

Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim

# BEARBEITETE DOKUMENTATION DER HINWEISE UND ANMERKUNGEN

Werkstattgespräch 27.10.2021

## Inhalt

1.	Bearbeitung der Dokumentation der Hinweise und Anmerkungen .....	2
1.1.	Hinweise allgemein .....	3
1.2.	Hinweise Vernetzung und Innovation .....	8
1.3.	Hinweise Rad- und Fußverkehr .....	16
1.4.	Hinweise Motorisierter Individualverkehr .....	27
1.5.	Hinweise betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement .....	33
1.6.	Hinweise Schieneninfrastruktur und -betrieb .....	40
1.7.	Hinweise ÖPNV .....	45

# 1. Bearbeitung der Dokumentation der Hinweise und Anmerkungen

Im Rahmen des Werkstattgesprächs des Mobilitätspakts Aalen-Heidenheim vom 27. Oktober 2021 hatten zivilgesellschaftliche Verbände, Vereine, Interessensgruppen und Arbeitgeber die Möglichkeit, ihre Ideen und Hinweise zum Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim in den laufenden Arbeitsprozess einzubringen.

Die von den insgesamt 17 Vertreterinnen und Vertretern der digitalen Veranstaltung (darunter Vertreterinnen und Vertreter des BUND, VCD und ADFC, regionale Interessensgruppen, Mobilitätsdienstleister sowie größere Arbeitgeber aus der Region) eingebrachten Fragen, Hinweise und Anmerkungen wurden im Anschluss von den beteiligten Partnern der 6 Arbeitsgruppen des Mobilitätspakts Aalen-Heidenheim bearbeitet und kommentiert. In den anschließend aufgeführten Tabellen sind die Eingaben mit den jeweiligen Antworten der Arbeitsgruppen vollumfänglich einzusehen.

Im weiteren Prozess der Ausarbeitung und Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätspakts Aalen-Heidenheim werden die vielen konkreten Ideen, Hinweise und Anregungen berücksichtigt und in den Arbeitsprozess mit einfließen.

Im Folgenden sind die mündlichen und schriftlichen Hinweise/Anmerkungen der Teilnehmenden im Rahmen des Werkstattgesprächs aufgeführt. Die im Chat verschriftlichten Aussagen der Teilnehmenden wurden unverändert übernommen und in ***kursiver, fetter Schrift*** dargestellt.

## **Begriffserklärung:**

**A = Anmerkung** (Anmerkung des/der Teilnehmenden zu vorgestellten Maßnahmen oder zum Mobilitätspakt im Allgemeinen)

**H = Hinweis** (konkreter Hinweis des/der Teilnehmenden auf vorgestellte Maßnahmen)

**F = Frage** (Frage des/der Teilnehmenden an die AG-Leitungen/die Projektpartner)

## 1.1. Hinweise allgemein

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<p><b><i>Leider sind zivilgesellschaftliche Gruppen nicht Partner des Mobilitätspaktes</i></b></p>	<p>Wunsch nach stärkerer Beteiligung von zivilgesellschaftlichen Organisationen und BürgerInnen</p>	<p><b>A</b></p>	<p>Mobilitätspakte sind ein neues Instrument der Mobilitätspolitik in Baden-Württemberg und dienen als Plattformen des Austauschs und der Kooperation für die in einer Region verantwortlichen Akteure. Durch sie kommen Politik, Verwaltung und Unternehmen zusammen, um die komplexen Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung anzugehen. Wichtige Mobilitätsthemen können so in einem strukturierten Prozess mit den zuständigen und verantwortlichen Akteuren transparent umgesetzt werden. Abstimmungsprozesse werden gefördert, sodass Einzelmaßnahmen nicht losgelöst, sondern in der Gesamtschau weiterer regionaler Verkehrsprojekte bewertet und die Verkehrssituation in der Region ganzheitlich betrachtet wird. Der Mobilitätspakt entbindet dabei nicht von der jeweils festgelegten Aufgabenträgerschaft der beteiligten Partner.</p> <p>Von zentraler Bedeutung ist neben der Beteiligung der verantwortlichen Akteure auch die Partizipation der BürgerInnen und der zivilgesellschaftlichen Interessensgemeinschaften. Im</p>

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			<p>Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim fand dies in Form einer frühzeitigen Beteiligung der Bürgerschaft im Rahmen einer digitalen Bürgerbefragung Ende 2020 statt. Die zahlreichen Hinweise aus der Bevölkerung wurden im Anschluss kategorisiert und in den 6 thematischen Arbeitsgruppen bearbeitet. Ein 42 Maßnahmen umfassendes Maßnahmenpaket wurde verabschiedet. Im Anschluss an das zweite Beteiligungsformat für alle zivilgesellschaftlichen Interessenverbände – das Werkstattgespräch Ende Oktober 2021 – ist innerhalb der Arbeitsstruktur des Mobilitätspaktes auf Arbeitsgruppenebene eine Beteiligung Externer mit fachspezifischen Kompetenzen, Erfahrung und Praxiswissen zu gegebener Zeit auf Initiative der Partner in den Arbeitsgruppen möglich.</p>
<p><b><i>Das was im Moment vorgestellt wird beinhaltet viel Wunschdenken. Die NGO und Bürger*innen sind bisher nicht beteiligt worden und sitzen ab jetzt meiner Meinung am "Katzentisch" und sind doch keine Partner im weiteren Verfahren. Sorry bin sehr enttäuscht.</i></b></p>	<p>Wunsch nach stärkerer Beteiligung von zivilgesellschaftlichen Organisationen und BürgerInnen.</p>	<p><b>A</b></p>	<p>Siehe vorherige Anmerkung.</p>
<p><b><i>Können neue Projekte überhaupt noch eingebracht werden? Ich vermute nein. Es kann nur noch an den 42 Projekten</i></b></p>	<p>Wunsch nach stärkerer Beteiligung von zivilgesellschaftlichen Organisationen und BürgerInnen</p>	<p><b>A</b></p>	<p>Im Mobilitätspakt ist die Partizipation der BürgerInnen und der Zivilgesellschaften von zentraler Bedeutung. Im Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim fand dies in Form einer</p>

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<p><b><i>Kommentare abliefern und so gut wie nichts mehr verändern/verbessern</i></b></p>			<p>frühzeitigen Beteiligung der Bürgerschaft im Rahmen einer digitalen Bürgerbefragung Ende 2020 statt. Die zahlreichen Hinweise aus der Bevölkerung wurden im Anschluss kategorisiert und in den 6 thematischen Arbeitsgruppen bearbeitet. Ein 42 Maßnahmen umfassendes Maßnahmenpaket wurde verabschiedet. Im Anschluss an das zweite Beteiligungsformat für alle zivilgesellschaftlichen Interessenverbände – das Werkstattgespräch Ende Oktober 2021 – ist innerhalb der Arbeitsstruktur des Mobilitätspaktes auf Arbeitsgruppenebene eine Beteiligung Externer mit fachspezifischen Kompetenzen, Erfahrung und Praxiswissen zu gegebener Zeit auf Initiative der Partner in den Arbeitsgruppen möglich.</p> <p>Die Vorhaben eines Mobilitätspaktes sind stets konkret formuliert, können aber dennoch im Projektverlauf angepasst und erweitert werden. Das Einbringen von konkreten Vorschlägen zur Erreichung der 42 Maßnahmen, aber auch von neuen Maßnahmen, wird daher begrüßt und durch die Partner in den Arbeitsgruppen auf Umsetzbarkeit geprüft und bewertet.</p>
<p><b><i>Leider gibt es keinen guten Überblick über die 638 Vorschläge - in Rastatt wurde ein übersichtliches PDF mit Ampelkategorien erstellt.</i></b></p>	<p>Vorschlag, einen übersichtlichen Überblick über eingereichte Eingaben im Rahmen der</p>	<p><b>H</b></p>	<p>Im Mobilitätspakt Aalen-Heiden ist neben der Beteiligung der verantwortlichen Akteure, auch die Partizipation der BürgerInnen und der zivilgesellschaftlichen</p>

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
	Bürgerbeteiligung zu veröffentlichen.		<p>Interessensgemeinschaften von zentraler Bedeutung. Die Partizipation der Bürgerschaft fand in Form einer umfangreichen, digitalen Bürgerbefragung Ende 2020 statt. Die zahlreichen Hinweise aus der Bevölkerung wurden im Anschluss kategorisiert und in 6 thematischen Arbeitsgruppen bearbeitet. Die insgesamt 638 Anregungen und Wünsche für ein besseres und leistungsfähigeres Verkehrssystem sind mit entsprechenden Kommentierungen, anhand einer Ampelkategorie (rot – gelb – grün), auf der Homepage zum Mobilitätspakt AA-HDH nachvollziehbar, transparent und vollständig verfügbar. Mittels Pins auf der Karte sind diese übersichtlich und nachvollziehbar verortet. Zwischenzeitlich konnte im nächsten Schritt bereits darauf aufbauend ein 42 Maßnahmen umfassendes Maßnahmenpaket verabschiedet werden.</p>
<p><b><i>Warum haben wir als Bürger*innen und NGO erst vor wenigen Tagen die Unterlagen bekommen und nicht früher, wenn die Unterlagen schon seit über 2 Monaten vorliegen? So ist eine optimale Vorbereitung im Ehrenamt und bei den Bürger*innen möglich gewesen.</i></b></p>	Wunsch nach früherer Information zu den Maßnahmen des Mobilitätspaktes.	<b>A</b>	<p>Die aus der Bürgerbeteiligung Ende 2020 vorgeschlagenen Anregungen wurden zu 42 Maßnahmen in 6 thematischen Handlungsfeldern ausgearbeitet, die im Juli 2021 vom Steuerkreis des Mobilitätspaktes befürwortet und im Anschluss als Übersicht auf der Homepage und in der Pressearbeit veröffentlicht wurden.</p> <p>Als Handreichung für die Beteiligung der Interessensverbände im Rahmen des Werkstattgesprächs wurden aufbauend auf</p>

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			diese Maßnahmenliste umfassende und ansprechende Unterlagen in Form von ausführlichen Steckbriefen der 42 Maßnahmen durch die Partner der Arbeitsgruppen erstellt und umgehend den Teilnehmern zur Verfügung gestellt.
<b>Schade, dass wir die Unterlagen erst so kurzfristig erhalten haben</b>	Wunsch nach früherer Information zu den Maßnahmen des Mobilitätspaktes.	<b>A</b>	Siehe vorherige Anmerkung.
<b>Eine zwischen den einzelnen Maßnahmen vernetzte Matrix ist nötig um Wechselwirkungen zu visualisieren.</b>		<b>A</b>	Der Mobilitätspakt AA-HDH dient als Plattform für sektorenübergreifende Partnerschaften, die nicht an Einzellösungen für die lokalen Verkehrsprobleme arbeiten, sondern alle Verkehrsträger als Teile eines ganzheitlichen Systems betrachten. Er gestaltet sich als Plattform des Austauschs und der Kooperation für die in der Region verantwortlichen Akteure. Die Verkehrssituation in der Region wird ganzheitlich betrachtet. Die aus der Bürgerbeteiligung Ende 2020 vorgeschlagenen Anregungen mündeten in 42 Maßnahmen in 6 Handlungsfeldern. Diese werden von 6 Arbeitsgruppen bearbeitet und vorangetrieben. Um die Vernetzung der Maßnahmen zu gewährleisten und mögliche Wechselwirkungen zu prüfen und zu steuern, kommt insbesondere 3-4 mal jährlich der Koordinierungskreis des Mobilitätspaktes als Schnittstelle zusammen.

## 1.2. Hinweise Vernetzung und Innovation

### Hinweise aus dem Plenum

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<p><b>Wie sieht es mit autonomem Fahren aus? Kann es dies geben ohne Tempolimit?</b></p>		<b>F</b>	Grundsätzlich erachten die Partner des Mobilitätspaktes den Themenkomplex Autonomes Fahren als wichtig und verfolgen die Entwicklungen dazu mit großem Interesse. Aktuell gibt es dazu keine konkrete Planungen bei einem der Partner.
<p><a href="https://herrenberg.stadtnavi.de/">https://herrenberg.stadtnavi.de/</a></p>		<b>A</b>	Herr Engbert, Stadt Herrenberg, hat das Projekt der AG Vernetzung und Innovation im Rahmen der Maßnahme V6 (Vorhandene Mobilitätsdaten bündeln und per App nutzbar machen) vorgestellt.

### Hinweise aus der Vertiefungsrunde

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
Allgemeiner Hinweis	<b>Über bisherige Modellprojekte hinauskommen</b>	<b>A</b>	Die Partner des Mobilitätspaktes Aalen-Heidenheim haben es sich zur Aufgabe gemacht, gemeinsam an Lösungen für eine gelingende Mobilitätswende auf regionaler Ebene zu arbeiten und diese auch umzusetzen. Die Maßnahmen sollen neben kommunalen und regionalen Maßnahmenplänen zu einer sicht- bzw. spürbaren Verbesserung der Verkehrssituation vor Ort beitragen. Es geht

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			nicht darum, ein allumfängliches, in sich geschlossenes Konzept zu entwickeln, sondern sich vielmehr Schritt für Schritt einer neuen Mobilität zu nähern.
Mobility Hubs (V1, V3, V4 und V5)	<b>Es sollte Angebot von RegioRad geben, das günstig mit ÖPNV-Fahrkarte genutzt werden kann</b>	<b>A</b>	Ihre Anregung gehört zum Themenfeld Verknüpfung von Verkehrsträgern und Angeboten und wird im Rahmen der Maßnahmen V1 (Heidenheim und Oberkochen zu regionalen Mobilitätsdrehscheiben weiterentwickeln), V3 (Aalen als zentralen intermodalen Mobilitätsknoten etablieren), V4 (Dezentrale Mobilitätsstationen in der Region aufbauen) und V5 (Tarifvernetzung und kooperierende Mobilitätsverbände umsetzen) der Arbeitsgruppe bereits bearbeitet.
Moderne Mobilität (V7)	<b>Information über Angebote wichtig</b>	<b>A</b>	Kommunikation und Information sind wichtige Grundlagen, um die Bürgerinnen und Bürger teilhaben zu lassen. Dieser Punkt wird daher ganz explizit in der Maßnahme V7 (Moderne Mobilität in NVP verankern und kommunizieren) in der Arbeitsgruppe umgesetzt.
Mobility Hubs (V1, V3 und V4)	<b>Car- und Bikesharing fehlt bisher</b>	<b>A</b>	Der Ausbau der Bahnhöfe mit zentralen und dezentralen Mobilitätsstationen wird im Mobilitätspakt im Rahmen der Maßnahmen V1 (Heidenheim und Oberkochen zu regionalen Mobilitätsdrehscheiben weiterentwickeln), V3 (Aalen als zentralen intermodalen Mobilitätsknoten etablieren) und V4 (Dezentrale Mobilitätsstationen in der Region aufbauen) umgesetzt. An diesen sog.

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			<p>Mobility Hubs sind Sharingangebote ein wichtiger Bestandteil, um einen schnellen und einfachen Wechsel der Verkehrsträger zu erreichen. Daher wird dieser Hinweis – wenn nicht wie z.B. in Aalen bereits umgesetzt – in weiteren Orten innerhalb des Mobilitätspaktes Umsetzung finden.</p>
<p>Seilbahnpotenziale (V2)</p>	<p><b>Möglicher Ort für Seilbahn: Bei Zeiss in Oberkochen-Süd, Oben vom Talrand runter zum Werksgelände (evtl. vorhandene Schneise nutzen)</b></p>	<p><b>H</b></p>	<p>Aktuell läuft im Rahmen der festgelegten Maßnahme V2 eine Voruntersuchung mit einem externen Planungsbüro, das Möglichkeiten und Potenziale für eine Seilbahn als Ergänzung des bestehenden NV untersucht. Hier wird die ganze Region betrachtet, v.a. auch Strecken, die hohe Potenziale bieten durch eine hohe Arbeitsplatzdichte und große Verkehrsprobleme, was sicher auf Oberkochen-Süd zutrifft. Im Zuge der Wirtschaftlichkeit sind bereits bestehende Trassen unbedingt Bestandteil der Analyse, konkret wird also die im Hinweis genannte Trasse mit untersucht.</p>
<p>Mobility Hubs (V1, V3 und V4 sowie RuF3)</p>	<p><b>Diebstahlsichere Parkplätze für Mobilitätshubs</b></p>	<p><b>A</b></p>	<p>Neben Fahrradwegen gehört eine Infrastruktur, die für einen sicheren Fahrradparkplatz sorgt zu den Grundvoraussetzungen, um die in der RadSTRATEGIE des Landes geforderte Steigerung des Radverkehrsanteils zu erreichen. Auch die Deutsche Bahn hat ein Förderprogramm für Fahrradabstellanlagen aufgelegt. Die Kommunen im Raum des Mobilitätspaktes AA-HDH sind als</p>

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			<p>Aufgabenträger für diese Einrichtungen im Mobilitätspakt mit im Boot, und der im Hinweis gemachte Vorschlag ist Bestandteil der Maßnahmen V1 (Heidenheim und Oberkochen zu regionalen Mobilitätsdrehscheiben weiterentwickeln), V3 (Aalen als zentralen intermodalen Mobilitätsknoten etablieren) und V4 (Dezentrale Mobilitätsstationen in der Region aufbauen) in der AG Vernetzung und Innovation. Auch die Arbeitsgruppe Rad- und Fußverkehr beschäftigt sich in der Maßnahme RuF3 (Implementierung weiterer Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur) mit diesem Thema. Alle Kommunen wurden über Fördermöglichkeiten für Fahrradabstellplätze informiert und beschäftigen sich intensiv mit deren Umsetzung bzw. haben hier auch schon Ergebnisse erzielt, z.B. Heidenheim, Umbau Bahnhofsvorplatz.</p>
<p>Mobility Hubs (V3 und RuF3)</p>	<p><b>Radstellplatz Aalen ist überfüllt, an anderen Orten gar keine guten Abstellplätze</b></p>	<p><b>H</b></p>	<p>Das genannte Problem ist bekannt und wird im Rahmen der Maßnahme V3 (Aalen als zentralen intermodalen Mobilitätsknoten etablieren) sowie in der Arbeitsgruppe Rad- und Fußverkehr RuF3 (Implementierung weiterer Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur) umgesetzt. Hierzu wie auch zu weiteren geplanten und bereits zur Förderung beim Land beantragten Maßnahmen für weitere Fahrradabstellplätze hat die Stadt Aalen bereits die Initiative ergriffen.</p>

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
Tarifvernetzung (V5 und Ö3)	<b>Übergang zwischen Verkehrsträgern wichtig; wenn es Verspätungen gibt, sollten andere Verkehrsträger warten und Anschluss ermöglichen</b>	<b>A</b>	Die Kooperation zwischen den Verkehrsträgern ist ein wichtiger Punkt, um den ÖPNV attraktiver zu machen. Hierzu gehört neben der Vernetzung im Tarifbereich auch eine Anzeige von Echtzeiten und die entsprechende Abstimmung. Dies wird in der Maßnahme V5 (Tarifvernetzung und kooperierende Mobilitätsverbünde) der Arbeitsgruppe Vernetzung und Innovation mittelfristig angestrebt. Zusätzlich beschäftigt sich auch die AG „ÖPNV“ mit dem Ausbau von Echtzeitfahrgastinformationen in der Maßnahme Ö3 (Ausbau der Echtzeitfahrgastinformation). Die Vertaktung wird durch den integrierten Taktfahrplan erhöht, was grundsätzlich die Umstiegszeiten und Anschlüsse des ÖPNV verbessert.
Mobilitätsdaten bündeln und App (V6)	<b>Für lokale Angebote wie Rufbusse wäre eigene App sinnvoll (meist nicht in überregionale Apps integriert), am besten ein vernetztes System schaffen, das andere vorhandene Apps integriert</b>	<b>A</b>	Mit der Maßnahme V6 untersucht die Arbeitsgruppe „Vernetzung und Innovation“ sowie die Untergruppe „Digitale Vernetzung“ genau diese Möglichkeiten, um nicht nur eine Insellösung zu schaffen, sondern die Mobilitätsdaten zu bündeln und sinnvoll mit anderen Anwendungen zu verknüpfen. In verschiedenen Orten sind Angebote bereits über den DB Navigator und EFABW abrufbar, an der technischen Umsetzung wird weitergearbeitet.
Mobilitätsdaten bündeln und App (V6)	<b>DB Navigator auf Busverspätungen erweitern</b>	<b>A</b>	Die Kooperation zwischen den Verkehrsträgern ist ein wichtiger Punkt, um den ÖPNV attraktiver zu machen. Hierzu gehört neben der Vernetzung im Tarifbereich

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			<p>auch eine Anzeige von Echtzeiten und die entsprechende Abstimmung. Der Hinweis erfordert eine direkte Einflussnahme auf die DB, was leider außerhalb der fachlichen Möglichkeiten des Mobilitätspaktes liegt. Daher verfolgen wir das Ziel, mit einer App, die die vorhandenen bzw. die zu generierenden Mobilitätsdaten bündelt, eine Verknüpfungsmöglichkeit zu DB Navigator zu erreichen. Dies wird in der Maßnahme V6 (Vorhandene Mobilitätsdaten bündeln und per App nutzbar machen) unserer Arbeitsgruppe Vernetzung und Innovation mittelfristig angestrebt. Aktuell sind die Echtzeitdaten noch nicht flächendeckend abrufbar. Wenn sie vorliegen, kann der DB Navigator diese übernehmen. Die technische Umsetzung wird in absehbarer Zeit möglich sein.</p>
<p>Mobilitätsdaten bündeln und App (V6)</p>	<p><b>Problem einer neuen, lokalen App: Die meisten Personen nutzen bereits DB Navigator, Besucher wären auch ausgeschlossen</b></p>	<p><b>H</b></p>	<p>Mit der Maßnahme V6 (Vorhandene Mobilitätsdaten bündeln und per App nutzbar machen) untersucht die Arbeitsgruppe „Vernetzung und Innovation“ sowie die Untergruppe „Digitale Vernetzung“ genau diese Aufgabenstellung, um nicht nur eine Insellösung zu schaffen, sondern die Mobilitätsdaten zu bündeln und sinnvoll mit anderen Anwendungen zu verknüpfen.</p>
<p>Moderne Logistklösungen verfolgen (V8)</p>	<p><b>Lufttaxis eher in urbanen Verdichtungsräumen sinnvoll</b></p>	<p><b>A</b></p>	<p>Vielen Dank für Ihren Hinweis, der zeigt, dass Sie sich mit modernen Mobilitätsthemen beschäftigen. In der AG „Vernetzung und Innovation“ beschäftigt sich die Maßnahme</p>

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			V8 mit modernen Logistiklösungen. Der Einsatz von Lufttaxis hat bis zur tatsächlichen Umsetzung noch viele Hürden zu nehmen, wird aber bestimmt, wie im Hinweis beschrieben, zuerst im verdichteten städtischen Bereich zum Einsatz kommen.
Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur (Ö2)	<b>Bahnhöfe barrierefrei gestalten</b>	<b>A</b>	Ihr Hinweis, der auf die Verbesserung der ÖPNV-Haltestelleninfrastruktur zielt, wird innerhalb des Mobilitätspaktes in der Arbeitsgruppe ÖPNV untersucht und ist dort als Maßnahme Ö2 (Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur) bereits definiert.
Zentrale und regionale Mobilitätsdrehscheiben (V1, V3 und V4)	<b>Bessere Wegeleitung wenn es Schienenersatzverkehr o.ä. gibt (deutliche, sichtbare Markierungen)</b>	<b>H</b>	Vielen Dank für Ihren Hinweis, der eigentlich auf eine Selbstverständlichkeit hinweist. Im Rahmen des Mobilitätspaktes und der Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu zentralen und regionalen Mobilitätsdrehscheiben spielt die Beschilderung und sinnvolle Lenkung der Verkehrsteilnehmer eine wichtige Rolle, die die Arbeitsgruppe in ihren Maßnahmen V1 (Heidenheim und Oberkochen zur regionalen Mobilitätsdrehscheiben weiterentwickeln), V3 (Aalen als zentralen intermodalen Mobilitätsknoten etablieren), V4 (Dezentrale Mobilitätsstationen in der Region aufbauen) zur Einrichtung von Mobilitätsknoten im Fokus hat.
Allgemeiner Hinweis	<b>Videoassistenten bei Ticketautomaten einführen (könnte auch älteren Menschen helfen, denn Automaten sind schwer zu bedienen), Gutes Störfallmanagement einführen</b>	<b>A</b>	Moderne Mobilitätsangebote und -lösungen werden in verschiedenen Maßnahmen der AG „Vernetzung und Innovation“ entwickelt. Der Hinweis zu Videoassistenten kann aufgrund übergeordneter Zielsetzung nicht nur im

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			Rahmen des Mobilitätspaktes Aalen-Heidenheim betrachtet werden.

### 1.3. Hinweise Rad- und Fußverkehr

#### Hinweise aus dem Plenum

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<b><i>Was ist mit Ladestellen für E-Bikes und Reparatur-Stationen an den Radwegen?</i></b>	Sind Lade- und Reparaturstationen für Fahrräder geplant?	<b>F</b>	Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zwischen Aalen und Heidenheim mit komfortabel, sicher und schnell befahrbaren Wegen ist Bestandteil des Mobilitätspaktes Aalen/Heidenheim. In diesem Zuge sollen auch im Rahmen der Maßnahme RuF3 (Implementierung weiterer Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur) weitere Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden, die die Fahrradkultur des Wirtschaftsraumes stärken – diese beinhaltet neben E-Bike Ladestationen auch Fahrradabstellanlagen. Die Anregung nehmen wir gerne mit auf.
<b><i>Radwege außerhalb von Ortschaften sind meistens nicht beleuchtet. Ein weißer Randstreifen rechts und links des Radweges würde auch bei Dunkelheit eine gute und sichere Orientierung bieten.</i></b>	Bitte um ausreichende Sicherheitsvorkehrungen auf Radwegen.	<b>H</b>	Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zwischen Aalen und Heidenheim mit komfortabel, sicher und schnell befahrbaren Wegen ist Bestandteil des Mobilitätspaktes Aalen/Heidenheim. So wird der Aus- und Neubau von Radverkehrsanlagen unter Einhaltung der aktuellen Regelwerke und Empfehlungen sowie unter Beachtung der Auflagen des Naturschutzes umgesetzt werden. Ihren Hinweis zur Markierung eines weißen Randstreifens nehmen wir gerne als

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			Anregung mit auf und werden diesen im Rahmen der Maßnahmen RuF1 (Umsetzung RadNETZ-BW-Trasse zwischen Aalen und Heidenheim) , RuF2 (Erstellung von Fachkonzepten für den Aufbau einer flächendeckenden Radwegeinfrastruktur) sowie RuF3 (Stärkung Mobilitätskultur) prüfen.
<p><b><i>Schnelle Radwegverbindung entlang der B 19 in Gestank und Lärm?</i></b>  <b><i>Ergänzung:</i></b>  <b><i>und Spritzwasser-Dreck bei Regen</i></b></p>	<p>Fahrkomfort für Radfahrer (Schutz vor Lärm, Spritzwasser, etc.) entlang der B19 prüfen.</p>	<p><b>H</b></p>	<p>Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zwischen Aalen und Heidenheim mit komfortabel, sicher und schnell befahrbaren Wegen ist Bestandteil des Mobilitätspaktes Aalen/Heidenheim. So wird der Aus- und Neubau von Radverkehrsanlagen unter Einhaltung der aktuellen Regelwerke und Empfehlungen unter Einhaltung der vorgegebenen Mindestabstände und Sicherheitsräume umgesetzt werden.</p>
<p><b><i>Wird bedacht, dass die Radwege nicht an den Stadtgrenzen enden?</i></b></p>	<p>Radinfrastruktur ganzheitlich, also innerstädtisch und über die Stadtgrenzen hinaus planen.</p>	<p><b>H</b></p>	<p>In der Gründungserklärung des Mobilitätspaktes Aalen/Heidenheim bekennen sich die Partner zu einer interkommunalen und verwaltungsgrenzenübergreifenden Verkehrsplanung. Auch die Umsetzung des RadNETZ BW verfolgt das Ziel einer durchgängigen Radwegeinfrastruktur zwischen den Mittel- und Oberzentren und somit über Stadtgrenzen hinaus.</p>
<p><b><i>Für attraktive Radwegeverbindungen muss auch innerstädtisch eine attraktive Weiterführung der Wege vorhanden sein.</i></b></p>		<p><b>H</b></p>	<p>In der Gründungserklärung des Mobilitätspaktes Aalen/Heidenheim bekennen sich die Partner zu einer</p>

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			<p>interkommunalen und verwaltungsgrenzenübergreifenden Verkehrsplanung. Auch die Umsetzung des RadNETZ BW verfolgt das Ziel einer durchgängigen und attraktiven Radwegeinfrastruktur in und zwischen den Mittel- und Oberzentren. Die Schließung von Netzlücken in innerstädtischen Bereichen des RadNETZ BW stehen dabei ebenso im Fokus. wie die Umsetzung der kommunalen Radverkehrskonzepte. Sowohl bei der Maßnahme RuF1 (Umsetzung der RadNETZ-BW-Trasse zwischen Aalen und Heidenheim) als auch bei der Erstellung der Fachkonzepte unter RuF2 (Erstellung von Fachkonzepten für den Aufbau einer flächendeckenden Radwegeinfrastruktur) werden die innerörtlichen Relationen geprüft.</p>
<p><i>In Heidenheim gibt es oftmals plötzlich beginnende und endende Radwege, dort, wo es dem Autoverkehr nicht wehtut, dann aber benutzungspflichtig.</i></p>		<p><b>H</b></p>	<p>In der Gründungserklärung des Mobilitätspaktes Aalen/Heidenheim bekennen sich die Partner zu einer interkommunalen und verwaltungsgrenzenübergreifenden Verkehrsplanung. Auch die Umsetzung des RadNETZ BW verfolgt das Ziel einer durchgängigen Radwegeinfrastruktur in und zwischen den Mittel- und Oberzentren. Die Schließung von Netzlücken in innerstädtischen Bereichen des RadNETZ BW stehen dabei ebenso im Fokus wie die Umsetzung der kommunalen Radverkehrskonzepte. Im Rahmen der</p>

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			Maßnahme RuF-2 (Erstellung von Fachkonzepten für den Aufbau einer flächendeckenden Radwegeinfrastruktur) werden wir Ihren Hinweis insbesondere auch im Hinblick auf Heidenheim berücksichtigen
<b><i>Wirklich attraktive Radwege (inner- wie außerorts) brauchen keine Benutzungspflicht - radfahrer benutzen sie gern.</i></b>	Attraktive Radwege schaffen.	<b>A</b>	Mit der RadSTRATEGIE des Landes wird das Ziel verfolgt den Radverkehr sicher und attraktiv zu gestalten. Dieses Ziel steht auch im Fokus der Maßnahmen im Mobilitätspakt zum Radverkehr im Wirtschaftsraum Aalen/Heidenheim.
<b><i>Die bereitgestellten Gelder nutzen nur etwas, wenn der Radverkehr wirklich priorisiert wird. Es werden jedoch weiterhin Straßen weiterhin für den KFZ-Verkehr gebaut, und dann, weil es Förderung gibt, am Fahrbahnrand Radfahrstreifen abmarkiert.</i></b>	Priorisierung auf Radwegen und nicht abmarkierten Radfahrstreifen.	<b>A</b>	In der RadSTRATEGIE des Landes verfolgt das Land in acht Handlungsfeldern eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. Eines der Ziele ist es, das RadNETZ BW, mit weit über 7000 km, baden-württembergweit auszubauen mit dem Zielstandard sicherer und komfortabler Radwege. Ergänzt wird das RadNETZ BW durch die kommunalen Radverkehrsnetze. Eine weitere Priorisierung erfährt die Radwegeinfrastruktur in der Ertüchtigung bereits vorhandener Radwege. Aktuell sind die Fördertatbestände des LGVFG so vielfältig wie nie – dabei sind auch der Neu- und Ausbau von Radwegen miteingeschlossen. Generell wird das Ziel einer Entflechtung der Verkehrsarten angestrebt
<b><i>Das ist nicht attraktiv, wenn das Zuparken nicht geahndet wird und/oder die 40-Tonner im Zentimeterabstand vorbeirauschen.</i></b>	Attraktivität bzw. Nutzbarkeit der Radwege prüfen.	<b>A</b>	Die Verbesserung der Radverkehrsverbindung zwischen Aalen und Heidenheim mit komfortabel, sicher und

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			<p>schnell befahrbaren Wegen ist Bestandteil des Mobilitätspaktes Aalen/Heidenheim. In diesem Zuge sollen auch die Maßnahmen des RadNETZ BW umgesetzt und Problemstellen zügig angegangen werden. Um die Sicherheitsstandards nach dem aktuellen Stand der Technik zu erfüllen, wird der Aus- und Neubau von Radwegen generell unter Einhaltung der aktuellen Regelwerke und Empfehlungen umgesetzt und findet insbesondere in den Maßnahmen RuF1 (Umsetzung RadNETZ-BW-Trasse zwischen Aalen und Heidenheim), RuF4 (Schnelle Radwegeverbindung zwischen Aalen und Heidenheim) und RuF5 (Anschlüsse an die Radwegeverbindung zwischen Aalen und Heidenheim) Eingang.</p>
<p><b><i>Gegen beide Probleme würden baulich getrennte/geschützte Radwege helfen.</i></b></p>	<p>An viel befahrenen Straßen getrennte bzw. geschützte Radwege planen.</p>	<p><b>H</b></p>	<p>Die Verbesserung der Radverkehrsverbindung zwischen Aalen und Heidenheim mit komfortabel, sicher und schnell befahrbaren Wegen ist Bestandteil des Mobilitätspaktes Aalen/Heidenheim. In diesem Zuge sollen auch die Maßnahmen des RadNETZ BW umgesetzt und Problemstellen zügig angegangen werden. Um die Sicherheitsstandards nach dem aktuellen Stand der Technik zu erfüllen, wird der Aus- und Neubau von Radwegen generell unter Einhaltung der aktuellen Regelwerke und Empfehlungen umgesetzt und im Rahmen der Maßnahmen RuF1 (Umsetzung RadNETZ-BW-Trasse zwischen</p>

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			Aalen und Heidenheim), RuF2 (Erstellung von Fachkonzepten für den Aufbau einer flächendeckenden Radwegeinfrastruktur), RuF4 (Schnelle Radwegeverbindung zwischen Aalen und Heidenheim) und RuF5 (Anschlüsse an die Radwegeverbindung zwischen Aalen und Heidenheim) geprüft.
<b><i>Warum werden Radwege immer weit ab von Straßen und bergauf- bergab gebaut? Für den Autoverkehr werden immer kurze schnelle und einfache Wege gebaut. Für Radfahrer+innen leider nicht.</i></b>	Trassenführung attraktiv und nutzerfreundlich gestalten.	<b>H</b>	Vielen Dank für Ihren Hinweis. Im Fokus des Mobilitätspaktes Aalen-Heidenheimen steht auch die Umsetzung des RadNETZ BW sowie die Umsetzung einer schnellen Radwegeverbindung zwischen den Städten Aalen und Heidenheim. Damit wird vor allem, neben den Freizeitrouten, die Radwegeinfrastruktur für Alltagspendler umgesetzt, die nach Möglichkeit umwegfrei, steigungsfrei und mit möglichst wenig Wartezeiten verbunden sein soll.

## Hinweise aus der Vertiefungsrunde

Bezug/Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
Umsetzung der Rad-NETZ-BW Trasse zwischen Aalen und Heidenheim (RuF 1), Erstellung von Fachkonzepten für den Aufbau einer flächendeckenden Radwegeinfrastruktur (RuF 2)	<b>Radverkehrskonzept von Unter- und Oberkochen zwischen B29 beachten.</b>		Die Verbesserung der Radverkehrsverbindung zwischen Aalen und Heidenheim mit komfortabel, sicher und schnell befahrbaren Wegen ist Bestandteil des Mobilitätspaktes Aalen/Heidenheim. In diesem Zuge sollen auch die Maßnahmen des RadNETZ BW im Rahmen der Maßnahme RuF1 (Umsetzung RadNETZ-BW-Trasse zwischen Aalen und Heidenheim) umgesetzt und Problemstellen zügig angegangen werden. In der Aufstellung des Radverkehrskonzeptes Ober- und Unterkochen unter Maßnahme RuF2 (Erstellung von Fachkonzepten für den Aufbau einer flächendeckenden Radwegeinfrastruktur) werden aktuelle Anregungen aus der Bürgerbeteiligung sowie der Beteiligung der Interessensverbände geprüft und nach Möglichkeit mit aufgenommen.
Mobility Hubs (V1, V3 und V4)	<b>Ist auch an Mobilitätsstationen gedacht, wo Pendler umsteigen können auf ein anderes Verkehrsmittel?</b>		Die Anregung ist Bestandteil des Mobilitätspaktes Aalen/Heidenheim und wird in der AG Innovation und Vernetzung unter den Maßnahmen V1 (Heidenheim und Oberkochen zu regionalen Mobilitätsdrehscheiben weiterentwickeln), V3 (Aalen als zentralen intermodalen Mobilitätsknoten etablieren) und V4 (Dezentrale Mobilitätsstationen in der Region aufbauen) bearbeitet. Z.B. ist derzeit

		die Stadt Aalen in der Planung und Umsetzung von Mobilitätsstationen an denen Fahrräder wettergeschützt und sicher abgestellt werden können.
Umsetzung der Rad-NETZ-BW Trasse zwischen Aalen und Heidenheim (RuF 1), Schnelle Radwegeverbindung zwischen Aalen und Heidenheim (RUF 4), Verbesserung der Verkehrssituation in Königsbronn, sowie der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer (MIV 2)	<b>Radschnellweg: Trasse durch Königsbronn evtl. Verzicht auf Qualitätsstandards.</b>	Die Verbesserung der Radverkehrsverbindung zwischen Aalen und Heidenheim mit komfortabel, sicher und schnell befahrbaren Wegen ist im Rahmen der Maßnahme RuF4 (Schnelle Radwegeverbindung zwischen Aalen und Heidenheim) Bestandteil des Mobilitätspaktes Aalen/Heidenheim (Die Maßnahme Schnelle Radwegeverbindung zwischen Aalen und Heidenheim wird im Rahmen einer Unterarbeitsgruppe zur AG RuF bearbeitet). In diesem Zuge sollen auch die Maßnahmen des RadNETZ BW (RuF1) umgesetzt und Problemstellen zügig angegangen werden. Durch die geographische und topographische Lage stellt die Gemeinde Königsbronn ein Nadelöhr dar. Um die Sicherheitsstandards nach dem aktuellen Stand der Technik zu erfüllen, wird der Aus- und Neubau von Radwegen generell unter Einhaltung der aktuellen Regelwerke und Empfehlungen umgesetzt. Insbesondere unter der Maßnahme MIV2 stellt die Verbesserung der Verkehrssituation in Königsbronn, sowie der Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen und RadfahrerInnen in den Fokus. Ergänzend sieht das RadNETZ BW hier auch eine Streckenführung südlich der Bahntrasse

			vor, welche in Maßnahme RuF1 (Umsetzung der RadNETZ-BW-Trasse zwischen Aalen und Heidenheim) geprüft wird.
Allgemeiner Hinweis	<b>Vorschlag: Eine Pendlerbefragung zu den gewünschten Verkehrsformen der (eventuelle späteren) Nutzer durchführen.</b>		Im Rahmen der AG Betriebliches Mobilitätsmanagement haben die Partner aus dem Kreis der beteiligten Unternehmen Mitarbeiterbefragungen durchgeführt und entsprechend ausgewertet. Diese Ergebnisse und Erfahrungen fließen bereits in die Arbeit der AG Betriebliches Mobilitätsmanagement ein. Das Thema Pendlerbefragung wird im Rahmen der Arbeitsgruppenarbeit eingebracht und diskutiert.
Allgemeiner Hinweis	<b>Bei weiteren Entscheidungen und Planungen den ADFC frühzeitig beteiligen.</b>		Mit Start des Mobilitätspaktes Aalen-Heidenheim stand die Aufnahme der vorgeschlagenen Maßnahmen aus der Bürgerbeteiligung im Fokus. Hier waren bereits zahlreiche Anmerkungen und konkrete Vorschläge des ADFC dabei, die mit in die Maßnahmen eingeflossen sind. Auch das aktuelle Werkstattgespräch dient als weitere Plattform, konkrete Anregungen und Kritik an den Maßnahmen mit einfließen zu lassen. Im weiteren Prozess werden die Arbeitsgruppen des Mobilitätspaktes die Maßnahmen ausarbeiten und werden die Möglichkeit nutzen, weitere Akteure einzubinden.
Umsetzung der Rad-NETZ-BW Trasse zwischen Aalen und Heidenheim. (RuF 1), Schnelle Radwegeverbindung zwischen Aalen und Heidenheim	<b>Hügel bei Kreisel B29, Radverkehr nicht über Erhöhung.</b>		Die Verbesserung der Radverkehrsverbindung zwischen Aalen und Heidenheim mit komfortabel, sicher und schnell befahrbaren Wegen ist Bestandteil

(RUF 4)		<p>des Mobilitätspaktes Aalen/Heidenheim. In diesem Zuge sollen auch die Maßnahmen des RadNETZ BW im Rahmen der Maßnahme RuF1 (Umsetzung der RadNETZ-BW-Trassen zwischen Aalen und Heidenheim) umgesetzt und Problemstellen zügig angegangen werden. Ergänzend zur Maßnahme RuF 1 werden auch mögliche Varianten zur Herstellung einer schnellen Radwegeverbindung zwischen Aalen und Heidenheim unter RuF4 (Schnelle Radwegeverbindung zwischen Aalen und Heidenheim) untersucht. Die Führung über den Kreisel im Bereich Oberkochen Süd wird hierbei bei der Umsetzung ebenfalls überprüft.</p>
Allgemeiner Hinweis	<p><b>Umgang mit Zielkonflikten zwischen den AGs. Wie erfolgt Priorisierung der Maßnahmen (z.B. wenn diese sich widersprechen)?</b></p>	<p>Der Mobilitätspakt AA-HDH ist eine Plattform des Austauschs und der Kooperation für die in der Region verantwortlichen Akteure. Sie sollen Abstimmungsprozesse fördern, sodass Einzelmaßnahmen nicht losgelöst, sondern in der Gesamtschau weiterer regionaler Verkehrsprojekte bewertet werden. Die Verkehrssituation in der Region wird ganzheitlich betrachtet. Die aus der Bürgerbeteiligung Ende 2020 vorgeschlagenen Wünsche und Anregungen wurden zu 42 Maßnahmen in 6 thematischen Handlungsfeldern</p>

			ausgearbeitet. Sie werden von 6 Arbeitsgruppen bearbeitet und vorangetrieben. Um die Vernetzung der Maßnahmen zu gewährleisten und mögliche Zielkonflikte zu prüfen, kommt 3-4 mal jährlich der Koordinierungskreis des Mobilitätspaktes AA-HDH als Schnittstelle zusammen.
--	--	--	---

## 1.4. Hinweise Motorisierter Individualverkehr

### Hinweise aus dem Plenum

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<p><b><i>Bei MIV wird nur auf Ausbau der Straßen der Fokus gelegt. Das widerspricht den in den ersten Folien gezeigten Zielen und verstößt meiner Meinung nach gegen das Urteil des Bundesverfassungsgerichte, §13 KSG und §20a GG, Pariser Klimaabkommen und der Klimaneutralität Ba-Wü bis 2040.</i></b></p>	<p>Zu Starke Fokussierung der AG MIV auf Straßenausbau.</p>	<p><b>A</b></p>	<p>Die Partner des Mobilitätspaktes Aalen-Heidenheim haben es sich zur Aufgabe gemacht, gemeinsam an Lösungen für eine gelingende Mobilitätswende auf regionaler Ebene zu arbeiten und diese auch umzusetzen. Die Maßnahmen sollen neben kommunalen und regionalen Maßnahmenplänen zu einer sicht- bzw. spürbaren Verbesserung der Verkehrssituation vor Ort beitragen und gleichzeitig im Einklang mit den Klimaschutzzielen stehen. Es geht nicht darum, ein allumfängliches, in sich geschlossenes Konzept zu entwickeln, sondern sich vielmehr dem Landesziel einer neuen, klimafreundlichen Mobilität Schritt für Schritt anzunähern, die auch einen erhöhten E-Mobilitätsanteils beinhaltet. Im Rahmen der AG MIV umfassen die Maßnahmen ausdrücklich nicht nur den Straßenausbau sondern beispielsweise auch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Ortslage für FußgängerInnen und RadfahrerInnen oder die Erhöhung der Verkehrssicherheit.</p>

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<b>Wenn wir den ÖPNV optimieren. Warum benötigen wir dann noch einen Ausbau der Straßen?</b>	Warum Straßenausbauen, wenn der ÖPNV ausgebaut werden soll?	<b>F</b>	Der ÖPNV ist nicht nur auf die Schiene zu reduzieren, sondern umfasst auch den Busverkehr, der über die Straßen abgewickelt wird. Das heißt, auch für die Stärkung der Attraktivität des Busverkehrs ist eine funktionstüchtige Straßeninfrastruktur unerlässlich.
<b>Sehe ich auch so, wir wollen ja insgesamt weniger MIV, das traut sich nur niemand zu sagen.</b>			Der ÖPNV ist nicht nur auf die Schiene zu reduzieren, sondern umfasst auch den Busverkehr, der über die Straßen abgewickelt wird. Das heißt, auch für die Stärkung der Attraktivität des Busverkehrs ist eine funktionstüchtige Straßeninfrastruktur unerlässlich.
<b>Die lokalen Projektpartner aus den Landkreisen haben bisher erfolgreich Politik für das Auto gemacht Die Co2 Emissionen aus dem Verkehr in den Landkreisen steigen noch immer an: Statistik Land Ostalbkreis <a href="https://www.statistik-bw.de/Umwelt/Luft/22503040.tab?R=KR136">https://www.statistik-bw.de/Umwelt/Luft/22503040.tab?R=KR136</a> Heidenheim <a href="https://www.statistik-bw.de/Umwelt/Luft/22503040.tab?R=KR135">https://www.statistik-bw.de/Umwelt/Luft/22503040.tab?R=KR135</a> ; Die Stadt Oberkochen gehört zu den Städten mit dem höchsten PKW Bestand in Bawü (mit Bahnanschluss) <a href="https://umap.openstreetmap.fr/de/map/kfz-bestand-pro-1000-einwohner-ostwurttemberg_529506#11/48.8277/10.1418">https://umap.openstreetmap.fr/de/map/kfz-bestand-pro-1000-einwohner-ostwurttemberg_529506#11/48.8277/10.1418</a>)</b>	Zu viel Förderung für den Autoverkehr.	<b>A</b>	Der Lebens- und Wirtschaftsraum Aalen/Heidenheim ist eine stark wachsende Region. Damit einher geht auch eine hohe verkehrliche Belastung. Um diese Situation nachhaltig zu verbessern, haben sich die Partner im Rahmen eines Mobilitätspaktes darauf verständigt, Maßnahmen zu erarbeiten, welche eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität ermöglichen. Der Mobilitätspakt fokussiert ausdrücklich nachhaltige, umweltfreundliche und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätskonzepte. Umwelt- und Klimaschutzaspekte werden selbstverständlich beachtet. Neben den gängigen Handlungsfeldern Rad- und Fußverkehr, Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr werden

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			auch das betriebliche und behördliche Mobilitätsmanagement, die Vernetzung dieser Maßnahmen und innovative Mobilitätslösungen in den Fokus gerückt. Die vielfältigen Angebote sollen multi- und intermodale Verkehrsmittelnutzung erleichtern und damit zu einem Umdenken bei der Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen und Bewohner sowie Pendlerinnen und Pendler beitragen.
<b>die B19 ist die LEBENSADER für die Raumschaft AA-HDH. Lieferketten, Logistik, Pendler usw. Für die Region ist eine leistungsfähige B19 lebensnotwendig inklusiv guter Anbindung an die Autobahn und an andere Bundesstraßen</b>	Leistungsfähige B19 wichtig für die Region.	<b>A</b>	Siehe vorherige Anmerkung.
<b>leider müssen viele die B19 benutzen. mangels Alternativen.</b>	Stärkung von Alternativen zur B19.	<b>A</b>	Siehe vorherige Anmerkung.
<b>Niemand will die B19 zurückbauen. Aber sollten langsam nicht mal die anderen umweltfreundlicheren Verkehrsträger gestärkt werden?</b>			Siehe vorherige Anmerkung.
<b>Ich finde es schade, dass wir immer entweder oder diskutieren Das Land geht von einem Mobilitätsmix aus. Der umfasst hat auch den Pkw- und Lkw Verkehr Die B19 muss langfristig und nachhaltig funktionieren. Sie entlastet auch Gemeinden und Bürger. Das betrifft auch Anschlüsse und übergeordnete Knoten Ich freue mich, dass die Stadt Aalen sich der Linienfindung und der drängenden Frage der Anbindung B19 und A7 annehmen will. Solche</b>	Mobilitätsmix fördern.	<b>A</b>	Siehe vorherige Anmerkung.

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<b>Überlegungen brauchen wir ÖPNV, SPNV, Rad und MIV sowie Fuß, das entspricht dem Land.</b>			
<b>Es ist richtig, dass die B19 eine herausragende Bedeutung einnimmt und am Ende gibt es bestimmt Probleme durch zu hohe Verkehrszahlen, die auch ihre Ursachen haben. Entweder möchte man verstehen was die Ursachen sind und geht diese an oder man glaubt an Wunder und das Pendler von sich aus das Auto stehen lassen. Es gibt leider entweder das Auto oder umweltfreundliche Mobilitätsträger (UFMT) Entweder ich habe es super bequem mit dem Auto oder ich habe es super bequem mit den UFMT. So lange das Auto am bequemsten und am billigsten ist hat all dieser Aufwand keinen Wert. Dieses Verständnis ist super wichtig, wenn man die UFMT ausbauen will. Beides gleichberechtigt funktioniert nicht. Und die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht in der Lage die Vorteile für die Nutzer zu Gunsten der UFMT zu verschieben.</b>	Attraktivitätssteigerung des MIV führt zu mehr MIV, da momentan das Auto noch das attraktivste Verkehrsmittel ist.	<b>A</b>	Siehe vorherige Anmerkung.
<b>Regionalbus, Schulbus und Werksbus brauchen alle eine funktionierende B19.</b>	B19 ist auch für den ÖPNV wichtig.	<b>A</b>	Siehe vorherige Anmerkung.
<b>Wenn die vielen MIVs nicht wären, kein Problem.</b>		<b>A</b>	Siehe vorherige Anmerkung.
<b>Wir haben doch eine funktionierende B19. Und sie wird zukünftig bestimmt noch besser funktionieren, wenn viel mehr Pendler mit dem Zug fahren können, und z.B. in Aalen-West zusteigen und in Oberkochen-Süd oder Heidenheim-Voithwerk wieder aussteigen</b>	B19 wird durch Umstieg auf ÖPNV entlastet und attraktiver.	<b>A</b>	Für den SPNV plant das Land bis 2024 ein Zielkonzept 2030 mit einem ½ Stundentakt im ländlichen Raum zu entwickeln. Im Rahmen des Brenzbahnpakets 2 wird dieser zwischen Aalen und Heidenheim mit Halt in Oberkochen-Süd angestrebt. Dies wird im

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>können, und das vielleicht sogar im 1/2- oder 1/4-Stunden-Takt?</i>			Mobilitätspakt im Rahmen der Mobilitätspaktmaßnahmen S8 (Aufbau Brenzbahn/Angebotsverbesserungen) und S9 (Neue Bahnhalte) vorangebracht.

### Hinweise aus der Vertiefungsrunde

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
Allgemeiner Hinweis	<b>Verbindung Ebnater Steige über Unterkochen nach Oberkochen</b> <b>Alternativen: Tunnel, Direktverbindungen</b>	<b>A</b>	Die Anregung ist Teil der Aufgabenstellung der AG MIV und wird in diesem Rahmen auch bearbeitet. Die Verbindung zwischen Unterkochen und der BAB 7 soll als Maßnahme in den Mobilitätspakt aufgenommen werden.
Verbesserung der Verkehrssituation in Königsbronn, Schnaitheim und Aufhausen, sowie der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer (MIV 2, MIV 4)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Wunsch nach besserem Verkehrsfluss (aus Beteiligung), nicht auf Lasten der anderen Verkehrsteilnehmer</b></li> <li>• <b>Umsetzung auf lokaler Ebene in Absprache mit RP</b></li> <li>• <b>These "Umgehungsstraße verhindert ÖPNV-Nutzung"</b></li> <li>• <b>Sichtkontakte zwischen Rad- und Pkw-Verkehr</b></li> <li>• <b>Reduzierung MIV: Lösung durch Einbahnstraßen</b></li> </ul>	<b>A</b>	Die Anregungen werden durch die AG MIV aufgenommen und im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Maßnahmen MIV 2 und MIV 4 berücksichtigt. Bei diesen Maßnahmen hat man sich jeweils zur Aufgabe gemacht, die Verkehrssituation in der Ortslage sowie die Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu verbessern. Über die AG MIV hinaus findet dazu ein Austausch mit der AG Rad- und Fußverkehr statt.
Verbesserung der Verkehrssituation in Königsbronn, sowie der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer (MIV 2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Aufenthaltsflächen in Königsbronn, Ortsgestaltung bei Umgestaltung</b></li> </ul>	<b>A</b>	Die Anregungen werden durch die AG MIV aufgenommen und im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Maßnahme MIV 2 berücksichtigt. Bei dieser

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ortsumgestaltung in Unterkochen, Zerschnitten durch Straßen und AB-Zubringer</b></li> </ul>		<p>Maßnahme hat man sich zur Aufgabe gemacht, die Verkehrssituation in der Ortslage sowie die Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu verbessern. Über die AG MIV hinaus findet dazu ein Austausch mit der AG Rad- und Fußverkehr statt.</p> <p>Eine Ortsumgestaltung in Unterkochen ist im Rahmen der Planungen einer Verbindung von Unterkochen an die Autobahn A7 zu betrachten.</p>
Allgemeiner Hinweis	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Erhöhung Aufenthaltsqualität -&gt; durch Umgehungen und Entlastung der Innenstädte</b></li> <li>• <b>Mehr Straßen führt für mehr Verkehr!</b></li> </ul>	<b>A</b>	<p>Der Mobilitätspakt fokussiert ausdrücklich nachhaltige, umweltfreundliche und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätskonzepte. Umwelt- und Klimaschutzaspekte werden selbstverständlich beachtet. Neben den gängigen Handlungsfeldern Rad- und Fußverkehr, Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr werden auch das betriebliche und behördliche Mobilitätsmanagement, die Vernetzung dieser Maßnahmen und innovative Mobilitätslösungen in den Fokus gerückt. Die vielfältigen Angebote sollen multi- und intermodale Verkehrsmittelnutzung erleichtern und damit zu einem Umdenken bei der Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen und Bewohner sowie Pendlerinnen und Pendler beitragen.</p>

## 1.5. Hinweise betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement

### Hinweise aus dem Plenum

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>Gäbe es eine Möglichkeit einen Shuttle vom Bahnhof zu den Firmen einzurichten abgestimmt auf die Arbeitszeiten natürlich.</i>		<b>F</b>	Es besteht bereits ein Werksbus von Zeiss, der vom Bahnhof zur Haltestelle Carl Zeiss SMT GmbH und zurückfährt. Zudem soll im Mobilitätspakt mit Maßnahme BMM5 (Ausbau weiterer Werksverkehr-Linien) der Ausbau weiterer Werkslinien voran gebracht werden.
<i>Werksbus Testphase ist viel zu kurz!</i>		<b>A</b>	Nach einer Überprüfung der Fahrgastzahlen am Ende der Testphase wurde in der AG betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement beraten, ob eine Verlängerung sinnvoll erscheint. Zwischenzeitlich wurde die Pilotphase bis zum 30.06.2022 auf insgesamt ein Jahr verlängert.
<i>Gibt es eine Mobilitätsanalyse für die Region und eine Befragung von Beschäftigten in Zusammenarbeit mit den Betriebsräten, um herauszufinden, was sie brauchen, um vom Auto auf ÖPNV oder Werksbus umzusteigen?</i>	Gibt/gab es eine Analyse der Region und Befragung der Arbeitnehmer*innen?	<b>F</b>	Befragungen von Beschäftigten fanden bereits in allen drei am Mobilitätspakt beteiligten Betrieben und einigen Behörden (u.a. Stadt Aalen, Ostalbkreis) statt. Die Ergebnisse der Auswertungen werden in die Bearbeitung der Maßnahmen des Mobilitätspakts mit einbezogen.
<b>Folgende Fragen an AG BMM:</b>	Fragen bezüglich Werksbus Zeiss und Möglichkeiten von Fahrgemeinschaften.	<b>F</b>	

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<p><b>a) gibt es erste Ergebnisse für den Werksverkehr Zeiss? Falls ja, wo stehen diese?</b></p> <p><b>b) wurde in anderen Firmen im Vorfeld vor Start des Angebotes Werbung für den Werksbus gemacht und war den Menschen klar auf welcher Strecke der Werksbus fährt und wo er hält?</b></p> <p><b>c) Ist an eventuell Carsharing gedacht gerade bei Schichtarbeiter*innen eventuell sinnvoll</b></p>			<p>Im Rahmen der Öffnung des Zeiss Werksbusses (Maßnahme BMM1 Pilotprojekt Zeiss-Werksbus) nutzen derzeit täglich 2-3 Leitz-Mitarbeiter den Werksbus.</p> <p>Es wurde im Rahmen der Maßnahme BMM1 (Pilotprojekt Zeiss-Werksbus) ein Großteil der Firmen in Oberkochen angeschrieben und auf die Möglichkeit hingewiesen, den Zeiss-Werksbus für 6 Monate kostenlos nutzen zu können. Daraufhin gab es zwei Rückmeldungen. Im September wurde nochmals eine Vielzahl an Firmen angeschrieben, zudem Veröffentlichungen in der Presse und der IHK-Kammerzeitung. Daraufhin hat sich ein weiteres Unternehmen gemeldet</p> <p>Fahrgemeinschaften werden in der Maßnahme BMM3 (Förderung von Fahrgemeinschaften in den Betrieben/Behörden) und BMM6 (Ausbau betriebsübergreifender Fahrgemeinschaften) der AG BMM bearbeitet. Das Thema Carsharing wird in der AG Vernetzung &amp; Innovation unter den Maßnahmen V1 (Heidenheim und Oberkochen) zu regionalen</p>

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<p><b>d) Können für Fahrgemeinschaftsbildung eventuell Arbeitszeiten und Schichten für die Mitarbeiter*innen zusammengelegt werden?</b></p>			<p>Mobilitätsdrehscheiben (mobility hubs) weiterentwickeln), V3 (Aalen als zentralen intermodalen Mobilitätsknoten etablieren) und V4 (Dezentrale Mobilitätsstationen in der Region aufbauen) bearbeitet.</p> <p>Dieser Hinweis wird im Mobilitätspakt bei der Ausarbeitung der Maßnahmen BMM3 (Förderung von Fahrgemeinschaften in den Betrieben und Behörden) und BMM6 (Ausbau betriebsübergreifender Fahrgemeinschaften) besprochen und geprüft.</p>
<p><b><i>Ist vorgesehen an Haltestellen vom Werksbus eventuell Fahrradboxen abschliessbar zu erstellen?</i></b></p>		<p><b>F</b></p>	<p>Diesen Hinweis wird die AG Betriebliches Mobilitätsmanagement an die entsprechenden kommunalen Partner des Mobilitätspakts (Aalen, Heidenheim, Königsbronn und Oberkochen) sowie an die AG Rad- und Fußverkehr, die sich mit dem Thema bereits in der Maßnahme RuF3 (Implementierung weiterer Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur) beschäftigt, weitergeben.</p>
<p><b><i>Ist auch an Mobilitätsstationen gedacht, wo Pendler umsteigen können auf ein anderes Verkehrsmittel?</i></b></p>		<p><b>F</b></p>	<p>Mobilitätsstationen werden in der AG Innovation und Vernetzung unter der Maßnahmen V1 (Heidenheim und Oberkochen zu regionalen Mobilitätsdrehscheiben weiterentwickeln), V3 (Aalen als zentralen intermodalen Mobilitätsknoten etablieren) und V4</p>

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<p><b><i>Wir habe in der Untergruppe vorhin bereits festgestellt, dass Zeiss auch probeweise einen Werksbus ab Wasseraufingen eingeführt hat, der aber nicht angenommen wurde. warum?: niemand wusste von diesem Bus; niemand war vorher gefragt worden, was gebraucht wird; es war Corona, Arbeitnehmer-Gruppen durften sich nicht treffen, auch nicht im Bus; Fahrzeit verbunden mit langer Wartezeit vor Schichtbeginn</i></b></p>	<p>Schwierige Bedingungen für Werksbus.</p>	<p><b>H</b></p>	<p>(Dezentrale Mobilitätsstationen in der Region aufbauen) vorgebracht. Vielen Dank für Ihre Hinweise und Fragen, die im Rahmen der Arbeitsgruppe Betriebliches Mobilitätsmanagement an den Mobilitätspartpartner Zeiss weitergegeben werden.</p>
<p><b><i>Und ich ergänze (...) Kommentar: Bei Zeiss müssen für den Werksbus beim Betriebsrat Papier-Märkchen gekauft werden, um den Werksbus nutzen zu können.</i></b></p>		<p><b>H</b></p>	<p>Vielen Dank für Ihren Hinweis, der im Rahmen der Arbeitsgruppe Betriebliches Mobilitätsmanagement an den Mobilitätspartpartner Zeiss weitergegeben wird.</p>

## Hinweise aus der Vertiefungsrunde

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
Pilotprojekt Zeiss-Werksbus (BMM 1)	<b>Wurden schon Stammdaten gesammelt, die von Spezialisten ausgewertet werden können? Daran könnte der Werksbus aufgebaut werden.</b>	<b>F</b>	Die Zeiss-Werksbusse sind bereits viele Jahre im Einsatz. Bei der Maßnahme BMM1 Pilotprojekt Zeiss-Werksbus geht es darum, diese für Mitarbeiter anderer Firmen zu öffnen.
Ausbau weiterer Werksverkehrlinien (BMM 5)	<b>Anreiz für Aalener Unternehmen schaffen, gemeinsam an einem Werksbus zu arbeiten. Schwierig wäre es hier, die Mitnahme von Fahrrädern zu realisieren.</b>	<b>A</b>	Der Fokus des Mobilitätspaktes liegt auf Nutzung des bestehenden ÖPNV und Anreize hierfür zu schaffen (Jobticket, etc.). Zusätzlich wird in der Maßnahme BMM5 der Ausbau weiterer Werksverkehr-Linien verfolgt.
Allgemeiner Hinweis	<b>Sind die Parkplätze kostenlos? Falls ja, eventuell darüber nachdenken, dass der Parkplatz pro Woche 5 bis 10€ kostet.</b>	<b>F</b>	Das Thema Parkraummanagement wird derzeit innerhalb der AG betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement beleuchtet und diskutiert. Aktuell handhaben die betrieblichen und behördlichen Partner des Mobilitätspakts das Betreiben von gebührenfreien bzw. gebührenpflichtigen Parkplätzen sehr unterschiedlich.
Pilotprojekt Zeiss-Werksbus (BMM 1)	<b>Linie über Aalen: Je mehr Haltestellen es gibt, desto mehr Akzeptanz wird verloren.</b>	<b>A</b>	Dieser Hinweis wurde bereits in der AG betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement diskutiert. Das Problem ist einerseits können durch mehr Haltestellen mehr Menschen den Werksbus nutzen, andererseits verlängert sich dadurch die Fahrzeit, was dann wieder einige Nutzer davon abhält, den Werksbus zu nutzen.

<b>Bezug/ Maßnahme</b>	<b>Hinweis</b>	<b>Kategorie</b>	<b>Antwort der Arbeitsgruppe</b>
Pilotprojekt Zeiss-Werksbus (BMM 1), Ausbau weiterer Werksverkehrslinien (BMM5)	<b>Hier der Vorschlag, die Vertrauensleute und Betriebsrät*innen mit involvieren und Projekt über den Weg bei der Belegschaft machen.</b>	<b>H</b>	Die Unternehmensvertreter der Partner bringen sich unter anderem bei den Maßnahmen BMM1 (Pilotprojekt Zeiss-Werksbus) und BMM5 (Ausbau weiterer Werksverkehr-Linien) ein und haben die Belegschaft beispielsweise in Form von Mitarbeiterbefragungen aktiv mit eingebunden.
Pilotprojekt Zeiss-Werksbus (BMM 1), Mobility hubs (V4)	<b>Gibt es die Überlegung, die Haltestellen mit Carsharing-Angeboten zu verknüpfen? Gab es eine Umfrage zu Schichtzeiten?</b>	<b>F</b>	Die Busse fahren anhand der bestehenden Schichtzeiten (BMM 1). Das Thema Carsharing wird in der Arbeitsgruppe Innovation und Vernetzung unter der Maßnahme V4 (Dezentrale Mobilitätsstationen aufbauen) diskutiert und vorangetrieben.
Mobility hubs (V 1, V 3 und V 4)	<b>Gibt es hier den Gedanken, an diesen Haltestellen Infrastruktur (Boxen, Ladestationen) für Radfahrende anzubieten?</b>	<b>F</b>	Mobilitätsstationen werden in der AG Innovation und Vernetzung unter der Maßnahmen V1 (Heidenheim und Oberkochen zu regionalen Mobilitätsdrehscheiben weiterentwickeln), V3 (Aalen als zentralen intermodalen Mobilitätsknoten etablieren) und V4 (Dezentrale Mobilitätsstationen in der Region aufbauen) mitgedacht und vorgebracht.
Pilotprojekt Zeiss-Werksbus (BMM 1)	<b>Die Kommunikation zum Werksbus muss deutlich besser werden, das Angebot funktioniert nämlich wunderbar -&gt; Mitarbeitende erhalten zu wenig Informationen.</b>	<b>H</b>	Vielen Dank für Ihren Hinweis, der von der Firma Zeiss intern berücksichtigt und weiter bearbeitet wird.
Pilotprojekt Zeiss-Werksbus (BMM 1)	<b>Der Werksbus ist am 01. Juli gestartet, in der Ferienzeit. Gibt es hier genaue Fahrgastzahlen die erhoben wurden? Der Werksbus hat eine begrenzte</b>	<b>F</b>	Die Öffnung des Zeiss-Werksbus für Mitarbeiter externer Unternehmen startete

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
	Anzahl an Haltestellen, das ist ok, soll ja schnell sein.		seinen Betrieb 4 Wochen vor Ferienbeginn, am 01.07.21. Regelmäßig nutzen derzeit neben den Zeiss-Mitarbeitern, täglich 2-3 Leitz-Mitarbeiter den Werksbus. Die Pilotphase wird bis zum 30.06.2022 verlängert.
Pilotprojekt Zeiss-Werksbus (BMM 1)	Da muss man erst einmal drauf kommen, dass man im Intranet nicht über "Mobilität" sondern über "Betriebsrat" auf die Infos zum Werksbus kommt.	A	Vielen Dank für Ihren Hinweis, der von der Firma Zeiss intern berücksichtigt und weiter verfolgt wird.

## 1.6. Hinweise Schieneninfrastruktur und -betrieb

### Hinweise aus dem Plenum

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>ja; Brennbahnausbau wird höchste Zeit mit den zusätzlichen Haltestellen</i>		<b>A</b>	Die Anregung gehört zum Themenfeld Ausbauplanung Brennbahn. Der teilweise zweigleisige Ausbau ist mit den Brennbahn-Paketen I und II bereits in Planung. Dabei wird auch die Realisierung der Haltestellen Aalen Süd und Oberkochen Süd geprüft. Dies wird im Mobilitätspakt im Rahmen der Mobilitätspaktmaßnahmen S8 (Ausbau Brennbahn/Angebotsverbesserungen) und S9 (Neue Bahnhalte) vorangebracht.
<i>Bitte bei den Mobilitätslösungen auch die Energieeffizienz berücksichtigen (bezogen auf Personen bzw. Gütertonnen).</i>		<b>H</b>	Der Schienenverkehr ist bzgl. der Energieeffizienz sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr bei gleicher Transportleistung energieeffizienter als der Straßenverkehr.
<i>Und Herr Rentschler das Geld in den Ausbau der Brennbahn und nicht in Strassenertüchtigung. Leider denken die Strassenbauer und die Politik immer noch viel zu sehr in Verbesserung des Strassenverkehrs und damit MIV. Umdenken schnell und JETZT!!!!</i>	Zu viel Förderung und Bevorzugung des MIV.	<b>A</b>	Die Anregung liegt inhaltlich außerhalb des Zuständigkeitsbereiches des Mobilitätspaktes. Anmerkung: Die neue Bundesregierung plant nach derzeitigem Kenntnisstand, erheblich mehr in den Schienenverkehr als in den Straßenverkehr zu investieren.
<i>Die Brennbahn war ja früher an vielen (allen?) Stellen 2-gleisig. Was ist mit den</i>		<b>F</b>	Die Brennbahn war nie zweigleisig ausgebaut.

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>Grundstücken des zweiten Gleises geschehen? Sind diese noch verfügbar?</i>			
<i>Zum Ausbau Brenzbahn: Neben einem zusätzlichen Bahnhof in Oberkochen-Süd müsste unbedingt der bestehende Bahnhof Heidenheim-Voithwerk ertüchtigt und besser angebunden werden. Momentan halten beim Voithwerk nur 6-7 Züge am Tag! Für die meisten Pendler bei den Firmen Voith und Hartmann deshalb keine Alternative zum Pkw.</i>	Bahnhof Heidenheim-Voithwerk ertüchtigen.	<b>A</b>	Auch im Rahmen der bisherigen Ausbauplanungen der Brenzbahn (Paket I) sind nicht alle Halte mit allen Zügen anfahrbar. In wirtschaftlicher Hinsicht ist hier noch eine Klärung erforderlich.
<i>Wie sieht es mit zusätzlichem Güterverkehr aus? Was braucht es dafür?</i>		<b>F</b>	Dieses Thema wird als Maßnahme S5 in Form eines Güterverkehrsgutachtens mit Potentialanalyse für die Brenzbahn berücksichtigt. Durch betriebliche Vereinfachungen nach einer Elektrifizierung der Gesamtstrecke müssen Güterzüge nicht mehr geteilt werden, sodass zunächst Trassen für zusätzliche Züge frei werden. Güterverkehrstrassen sind außerdem in den Fahrplantechnischen Untersuchungen berücksichtigt.
<i>Wie passen die Planungszeiten bei der Bahn mit der von der Bundesregierung proklamierten Beschleunigung der Planungen zusammen?</i>		<b>F</b>	Die Anregung liegt inhaltlich außerhalb des Zuständigkeitsbereiches des Mobilitätspaktes. Anmerkung: Die neue Bundesregierung plant die Einführung einer „Beschleunigungskommission Schiene“. Das Planungsverfahren für die Infrastruktur soll hierdurch erheblich beschleunigt werden.

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<b>Studien, Analysen, Machbarkeitsuntersuchungen, Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen, ...</b>		<b>A</b>	Studien, Analysen etc. sind die Grundlage für die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU). Nur bei positiver NKU fördert der Bund das Vorhaben.
<b>super wäre auch die Fahrräder Mitnahme in den Zügen für die Zukunft noch zu verbessern</b>		<b>A</b>	Je Triebwagen können aktuell 18 Fahrräder mitgenommen werden.
<b>Für den Güterverkehr braucht es Anschlüsse an den Firmen. Zeiss, Voith un Hartmann haben meines Wissens keine Gleisanschlüsse.</b>		<b>A</b>	Im Rahmen der Maßnahme S5 Güterverkehrsgutachten mit Potentialanalyse für die Brenzbahn wird auch untersucht, wie weitere Verkehre auf die Schiene verlagert werden können und welche Voraussetzungen geschaffen werden müssen.
<b>Die Flächen für einen zweigleisigen Ausbau müssten Planungsrechtlich alle gesichert sein im FNP</b>		<b>H</b>	Die Brenzbahn war nie zweigleisig ausgebaut. Im Regionalplan sichert der Regionalverband Ostwürttemberg die Trasse für den zweigleisigen Ausbau. In der Regel kann davon ausgegangen werden, dass die Flächen für den zweigleisigen Ausbau in Flächennutzungsplänen freigehalten sind.
<b>Die Flächen für die Zweigleisigkeit hat die Bahn selbst verkauft.</b>		<b>A</b>	(Keine Antwort erforderlich, da es sich lediglich um eine Anmerkung handelt.)
<b>Wenn mehr Güterverkehr auf die Brenzbahn kommen soll, genügt der partielle zweigleisige Ausbau nicht. Warum geht man den zweigleisigen Ausbau nicht sofort an? Nur dieser würde ein Aufschaukeln der Verspätungen beseitigen</b>		<b>F</b>	Dies wird als Maßnahme S5 Güterverkehrsgutachten mit Potentialanalyse für die Brenzbahn berücksichtigt. Durch betriebliche Vereinfachungen nach einer Elektrifizierung der Gesamtstrecke müssen Güterzüge nicht mehr geteilt werden, sodass zunächst Trassen für zusätzliche Züge freiwerden. Güterverkehrstrassen sind außerdem in den

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			Fahrplantechnischen Untersuchungen berücksichtigt.
<b><i>Vorschlag: Gründung eines Fahrgastbeirates im htv. Denn das fehlt in HDH doch schmerzlich! Ich stelle mir vor, daß darin der VCD zwei Sitze haben sollte, ProBahn ebenfalls, Hartmann, Voith und Edelmann und die IHK könnten jeweils einen Teilnehmer aus ihrer Belegschaft stellen, jeweils ein Teilnehmer könnte von allgemeinbildenden und beruflichen Gymnasien, Realschulen und Berufsschulen kommen, weitere könnten via Aushang in den Bussen/Bahnen geworben werden (nicht über die Zeitung, das hat dann gleich wieder etwas elitäres).</i></b>		<b>H</b>	Im Rahmen der Fahrplanbesprechung des htv werden auch die Stakeholder (VCD, Fahrgastbeirat BW, Kreisseniorerrat, Gemeinden, Behindertenbeauftragte ...) angehört. Außerdem tragen die Schulen über die Gemeinden bereits heute ihre Änderungsbedarfe an das Landratsamt heran.
<b><i>Warten wir ab, was die nächste Bundesregierung zur Mittelvergabe bei der Schiene sagt! Wir haben einen unsäglichen Nachholbedarf auf der Brenzbahn. Deshalb jetzt schon Gesamt-Zweigleisigkeit planen!</i></b>		<b>A</b>	Die Anregung liegt inhaltlich außerhalb des Zuständigkeitsbereiches des Mobilitätspaktes. Anmerkung: Die zukünftige Bundesregierung möchte prioritär Projekte eines Deutschlandtaktes umsetzen. Daher ist auch weiterhin davon auszugehen, dass vorrangig fahrplanbasiert abgeleitete Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden. Dieses Vorgehen wird auch auf Landesebene mitgetragen.
<b><i>Vernetzung von Schienenverkehr und Bus muss deutlich zuverlässiger vertaktet werden.</i></b>		<b>H</b>	Die Weiterentwicklung des ÖPNV ist eine wichtige Maßnahme im Zuge des integrierten Mobilitätskonzeptes für den Mobilitätspakt Aalen/Heidenheim. Im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrspläne wird eine Ausweitung der

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>Keinen weiteren Tarifverbund, sondern einen Tarifverbund für ganz Baden-Württemberg!</i>		<b>A</b>	Taktverkehre mit abgestimmten Anschlüssen an den SPNV angestrebt. Für verbundraumüberschreitende Fahrten (z.B. Aalen – Heidenheim) gilt der bw tarif – der Landestarif Baden-Württemberg. Die Einführung eines neuen Tarifverbundes ist nicht geplant.

### Hinweise aus der Vertiefungsrunde

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
Ausbau Brenzbahn/ Angebotsverbesserungen (stündlicher IRE, Halbstundentakt zusätzlich AA-HDH) (S8); Neue Bahnhalte (S 9)	<b>z.B. in Aalen-West zusteigen und in Oberkochen-Süd oder Heidenheim-Voithwerk wieder aussteigen können, und das vielleicht sogar im 1/2- oder 1/4-Stunden-Takt?</b>	<b>F</b>	Für den SPNV plant das Land bis 2024 ein Zielkonzept 2030 mit einen ½ Stundentakt im ländlichen Raum zu entwickeln. Im Rahmen des Brenzbahnpakets II wird dieser zwischen Aalen und Heidenheim mit Halt in Oberkochen-Süd angestrebt. Dies wird im Mobilitätspakt im Rahmen der Mobilitätspaktmaßnahmen S8 (Ausbau Brenzbahn/Angebotsverbesserungen) und S9 (Neue Bahnhalte) vorgebracht.

## 1.7. Hinweise ÖPNV

### Hinweise aus dem Plenum

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>Ist auch an Mobilitätsstationen gedacht, wo Pendler umsteigen können auf ein anderes Verkehrsmittel?</i>		F	Der besseren Vernetzung nachhaltiger Mobilitätsformen kommt eine große Bedeutung bei der Mobilitätswende zu. Der Aufbau von Mobilitätsstationen ist in den Maßnahmen V1 (Heidenheim und Oberkochen zu regionalen Mobilitätsdrehscheiben (mobility hubs) weiterentwickeln), V3 (Aalen als zentralen intermodalen Mobilitätsknoten etablieren) und V4 (Dezentrale Mobilitätsstationen in der Region aufbauen) im Mobilitätspakt verankert.
<i>Warum waren bei der AG ÖPNV nicht die Fahrgastbeiräte involviert?</i>		F	Innerhalb der Arbeitsstruktur des Mobilitätspaktes ist auf Arbeitsebene eine Beteiligung Externer mit fachspezifischen Kompetenzen, Erfahrung und Praxiswissen zu gegebener Zeit ausdrücklich erwünscht. Der konkrete Prozess im Mobilitätspakt wird zeigen, zu welchen Zeitpunkten und an welchen Stellen weitere geeignete Formate der Partizipation von zivilgesellschaftlichen Gruppen denkbar sind.

<b>Hinweis aus dem Chat</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>Kategorie</b>	<b>Antwort der Arbeitsgruppe</b>
<b><i>warum kann man die zwei Verkehrsverbände nicht gleich zusammenlegen</i></b>		<b>F</b>	Die Verkehrsverbände OstalbMobil und htv arbeiten im Rahmen des Mobilitätspaktes u.a. bei der Maßnahme V5 (Tarifvernetzung und kooperierende Mobilitätsverbände umsetzen) und auch in anderen Gremien zusammen. Bei verbundübergreifenden Tarifangeboten wurde durch die Einführung des bw-Tarifs bereits eine deutliche Verbesserung erreicht.
<b><i>bei digitalen Lösungen auch die Rabatte anbieten wie am Fahrkarten Schalter</i></b>		<b>H</b>	Zusätzliche Rabattierungsangeboten auf digitale Angebote werden im Rahmen des Mobilitätspaktes in Maßnahme Ö6 (Prüfung von Rabattierungsmöglichkeiten auf Verbundangebote) geprüft.
<b><i>Alle Maßnahmen bisher recht und gut, aber wichtig wäre, die Fahrpreise radikal zu senken. Stichwort Mobilitätspass.</i></b>		<b>H</b>	Die Diskussionen um die Einführung eines Mobilitätspasses auf Landesebene werden von den Projektpartnern interessiert verfolgt. Eine Einführung in der Region wäre von den ÖPNV-Aufgabenträgern zu prüfen.
<b><i>ja wie zwischen Schwäbisch Gmünd und Heubach</i></b>		<b>A</b>	Die Diskussionen um die Einführung eines Mobilitätspasses auf Landesebene werden von den Projektpartnern interessiert verfolgt. Eine Einführung in der Region wäre von den ÖPNV-Aufgabenträgern zu prüfen
<b><i>Besser eine Mobilitätsabgabe für alle Bürger, egal ob sie ÖPNV fahren oder nicht.</i></b>		<b>A</b>	Die Diskussionen um die Einführung eines Mobilitätspasses auf Landesebene werden von den Projektpartnern interessiert verfolgt. Eine Einführung in der Region wäre von den ÖPNV-Aufgabenträgern zu prüfen.
<b><i>Für die Fahrpreissenkung muss eine Umschichtung aus dem MIV passieren. kostenloses Straßenparken darf es nicht</i></b>		<b>F</b>	Zusätzliche Rabattierungsangeboten werden im Rahmen der Maßnahme Ö6 (Prüfung von Rabattierungsmöglichkeiten auf

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<b><i>mehr geben! Wo wird dieser sehr wichtige Punkt im Mobilitätspakt angesiedelt?</i></b>			Verbundangebote) des Mobilitätspaktes geprüft. Das wichtige Thema Parkraummanagement ist aktuell nicht mit einer Maßnahme im Mobilitätspakt AA-HDH verankert. Es wird jedoch zukünftig auf die Agenda gesetzt.
<b><i>die Barrierefreiheit wurde hier nicht angesprochen, Einheitliche Einstiegshöhen, ...</i></b>		<b>H</b>	Der Ausbau der Barrierefreiheit wird im Rahmen des Mobilitätspaktes mit der Maßnahme Ö2 (Verbesserung der ÖPNV-Haltestelleninfrastruktur) und auch außerhalb des Mobilitätspaktes von den zuständigen Stellen vorangetrieben.
<b><i>Vermisst habe ich eine Arbeitsgruppe für Barrierefreiheit, habe aber die Gelegenheit gefunden einen Punkt anzusprechen: die Vereinheitlichung der Einstiegshöhen im ÖPNV generell. Im einzelnen ist mir aufgefallen im Bhf Aalen gibt es eine verbindliche Sehleithilfe, die sicherlich gedacht ist, vollendet zu werden über den ganzen Zugangsbereich vor dem Eingang zum Bahnhof. Die Pfosten an der Sehleithilfe (südliche Ecke) sind allerdings fehlplatziert. Gewünscht ist eine Anbringung von Kontraststreifen oder Reflektoren an den Stufen.</i></b>		<b>H</b>	Der Hinweis zum Ausbau der Barrierefreiheit wird im Rahmen des Mobilitätspaktes mit der Maßnahme Ö2 (Verbesserung der ÖPNV-Haltestelleninfrastruktur) und auch außerhalb des Mobilitätspaktes von den zuständigen Stellen berücksichtigt und vorangetrieben.
<b><i>Das Busangebot im Landkreis ist oftmals gar nicht mehr so schlecht. Solange allerdings weiterhin für den PKW-Verkehr ideale Bedingungen geschaffen werden und erhalten bleiben, wird niemand umsteigen. Es müssen also die Parkplätze</i></b>		<b>A</b>	Der Mobilitätspakt fokussiert ausdrücklich nachhaltige, umweltfreundliche und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätskonzepte. Umwelt- und Klimaschutzaspekte werden selbstverständlich beachtet. Neben den

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<p><b><i>in der Stadt massiv reduziert werden. Mehrspurige Fahrbahnen werden zu einspurigen Richtungsfahrbahnen umgebaut, die freiwerdende Fläche wird dem ÖPNV, Rad- und Fußverkehr</i></b></p>			<p>gängigen Handlungsfeldern Rad- und Fußverkehr, Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr werden auch das betriebliche Mobilitätsmanagement, die Vernetzung dieser Maßnahmen und innovative Mobilitätslösungen in den Fokus gerückt. Die vielfältigen Angebote sollen multi- und intermodale Verkehrsmittelnutzung erleichtern und damit zu einem Umdenken bei der Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen und Bewohner sowie Pendlerinnen und Pendler beitragen.</p>
<p><b><i>Auf Landkreisebene oder für ganz Ostwürttemberg wird ein Mobilitätspass eingeführt. <a href="#">Link</a></i></b></p>		<b>H</b>	<p>Die Diskussionen um die Einführung eines Mobilitätspasses auf Landesebene werden von den Projektpartnern interessiert verfolgt. Eine Einführung in der Region wäre von den ÖPNV-Aufgabenträgern zu prüfen.</p>
<p><b><i>Parken darf nicht billiger sein als Busfahren.</i></b></p>		<b>A</b>	<p>Zusätzliche Rabattierungsangeboten werden im Rahmen der Maßnahme Ö6 (Prüfung von Rabattierungsmöglichkeiten auf Verbundangebote) des Mobilitätspaktes geprüft.</p>
<p><b><i>Falschparken ist „kostenlos“, solange es nicht konsequent verfolgt wird, und somit bleibt Autofahren attraktiver als Bus-/Bahnfahren.</i></b></p>		<b>A</b>	<p>Der Mobilitätspakt fokussiert ausdrücklich nachhaltige, umweltfreundliche und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätskonzepte. Umwelt- und Klimaschutzaspekte werden selbstverständlich beachtet. Neben den gängigen Handlungsfeldern Rad- und Fußverkehr, Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr werden auch</p>

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
			das betriebliche Mobilitätsmanagement, die Vernetzung dieser Maßnahmen und innovative Mobilitätslösungen in den Fokus gerückt. Die vielfältigen Angebote sollen multi- und intermodale Verkehrsmittelnutzung erleichtern und damit zu einem Umdenken bei der Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen und Bewohner sowie Pendlerinnen und Pendler beitragen.

### Hinweise aus der Vertiefungsrunde

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
Allgemeine Frage	<b>Warum waren bei der AG ÖPNV nicht die Fahrgastbeiräte involviert?</b>	<b>F</b>	Innerhalb der Arbeitsstruktur des Mobilitätspaktes ist auf Arbeitsgruppenebene eine Beteiligung Externer mit fachspezifischen Kompetenzen, Erfahrung und Praxiswissen zu gegebener Zeit ausdrücklich erwünscht. Der konkrete Prozess im Mobilitätspakt wird zeigen, zu welchen Zeitpunkten und an welchen Stellen weitere geeignete Formate der Partizipation von zivilgesellschaftlichen Gruppen denkbar sind.
Tarifvernetzung und kooperierende Mobilitätsverbünde (V5)	<b>Warum kann man die zwei Verkehrsverbünde nicht gleich zusammenlegen?</b>	<b>F</b>	Die Verkehrsverbünde OstalbMobil und htv arbeiten im Rahmen des Mobilitätspaktes u.a. bei der Maßnahme V5 (Tarifvernetzung und kooperierende Mobilitätsverbünde umsetzen) und auch in anderen Gremien zusammen. Bei verbundübergreifenden

			Tarifangeboten wurde durch die Einführung des bw-Tarifs bereits eine deutliche Verbesserung erreicht.
Fortschreibung und Umsetzung der NVP (Ö5)	<b>Die meisten Buslinien wurden vor 30 oder 40 Jahren eingerichtet. In der Zwischenzeit wurden viele Baugebiete ausgewiesen, es gibt Ärztehäuser, Einrichtungen für Betreutes Wohnen usw., die bisher nicht angefahren werden. Als erster Schritt muss doch deshalb sein, die Linienführung mit Bürgerbeteiligung vor Ort zu überprüfen und zu optimieren. Keiner nutzt den Bus wenn er zur nächsten Haltestelle 2 km gehen muss.</b>	<b>H</b>	Das ÖPNV-Angebot wird von den Verkehrsunternehmen an sich verändernde Voraussetzungen angepasst. Im Zuge der Fortschreibung der Nahverkehrspläne werden ebenfalls neue Verkehrsbedürfnisse berücksichtigt und auch die Linienverläufe entsprechend angepasst. Dies wird im Mobilitätspakt im Rahmen der Maßnahme Ö5 (Fortschreibung und Umsetzung der NVP der Landkreise Ostalbkreis und Heidenheim) vorangebracht.
Prüfung von Rabattierungsmöglichkeiten auf Verbundangebote (Ö6)	<b>bei digitalen Lösungen auch die Rabatte anbieten wie am Fahrkarten Schalter</b>	<b>A</b>	Zusätzliche Rabattierungsangeboten auf digitale Angebote werden im Rahmen des Mobilitätspaktes innerhalb der Maßnahme Ö6 (Prüfung von Rabattierungsmöglichkeiten auf Verbundangebote) geprüft.
Allgemeine Frage	<b>Beim E-Ticketing ist das Problem, dass man bestimmt eine Kreditkarte haben muss. Was machen Schüler und Schülerinnen oder Menschen mit wenig Einkommen? Wie bezahlen die?</b>	<b>F</b>	E-Tickets sind auch ohne Kreditkarte zu bekommen, siehe bspw. das Schüler-Ticket in Hessen, das ebenfalls als e-Ticket läuft.