

**Nachhaltige Mobilität: Zukunftsorientiertes  
Mobilitätskonzept für den Lebens- und Wirtschaftsraum  
Aalen/Heidenheim**

Gemeinsame Absichtserklärung der Vertreterinnen und Vertreter von

**Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg**

**Regierungspräsidium Stuttgart**

**Ostalbkreis**

**Landkreis Heidenheim**

**Stadt Heidenheim**

**Stadt Aalen**

**Stadt Oberkochen**

**Gemeinde Königsbronn**

**Carl Zeiss AG**

**Voith GmbH & Co. KG**

**Paul Hartmann AG**

**Hochschule Aalen**

**Regionalverband Ostwürttemberg**

**IHK Ostwürttemberg**

**Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH**



**Mobilität und Lebensqualität.**

**Für Stadt und Land.**  

## Präambel

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, will das Land Baden-Württemberg gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Landkreise Ostalbkreis und Heidenheim, den Städten Aalen, Heidenheim, Oberkochen und der Gemeinde Königsbrunn, der Unternehmen Carl Zeiss AG, Voith GmbH & Co. KG, Paul Hartmann AG, der Hochschule Aalen, des Regionalverbandes Ostwürttemberg und der IHK Ostwürttemberg sowie der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH Maßnahmen erarbeiten, welche eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität ermöglichen.

Wesentlich ist dabei die Betrachtung aller Verkehrsträger, also die Bereiche Öffentlicher Personennahverkehr, Straßenverkehr, Rad- und Fußverkehr und deren Vernetzung untereinander. Einen wichtigen Stellenwert hat dabei auch das betriebliche Mobilitätsmanagement der in der Region ansässigen Firmen, die durch die Mobilität ihrer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, aber auch ihrer Logistik erheblich zum Verkehrsaufkommen beitragen. Vergleichbares gilt für die dort ansässigen Hochschulen mit ihren Studierenden.

Letztlich geht es im Kern um das Ziel einer neuen, vernetzten und klimaneutralen Mobilität. Dies soll auch zu einer Entlastung der Straßeninfrastruktur im Lebens- und Wirtschaftsraum Aalen/Heidenheim führen. Die Region soll sich auch zukünftig als attraktiver Raum zum Arbeiten und Leben behaupten.

Die gemeinsame Erklärung steht insgesamt unter Gremien-, Haushalts- und Fördervorbehalt.

## Inhaltsverzeichnis

1. Herausforderungen und Ziele.....	4
2. Handlungsfelder des Mobilitätspaktes .....	5
3. Chancen der Bürgerbeteiligung nutzen.....	6
4. Die Handlungsfelder im Einzelnen – Herausforderungen, Ziele und Beispielmaßnahmen.....	6
5. Verkehrsträger besser vernetzen .....	12
6. Chancen von Innovationen für die Mobilität nutzen.....	15
7. Evaluation .....	15

# 1. Herausforderungen und Ziele

Das gemeinsame Anliegen der Partner des Mobilitätspaktes ist die Lösung von Verkehrsproblemen im Lebens- und Wirtschaftsraum Aalen/Heidenheim und die Verbesserung der Anbindung des Raumes an die benachbarten Wirtschaftsräume.

Der Raum ist erheblich mit täglichen Verkehrsstaus belastet, von denen auch der öffentliche Nahverkehr betroffen ist. Daraus resultieren nachteilige Auswirkungen für die Bevölkerung sowie für Klima und Umwelt. Zur Vermeidung von Emissionen muss die verkehrliche Situation mit Blick auf die Belange der Bürgerinnen und Bürger, Kommunen und Unternehmen deutlich verbessert werden. Es geht darum, ein Bewusstsein für ein verändertes, nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu schaffen, genauso wie auch die Attraktivität der Arbeitgeber und Bildungseinrichtungen im Raum Aalen/Heidenheim und darüber hinaus in der Region Ostwürttemberg zu fördern.

Unter der politischen Leitung des Landesverkehrsministers Winfried Hermann MdL verständigen sich die Unterzeichner auf Ziele und Eckpunkte für die weitere Mobilitätsentwicklung. Die Partner vereinbaren zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Region Aalen/Heidenheim einen Mobilitätspakt. Dabei fließen die Handlungsaufträge, die von den kommunalen Partnern im Vorfeld des Mobilitätspaktes auch im Rahmen eines Positionspapiers formuliert wurden, mit ein. Gleiches gilt für eventuelle Maßnahmen, die über eine breit angelegte Bürgerbeteiligung identifiziert werden. Die Partner verpflichten sich, Handlungsaufträge, Maßnahmen und Projekte unter Berücksichtigung des vorgesehenen Zeitplans anzugehen, voranzutreiben und in ihrer Zuständigkeit umzusetzen. Im Jahr 2025 soll eine Evaluation erfolgen.

Durch die Beteiligung von Kommunen und Firmen eröffnet der Mobilitätspakt die Möglichkeit, Einwohnerinnen und Einwohner sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer die Ideen nachhaltiger Mobilitätsstrategien unmittelbar aufzuzeigen und die Akzeptanz zu erhöhen sowie eigene Verhaltensmuster nachhaltig zu verändern. Durch den Schulterschluss unterschiedlicher Entscheidungsträger können zudem Schnittstellenproblematiken effizient und schnell gelöst werden.

Unter dem Leitbild einer nachhaltigen Mobilität werden die beteiligten Partner nach Lösungsansätzen suchen und dabei verstärkt intermodale und vernetzte Ansätze in den Blick nehmen. Ziel ist es, alle wesentlichen für den Verkehr im Raum Aalen/Heidenheim verantwortlichen Akteure zusammenzubringen, um

durch eine Vielzahl von Verbesserungen das Gesamtsystem insgesamt leistungsfähiger zu gestalten. Grundlage für diesen Prozess ist die Erkenntnis, dass das bisherige Verkehrssystem vielfach an die Grenzen der Leistungsfähigkeit stößt. Infrastrukturelle Lösungen sind auf Grund ihrer oftmals langen Planungs- und Umsetzungszeit nur ein möglicher Baustein.

Vielmehr sollen umfassende, innovative Lösungsansätze verfolgt werden. Dazu zählen Verbesserungen beim ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und bei der Vernetzung untereinander, ein aktives betriebliches Mobilitätsmanagement der Unternehmen und Optimierungen im Logistikverkehr. Gänzlich neue Ansätze, wie z.B. Flugtaxis und Seilbahnen sollen dabei ebenfalls in eine Betrachtung mit aufgenommen werden. Aber auch die Bevölkerung soll durch niederschwellige Angebotsformate motiviert werden, mit einer dauerhaften Verhaltensänderung ihren Teil zur Mobilitätswende beizutragen.

## **2. Handlungsfelder des Mobilitätspaktes**

Im Rahmen des Mobilitätspaktes sollen Maßnahmen aus den folgenden Bereichen identifiziert werden:

- ÖPNV/SPNV
- Rad- und Fußverkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Schieneninfrastruktur
- Betriebliches Mobilitätsmanagement.

Dabei ist zu unterscheiden zwischen Maßnahmen, die kurz- oder mittelfristig umgesetzt werden und wirken können und solchen, die eine längere Planungs- und Umsetzungsphase beanspruchen. Grundsätzlich sollen durch die Verbesserung der Schnittstellen zwischen allen Verkehrsträgern Mobilitätsalternativen aufgezeigt werden.

Der Mobilitätspakt ist als Format zu verstehen, das durch die Zusammenarbeit der Partner und unter Beteiligung der Bevölkerung Stück für Stück weiterentwickelt werden kann. Die unterzeichnenden Partner des Mobilitätspaktes verpflichten sich dazu, im Arbeitsprozess einen Maßnahmenkatalog mit Einzelmaßnahmen zu entwickeln.

### **3. Chancen der Bürgerbeteiligung nutzen**

Eine rechtzeitige und umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung ist den Partnern des Mobilitätspaktes wichtig. Mittels Bürgerbeteiligung können bürger- und praxisnahe Lösungen erarbeitet werden, deren Ergebnisse direkt nutzenstiftend umgesetzt werden können.

Die Bevölkerung wird mittels einer Online-Plattform über die Entwicklung und Maßnahmen des Mobilitätspaktes informiert. Sie kann die Elemente des Mobilitätspaktes auf dieser Plattform kommentieren und Ergänzungen vorschlagen. Eine Redaktionsgruppe sorgt dafür, dass die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger sachgerecht gebündelt und ausformuliert werden. Über die Aufnahme neu vorgeschlagener Maßnahmen in den Mobilitätspakt wird dann in den Gremien des Paktes entschieden.

Darüber hinaus findet eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit unter dem Dach des Mobilitätspaktes statt, wodurch die Erfolge des Paktes sichtbar gemacht werden.

### **4. Die Handlungsfelder im Einzelnen – Herausforderungen, Ziele und Beispielmaßnahmen**

Nachfolgend werden die einzelnen Handlungsfelder sowie Ziele und exemplarisch Maßnahmen des Mobilitätspaktes genannt.

#### **4.1 ÖPNV/SPNV verbessern**

Der Öffentliche Verkehr bietet als Alternative zum motorisierten Individualverkehr erhebliches Entwicklungspotenzial.

Diese sind in der Region Aalen/Heidenheim von den verantwortlichen Partnern zu benennen, um den ÖPNV ggf. auszubauen und die bestehenden Verkehrsverbände OstalbMobil und Heidenheimer Tarifverbund zu vernetzen. Schnittstellen in der Tarifstruktur und im Angebot sollen beseitigt werden. Ziel ist die Weiterentwicklung zu kooperierenden und integrierten Mobilitätsverbänden.

Die Digitalisierung des ÖPNV wird hierfür eine tragende Rolle einnehmen. Diese soll für den Raum Aalen/Heidenheim weiter vorangetrieben werden. Dazu werden der Ausbau von Fahrplanauskunftssystemen in Echtzeit, zeitgemäße Buchungs- und Zugangsmöglichkeiten zu Mobilitätsangeboten, die Entwicklung neuer Tarifmodelle von Zonen- und Wabenmodellen, aber auch flexible On-Demand-Angebote weiterverfolgt werden.

Insgesamt eine höhere Taktichte und ein verbessertes ÖPNV-Angebot sowie schnelle Direktbusverbindungen zwischen den Siedlungsbereichen für Wohnen und Gewerbe sowie den Bahnhofpunkten in Verbindung mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement (z. B. Werkbusverkehr) als ergänzendes Angebot werden die Attraktivität nicht nur des ÖPNV, sondern auch der Arbeitgeber vor Ort zusätzlich steigern. Dazu werden die in den Nahverkehrsplänen verankerten Netzkategorien weiterentwickelt und die Bedienungsstandards beider Landkreise aufeinander abgestimmt sowie eine konsequente Vernetzung und eine hierarchische Netz- und Produktplanung im ÖPNV angestrebt.

Um die deutliche Verbesserung des Nahverkehrsangebots zu gewährleisten, werden Taktverdichtungen (auch am Wochenende), eine verlässliche Umsteigequalität, Infrastrukturmaßnahmen und die Bevorrechtigung des ÖPNV im Straßenraum aktiv angegangen. Sie sind Schlüsselmaßnahmen für einen verlässlichen und pünktlichen ÖPNV und eine attraktive Reisegeschwindigkeit.

Das SPNV-Angebot auf der Brenzbahn ist bezüglich der Anzahl der Fahrten auf der aktuell eingleisigen Strecke bereits heute an einer maximalen Leistungsgrenze angelangt. Kurz- bis mittelfristig kann hier nur durch eine Ausweitung der Sitzplatzkapazitäten der bereits stattfindenden Fahrten eine Angebotsverbesserung erfolgen. Mittel- bis langfristig sind zusätzliche Fahrten und Taktverdichtungen nur durch den Ausbau der Infrastruktur zu erreichen. Beide Ansätze sind im Rahmen des Mobilitätspaktes weiter zu untersuchen und voranzutreiben.

## **4.2 Radverkehr ausbauen und Fußverkehr stärken**

Trotz großer Anstrengungen im Ostalbkreis und im Landkreis Heidenheim bestehen noch Lücken und Defizite bei der Erschließung des Radverkehrspotenzials. Ziel ist es, ein flächendeckendes Radwegenetz im Gebiet des Mobilitätspaktes zu etablieren. Das Grundgerüst bietet das

Landesradwegenetz „RadNETZ BW“, welches durch ein flächendeckendes Kreisnetz ergänzt werden muss. Neue überörtliche Netzelemente wie z. B. Radschnellverbindungen (RSV) bieten für den Alltagsverkehr – insbesondere für Berufs- und Ausbildungswege – eine attraktive Möglichkeit, auch längere Strecken zügig und sicher mit dem Fahrrad zurückzulegen und entlasten somit die stark frequentierten Pendlerstrecken. Es ist zu prüfen, wo im Zuge wichtiger Alltagspendlerachsen ein entsprechend hohes Potenzial besteht, um Verkehrsverlagerungen zugunsten des Radverkehrs zu erreichen.

Die Partner des Mobilitätspaktes setzen einen besonderen Fokus auf das Thema Fahrradmobilität und möchten in Zukunft die Attraktivität dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels wesentlich steigern und den Radverkehrsanteil am Modal Split signifikant erhöhen.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die Partner künftig, noch stärker zusammenzuarbeiten. Der Landkreis Heidenheim und die Städte Aalen und Heidenheim sind bereits Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW). Der Ostalbkreis, die Stadt Oberkochen und die Gemeinde Königsbronn werden als neue Mitglieder hinzukommen. Sie streben die Auszeichnung als fahrradfreundliche Kommunen an und schaffen die notwendigen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Bewerbung. Durch die Mitgliedschaft in der AGFK-BW erhalten die Kommunen Zugang zu umfassenden Angeboten der Initiative Rad-KULTUR, die sie in Anspruch nehmen werden, um eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur in der Region zu stärken.

Die Anforderungen des Radverkehrs sind bei der Konzeption der Mobilitätsstationen und Mobilitätszentralen (vgl. Kapitel 5) zu berücksichtigen. Zudem sind die Schnittstellen zwischen dem Radverkehr und den Angeboten des ÖPNV weiter auszubauen und zu verbessern (Fahrradabstellanlagen etc.).

Die Unternehmen in der Region betreiben aktives Mobilitätsmanagement zur Förderung des Radverkehrs. Das Land unterstützt hierbei die Firmen im Zuge der RadKULTUR BW.

In Zusammenarbeit zwischen Land und Kommunen werden die Lücken im Radwegenetz geschlossen. Eine durchgängige, leistungsfähige, sichere und ganzjährig nutzbare Fahrradverbindung einschließlich der seitlich zuführenden Verbindungen zwischen Aalen und Heidenheim ist zu planen und umzusetzen. Der Fußverkehr wird bei den Planungen zum Ausbau des Straßennetzes

umfangreich berücksichtigt und die Sicherheit und Barrierefreiheit des Fußverkehrs im bestehenden Straßennetz verbessert.

Ziel muss es sein, die Verkehrssituation an Ortsdurchfahrten zu prüfen und insbesondere im Bereich der Ortsmitte sichere und barrierefreie Fußverkehrsflächen zu schaffen.

### **4.3 Motorisierten Individualverkehr effizient gestalten**

Der Straßenverkehr ist der dominierende Verkehrsträger im Raum Aalen/Heidenheim. Daher gilt es mit Nachdruck alle verfügbaren Potenziale zu heben, um seine Effizienz, Sicherheit und Umweltverträglichkeit zu verbessern. Durch die zunehmende Digitalisierung im Verkehr ergeben sich Möglichkeiten, um das Verkehrsmanagement noch effizienter zu gestalten. Die zunehmende Menge an neuen Verkehrsdaten in Verbindung mit einer verbesserten Auswertung und Interpretation ergeben vielfältige Chancen und Möglichkeiten, den Verkehrsfluss signifikant zu verbessern und Emissionen zu vermindern. Durch begleitende Maßnahmen in anderen Handlungsfeldern soll der Straßenverkehr langfristig abnehmen.

Vor allem in der Hauptverkehrszeit kommt es zu erheblichen Verkehrsproblemen. Die zu erwartenden Unternehmenserweiterungen und Neuansiedlungen sowie die prognostizierte Zunahme des Güter- und Personenverkehrs führen absehbar zu einem Mehrverkehr, der die Bevölkerung insbesondere in den Ortsdurchfahrten stark belastet. Daher müssen neue Wege und Maßnahmen zur Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens gefunden werden. Dabei gilt es gleichzeitig, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Konzepte sollen entwickelt werden, die den Durchgangsverkehr und Ausweichverkehr reduzieren und das sichere Nebeneinander verschiedener Mobilitätsformen fördern.

Die Verkehrsbelastungen in den betroffenen Ortschaften sollen im Rahmen des Mobilitätspaktes ergebnisoffen hinsichtlich kurz-, mittel- und langfristiger Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden. Dies betrifft vor allem die Ortsdurchfahrten der B 19 zwischen Aalen und Heidenheim und die Anschlussverbindungen zur Autobahn A 7.

Dabei kommen bauliche Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten mit höherem Kfz-Aufkommen und ihre verkehrsrechtliche Flankierung in Betracht. Ziel ist

es, die Aufenthaltsqualität zu steigern, den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu machen, das reale Geschwindigkeitsniveau abzusenken, die Sichtbeziehungen an Querungen zu verbessern und den Lärm zu reduzieren. Die Umsetzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung auf Grundlage des § 45 Absatz 1b Straßenverkehrsordnung (StVO) trägt ebenfalls dazu bei, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

#### **4.4 Schieneninfrastruktur optimieren**

Die Brenzbahn zwischen Aalen und Ulm ist neben der Bundesstraße B19 die zentrale Infrastrukturachse im Wirtschaftsraum Aalen/Heidenheim. Die Unterzeichner verfolgen daher das gemeinsame Ziel einer zukunftsorientierten Angebotsausweitung im Personen- und Güterverkehr.

Dazu sind kurz- bis mittelfristig Kapazitätsausweitungen der bereits verkehrenden Züge zu prüfen, genauso wie mittel- bis langfristig ein Ausbau der Infrastruktur unter anderem mit einer partiellen Zweigleisigkeit, einer Elektrifizierung der Schienenstrecke und zusätzlichen Haltepunkten.

Seit einigen Jahren laufen bereits Untersuchungen und Planungen, um insbesondere ein stündliches Fahrplanangebot des Interregio-Expresses auf der gesamten Brenzbahn von Aalen über Heidenheim bis Ulm zu erreichen. In diesem Brenzbahn Ausbaupaket 1 wird gleichzeitig der heute schon zusätzliche Verdichterverkehr zur Hauptverkehrszeit im Berufs- und Schülerverkehr sowie der Güterverkehr berücksichtigt und gesichert. Damit können die systematischen Anschlüsse zu den Fern- und Nahverkehren verbessert werden und gleichzeitig lassen sich so auch Verbindungen zu den nahe gelegenen Wirtschaftsräumen Oberschwaben/Bodensee und Nürnberg/Erlangen darstellen.

Zusätzlich gilt es im Zuge des Mobilitätspaktes weitere Möglichkeiten der Angebotsverdichtung zwischen Aalen und Heidenheim zu prüfen. Im Rahmen eines Brenzbahn Ausbaupaket 2 ist daher neben dem stündlichen Interregio-Express (aus Paket 1) eine weitere Verdichtung der zusätzlichen Regionalbahnangebote zu einem Halbstundentakt zu untersuchen und dabei der notwendige Infrastrukturausbau zu ermitteln. Zur Verstärkung der Wirkung einer solchen Angebotsverdichtung soll ein zusätzlicher Bahnhaltepunkt zwischen Oberkochen und Königsbronn am Industriestandort im Süden von Oberkochen mit untersucht werden. Dies würde eine attraktive Mobilitätsalternative für die hohe Zahl der

Berufspendlerinnen und Berufspendler schaffen. So könnten die dortigen Arbeitsplätze direkt an den Schienenverkehr angebunden werden.

Um die Erschließungswirkung der Schienenverbindung zwischen Aalen und Heidenheim weiter zu erhöhen, ist bei der Weiterverfolgung der beiden Ausbaupakete (Paket 1+2) für die Brenzbahn mittel- bis langfristig zu prüfen, ob eine zusätzliche Haltestelle im Bereich Aalen-Süd umgesetzt werden kann.

Im Rahmen einer Untersuchung für ein Brenzbahn Paket 2 sowie für weitere Haltestellen sind die Belange des Güterverkehrs wie bereits im Paket 1 zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind vor dem Hintergrund auch das Güterverkehrsaufkommen auf der Brenzbahn zu steigern und damit die Straßen zu entlasten, weitere Untersuchungen bezüglich der zukünftigen Chancen aber auch Anforderungen des Schienengüterverkehrs anzustellen. Hierfür sind entlang der Brenzbahn verschiedene Maßnahmen zu prüfen und ggf. umzusetzen. Bereits im Paket 1+2 erfolgt die Untersuchung eines partiell zweigleisigen Ausbaus der Brenzbahn, der auch für die Abwicklung des Güterverkehrs von Vorteil ist. Darüber hinaus ist eine Prüfung des Bedarfs und der Wirtschaftlichkeit von Industriegleisanschlüssen, einschließlich der Logistikketten und der Verlademöglichkeiten entlang der Brenzbahn an gewerblichen Standorten durchzuführen.

Sehr stark würde der Güterverkehr auf der Brenzbahn auch von einer Streckenelektrifizierung profitieren. Dadurch könnten die langlaufenden Verkehre von den Mittelmeer- und Nordseehäfen ohne einen Traktionswechsel (in Aalen und Ulm) bis zu ihren Bestimmungsorten entlang der Brenzbahn mit elektrischer Traktion geführt werden. Dies würde beim Gütertransport auf der Brenzbahn sowohl Zeit- als auch Umweltvorteile schaffen. Eine Studie zur Elektrifizierung der Brenzbahn im Rahmen des Mobilitätspaktes bietet sich an und sollte als Paket 3 die Pakete 1+2 ergänzen.

#### **4.5 Betriebliches Mobilitätsmanagement aktiv gestalten**

Die ansässigen Unternehmen konnten in den letzten Jahren sowohl das Produktions- bzw. Handelsvolumen als auch die Beschäftigtenzahl ausbauen und tragen damit zu einem starken Wirtschaftswachstum im Raum Aalen/Heidenheim bei. Gleichzeitig führt dieses Wachstum zu einem enormen Pendleraufkommen und ausgeprägtem Wirtschaftsverkehr. Auch die Bildungseinrichtungen erzeugen mit ihren Studierenden und Beschäftigten hohe Pendlerströme.

Die Herausforderung besteht darin, Pendler- und Wirtschaftsverkehre soweit wie möglich auf umwelt- und klimaverträgliche Verkehrsträger zu verlagern bzw. zu vermeiden.

Um den Wandel der Mobilität in der Region voranzutreiben, sind auch die Arbeitgeber und Bildungseinrichtungen gefordert. Durch ein systematisches betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement beteiligen sie sich aktiv am Mobilitätswandel in der Region. Sie sichern sich damit Vorteile als attraktive Arbeitgeber und leisten einen wichtigen Beitrag zur Standortattraktivität. Neben firmeneigenen Lösungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement können auch Maßnahmen im Bereich des überbetrieblichen Mobilitätsmanagements zielführend sein. Der firmenübergreifende Austausch sowie die Abstimmung mit den Kommunen und zuständigen Verkehrsunternehmen ist dabei unverzichtbar.

Voraussetzungen für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement sind eine systematische Bestandsaufnahme an den jeweiligen Standorten und darauf aufbauend die Erarbeitung von Zielen und Konzepten. Die am Mobilitätspakt beteiligten Akteure verpflichten sich zu einer umfassenden Bestandsaufnahme an den jeweiligen Standorten – hierzu gehören bspw. Mitarbeiterbefragungen, Wohn-Standort-Analysen und/oder Fuhrparkanalysen. Auf dieser Grundlage erarbeiten Sie die Ziele und Maßnahmen für das betriebliche Mobilitätsmanagement. Das Land bietet hierbei seine Unterstützung im Rahmen des Förderprogramms B<sup>2</sup>MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“ an. Speziell zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements unterstützt das Land Firmen im Zuge der RadKULTUR BW.

## **5. Verkehrsträger besser vernetzen**

Ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung der Straßen wird durch eine kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsträger erschlossen werden. Für viele Wegebeziehungen sind ÖV, Fahrrad, Carsharing und Mitfahrgelegenheiten allein nicht hinreichend attraktiv. Durch den Ausbau der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und die Verbesserung der Informationsbeschaffung zu Mobilitätsalternativen erhöht sich sowohl die Anzahl als auch die Attraktivität der Alternativen zum eigenen Auto.

## **Bahnhöfe mit Mobility Hubs zu Mobilitätsdrehscheiben entwickeln**

Moderne Mobilitätsformen erfordern in Zukunft den Ausbau von Bahnhöfen zu zentralen Mobilitätsdrehscheiben. Attraktive Umsteigebeziehungen vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr machen dabei neben dem barrierefreien Aus-/Umbau weiterhin Investitionen in die leichte Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Bussteigen sowie in Abstellanlagen für verschiedene Formen des Individualverkehrs notwendig. Mittels Mobility Hubs - einem modularen System von Mobilitätslösungen und -dienstleistungen, die aufeinander abgestimmt sind, soll dieses Ziel erreicht werden. Hierfür sind die Bahnhöfe Aalen, Oberkochen und Heidenheim geeignet.

## **Dezentrale Mobilitätsstationen**

Ergänzend zu den größeren Mobilitätsstationen an Bahnhöfen sollen nach dem Offenburger Vorbild auch kleinere dezentrale Mobilitätsstationen zur Verknüpfung der nachhaltigen Verkehrsträger (insbesondere ÖPNV, Radverkehr, Sharing, Elektromobilität) in den Städten, Stadtteilen und Gemeinden aufgebaut werden. Eine tarifliche Integration der ergänzenden inter- und multimodalen Angebote in das ÖPNV-Angebot wird angestrebt. Hierzu wird ein Konzept auf regionaler Ebene im Geltungsbereich des Mobilitätspaktes erstellt.

## **Carsharing**

Carsharing ermöglicht ein kurzzeitiges und flexibles Anmieten von Fahrzeugen. Ein Betriebskonzept für die Region Aalen/Heidenheim soll stationsbasiert erfolgen, so dass die Fahrzeuge an vordefinierten Standorten in den Städten, an Bahnhöfen und an den Mobility Hubs angemietet werden können.

## **Park & Ride-Anlagen**

P+R-Anlagen werden dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr aus den Bereichen mit den höchsten Belastungen herauszuhalten, indem Autofahrern verstärkte Anreize gegeben werden, an geeigneten Übergangspunkten auf die Verkehrsmittel des ÖV umzusteigen. Im Rahmen des Mobilitätspaktes soll daher eine Analyse der P+R-Situation in der Region und eine Umsetzung daraus abgeleiteter Maßnahmen erfolgen.

Maßnahmen zur Stärkung der P+R-Nutzung liegen im Bereich der Attraktivitätssteigerung bestehender Angebote durch Echtzeitinformationen, einheitliche Vermarktung und Tarifierung und in der Umsetzung von

Kapazitätsausweitungen. Bei Kapazitätsausweitungen sind die Flächenbedarfe im Haltestellenumfeld und die Kosten zu berücksichtigen.

Ein besonderer Fokus sollte auf dem Bereich von Park- und Mitfahrplätzen (P+M) liegen. Bei P+M-Plätzen wird die Möglichkeit angeboten, ab einem definierten Punkt Pkw-Fahrten zu bündeln und so Fahrzeugbesetzungsgrade zu erhöhen und damit den Straßenverkehr zu entlasten. Hierbei geht es um Angebots- und Betriebslösungen.

### **Fahrradabstellanlagen, Bike & Ride, Bikesharing**

Eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrads sind sichere Abstellmöglichkeiten an allen Start- und Zielpunkten des Radverkehrs. Insbesondere an den aufkommensstarken Standorten sollen nahe gelegene Fahrradabstellanlagen in ausreichender Qualität und Anzahl bereitgestellt werden.

Von besonderer Bedeutung sind in dieser Hinsicht B+R-Anlagen. Das Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖV ist die wichtigste Form der kombinierten Nutzung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr. Hier liegen erhebliche Potenziale sowohl für Fahrgastzuwächse im ÖV als auch für die Steigerung der Radverkehrsnutzung.

Beim Fahrradparken an Haltestellen und Bahnhöfen kommen die Vorteile des Fahrradparkens im Hinblick auf Flächen- und Kosteneffizienz besonders zum Tragen. Mit B+R können erheblich mehr Stellplätze im fußläufigen Einzugsbereich zum Bahnsteig geschaffen werden als beim P+R. B+R-Plätze können zudem kostengünstiger angelegt werden.

Intermodale Anknüpfungspunkte und B+R-Anlagen werden entsprechend des B+R-Konzeptes des Landes eingerichtet. Hierzu wird ein B+R-Konzept auf regionaler Ebene im Geltungsbereich des Mobilitätspaktes erstellt und umgesetzt.

Wichtig in diesem Zusammenhang werden auch Bikesharing-Angebote sein, die ein kurzzeitiges und flexibles Anmieten von Fahrrädern erlauben. Ein Betriebskonzept in der Region Aalen/Heidenheim könnte ein stationsbasiertes Angebot sein, bei dem die Fahrräder in den Städten, an Bahnhöfen und an den Mobilitätsstationen angemietet werden.

## **6. Chancen von Innovationen für die Mobilität nutzen**

Um die Chancen der Elektromobilität für die Region weiter zu erhöhen, ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur eine wichtige Herausforderung. Dies gilt auch für die Achse Aalen – Oberkochen – Königsbronn – Heidenheim. Nicht nur für die Bevölkerung der Region, sondern für alle Besucherinnen und Besucher sowie Pendlerinnen und Pendler, die ihren Arbeitsplatz in der Region haben, wird dies zukünftig wichtig sein.

Für klimaneutrale Mobilität wird auch die Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen auf Basis regenerativer Energien von großer Bedeutung sein. Mit dem Innovationspotenzial des Wirtschaftsraumes Aalen/Heidenheim sollen die Chancen dieser Technik genutzt werden. Besonders im Bereich des Schwer- und Busverkehrs zeichnet sich ab, dass die Wasserstofftechnologie zukünftig ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätsinfrastruktur sein wird. Auch hierfür müssen in einem industriell hoch verflochtenen Raum wie der Region Aalen/Heidenheim Lösungen für eine ausreichende Ladeinfrastruktur bereitgestellt werden.

Modelle für autonomes Fahren im Individualverkehr sollten entwickelt werden. Eventuell lässt sich daraus ein Modellprojekt für Baden-Württemberg formulieren.

Es ist zu überprüfen, ob ein kommunales Parkraummanagement und Anwohnerparken als Finanzierungsinstrument für die Stärkung des Umweltverbundes eingeführt werden soll.

Ein Zukunftskonzept soll unter Wegfall von Denkverboten ganz neue Wege und Möglichkeiten aufzeigen. Zukunftsfähige Visionen und Technologien benötigen geeignete Testumfelder zur Erprobung. Ein Testfeld für elektrisches, autonomes Fliegen würde öffentlichkeitswirksam die Region hinsichtlich Innovationskraft und Zukunftsfähigkeit stärken. Eine schnelle Seilbahnverbindung ist eine weitere Option. Dem Regionalverband kann dabei eine verbindende Handlungsfunktion zukommen.

## **7. Evaluation**

Die unterzeichnenden Parteien verpflichten sich bis zum Zielhorizont 2025 zu einem regelmäßigen Austausch. Der Steuerkreis des Mobilitätspaktes tagt

mindestens einmal jährlich. Die Umsetzung der Maßnahmen wird kontinuierlich ausgewertet. Es findet eine Bewertung/Erfolgskontrolle statt. Hierzu finden regelmäßig Treffen auf Arbeitsebene statt. Bei Bedarf, spätestens aber zu Ende des Fünfjahreszeitraums, treffen sich die unterzeichnenden Partner für eine Bilanz des Formats.

## 8. Unterzeichnung der Partner

\_\_\_\_\_  
Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg

\_\_\_\_\_  
Regierungspräsidium Stuttgart

\_\_\_\_\_  
Ostalbkreis

\_\_\_\_\_  
Landkreis Heidenheim

\_\_\_\_\_  
Stadt Heidenheim

\_\_\_\_\_  
Stadt Aalen

\_\_\_\_\_  
Stadt Oberkochen

\_\_\_\_\_  
Gemeinde Königsbronn

\_\_\_\_\_  
Carl Zeiss AG

\_\_\_\_\_  
Voith GmbH & Co. KG

\_\_\_\_\_  
Paul Hartmann AG

\_\_\_\_\_  
Hochschule Aalen

\_\_\_\_\_  
Regionalverband Ostwürttemberg

\_\_\_\_\_  
IHK Ostwürttemberg

\_\_\_\_\_  
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Oberkochen, den 30. Oktober 2020