Mobilitätspaktes zu geben. Die entsprechenden Maßnahmen sind unter dem folgenden Link zu finden:

https://www.mobilitaetspakt-aa-hdh.de/massnahmen.html

Themenstellung / Maßnahme	Anregungen / Hinweise / Ideen
	Studie beauftragen, Hochschule Aalen oder Heidenheim, zur Befragung der Mitarbeitenden der Firma ZEISS und weiterer
Betriebliches und behördliches Mobilitäts- management	 → Zu welchen Bedingungen würden Sie auf Individualverkehr (Auto) verzichten? Ziel: Betroffene einbeziehen, sonst funktionieren "Pläne" nicht! → Siehe: Potenziale der Verkehrsverlagerung von MIV zum ÖPNV, ISBN 9-783-945-899243, Verfasser: Matthias Koch
ÖPNV	Ruftaxi für P+R in Zeiten, welche nicht vom ÖPNV abgedeckt sind
Rad- und Fußverkehr	Gesellschaftliche Entschleunigung – dann klappt's zu Fuß und mit dem Rad
	Radverleihsystem (analog zum RegioRad)

Tabelle 6 - Übersicht über Anregungen zu bestehenden Maßnahmen



Teil 3: Fotodokumentation der Gruppenarbeit

Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr

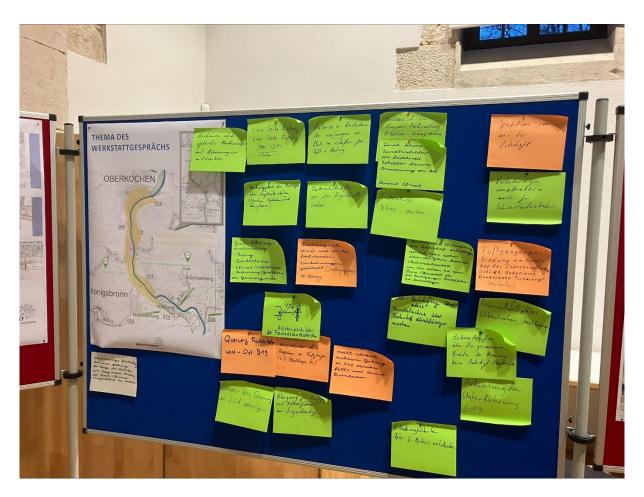


Abbildung 45 - Fotodokumentation Gruppenarbeit Rad- und Fußverkehr





Abbildung 46 - Fotodokumentation Gruppenarbeit Rad- und Fußverkehr





Abbildung 47 - Fotodokumentation Gruppenarbeit Rad- und Fußverkehr



Handlungsfeld ÖPNV – Bus und Bahn



Abbildung 48 - Fotodokumentation Gruppenarbeit ÖPNV: Bus und Bahn



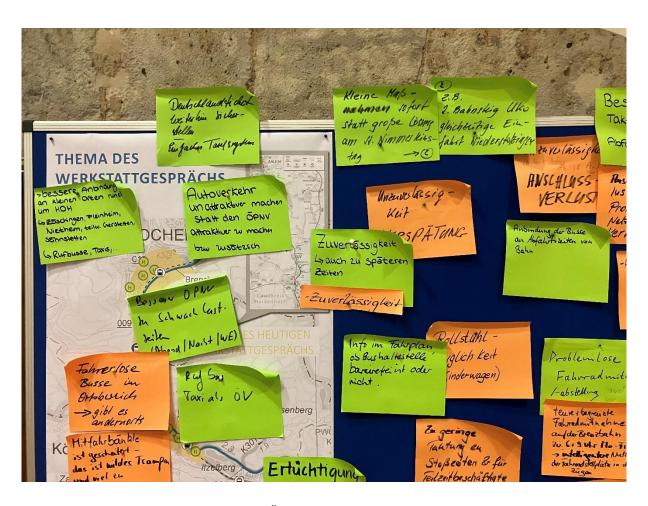


Abbildung 49 - Fotodokumentation Gruppenarbeit ÖPNV: Bus und Bahn





Abbildung 50 - Fotodokumentation Gruppenarbeit ÖPNV: Bus und Bahn





Abbildung 51 - Fotodokumentation Gruppenarbeit ÖPNV: Bus und Bahn



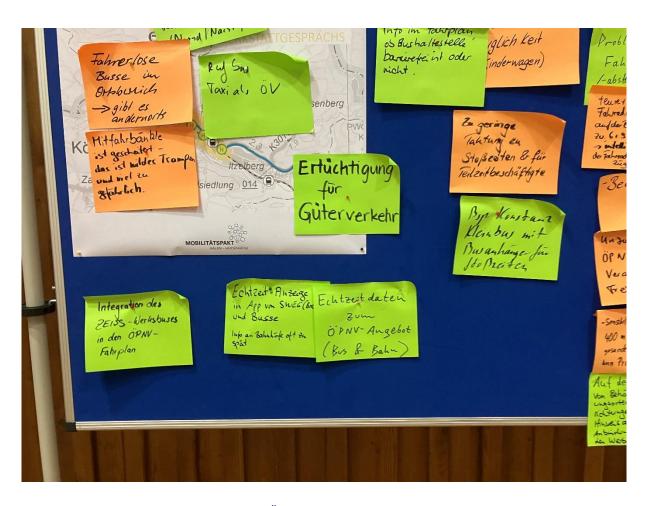


Abbildung 52 - Fotodokumentation Gruppenarbeit ÖPNV: Bus und Bahn



Handlungsfeld Weg zur Arbeit



Abbildung 53 - Fotodokumentation Gruppenarbeit Weg zur Arbeit



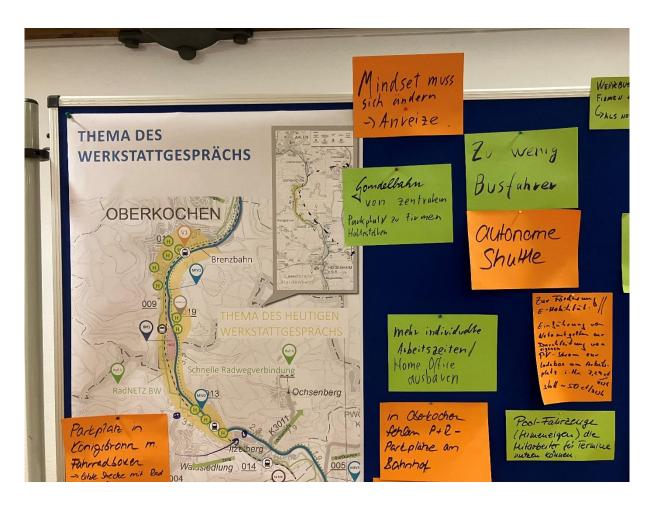


Abbildung 54 - Fotodokumentation Gruppenarbeit Weg zur Arbeit





Abbildung 55 - Fotodokumentation Gruppenarbeit Weg zur Arbeit





Abbildung 56 - Fotodokumentation Gruppenarbeit Weg zur Arbeit





Abbildung 57 - Fotodokumentation Gruppenarbeit Weg zur Arbeit



Handlungsfeld Vernetzung der Verkehrsmittel



Abbildung 58 - Fotodokumentation Gruppenarbeit Vernetzung der Verkehrsmittel





Abbildung 59 - Fotodokumentation Gruppenarbeit Vernetzung der Verkehrsmittel



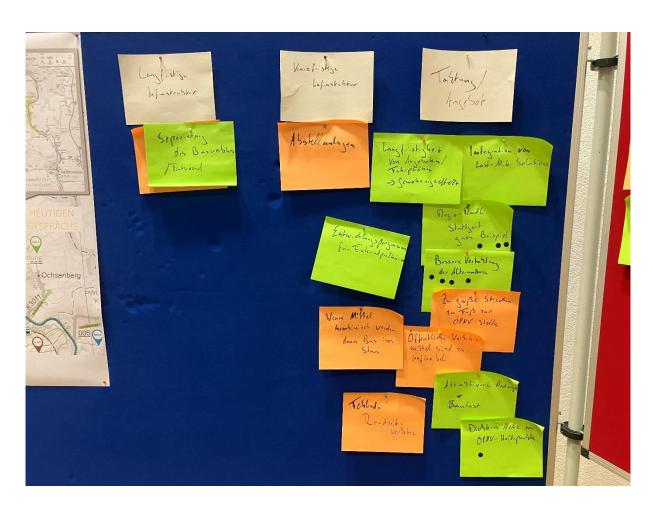


Abbildung 60 - Fotodokumentation Gruppenarbeit Vernetzung der Verkehrsmittel



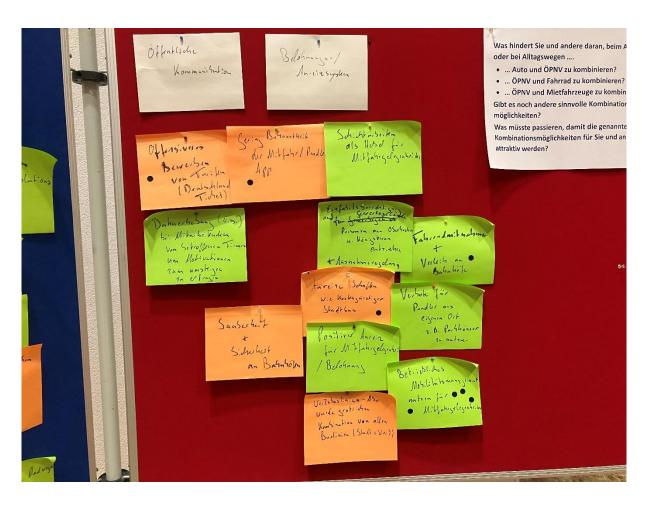


Abbildung 61 - Fotodokumentation Gruppenarbeit Vernetzung der Verkehrsmittel



Anmerkungen und Ideen zu den bisherigen Maßnahmen des Mobilitätspaktes

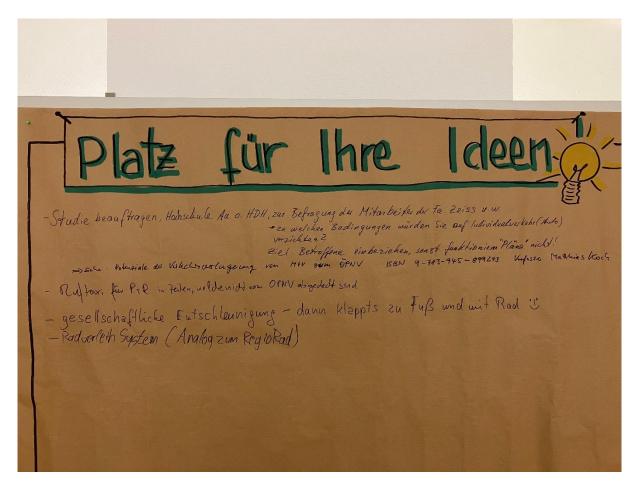


Abbildung 62 - Fotodokumentation der Anregungen zu bestehenden Maßnahmen