

Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim

ZUSAMMENFASSUNG DES TERMINS MIT DOKUMENTATION DER HINWEISE UND ANMERKUNGEN

Werkstattgespräch 27.10.2021

Inhalt

1.	Zusammenfassung des Werkstattgesprächs	2
2.	Dokumentation der Hinweise und Anmerkungen	7
2.1.	Hinweise allgemein	7
2.2.	Hinweise Vernetzung und Innovation	9
2.3.	Hinweise Rad- und Fußverkehr	11
2.4.	Hinweise Motorisierter Individualverkehr	15
2.5.	Hinweise betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement	19
2.6.	Hinweise Schieneninfrastruktur und -betrieb	23
2.7.	Hinweise ÖPNV.....	26

Im Dokument verlinkte Anlagen:

- Präsentation des Regierungspräsidiums: Informationen zum Mobilitätspakt
- Präsentation des Regierungspräsidiums: Ausblick – Wie geht es weiter?
- Präsentation der Arbeitsgruppen
- Maßnahmensteckbriefe nach Handlungsfeldern
- Maßnahmenpaket - Stand 2021-07-02

1. Zusammenfassung des Werkstattgesprächs

Das Werkstattgespräch zum Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim gab zivilgesellschaftlichen Verbänden, Vereinen, Interessensgruppen und Arbeitgebern die Möglichkeit, ihre Ideen und Hinweise zum Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim in den laufenden Arbeitsprozess einzubringen. Insgesamt folgten 17 Vertreterinnen und Vertreter der Einladung zum Werkstattgespräch und nahmen an der digitalen Veranstaltung teil, darunter Vertreterinnen und Vertreter des BUND, VCD und ADFC, regionale Interessensgruppen, Mobilitätsdienstleister sowie größere Arbeitgeber aus der Region. Sie gaben mit ihrer Expertise und Beiträgen hilfreiche Eingaben zur Weiterentwicklung und Konkretisierung des bislang 42 Maßnahmen umfassenden [Maßnahmenpaketes](#). Inklusive der Vertreterinnen und Vertreter der Partner des Mobilitätspakts Aalen-Heidenheim konnten 42 Teilnehmende beim Werkstattgespräch begrüßt werden. Moderiert wurde die Veranstaltung in Auftrag des Regierungspräsidiums Stuttgart von Vertretern der translake GmbH aus Konstanz.

In der nachfolgenden Tabelle ist in einer Übersicht der Ablauf des Werkstattgesprächs dargestellt.

Start	Wer	Thema	Inhalt
15:45	translake GmbH	Ankommen in der Sitzung	
16:00	Herr Heß, RP Stuttgart	Begrüßung	Begrüßung der Teilnehmenden und der Projektpartner.
16:05	translake GmbH	Überblick	Einführung in das Werkstattgespräch.
16:10	translake GmbH	Stimmungsbild (Mentimeter)	Check-In der Teilnehmenden über ein kurzes virtuelles Stimmungsbild.
16:15	Herr Heß, RP Stuttgart	Informationen zum Mobilitätspakt	Informationen zum Mobilitätspakt und den Besonderheiten des Mobilitätspakts Aalen-Heidenheim.
16:35	translake GmbH	Einführung in die Gruppensitzungen	Erläuterung der Gruppenarbeitsphase mit Vorstellung des Maßnahmenpaketes <i>Hinweis: Nach technischen Schwierigkeiten wurde die Vorstellung der Maßnahmen im Plenum durchgeführt.</i>
16:45	Frau Roser, RP Stuttgart	Maßnahmen Rad- und Fußverkehr	Vorstellung der Maßnahmen der Arbeitsgruppe Rad- und Fußverkehr durch die Arbeitsgruppenleitung.
16:55	Herr Engelhardt, RP Stuttgart	Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr	Vorstellung der Maßnahmen der Arbeitsgruppe Motorisierter Individualverkehr durch die Arbeitsgruppenleitung.
17:05	Herr Paluch, IHK Ostwürttemberg	Maßnahmen Betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement	Vorstellung der Maßnahmen der Arbeitsgruppe Betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement durch die Arbeitsgruppenleitung.

17:15	Herr Sielicki, Regionalverband Ostwürttemberg	Maßnahmen Innovation und Vernetzung	Vorstellung der Maßnahmen der Arbeitsgruppe Innovation und Vernetzung durch die Arbeitsgruppenleitung.
17:25	Herr Landrat Polta, Landkreis Heidenheim	Maßnahmen Schieneninfrastruk- tur und -betrieb	Vorstellung der Maßnahmen der Arbeitsgruppe Schieneninfrastruktur und -betrieb durch die Arbeitsgruppenleitung.
17:35	Herr Dreher, Ostalbkreis	Maßnahmen Öffentlicher Personennah- verkehr	Vorstellung der Maßnahmen der Arbeitsgruppe Öffentlicher Personennahverkehr durch die Arbeitsgruppenleitung.
17:45	translake GmbH	Einführung in die Vertiefungsrunde	Erläuterung der Gruppenarbeitsphase der Vertiefungsrunde mit 30-minütigem Austausch zu den Maßnahmen der jeweiligen Arbeits- gruppen (in zwei aufeinanderfolgenden Blöck- en).
17:50	Frau Roser, RP Stuttgart	Maßnahmen Rad- und Fußverkehr	Vertiefungsrunde
17:50	Herr Sielicki, Regionalverband Ostwürttemberg	Maßnahmen Innovation und Vernetzung	Vertiefungsrunde
17:50	Herr Paluch, IHK Ostwürttemberg	Maßnahmen Betriebliches und behördliches Mobilitätsmanage- ment	Vertiefungsrunde
18:30	Herr Engelhardt, RP Stuttgart	Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr	Vertiefungsrunde
18:30	Herr Landrat Polta, Kreis Heidenheim	Maßnahmen Schieneninfrastruk- tur und -betrieb	Vertiefungsrunde
18:30	Herr Dreher, Ostalbkreis	Maßnahmen Öffentlicher Personennahver- kehr	Vertiefungsrunde
19:00	Herr Heß, RP Stuttgart	Ausblick	Informationen zum weiteren Vorgehen im Mobilitätspakt.
19:10	Herr Heß, RP Stuttgart	Abschluss und Dank	Dank und Verabschiedung der Teilnehmenden und der Projektpartner.
19:15	translake GmbH	Austausch	Informeller Ausklang der Veranstaltung.
19:40		Ende der Veranstaltung	

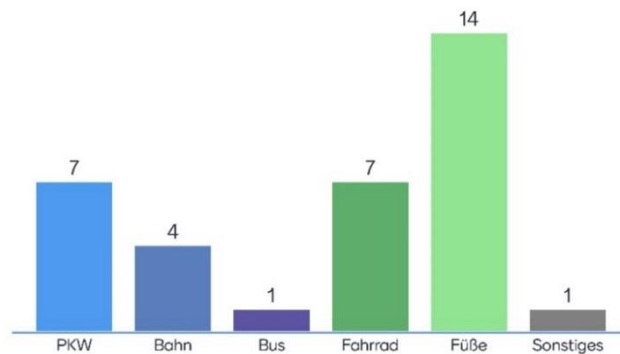
Tabelle 1: Ablauf-Übersicht des Werkstattgesprächs

Nach einer persönlichen Begrüßung durch Herrn Stefan Heß, Abteilungspräsident der Abteilung Mobilität, Verkehr, Straßen im Regierungspräsidium Stuttgart, beteiligten sich die Teilnehmenden an einem digitalen Stimmungsbild.

Wen vertreten Sie heute in dieser Sitzung?



Welches Verkehrsmittel haben Sie heute schon genutzt?



Was erhoffen Sie sich vom Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim?



Anschließend gab Herr Heß anhand einer [Präsentation](#) eine kurze Einführung in die Plattform Mobilitätspakte und stellte den Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim als auch den bisherigen Arbeitsstand vor. Ausgangspunkt für die Gründung des Mobilitätspaktes ist die Erkenntnis, dass das bisherige Verkehrssystem vielfach an die Grenzen der Leistungsfähigkeit stößt. Im Oktober 2020 haben sich die Partner des Mobilitätspaktes auf eine Gründungserklärung nach dem Leitbild einer nachhaltigen Mobilität aufbauend auf sechs Handlungsfelder verständigt. Die Bearbeitung erfolgt in entsprechenden Arbeitsgruppen: ‚Rad- und Fußverkehr‘, ‚Betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement‘, ‚Vernetzung und Innovation‘, ‚Schiene und ÖPNV‘ sowie ‚Motorisierter Individualverkehr‘. Gemeinsames Ziel ist, Lösungsansätze zu erarbeiten und konkrete Maßnahmen umzusetzen, um der hohen verkehrlichen Belastung im Raum Aalen-Heidenheim entgegenzuwirken. Mit dem Mobilitätspakt sollen spürbare Verbesserungen hin zu einer vernetzten und neuen Mobilität in der Region Aalen-Heidenheim gelingen.

Gleich zu Beginn der gemeinsamen Arbeit konnten sich die Bürgerinnen und Bürger mit ihren Anregungen und Wünschen für ein besseres und leistungsfähigeres Verkehrssystem im Rahmen einer Online-Bürgerbeteiligung in den Mobilitätspakt einbringen. Die über 600 Anregungen wurden von den Arbeitsgruppen ausgewertet und kommentiert und daraus - aber auch aus den Beiträgen der Partner selbst - 42 Maßnahmenvorschläge für kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen erarbeitet. Die im Juli 2021 verabschiedeten 42 Maßnahmen stellen die Grundlage für die weitere Arbeit im Mobilitätspakt dar und sind auf der [Homepage](#) des Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim veröffentlicht. Die inhaltliche Ausgestaltung und Konkretisierung erfolgt im Rahmen der nun anstehenden Arbeitsgruppenphase, in die die Hinweise und Anregungen aus dem Werkstattgespräch einfließen werden.

Zur inhaltlichen [Einführung in das Gespräch](#) präsentierten die Leiterinnen und Leiter der sechs Arbeitsgruppen die 42 bisher erarbeiteten und beschlossenen Maßnahmen im Plenum und beantworteten erste Nachfragen. Im Vorfeld zum Termin wurden die [Maßnahmensteckbriefe](#) den Teilnehmerinnen und Teilnehmern mit der Möglichkeit der inhaltlichen Vorbereitung ebenfalls zugesendet. Anschließend wurde in frei wählbaren Vertiefungsgruppen (digitale Breakout-Sessions) vertieft auf die Themengebiete der Arbeitsgruppen eingegangen und intensiv diskutiert. Die Teilnehmenden brachten sich mündlich oder schriftlich über den Chat ein. Diese Hinweise und Anmerkungen wurden durch die Gesprächsmoderation im Rahmen der nachfolgenden Dokumentation untergliedert in die unterschiedlichen Handlungsfelder festgehalten (Kapitel 2).

Zum Abschluss wurden nochmals Fragen gesammelt. Im Rahmen eines abschließenden Ausblicks zeigte Herr Heß anhand einer [Präsentation](#) die nächsten Schritte im Mobilitätspakt auf. Die in dieser Dokumentation gesammelten Hinweise und Anmerkungen aus dem Werkstattgespräch, werden an die jeweiligen Arbeitsgruppen des Mobilitätspaktes Aalen - Heidenheim zur Bearbeitung gegeben. Es ist vorgesehen, erste Bewertungen der Eingaben

noch im Jahr 2021 auf der [Projektwebsite](#) zum Mobilitätspakt Aalen- Heidenheim zu veröffentlichen. Die Eingaben fließen so in die Arbeit des Mobilitätspaktes und die konkrete Ausgestaltung der Maßnahmen des Maßnahmenpaketes ein. Über den weiteren Fortgang im Pakt wird fortlaufend auf der Projektwebsite informiert.

Der offizielle Teil der Veranstaltung endete mit Dank und Verabschiedung durch Herrn Heß nach ca. drei Stunden. Zum Abschluss bestand die Gelegenheit, im Rahmen eines inoffiziellen Austauschs sich in weiteren Kleingruppen zu weiteren Gesprächen zu treffen. An diesem Austausch haben von Seiten der Teilnehmenden und der Projektpartner ca. 20 Personen teilgenommen. Die Veranstaltung endete dann gegen 19:40h.

2. Dokumentation der Hinweise und Anmerkungen

Im Folgenden sind die Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden im Rahmen des Werkstattgesprächs aufgeführt. Die Teilnehmenden akzeptierten bei der Anmeldung zur Veranstaltung die Verarbeitung Ihrer Daten zu Zwecken der Dokumentation. 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)

2.1. Hinweise allgemein

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>Leider sind zivilgesellschaftliche Gruppen nicht Partner des Mobilitätspaktes</i>	Wunsch nach stärkerer Beteiligung von zivilgesellschaftlichen Organisationen und BürgerInnen	A	
<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>	Wunsch nach stärkerer Beteiligung von zivilgesellschaftlichen Organisationen und BürgerInnen.	A	

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>Können neue Projekte überhaupt noch eingebracht werden? Ich vermute nein. Es kann nur noch an den 42 Projekten Kommentare abliefern und so gut wie nichts mehr verändern/verbessern</i>	Wunsch nach stärkerer Beteiligung von zivilgesellschaftlichen Organisationen und BürgerInnen	A	
<i>Leider gibt es keinen guten Überblick über die 638 Vorschläge - in Rastatt wurde ein übersichtliches PDF mit Ampelkategorien erstellt.</i>	Vorschlag, einen übersichtlichen Überblick über eingereichte Eingaben im Rahmen der Bürgerbeteiligung zu veröffentlichen.	H	
<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>	Wunsch nach früherer Information zu den Maßnahmen des Mobilitätspaktes.	A	
<i>Schade, dass wir die Unterlagen erst so kurzfristig erhalten haben</i>	Wunsch nach früherer Information zu den Maßnahmen des Mobilitätspaktes.	A	
<i>Eine zwischen den einzelnen Maßnahmen vernetzte Matrix ist nötig um Wechselwirkungen zu visualisieren.</i>		A	

2.2. Hinweise Vernetzung und Innovation

Hinweise aus dem Plenum

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>Wie sieht es mit autonomem Fahren aus? Kann es dies geben ohne Tempolimit?</i>		F	
https://herrenberg.stadtnavi.de/		A	

Hinweise aus der Vertiefungsrunde

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
Allgemeiner Hinweis	Über bisherige Modellprojekte hinauskommen	A	
Mobility Hubs (V1, V3, V4 und V5)	Es sollte Angebot von RegioRad geben, das günstig mit ÖPNV-Fahrkarte genutzt werden kann	A	
Moderne Mobilität (V7)	Information über Angebote wichtig	A	
Mobility Hubs (V1, V3 und V4)	Car- und Bikesharing fehlt bisher	A	
Seilbahnpotenziale (V2)	Möglicher Ort für Seilbahn: Bei Zeiss in Oberkochen-Süd, Oben vom Talrand runter zum Werksgelände (evtl. vorhandene Schneise nutzen)	H	
Mobility Hubs (V1, V3 und V4 sowie RuF3)	Diebstahlsichere Parkplätze für Mobilitätshubs	A	
Mobility Hubs (V3 und RuF3)	Radstellplatz Aalen ist überfüllt, an anderen Orten gar keine guten Abstellplätze	H	
Tarifvernetzung (V5 und Ö3)	Übergang zwischen Verkehrsträgern wichtig; wenn es Verspätungen gibt, sollten andere Verkehrsträger warten und Anschluss ermöglichen	A	

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
Mobilitätsdaten bündeln und App (V6)	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	A	
Mobilitätsdaten bündeln und App (V6)	DB Navigator auf Busverspätungen erweitern	A	
Mobilitätsdaten bündeln und App (V6)	Problem einer neuen, lokalen App: Die meisten Personen nutzen bereits DB Navigator, Besucher wären auch ausgeschlossen	H	
Moderne Logistiklösungen verfolgen (V8)	Lufttaxis eher in urbanen Verdichtungsräumen sinnvoll	A	
Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur (Ö2)	Bahnhöfe barrierefrei gestalten	A	
Zentrale und regionale Mobilitätsdrehscheiben (V1, V3 und V4)	Bessere Wegeleitung wenn es Schienenersatzverkehr o.ä. gibt (deutliche, sichtbare Markierungen)	H	
Allgemeiner Hinweis	Videoassistenten bei Ticketautomaten einführen (könnte auch älteren Menschen helfen, denn Automaten sind schwer zu bedienen), Gutes Störfallmanagement einführen	A	

2.3. Hinweise Rad- und Fußverkehr

Hinweise aus dem Plenum

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>Was ist mit Ladestellen für E-Bikes und Reparatur-Stationen an den Radwegen?</i>	Sind Lade- und Reparaturstationen für Fahrräder geplant?	F	
<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>	Bitte um ausreichende Sicherheitsvorkehrungen auf Radwegen.	H	
<i>Schnelle Radwegverbindung entlang der B 19 in Gestank und Lärm?</i> <i>Ergänzung:</i> <i>und Spritzwasser-Dreck bei Regen</i>	Fahrkomfort für Radfahrer (Schutz vor Lärm, Spritzwasser, etc.) entlang der B19 prüfen.	H	
<i>Wird bedacht, dass die Radwege nicht an den Stadtgrenzen enden?</i>	Radinfrastruktur ganzheitlich, also innerstädtisch und über die Stadtgrenzen hinaus planen.	H	
<i>Für attraktive Radwegeverbindungen muss auch innerstädtisch eine attraktive Weiterführung der Wege vorhanden sein.</i>		H	
<i>In Heidenheim gibt es oftmals plötzlich beginnende und endende Radwege, dort, wo es dem Autoverkehr nicht wehtut, dann aber benutzungspflichtig.</i>		H	
<i>Wirklich attraktive Radwege (inner- wie außerhalb) brauchen keine Benutzungspflicht - radfahrer benutzen sie gern.</i>	Attraktive Radwege schaffen.	A	

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<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>	Priorisierung auf Radwegen und nicht abmarkierten Radfahrstreifen.	A	
<i>Das ist nicht attraktiv, wenn das Zuparken nicht geahndet wird und/oder die 40-Tonner im Zentimeterabstand vorbeirauschen.</i>	Attraktivität bzw. Nutzbarkeit der Radwege prüfen.	A	
<i>Gegen beide Probleme würden baulich getrennte/geschützte Radwege helfen.</i>	An viel befahrenen Straßen getrennte bzw. geschützte Radwege planen.	H	
<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>	Trassenführung attraktiv und nutzerfreundlich gestalten.	H	

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)	Radverkehrskonzept von Unter- und Oberkochen zwischen B29 beachten.		
Mobility Hubs (V1, V3 und V4)	Ist auch an Mobilitätsstationen gedacht, wo Pendler umsteigen können auf ein anderes Verkehrsmittel?		
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)	Radschnellweg: Trasse durch Königsbronn evtl. Verzicht auf Qualitätsstandards.		
Allgemeiner Hinweis	Vorschlag: Eine Pendlerbefragung zu den gewünschten Verkehrsformen der (eventuelle späteren) Nutzer durchführen.		
Allgemeiner Hinweis	Bei weiteren Entscheidungen und Planungen den ADFC frühzeitig beteiligen.		
Umsetzung der Rad-NETZ-BW Trasse zwischen Aalen und Heidenheim. (RuF 1), Schnelle Radwegeverbindung zwischen Aalen und Heidenheim (RUF 4)	Hügel bei Kreisel B29, Radverkehr nicht über Erhöhung.		

Allgemeiner Hinweis	Umgang mit Zielkonflikten zwischen den AGs. Wie erfolgt Priorisierung der Maßnahmen (z.B. wenn diese sich widersprechen)?		
---------------------	--	--	--

2.4. Hinweise Motorisierter Individualverkehr

Hinweise aus dem Plenum

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<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>	Zu Starke Fokussierung der AG MIV auf Straßenausbau.	A	
<i>Wenn wir den ÖPNV optimieren. Warum benötigen wir dann noch einen Ausbau der Straßen?</i>	Warum Straßenausbauen, wenn der ÖPNV ausgebaut werden soll?	F	
<i>Sehe ich auch so, wir wollen ja insgesamt weniger MIV, das traut sich nur niemand zu sagen.</i>			
<i>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 https://www.statistik-bw.de/Umwelt/Luft/22503040.tab?R=KR136 Heidenheim https://www.statistik-bw.de/Umwelt/Luft/22503040.tab?R=KR135 ; Die Stadt Oberkochen gehört zu den Städten mit dem höchsten PKW Bestand in Bawü (mit Bahnanschluss) https://umap.openstreetmap.fr/de/map/kfz-</i>	Zu viel Förderung für den Autoverkehr.	A	

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<u>bestand-pro-1000-einwohner-ostwurttemberg_529506#11/48.8277/10.1418</u>			
<i>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 leider müssen viele die B19 benutzen. mangels Alternativen.</i>	Leistungsfähige B19 wichtig für die Region.	A	
<i>Niemand will die B19 zurückbauen. Aber sollten langsam nicht mal die anderen umweltfreundlicheren Verkehrsträger gestärkt werden?</i>	Stärkung von Alternativen zur B19.	A	
<i>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 Überlegungen brauchen wir ÖPNV, SPNV, Rad und MIV sowie Fuß, das entspricht dem Land.</i>	Mobilitätsmix fördern.	A	
<i>Es ist richtig, dass die B19 eine herausragende Bedeutung einnimmt und am Ende gibt es bestimmte 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</i>	Attraktivitätssteigerung des MIV führt zu mehr MIV, da momentan das Auto noch das attraktivste Verkehrsmittel ist.	A	

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>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.</i>			
<i>Regionalbus, Schulbus und Werksbus brauchen alle eine funktionierende B19.</i>	B19 ist auch für den ÖPNV wichtig.	A	
<i>Wenn die vielen MIVs nicht wären, kein Problem.</i>		A	
<i>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 können, und das vielleicht sogar im 1/2- oder 1/4-Stunden-Takt?</i>	B19 wird durch Umstieg auf ÖPNV entlastet und attraktiver.	A	

Hinweise aus der Vertiefungsrunde

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
	Verbindung Ebnater Steige über Unterkochen nach Oberkochen Alternativen: Tunnel, Direktverbindungen	A	
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"> • Wunsch nach besserem Verkehrsfluss (aus Beteiligung), nicht auf Lasten der anderen Verkehrsteilnehmer • Umsetzung auf lokaler Ebene in Absprache mit RP • These "Umgehungsstraße verhindert ÖPNV-Nutzung" • Sichtkontakte zwischen Rad- und Pkw-Verkehr • Reduzierung MIV: Lösung durch Einbahnstraßen 	A	
Verbesserung der Verkehrssituation in Königsbronn, sowie der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer (MIV 2)	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthaltsflächen in Königsbronn, Ortsgestaltung bei Umgestaltung • Ortsumgestaltung in Unterkochen, Zerschnitten durch Straßen und AB-Zubringer 	A	
Allgemeiner Hinweis	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung Aufenthaltsqualität -> durch Umgehungen und Entlastung der Innenstädte • Mehr Straßen führt für mehr Verkehr! 	A	

2.5. 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>		F	
<i>Werksbus Testphase ist viel zu kurz!</i>		A	
<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?	F	
<i>Folgende Fragen an AG BMM:</i>	Fragen bezüglich Werksbus Zeiss und Möglichkeiten von Fahrgemeinschaften.	F	
<i>a) gibt es erste Ergebnisse für den Werksverkehr Zeiss? Falls ja, wo stehen diese?</i>		F	
<i>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?</i>		F	
<i>c) Ist an eventuell Carsharing gedacht gerade bei Schichtarbeiter*innen eventuell sinnvoll</i>		F	
<i>d) Können für Fahrgemeinschaftsbildung eventuell Arbeitszeiten und Schichten für die Mitarbeiter*innen zusammengelegt werden?</i>		F	

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>Ist vorgesehen an Haltestellen vom Werksbus eventuell Fahrradboxen abschliessbar zu erstellen?</i>		F	
<i>Ist auch an Mobilitätsstationen gedacht, wo Pendler umsteigen können auf ein anderes Verkehrsmittel?</i>		F	
<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>	Schwierige Bedingungen für Werksbus.	H	
<i>Und ich ergänze Susanne Garreis Kommentar: Bei Zeiss müssen für den Werksbus beim Betriebsrat Papier-Märkchen gekauft werden, um den Werksbus nutzen zu können.</i>		H	

Hinweise aus der Vertiefungsrunde

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
Pilotprojekt Zeiss-Werksbus (BMM 1)	Wurden schon Stammdaten gesammelt, die von Spezialisten ausgewertet werden können? Daran könnte der Werksbus aufgebaut werden.	F	
Ausbau weiterer Werksverkehrslinien (BMM 5)	Anreiz für Aalener Unternehmen schaffen, gemeinsam an einem Werksbus zu arbeiten. Schwierig wäre es hier, die Mitnahme von Fahrrädern zu realisieren.	A	
Allgemeiner Hinweis	Sind die Parkplätze kostenlos? Falls ja, eventuell darüber nachdenken, dass der Parkplatz pro Woche 5 bis 10€ kostet.	F	
Pilotprojekt Zeiss-Werksbus (BMM 1)	Linie über Aalen: Je mehr Haltstellen es gibt, desto mehr Akzeptanz wird verloren.	A	
Pilotprojekt Zeiss-Werksbus (BMM 1), Ausbau weiterer Werksverkehrslinien (BMM5)	Hier der Vorschlag, die Vertrauensleute und Betriebsrät*innen mit involvieren und Projekt über den Weg bei der Belegschaft machen.	H	
Pilotprojekt Zeiss-Werksbus (BMM 1), Mobility hubs (V4)	Gibt es die Überlegung, die Haltstellen mit Carsharing-Angeboten zu verknüpfen? Gab es eine Umfrage zu Schichtzeiten?	F	
Mobility hubs (V 1, V 3 und V 4)	Gibt es hier den Gedanken, an diesen Haltestellen Infrastruktur (Boxen, Ladestationen) für Radfahrende anzubieten?	F	
Pilotprojekt Zeiss-Werksbus (BMM 1)	Die Kommunikation zum Werksbus muss deutlich besser werden, das Angebot funktioniert nämlich wunderbar -> Mitarbeitende erhalten zu wenig Informationen.	H	
Pilotprojekt Zeiss-Werksbus (BMM 1)	Der Werksbus ist am 01. Juli gestartet, in der Ferienzeit. Gibt es hier genaue Fahrgastzahlen die erhoben wurden? Der Werksbus hat eine begrenzte Anzahl an Haltestellen, das ist ok, soll ja schnell sein.	F	

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
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	

2.6. Hinweise Schieneninfrastruktur und -betrieb

Hinweise aus dem Plenum

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>ja; Brenzbahnausbau wird höchste Zeit mit den zusätzlichen Haltestellen</i>		A	
<i>Bitte bei den Mobilitätslösungen auch die Energieeffizienz berücksichtigen (bezogen auf Personen bzw. Gütertonnen).</i>		H	
<i>Und Herr Rentschler das Geld in den Ausbau der Brenzbahn 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.	A	
<i>Die Brenzbahn war ja früher an vielen (allen?) Stellen 2-gleisig. Was ist mit den Grundstücken des zweiten Gleises geschehen? Sind diese noch verfügbar?</i>		F	
<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.	A	

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>Wie sieht es mit zusätzlichem Güterverkehr aus? Was braucht es dafür?</i>		F	
<i>Wie passen die Planungszeiten bei der Bahn mit der von der Bundesregierung proklamierten Beschleunigung der Planungen zusammen?</i>		F	
<i>Studien, Analysen, Machbarkeitsuntersuchungen, Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen, ...</i>		A	
<i>super wäre auch die Fahrräder Mitnahme in den Zügen für die Zukunft noch zu verbessern</i>		A	
<i>Für den Güterverkehr braucht es Anschlüsse an den Firmen. Zeiss, Voith un Hartmann haben meines Wissens keine Gleisanschlüsse.</i>		A	
<i>Die Flächen für einen zweigleisigen Ausbau müssten Planungsrechtlich alle gesichert sein im FNP</i>		H	
<i>Die Flächen für die Zweigleisigkeit hat die Bahn selbst verkauft.</i>		H	
<i>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</i>		F	
<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</i>		H	

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>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>			
<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>		A	
<i>Vernetzung von Schienenverkehr und Bus muss deutlich zuverlässiger vertaktet werden.</i>		H	
<i>Keinen weiteren Tarifverbund, sondern einen Tarifverbund für ganz Baden-Württemberg!</i>		A	

Hinweise aus der Vertiefungsrunde

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
Ausbau Brenzbahn/ Angebotsverbesserungen (stündlicher IRE, Halbstundentakt zusätzlich AA-HDH) (S8); Neue Bahnhöfe (S 9)	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?	F	

2.7. 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	
<i>Warum waren bei der AG ÖPNV nicht die Fahrgastbeiräte involviert?</i>		F	
<i>warum kann man die zwei Verkehrsverbände nicht gleich zusammenlegen</i>		F	
<i>bei digitalen Lösungen auch die Rabatte anbieten wie am Fahrkarten Schalter</i>		H	
<i>Alle Maßnahmen bisher recht und gut, aber wichtig wäre, die Fahrpreise radikal zu senken. Stichwort Mobilitätspass.</i>		H	
<i>ja wie zwischen Schwäbisch Gmünd und Heubach</i>		A	
<i>Besser eine Mobilitätsabgabe für alle Bürger, egal ob sie ÖPNV fahren oder nicht.</i>		A	
<i>Für die Fahrpreissenkung muss eine Umschichtung aus dem MIV passieren. kostenloses Straßenparken darf es nicht mehr geben! Wo wird dieser sehr wichtige Punkt im Mobilitätspakt angesiedelt?</i>		F	

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>die Barrierefreiheit wurde hier nicht angesprochen, Einheitliche Einstiegshöhen, ...</i>		H	
<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 Schleithilfe, die sicherlich gedacht ist, vollendet zu werden über den ganzen Zugangsbereich vor dem Eingang zum Bahnhof. Die Pfosten an der Schleithilfe (südliche Ecke) sind allerdings fehlplatziert. Gewünscht ist eine Anbringung von Kontraststreifen oder Reflektoren an den Stufen.</i>		H	
<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 in der Stadt massiv reduziert werden. Mehrspurige Fahrbahnen werden zu einspurigen Richtungsfahrbahnen umgebaut, die freiwerdende Fläche wird dem ÖPNV, Rad- und Fußverkehr</i>		A	
<i>Auf Landkreisebene oder für ganz Ostwürttemberg wird ein Mobilitätspass eingeführt. Link</i>		H	

Hinweis aus dem Chat	Zusammenfassung	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
<i>Parken darf nicht billiger sein als Busfahren.</i>		A	
<i>Falschparken ist „kostenlos“, solange es nicht konsequent verfolgt wird, und somit bleibt Autofahren attraktiver als Bus-/Bahnfahren.</i>		A	

Hinweise aus der Vertiefungsrunde

Bezug/ Maßnahme	Hinweis	Kategorie	Antwort der Arbeitsgruppe
Allgemeine Frage	Warum waren bei der AG ÖPNV nicht die Fahrgastbeiräte involviert?	F	
Tarifvernetzung und kooperierende Mobilitätsverbünde (V5)	Warum kann man die zwei Verkehrsverbünde nicht gleich zusammenlegen?	F	
Fortschreibung und Umsetzung der NVP (Ö5)	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.	H	
Prüfung von Rabattierungsmöglichkeiten auf Verbundangebote (Ö6)	bei digitalen Lösungen auch die Rabatte anbieten wie am Fahrkarten Schalter	A	

Allgemeine Frage	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?	F	
------------------	--	----------	--