

Anhang

1 Lebenswerte Stadt	
1a	Verbesserung der Barrierefreiheit in allen Bereiche (gehen, sehen, hören, verstehen)
1b	Konzeptionierung von Zufahrtsregelungen in sensiblen Bereichen
1c	Reduzierung der Geschwindigkeiten im Innenstadtbereich
1d	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
1e	Verbesserung der sozialen Sicherheit
1f	Einführung/Erweiterung von Serviceangeboten

Handlungsansatz „Lebenswerte Stadt“	
1a	Verbesserung der Barrierefreiheit in allen Bereichen (gehen, sehen, hören, verstehen)
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Die Barrierefreiheit ist ein wichtiger Aspekt in der Gesellschaft. Ein barrierefreier Ausbau ermöglicht grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern einen Zugang bzw. eine Nutzungsmöglichkeit vorhandener Verkehrsangebote (Straßenraum und ÖPNV).</p> <p>Ein allgemeines Hindernis im Straßenraum stellen etwa Treppenanlagen dar, die eine Barriere meist auf direktem Weg überwinden. Für Radfahrer und mobilitätseingeschränkte Personen bedeutet dies, dass das Fahrrad, der Rollator oder der Kinderwagen unter großer Kraftanstrengung die Stufen hinauf- oder hinabgetragen, oder das Hindernis ggf. unter erheblichem Aufwand umfahren bzw. umgangen werden muss. Die Nutzbarkeit kann hier durch Anbringung von Schieberillen/-flächen an den Seiten der Treppenanlagen erleichtert werden.</p> <p>Durch die Ausgestaltung von Bordabsenkungen an den Übergängen zwischen Seitenraum und Fahrbahn wird eine problemlose Querung der Fahrbahn für gehbehinderte Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Damit die Übergänge aber auch für Sehbehinderte ausreichend erkennbar sind, sind hier im Idealfall getrennte Querungsstellen anzulegen bzw. zumindest eine Bordhöhe von 3-6 cm als Kompromiss anzulegen.</p> <p>Um seh- und höreingeschränkte Personen eine Querung von Straßen zu ermöglichen, sind gesicherte Querungshilfen notwendig, die mit taktilen Elementen (Fußgängerüberweg) bzw. mit taktilen und akustischen Elemente (Lichtsignalanlage) ausgestattet sind.</p> <p>Nicht zuletzt muss auch der öffentliche Verkehr barrierefrei genutzt werden können: Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gibt in diesem Zusammenhang verbindlich vor, dass die Nutzung des ÖPNV bis zum Jahr 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreichen muss.</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Investitionen in einen barrierefreien Aus- und Umbau der Verkehrsbereiche sind voranzutreiben und werden bereits im Masterplan „Nachaltige Mobilität“ der Stadt Heilbronn (2018) als Maßnahme festgehalten.</p> <p>Hierzu sind für den Fuß- und Radverkehr die vorhandenen Barrieren und Zugangspunkte (Treppenanlagen, Übergänge zwischen Seitenraum und Fahrbahn, Oberflächengestaltung, ÖPNV-Haltestellen) zu identifizieren und hinsichtlich der Barrierefreiheit zu überprüfen. Die entsprechenden Regelwerke (u. a. ERA, EFA, H BVA) müssen dazu als Bewertungsgrundlage angewendet werden. In Einzelfällen kann eine Besichtigung der Gegebenheiten vor Ort mit Vertretern der Stadtverwaltung und der verschiedenen Interessensverbände durchgeführt werden.</p> <p>Falls analysierte Elemente nicht ausreichend von mobilitätseingeschränkten Fußgängern (Seh- und Gehbehinderte, Personen mit Kinderwagen) und Radfahrern genutzt werden können, sind entsprechende Maßnahmen zur Abhilfe durchzuführen.</p> <p>Bei Um- und Neubaumaßnahmen sind stets die Belange der Seh- und Gehbehinderte in einem ausreichenden Maß zu berücksichtigen (u. a. fußgängerfreundliche Oberflächengestaltung, Bordabsenkungen, Leitelemente).</p> <p>Im Hinblick auf Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Bereitstellung von Informationsmaterial) sollten die Belange der Barrierefreiheit ebenfalls berücksichtigt werden. Dies gilt nicht nur für gedruckte Medien, sondern vor allem auch ist für die städtische Internetseite. Aspekte wie einfache Sprache oder Skalierbarkeit der angebotenen Inhalte sind hier zu berücksichtigen.</p>	

Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer barrierefreien Nutzungsmöglichkeit aller Verkehrssysteme - Schaffung einer barrierefreien Öffentlichkeitsarbeit 		
Verantwortlichkeit		
Abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt), HNV (Verkehrsverbund), Stadt Heilbronn (Vertreter für öffentliche Kommunikation)		
Quelle		
Fußwegekonzept, Radverkehrsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Lebenswerte Stadt“		
1b Konzeptionierung von Zufahrtsregelungen in sensiblen Bereichen		
Beschreibung		
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Die Umgebung von publikumsintensiven Einrichtungen wie Schulen oder Kindergärten werden in den Stoßzeiten als sensible Bereiche angesehen, wo eine ausreichende Verkehrssicherheit häufig nicht mehr gegeben ist. Die Bring- und Holfahrten der Kinder durch ihre Elternteile belastet vor allem die umliegenden Straßen sehr stark durch das zumeist unerlaubte Parken und Halten der Fahrzeuge am Straßenrand.</p> <p>Ebenfalls sind innerstädtische Bereiche einem hohen Aufkommen von Lkws ausgesetzt, was zu einer erhöhten Lärm- und CO₂-Belastung führt.</p>		
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Durch eine Ausweisung von autofreien Zonen in Bereichen um publikumsintensive Einrichtungen wie etwa Schulen oder Kindergärten kann die problematische Situation durch haltende oder parkende Autos der Eltern entschärft und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Solche Zufahrtsbeschränkungen können die Eltern dazu bewegen, den Pkw abseits der Zone abzustellen und den restlichen Weg zu Fuß zurückzulegen oder sogar einen Umstieg auf alternative Verkehrsmittel veranlassen.</p> <p>Um die Nutzung alternativer Verkehrsmittel bei elterlichen Bring- und Holfahrten zu Lasten der Pkw-Nutzung auszuweiten, wird zur Sensibilisierung der Eltern eine zielgerichtete Öffentlichkeits-, Kommunikations- und Informationsarbeit nahegelegt.</p> <p>Ausgewählte europäische Städte setzten eine City-Maut zur Reduzierung des innerstädtischen Kfz-Verkehrsaufkommens und zur Förderung des Umweltverbunds ein (z. B. Stockholm, Oslo, London). In Deutschland fehlt hierzu derzeit noch die Rechtsgrundlage, so dass diese Möglichkeit zumindest bis 2030 nicht in Betracht gezogen werden kann.</p>		
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unfallgefahr in Bereichen um Schulen und KiGa/ KiTa verringern - Fuß- und Radverkehr fördern - Lkw-Verkehr in sensiblen Bereichen, wie der Innenstadt, steuern und reduzieren 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
<p>CO₂-Minderungspotenzial</p> <p><i>keine/gering/mittel/hoch</i></p>	<p>Kosten</p> <p><i>gering/mittel/hoch</i></p>	<p>Kosteneffizienz</p> <p><i>gering/mittel/hoch</i></p>
<p>Wirkungshorizont</p> <p><i>kurz-/mittel-/langfristig</i></p>	<p>Klimaschutzeffizienz</p> <p><i>1 bis 5 Sterne</i></p>	<p>Bemerkung</p> <p><i>ggf. ausfüllen</i></p>

Handlungsansatz „Lebenswerte Stadt“		
1c	Reduzierung der Geschwindigkeiten im Innenstadtbereich	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem: Das Rasen oder überschnelle Fahren in Innenstadtbereichen sowie an publikumsintensiven Einrichtungen wie etwa Schulen, Kitas und KiGas erhöht die Unfallgefahr in diesen Gebieten erheblich. Eine ausreichende Verkehrssicherheit ist in diesen Bereichen vor allem zu Stoßzeiten nicht mehr gegeben.		
Maßnahmeninhalte: Zur Reduzierung der Geschwindigkeiten und allgemeinen Verkehrsberuhigung in der Innenstadt sowie vor Schulen, Kitas und KiGa bietet sich die Ausweisung von Tempolimits als mögliche Maßnahme an. Aufgrund der Extremsituationen zu bestimmten Stoßzeiten (z. B. Unterrichtsbeginn und –ende, Öffnungszeiten) eignet sich in diesen Bereichen ein an bestimmte Zeiten und Wochentage gebundenes Tempolimit. An Schulen wäre eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h denkbar, die es an Wochentagen von Montag bis Freitag zwischen 7 und 17 Uhr einzuhalten gilt. Auch in den Innenstädten ist die Ausweisung von zeitlich begrenzten Tempolimits, z. B. am Wochenende, denkbar. Ergänzend besteht die Möglichkeit der Installation von Geschwindigkeitsanzeigen, die mit Hilfe einer Radareinheit die Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Fahrzeuge messen und diese anzeigen (oder alternativ die Überschreitung eines Grenzwertes). Durch eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit kann die Akzeptanz bei der Bevölkerung gesteigert werden.		
Zielsetzung: - Schaffung einer erhöhten Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer - Verringerung der Unfallgefahr im Schul- bzw. Kita/ KiGa-Bereich - Erreichung eines aufmerksamen und vorsichtigen Fahrens		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Bildungseinrichtungen, Kindertagesstätten bzw. Kindergärten		
Quelle		
Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Lebenswerte Stadt“	
1d	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Spaziergänge und Aktivitäten an der frischen Luft sind für besondere Zielgruppen, darunter Kinder und Senioren, u. a. zur Stärkung des Immunsystems von großer Bedeutung. Besonders für ältere Menschen ist es wichtig, dass während auf ihren täglichen Wegen ausreichend Ruhepunkte vorhanden sind. Auch für Kinder kann ein Weg mit Hilfe von Spielelementen als Erlebnis gestaltet werden. Daher ist es besonders wichtig, die Aufenthaltsqualität und Attraktivität in der Stadt durch die Ausweisung von Grünflächen sowie Sitz- und Spielmöglichkeiten zu verbessern und die Nutzung der bestehenden Flächen durch eine attraktive Umgestaltung zu stärken.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Die Aufenthaltsqualität ist vor allem hinsichtlich des Fußverkehrs von zentraler Bedeutung und wird bereits im Fußwegekonzept der Stadt Heilbronn (2012) als Handlungsbedarf benannt (Ausgestaltung von Straßen- und Platzräumen). Hier wird aufgezeigt, dass sich eine gute Gestaltungsqualität nicht auf wichtige Teilräume, wie den zentralen Fußgängerbereich oder einzelne Naherholungsbereiche, beschränken darf. <i>„Gerade die Zwischen und Verbindungsräume werden oft vernachlässigt, prägen aber den Gesamteindruck. Ergänzend sollten viele gut gestaltete und möglichst begrünte Bereiche, die dem Aufenthalt dienen, zur Verfügung stehen.“</i> (Quelle: Fußwegekonzept der Stadt Heilbronn 2012, S. 7f)</p> <p>Die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume kann über verschiedene Indikatoren beurteilt werden. Die sind vor allem eine große Anzahl von Menschen in Gruppen, ein hoher Frauenanteil, verschiedene Altersstufen, unterschiedliche Aktivitäten und eine soziale Kommunikation (vgl. Qualität von öffentlichen Räumen – Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität 2015). Ihre Erfassung erfolgt über Zählungen und Beobachtungen. In Ergänzung dazu können mit Hilfe von Befragungen Meinungen und Erfahrungen erfasst werden. Dabei geht es vor allem um Kriterien, die von außen nicht erkennbar sind (u. a. individuelle Wahrnehmung eines Raumes, Einschätzungen).</p> <p>In einem ersten Schritt sind die relevanten Bereiche des Fußverkehrs zu definieren. Sie ergeben sich vor allem durch die im Fußwegekonzept aufgezeigten Fußwegeverbindungen und vorhandene Platzbereiche. Die heutige Nutzung der Bereiche ist mit Hilfe von Zählungen, Beobachtungen und Befragungen zu erfassen. Auf Grundlage der Ergebnisse (verschiedene Benutzungsmuster und weitere Merkmale) lassen sich die untersuchten Bereiche in verschiedene Raumtypen mit unterschiedlichen Ansprüchen unterteilen. Zur Bewertung der heutigen Nutzung der verschiedenen Raumtypen müssen Zielgrößen zum Vergleich definiert werden. Es wird empfohlen, diese Zielgrößen in einem Leitfaden festzuhalten, der anschließend um Darstellungen von guten Gestaltungsbeispielen ergänzt werden kann. Nach Identifizierung der Mängel hinsichtlich der Gestaltung müssen entsprechende Maßnahmen zur Beseitigung durchgeführt werden (z. B. Beleuchtung oder Beseitigung von undurchsichtigem Buschwerk zur Erhöhung der sozialen Sicherheit, Aufstellung von Sitzbänken und Spielgeräten, Begrünung).</p> <p>Um die Bedeutung der Aufenthaltsqualitäten öffentlichkeitswirksam darzustellen, sind Wochenend- oder Tagesaktionen denkbar, bei denen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in zentralen Lagen Parkplätze in kleine Parks umgestaltet werden. Kindergärten, Einzelhändler, Gastronomen oder andere interessierte Gruppen können den Parkplatz für einen bestimmten Zeitraum „mieten“, um diesen nach ihren Vorstellungen zu gestalten und für die Menschen nutzbar zu machen. Außerdem sind Aktionen wie „Pflanz einen Baum – ein Engagement das Früchte trägt!“ und Beetpatenschaften denkbar, die den</p>	

Kontakt zur eigenen Stadt stärken und zum nachhaltigen Engagement anregen.		
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer erhöhten Aufenthaltsqualität - Förderung der Gesundheit und des Wohlbefindens - Schaffung von mehr Grünflächen - Erhöhung der Stadtattraktivität für Freizeitaktivitäten 		
Verantwortlichkeit		
abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt), Stadt Heilbronn		
Quelle		
Fußwegekonzept, Stadtentwicklungsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Lebenswerte Stadt“		
1e	Verbesserung der sozialen Sicherheit	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Eine wichtige Grundanforderung an Fuß- und Radverkehrsanlagen ist neben der objektiven Sicherheit die Gewährleistung einer hohen sozialen Sicherheit. Denn besonders in den Abendstunden und im Winter kann der Nachhauseweg auf unzureichend beleuchteten Wegen erschwert und angsteinflößend werden. Ebenfalls sind Straßen sowie Fuß- und Radwege, in die Bäume oder Äste ragen, sodass diese uneinsichtig wirken, Problemstellen, die sozial als unsicher einzustufen sind.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Zur Gewährleistung einer sozialen Sicherheit müssen Verkehrsanlagen angstfrei erlebbar sein. Dies spielt vor allem für den Fuß- und Radverkehr eine zentrale Bedeutung. Bereits im Fußwegekonzept der Stadt Heilbronn (2012) wird die soziale Sicherheit als Maßnahme benannt. <i>„Ein hohes Maß an subjektiver Sicherheit kann durch eine angemessene Gestaltung und Beleuchtung von Fußgängerverkehrsanlagen erreicht werden. Zudem sollten Über- und Unterführungen, die häufig keine soziale Kontrolle ermöglichen, vermieden werden. In Bezug auf die soziale Kontrolle ist es daher erstrebenswert, dass Fußgängerverkehrsanlagen von außen (auch von der Fahrbahn) gut einsehbar sind.“</i> (Quelle: Fußwegekonzept der Stadt Heilbronn 2012, S. 7)</p> <p>Die Verbesserung der sozialen Sicherheit wirkt sich auch auf die Aufenthaltsqualität (vgl. Steckbrief 1d) aus, so dass die Erfassung der sozialen Sicherheit im Rahmen der Erfassung der Aufenthaltsqualität eingebunden werden kann (z. B. Aufnahme der Beleuchtungsstandorte). Da die soziale Sicherheit vor allem in schwachen Verkehrszeiten (z. B. Abendstunden) eine große Rolle spielt, sind die Beleuchtungsverhältnisse zu den relevanten Zeiten zu erfassen. Bei identifizierten Defiziten sind Sichtbarrieren (z. B. dichtes Buschwerk) zu entfernen, vorhandene schwache Leuchtmittel zu ersetzen, falsch platzierte Leuchten zu versetzen oder fehlende Leuchten zu installieren.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit - Steigerung der Nutzung von Fuß- und Radwegen 		
Verantwortlichkeit		
abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt), Stadt Heilbronn		
Quelle		
Fußwegekonzept, Bürgerbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Lebenswerte Stadt“	
1f	Einführung/Erweiterung von Serviceangeboten
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Die Zielverkehre im Einkaufsverkehr sind auf Grund des großen Angebots an Einkaufsgelegenheiten nicht lokal gebunden. Darüber hinaus wird in Bezug auf den Einkaufsverkehr oftmals der Pkw als Verkehrsmittel gewählt. Diese Verkehrsmittelwahl wird nicht nur über lange Reiseweiten, sondern auch mit der Menge bzw. dem Gewicht der Einkäufe begründet.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Zur Förderung des kommunalen Einzelhandels und damit des konventionellen Shopping-Erlebnisses in der Innenstadt sollen Schließfächer zur Aufbewahrung von Gepäck (z. B. Fahrradhelm oder Fahrradtaschen) oder Einkäufen eingerichtet werden. Zurzeit besteht lediglich die Möglichkeit der Nutzung der Schließfächer des Heilbronner Hauptbahnhofs (abseits der Fußgängerzone gelegen) und in der Stadtgalerie (großes Einkaufszentrum). Eine Ergänzung des bestehenden Angebots an weiteren publikumsintensiven Einrichtungen in der Innenstadt (z. B. im Bereich der Fußgängerzone, Rathaus) ist zu prüfen.</p> <p>Schwere Lasten lassen sich bequemer mit dem Lastenfahrrad als mit einem einfachen konventionellen Fahrrad transportieren. Vor diesem Hintergrund können in manchen Städten (z. B. Aachen) elektrisch angetriebene Lastenfahrräder ausgeliehen werden. Es ist zu prüfen, ob in Kooperation mit einem lokalen Fahrradhändler (z. B. Spende eines Lastenfahrrades) und ggf. einer öffentlichen Einrichtung (z. B. Übernahme des Ausleihprozesses) solch ein Angebot auch in der Stadt Heilbronn eingerichtet werden kann.</p> <p>Auch ein Lieferservice (Lieferung der gekauften Waren nach Hause) kann den Komfort beim Einkaufen erhöhen. Hierbei ist jedoch darauf zu achten, dass zur Vermeidung klimaschädlicher Auswirkungen die Lieferung mit umweltfreundlichen Transportmitteln (z. B. Elektro-Lastenrad oder Elektro-Kfz) erfolgen muss (siehe auch Steckbrief 7b). Solch ein Lieferservice lässt sich auch mit online-Bestellungen bei lokalen Händlern koppeln. Die bestehende Internetplattform <i>atalanda</i> (abrufbar über <i>atalanda.com</i> und <i>shop.meinheilbronn.de</i>) verfolgt bereits das Konzept „online shoppen, lokal einkaufen“ und ist für verschiedene deutsche Städte – unter anderem auch Heilbronn – nutzbar. Das gezeigte Angebot lässt sich jedoch noch ausbauen. Zudem wird keine nähere Angabe zur Lieferung bzw. zum eingesetzten Lieferfahrzeug gemacht. Es ist zu prüfen, ob die online-Bestellungen ggf. durch einen zentral organisierten Lieferservice unter Berücksichtigung des Einsatzes von umweltfreundlichen Fahrzeugen umgesetzt werden kann.</p>	

Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der städtischen Attraktivität in Bezug auf den Wegezweck Einkaufen - Reduzierung der Kfz-Fahrten im Einkaufsverkehr 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, lokale Fahrradhändler, lokale Einrichtungen, lokale Einzelhändler		
Quelle		
Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

2 Mobil zu Fuß	
2a	Fußwegekonzepte für alle Stadtteile zur Verbesserung der Fußwegequalität
2b	Erweiterung bestehender Fußgängerzonen und Neudefinition von Fußgängerzonen
2c	Einführung von fußgängerfreundlichen LSA-Schaltungen

Handlungsansatz „Mobil zu Fuß“		
2a	Fußwegekonzepte für alle Stadtteile zur Verbesserung der Fußwegequalität	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege in Heilbronn betrug im Jahr 2015 rund 18 % (Quelle: Masterplan „Nachhaltige Mobilität Heilbronn 2018, S. 3). Um die Attraktivität der Fußverbindungen weiter zu steigern und die Zielvorstellung von einem Anteil von 20 % zu erreichen, ist die Steigerung der Fußwegequalität (Netzdichte und Ausbauqualität) von großer Bedeutung. Wie das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ schon aufzeigt, ist für den Fußgängerverkehr ein kleinräumiges, komfortables, sicheres und direktes Fußwegenetz essentiell. Dabei ist auf die Nutzbarkeit der Fußverkehrsanlagen aller Gruppen, einschließlich seh- und gehbehinderter Personen, zu achten.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Insgesamt gilt es die Stärkung/ Schaffung der bestehenden Fußverkehrsanlagen auf Ortsteilebene sowie bedeutende Fußwegeverbindungen in die Nachbarorte zu prüfen. Dabei ist eine Bestandsaufnahme sowie eine -analyse und intensive Bewertung der Anlagen durchzuführen. Es geht dabei in erster Linie um die Identifizierung von Defiziten (fehlende Fußverkehrsanlagen, unzureichende Gehwegbreiten, Querungsmöglichkeiten, nicht gewährleistete Barrierefreiheit). In einem weiteren Arbeitsschritt werden die Defizite aufgearbeitet und Maßnahmen erstellt.</p> <p>Dabei ist vor allem auf die Qualitätskriterien der Barrierefreiheit zu achten (vgl. Steckbrief 1a).</p> <p>Das Fußwegekonzept der Stadt Heilbronn aus dem Jahre 2012 zeigt bereits eine gesamtstädtische Betrachtung des Fußwegenetzes (Grundnetz) auf. Ziel dieser Maßnahme ist eine detaillierte Analyse des Fußwegenetzes in den einzelnen Stadtteilen.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Fußwegequalität - Erhöhung der Nutzung der Fußverkehrsanlagen - Erhöhung des Fußwegeanteils am MIV 		
Verantwortlichkeit		
abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt), Stadt Heilbronn		
Quelle		
Fußwegekonzept, Stadtentwicklungsplan, Stadtkonzeption, Masterplan Nachhaltige Mobilität, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil zu Fuß“		
2b	Erweiterung bestehender Fußgängerzonen und Neudefinition von Fußgängerzonen	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem: Das Einkaufserlebnis in den Straßen der Heilbronner Innenstadt, die durch den Einzelhandel geprägt sind, wird heute durch erhöhtes Pkw-Aufkommen von den Fußgängern negativ wahrgenommen. Weiterhin ist eine ausreichende Sicherheit in den Einkaufsstraßen durch die Nutzung durch verschiedene Gruppen (MIV und NMIV) nicht länger gewährleistet.		
Maßnahmeninhalte: Die bestehenden Fußgängerzonen in der Heilbronner Innenstadt gilt es auf eine Ausweitung zu überprüfen. Weitere Einkaufsstraßen, die aktuell ein hohes Verkehrs- und Fußgängeraufkommen aufweisen, sollen auf eine mögliche Neuausweisung als Fußgängerzone überprüft werden. Als weiteres raumplanerisches Konzept zur Verkehrsberuhigung ist ergänzend das Konzept des „Shared Space“ zu erwähnen, bei dem Verkehrsschilder, Bordsteine und Ampeln im Straßenraum zugunsten einer gemeinsamen und gleichberechtigten Nutzung des Verkehrsraumes durch alle Verkehrsteilnehmer beseitigt werden.		
Zielsetzung: - Attraktivierung der Fußgängerzonen - Ausweitung der Fußgängerzonen		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Mobilitätskonzept Heilbronn, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil zu Fuß“		
2c	Einführung von fußgängerfreundlichen LSA-Schaltungen	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem: Besonders an Kreuzungen mit einer hohen Belastung des Fußgängerverkehrs, die durch eine Lichtsignalanlage geschaltet werden, entstehen häufig lange Wartezeiten.		
Maßnahmeninhalte: Um die Attraktivität des Zufußgehens gegenüber der Autonutzung zu erhöhen, werden Fußgängerströme durch entsprechende Ampelschaltungen gegenüber dem Auto gleichgestellt oder bevorrechtigt. Dazu gehören u. a. kurze Umlaufzeiten, ein zeitnahes Umschalten an Druckknopfampeln bzw. Entfernung von Druckknopfampeln bei parallel laufendem MIV. In der Regel sind kurze Umlaufzeiten unter 45 Sekunden anzustreben, bei gleichzeitiger Vermeidung von Wartezeiten über 30 Sekunden und Grünphasen unter 15 Sekunden. Auch geteilte Ampelphasen sind fußgängerunfreundlich. Eine Straße sollte für Fußgänger in einem Zug und in beide Richtungen überquert werden können. Als sinnvoll stellt sich zudem eine Gelbphase an Fußgängerampeln heraus, die vor dem Umschalten von Grün auf Rot eine Reaktionszeit zugesteht. Kurze Umlaufzeiten und zusammenhängende Ampelphasen verbessern zudem die Akzeptanz der Ampeln und tragen zur Reduzierung von Rotlichtverstößen bei. Die Einführung der aufgeführten fußgängerfreundlichen LSA-Schaltungen sollte geprüft werden.		
Zielsetzung: - kürzere Wartezeiten für die Fußgänger an LSA-Knotenpunkten - Förderung des Fußverkehrs		
Verantwortlichkeit		
abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt), Stadt Heilbronn		
Quelle		
Fußwegekonzept, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

3 Mobil mit dem Rad	
3a	Radverkehrskonzepte für alle Stadtteile zur Verbesserung der Radführungsqualität
3b	Lückenschlüsse im bestehenden Radverkehrsnetz (innerstädtisch und ins Umland)
3c	Berücksichtigung von Pedelecs beim Ausbau des Radverkehrsnetzes und der Fahrradabstellmöglichkeiten
3d	Ausweisung von Fahrradstraßen
3e	Einrichtung von zügig befahrbaren Fahrradachsen
3f	Ausbau der Fahrradparkmöglichkeiten

Handlungsansatz „Mobil mit dem Rad“		
3a	Radverkehrskonzepte für alle Stadtteile zur Verbesserung der Radführungsqualität	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in Heilbronn betrug im Jahr 2015 rund 10 % (Quelle: Masterplan „Nachhaltige Mobilität Heilbronn 2018, S. 3). Um die Attraktivität der Radverbindungen weiter zu steigern und die Zielvorstellung von einem Anteil von 13 % zu erreichen, ist die Steigerung der Fahrradwegequalität (Netzdichte und Ausbauqualität) von großer Bedeutung.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Sowohl die Führung des Radverkehrs im Seitenraum als auch die Führung im Mischverkehr sind an Qualitätskriterien gebunden, welche beispielsweise die Radwegbreite, die bauliche Gestaltung und die Beschilderung betreffen. Ein besonderes Thema bildet dabei weitergehend die Barrierefreiheit (vgl. Steckbrief 1a).</p> <p>Um den Radverkehr in Heilbronn weiter zu stärken, ist der Ausbau der Radführungsqualität unter Berücksichtigung von Qualitätskriterien und der Barrierefreiheit von großer Bedeutung. Durch die Attraktivitätssteigerung des Radfahrens kann sich der Radverkehrsanteil im Modal Split positiv zu Gunsten des Umweltverbundes verändern. Das Ziel ist dabei die Verlagerung kürzerer Wege des MIV auf das Rad. Dabei werden die Verkehrsräume vom motorisierten Verkehr entlastet.</p> <p>Der Radverkehrsplan der Stadt Heilbronn aus dem Jahre 2008 zeigt bereits eine gesamtstädtische Betrachtung des Radverkehrsnetzes (Grundnetz) auf. Ziel dieser Maßnahme ist eine detaillierte Analyse des Radverkehrsnetzes in den einzelnen Stadtteilen.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Steigerung des Radverkehrsanteil am MIV durch Modal Split - Attraktivitätssteigerung der Radwege und des Radverkehrs 		
Verantwortlichkeit		
abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt), Stadt Heilbronn		
Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit dem Rad“		
3b	Lückenschlüsse im bestehenden Radverkehrsnetz (innerstädtisch und ins Umland)	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem: Aufbauend auf den Radwegeleitplänen aus den Jahren 1981 und 1990 wurde im Jahr 2008 für die Stadt Heilbronn ein Radverkehrsplan erarbeitet. Der Radverkehrsplan stellt den Handlungsbedarf für ein anzustrebendes gesamtstädtisches Wunschliniennetz dar. Dabei wurden unter anderem auch Lücken im Netz aufgezeigt.		
Maßnahmeninhalte: Da eine nachhaltige Radverkehrsförderung – sowohl im Alltags-, als auch im Freizeitradverkehr – auf einer konsequenten Netzstruktur mit einem Höchstmaß an Dichte und Geschlossenheit sowie einer notwendigen inneren Differenzierung basiert, ist der Umsetzungsstand des Radverkehrsplans – vor allem hinsichtlich der identifizierten Netzlücken – zu überprüfen. Es sollte abgeglichen werden, ob zwischenzeitlich neue Quellen und Ziele im Radverkehr (innerstädtisch und im Umland) hinzugekommen sind, die eine Anbindung an das bestehende Radverkehrsnetz erfordern. Für die identifizierten Netzlücken (z. B. Obere Neckarstraße über Gerberstraße, Oststraße, Südstraße, Karlsruher Straße, Stuttgarter Straße) sind die Möglichkeiten eines Lückenschlusses zu analysieren. Dabei sollten in jedem Fall die in den Regelwerken (vor allem ERA) definierten Qualitätskriterien Berücksichtigung finden.		
Zielsetzung: - Ausbau des Radverkehrsnetzes durch Schließung von Netzlücken		
Verantwortlichkeit		
abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt)		
Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Stadtkonzeption, Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit dem Rad“		
3c	Berücksichtigung von Pedelecs beim Ausbau des Radverkehrsnetzes und der Fahrradabstellmöglichkeiten	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Die Verkaufszahlen und somit die Nutzung von Pedelecs im deutschen Straßenverkehr sind in den letzten Jahren stark angestiegen.</p> <p>Das Elektrofahrrad erleichtert im Alltags- und Berufsverkehr die Bewältigung von Strecken, die bislang als zu lang oder anstrengend erschienen. Auch Senioren und Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen können mit Motorunterstützung wieder auf Tour gehen.</p> <p>Auch aufgrund der rasant fortgeschrittenen technischen Entwicklung sollte das Elektrorad als ernsthafte, umweltschonende Alternative zum Auto angesehen werden.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Die beschriebene Ausgangslage zeigt, dass Investitionen in den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur dringend voranzutreiben sind.</p> <p>Um die Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs im Berufs- und Gelegenheitsverkehr zu stärken, ist beim Ausbau des Radverkehrsnetzes auf sichere und gut ausgebaute Fahrradwege zu achten. Dazu ist zunächst eine Analyse des bestehenden Radverkehrsnetzes und der Fahrradabstellmöglichkeiten durchzuführen, um vorhandene Defizite zu identifizieren.</p> <p>Darüber hinaus ist eine Ausstattung von witterungs- und diebstahlgesicherten Abstellrichtungen essentiell. Es bietet sich an, bestehende Pkw-Stellplätze (z. B. an Park and Ride Stationen) in Fahrrad- und Pedelec-Stellplätze umzuwidmen. An den Stellplätzen sollte zudem die Möglichkeit bestehen, die Batterien der Pedelecs zu laden.</p> <p>Die Stadt Heilbronn sollte in den eigenen Einrichtungen mit einer Vorbildfunktion vorangehen und bei anderen Unternehmen durch eigene erzielte Erfahrungen dafür werben, z. B. sichere und wetterfeste Stellplätze mit Lademöglichkeit der Pedelecs einzurichten und Sozialräume, Garderoben und Umkleidemöglichkeiten für Radfahrer bereitzustellen. (vgl. Maßnahme 8d)</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV - Förderung der E-Mobilität im Radverkehr 		
Verantwortlichkeit		
abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt), Stadt Heilbronn		
Quelle		
Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit dem Rad“		
3d	Ausweisung von Fahrradstraßen	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Auf Hauptverbindungen des Radverkehrs sind hohe Reisegeschwindigkeiten sowie sichere und attraktive Radverkehrsanlagen abseits von Hauptverkehrsstraßen für Radfahrende attraktiv. Zur Vermeidung von Konflikten durch verschiedene Nutzergruppen und -ansprüche bieten Fahrradstraßen gezielt für Fahrradfahrende einen sicheren und attraktiven Verkehrsraum.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Bereits im Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ der Stadt Heilbronn wird auf eine weitere Ausweisung von Fahrradstraßen hingewiesen:</p> <p>„Fahrradstraßen, als Teil eines städtischen Gesamtradverkehrskonzeptes, können ein wichtiges Netzelement zur Führung des Radverkehrs sein. Durch entsprechende Zusatzschilder dürfen auch andere Fahrzeuge die Fahrradstraße nutzen. Sie haben sich dem Radverkehr jedoch unterzuordnen. Auf Fahrradstraßen gelten die allgemeinen Verkehrsvorschriften der StVO. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Neben der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gelten ebenfalls die allgemeinen Vorfahrtsregelungen. Fahrradstraßen bringen viele Vorteile mit sich. Sie können u.a. den Radverkehr bündeln, sind meistens einfach und kostengünstig zu realisieren, geben dem Radverkehr sichtbar mehr Raum, tragen zur Verkehrsberuhigung im Kfz-Verkehr bei und sind ein attraktives Element auch für Radschnellverbindungen.“ (Quelle: Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ Heilbronn 2018, S. 70)</p> <p>In der Stadt Heilbronn gibt es bereits zwei Fahrradstraßen. Die Planung der Ausweisung weiterer Fahrradstraßen soll vorangetrieben werden.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Radverkehrs - Verkehrsberuhigung im Kfz-Verkehr - Sensibilisierung für die Problematik der verschiedenen Nutzungsansprüche 		
Verantwortlichkeit		
abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt), Stadt Heilbronn		
Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit dem Rad“		
3e	Einrichtung von zügig befahrbaren Fahrradachsen	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Um das Fahrrad als umweltschonendes Verkehrsmittel zu Lasten der MIV-Nutzung durch einen Modal Split weiterhin zu fördern, sollte das Radfahren auch auf längeren Strecken attraktiv gestaltet werden. Insbesondere sollen für die Benutzergruppe der Berufspendler neue Potenziale geschaffen werden, um einen Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad zu generieren.</p> <p>Durch ein vermehrtes Aufkommen von E-Bikes und Pedelecs ergibt sich weiterhin die Problematik der Vereinbarung von verschiedenen Nutzungsansprüchen an Geh- bzw. Radwege.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Die Einführung und Ausweisung von zügig befahrbaren Fahrradachsen, wie etwa von Radschnellrouten, kann den Konflikten unter den Verkehrsteilnehmern im Straßenverkehr entgegenkommen. Dabei sind wichtige Verbindungen innerhalb der Stadt Heilbronn sowie in wichtige Nachbarorte zu prüfen.</p> <p>Im Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ der Stadt Heilbronn wurde der Ausbau einer Ost-West-Achse sowie einer Nord-Süd-Achse als Radschnellverbindungen bereits aufgelegt:</p> <p>„Das Konzept für den Ausbau des Premiumradnetzes in der Ost-West-Achse in Heilbronn umfasst eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg zwischen Schwaigern und Obersulm mit einer Länge von 45 km.“ (Quelle: Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ Heilbronn 2018, S.68)</p> <p>„Das Konzept für den Ausbau des Premiumradnetzes in der Nord-Süd-Achse in Heilbronn umfasst nach derzeitigem Planungsstand eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg zwischen Bad Wimpfen über Neckarsulm bis nach Heilbronn.“ (Quelle: Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ der Stadt Heilbronn 2018, S.69)</p> <p>Der Ausbau weiterer bedeutender Fahrradachsen zu Radschellwegen in Heilbronn sollte geprüft werden.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau des Radverkehrsnetzes - Schließung von Netzlücken 		
Verantwortlichkeit		
abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt), Stadt Heilbronn		
Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit dem Rad“	
3f	Ausbau der Fahrradparkmöglichkeiten
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Das bisher vorhandene Abstellangebot für Fahrradfahrer führt insgesamt zu einer geringeren Nutzung der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Um zur Nutzung bzw. zum Umstieg auf das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel zu motivieren, müssen an wichtigen Quell- und Zielorten Möglichkeiten gegeben sein, ein Fahrrad witterungsgeschützt und diebstahlsicher abstellen zu können. Daher sollen in Heilbronn relevante Quell- und Zielorte mit einer ausreichenden Anzahl von komfortabel zu nutzenden, witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden, die zudem einen hohen Schutz gegen Diebstahl der Fahrräder bieten. Durch die zunehmende Anzahl von Spezialfahrrädern und Fahrradanhängern muss die Ausgestaltung der Stellplätze gewissen Anforderungen gerecht werden. Zur Steigerung der Akzeptanz sollten die Fahrradstellplätze zudem kostenfrei angeboten werden.</p> <p>Erforderlicher Raum für die Abstellanlagen kann ggf. durch die Umwidmung von Pkw-Stellplätzen gewonnen werden. Eine Ausweitung von Fahrradparkmöglichkeiten in Form von Fahrradparkhäusern sollte auch in die bestehenden Parkhäuser stattfinden.</p> <p>Der Ausbau von Fahrradparkmöglichkeiten sollte an verschiedenen Standorten geprüft werden, etwa. entlang bedeutender Fahrradachsen sowie an Hotspots der Stadt Heilbronn wie dem Hauptbahnhof, den Hochschulen, der Harmonie, dem Bürgerhaus Böckingen oder dem Theater. Auch an wichtigen Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Verkehr sollten ausreichend Fahrradstellplätze vorhanden sein.</p> <p>Der Hauptbahnhof in Heilbronn ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen den Verkehrsarten Radverkehr und ÖPNV. Die aktuell 30 dort installierten Fahrradboxen reichen aufgrund der hohen Auslastung sowie einer unzureichenden Abstellqualität nicht mehr aus. Der Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ der Stadt Heilbronn benennt in diesem Zusammenhang die Einrichtung eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof bereits als Maßnahme:</p> <p><i>„Durch ein Fahrradparkhaus soll Platz für insgesamt 120 Fahrräder geschaffen werden, die sowohl diebstahlsicher als auch witterungsgeschützt abgestellt werden können. In unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof wurden dazu vier Standorte untersucht und von den betroffenen Akteuren (Amt für Straßenwesen, Planung- und Baurechtsamt, Deutsche Bahn) bewertet. [...] erweist sich der Standort nördlich des Taxistandes als besonders geeignet. Als System wird ein vollautomatisiertes Parksystem, ohne notwendigen Zutritt in das Innere des Parksystems, favorisiert.“</i> (Quelle: Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ Heilbronn 2018, S.72)</p> <p>Im Rahmen des Referenzszenarios werden die Wirkungen des geplanten Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof bereits berücksichtigt.</p>	

Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Radverkehrs - Förderung von multimodaler Mobilität 		
Verantwortlichkeit		
abhängig von Straßenkategorie (Bund, Land, Stadt), Stadt Heilbronn		
Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

4 Mobil mit Bus und Bahn	
4a	Verbesserung der ÖPNV-Qualität (Sicherheit, Komfort, Barrierefreiheit, Sauberkeit, Zuverlässigkeit)
4b	Netzerweiterung bei der Stadtbahn
4c	Netzerweiterung von Stadt- und Regionalbus
4d	Verbesserung der ÖPNV-Taktung
4e	ÖPNV-Beschleunigung (Strecke, Knoten, Fahrzeug)
4f	Wiederaufnahme bzw. Ausbau des Fernverkehrsangebots (Bus, Bahn)
4g	Optimierung der Tarifgestaltung
4h	Abstimmung von ÖPNV-Fahrplänen zur Umstiegssicherung (RB/Fernzug, Bus/Bahn)
4i	Abstimmung von ÖPNV-Betriebszeiten mit Öffnungszeiten publikumsintensiver Einrichtungen
4j	Ausweitung der (mobilen) Informations- und Bezahlangebote
4k	Einführung von bedarfsorientierten ÖPNV-Angeboten

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“	
4a	Verbesserung der ÖPNV-Qualität (Sicherheit, Komfort, Barrierefreiheit, Sauberkeit, Zuverlässigkeit)
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Im Interesse eines attraktiven, wirtschaftlichen und wettbewerbsfähigen ÖPNV-Angebotes ist die Sicherung einer angemessenen Qualität im ÖPNV von elementarer Bedeutung.</p> <p>Vor allem im Freizeit und Berufspendlerverkehr erwarten die Fahrgäste gewisse Standards, etwa bzgl. der Zuverlässigkeit, Sauberkeit und des Komforts. Um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel weiterhin für alle Verkehrsteilnehmer möglich zu machen, müssen Kriterien der Barrierefreiheit und Sicherheit eingehalten werden.</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Eine hohe Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen zufriedenstellenden ÖPNV. Die Zuverlässigkeit im öffentlichen Verkehr kann in diesem Zusammenhang durch eine Optimierung der Taktzeiten und Abstimmung der Fahrpläne der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander gesteigert werden. Ergänzend sollte den Fahrgästen ein verbesserter Zugang zu Informationen des ÖPNV-Angebots ermöglicht werden. Dabei sollte auch an elektronische Medien (z. B. Bus-App) gedacht werden. (vgl. Steckbrief 4j)</p> <p>Die Sicherheit muss sowohl an den Haltestellen als auch in den Fahrzeugen gewährleistet sein. Dabei sind die Sicherheitsbedürfnisse bestimmter Nutzergruppen (Frauen, Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen) in besonderem Maße sicherzustellen. Zu beachtende Aspekte sind z. B. eine ausreichende Beleuchtung der Haltestellenbereiche und von Unterführungen, Einsicht und Meidung optisch abgetrennter Aufenthaltsräume und gute Ein-/Ausstiegsmöglichkeiten.</p> <p>Ausreichender Komfort und Sauberkeit müssen sowohl in den Verkehrsmitteln als auch an den Haltestellenanlagen gewährleistet sein. Dazu zählt u.a. eine regelmäßige Pflege und Wartung. Sauberkeit an Haltestellen kann durch die Ausstattung mit Abfalleimern erzielt werden.</p> <p>Die beschriebenen Verbesserungsmaßnahmen der ÖPNV-Qualität sind im ÖPNV der Stadt Heilbronn zu überprüfen und anzupassen.</p> <p>Die Barrierefreiheit an Haltestellen des ÖPNV kann etwa durch taktile Leitsysteme, größtmögliche Aufstellflächen für das erleichterte Ein- und Aussteigen von mobilitätseingeschränkten Personen und die Einrichtung eines spurgeführten Hochbordes gesichert werden (vgl. Steckbrief 1a). An Bahnhöfen ist die Erreichbarkeit der Gleise durch Aufzüge und/oder Rampen für mobilitätseingeschränkte Personen zu gewährleisten.</p> <p>Ein vollständig barrierefreier Umbau der Bushaltestellen in Heilbronn ist bereits im Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ vorgesehen. In 2018 wurde bereits ein Ausbauprogramm für insgesamt acht Bushaltestellen vorgesehen. Sechs weitere Bushaltestellen waren zu diesem Zeitpunkt noch in Planung. (Quelle: Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ Heilbronn 2018, S.62)</p> <p>Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gibt verbindlich vor, dass der ÖPNV bis zum Jahr 2022 vollständig barrierefrei gestaltet werden muss. Die Stadt Heilbronn ist daher verpflichtet, entsprechend zu reagieren und alle Bushaltestellen barrierefrei umzubauen.</p>	

Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Förderung der ÖPNV-Nutzung - Förderung des Pendlerverkehrs - Steigerung des Kundenkomfort 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Nahverkehrsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“		
4b	Netzerweiterung bei der Stadtbahn	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Aus flächendeckenden SPNV-Verbindungen lassen sich kürzere Reisezeiten und komfortablere Fahrten realisieren. Sowohl die Berufspendlerverkehre als auch die Schüler- und Studierendengruppen können weitestgehend ohne Probleme und Verzögerungen befördert werden. Weiterhin erfahren auch Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen durch den schienengebundenen Verkehr viele Vorteile.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Zur Verbesserung der öffentlichen Verkehre in Heilbronn ist der Ausbau des bestehenden Stadtbahnliniennetzes vorgesehen. Dabei ist eine Verbindung aller umliegenden Regionen mit der Stadt Heilbronn durch die Stadtbahn anzustreben.</p> <p>Im Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ der Stadt Heilbronn wurden zwei Projektierungen von Stadtbahnlinien in Heilbronn aufgezeigt (Stadtbahnlinie Schozach & Botterwartal, Stadtbahnlinie Zaberfeld). Die beiden Stadtbahnlinien würden das ÖPNV-Angebot in den Regionen erheblich verbessern. Zur Verfügung stehen dazu alte stillgelegte Bahntrassen, die für eine Neunutzung ausgebaut und reaktiviert werden könnten. Die Realisierung der Stadtbahnlinie Zaberfeld wurde bereits einer Vorstudie zur technischen Machbarkeit unterzogen. Sie bildet die Grundlage für das standardisierte Bewertungsverfahren zur Ermittlung der volkswirtschaftlichen Sinnhaftigkeit des Vorhabens. Die Kosten-Nutzen-Analyse ist im Hinblick auf die Förderfähigkeit von Bedeutung. (Quelle: Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ Heilbronn 2018, S.60f.)</p> <p>Aufbauend auf den genannten Projekten sollte eine weitere Netzerweiterung geprüft werden.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Förderung der ÖPNV-Nutzung - Verbesserung der stadtinternen Vernetzung - Verbesserung der regionale Vernetzung 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Nahverkehrsplan, Stadtentwicklungsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“		
4c	Netzerweiterung von Stadt- und Regionalbus	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem: Aus netzerweiterten Busverbindungen lassen sich kürzere Reisezeiten und eine komfortablere Fahrt realisieren. Sowohl die Berufspendlerverkehre als auch Schüler- und Studierendenverkehre würden von einer Netzerweiterung der Stadt- und Regionalbusse profitieren.		
Maßnahmeninhalte: Um eine Ausweitung der vorhandenen Stadt- und Regionalbusnetze zu ermöglichen, ist es zunächst notwendig die bestehenden Netze zu analysieren und Defizite zu lokalisieren. Folge dieser Erweiterungen ist die Verkürzung der Reisezeit aufgrund der Vielzahl der möglichen Verbindungen. Um diese Reisezeit weitergehend zu reduzieren, bietet sich eine Neukonzeption der Regionalbusse als innerstädtische Schnellbus-Verbindung an.		
Zielsetzung: - Förderung der ÖPNV-Nutzung - Förderung des Pendlerfernverkehrs		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Nahverkehrsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“		
4d	Verbesserung der ÖPNV-Taktung	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Vor allem in den Hauptverkehrszeiten, in denen die meisten Pendlerverkehre abgewickelt werden, kommt es aktuell häufig zu Verspätungen der öffentlichen Verkehrsmittel. Das ist verbunden mit langen Wartezeiten, da Anschlussbusse verpasst werden und der Fahrgast auf die nächste Busverbindung warten muss. Die Nutzung des ÖPNV verliert dadurch ihre Attraktivität.</p> <p>Die Heilbronner Stadtbahn verkehrt aktuell in einem 20-Minuten-Takt, die Busse hingegen fahren in der Regel alle 15 Minuten. Bei der Nutzung beider Verkehrssysteme ist daher nur ein 1-Stunden-Takt realisierbar.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Um Kunden des ÖPNV zu binden und neu zu gewinnen, ist die Verbesserung der Fahrpläne etwa durch eine optimierte ÖPNV-Taktung essentiell. Fahrpläne müssen systematisch aufgestellt werden, sodass möglichst kurze Taktzeiten bis zur nächsten fahrplanmäßigen Fahrt entstehen. In erster Linie sollte dabei auf die Verbesserung von wichtigen Anschlussbeziehungen in den Umsteigebahnhöfen geachtet werden.</p> <p>Um die Taktung der S-Bahn und der Busse in Heilbronn zu verbessern, ist eine Einführung eines 10-Minuten-Takts im Stadtbusverkehr zu überprüfen.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist weiterhin die Erhöhung der Pünktlichkeit und Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr zu berücksichtigen.</p> <p>Auch im SPNV kann eine Optimierung der Taktzeiten der Züge und Bahnen geprüft werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass im schienengebundenen Verkehr meist ein deutlich längerer Takt eingesetzt wird als im Busverkehr.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Förderung der ÖPNV-Nutzung - Abfertigung von mehr Kapazitäten im ÖPNV zu Stoßzeiten 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“		
4e ÖPNV-Beschleunigung (Strecke, Knoten, Fahrzeug)		
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem: Besonders im Berufspendlerverkehr sind lange Fahrzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln unattraktiv, sodass der Arbeitsweg bevorzugt mit dem eigenen Pkw zurückgelegt wird.		
Maßnahmeninhalte: Um den Betriebsablauf im ÖPNV in Bezug auf die Qualität nachhaltig zu verbessern, können bauliche und technische Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV gefördert werden. Die Qualität wird u.a. von der Pünktlichkeit (Fahrplantreue), Schnelligkeit, Zuverlässigkeit (Anschlusssicherung), Erreichbarkeit und Störungsbewältigung beeinflusst. Förderfähig sind insbesondere technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen und rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL). Auch Markierungen an Fahrbahnen können Bestandteil von Beschleunigungsmaßnahmen sein. Die Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen (LSA) wird bereits im Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ der Stadt Heilbronn thematisiert. Hierbei werden die Fahrzeuge des ÖPNV an LSA gegenüber dem Individualverkehr vorgezogen, sodass insgesamt kürzere Fahrzeiten und eine höhere Fahrplantreue gesichert sind. Bei Stau bieten Bussonderfahrstreifen Platz, um ungehindert zur LSA zu gelangen und von der Bevorrechtigung Gebrauch zu machen. Die Attraktivität des ÖPNV nimmt zu, während sie durch kürzere Grünphasen und unetstetige Grünzeitbänder im MIV nachlässt. Eine Optimierung der ÖPNV-Fahrzeiten ist nicht nur an Knotenpunkten und auf der Strecke realisierbar, sondern kann auch durch alternative Antriebsformen gewährleistet werden. Eine Umrüstung der Busflotte in Heilbronn auf beispielsweise elektrische Antriebsformen sollte dahingehend überprüft werden.		
Zielsetzung: - schnellere Durchführung von Linienfahrten - Förderung des ÖPNV-Verkehrs		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“		
4f	Wiederaufnahme bzw. Ausbau des Fernverkehrsangebots (Bus, Bahn)	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Besonders im Freizeit- und Pendlerverkehr besteht eine hohe Fernverkehrsnachfrage. Vor allem das Fernverkehrsangebot durch den Bus ist seit einigen Jahren durch verschiedene Betreiber von Fernverkehrsbussen bundesweit gestiegen. Um hier den Anteil des ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) zu stärken sind entsprechende Angebote erforderlich.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>In der Stadt Heilbronn soll die Wiederaufnahme und der Ausbau des Fernverkehrsangebots geprüft werden. Hierzu wurden folgende Beispiele genannt: IC-Verbindung Zürich-Stuttgart, Gelände Westrandstraße für einen Fernverkehrsbahnhof.</p> <p>Die Stadt Heilbronn hat hier selbst keine Zuständigkeit, kann aber den Wunsch bzgl. der Wiederaufnahme bzw. des Ausbaus bei den relevanten Akteuren einbringen, so dass die Möglichkeiten geprüft werden können.</p>		
Zielsetzung:		
- Förderung der ÖPNV-Nutzung im Fernverkehr		
Verantwortlichkeit		
Verkehrsunternehmen, Fernbusunternehmen		
Quelle		
Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“		
4g	Optimierung der Tarifgestaltung	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Seit 2018 besteht in Baden-Württemberg der verbundübergreifende <i>bwtarif</i>. Mit dem Baden-Württemberg-Ticket können Nahverkehrszüge, S-Bahnen und Busse im gesamten Bundesland genutzt werden.</p> <p>Der Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr (HNV-Tarif) ist zurzeit hingegen in verschiedene Tarifzonen (sog. Waben) eingeteilt, die die Grundlage für die Fahrpreise bilden. Die Kosten des Fahrscheins hängen von der Anzahl der durchfahrenden Waben ab. Dabei spielt die Art des genutzten Verkehrsmittels (Bus, Bahn oder Stadtbahn) keine weitergehende Rolle.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Für den Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr (HNV) ist eine Optimierung der Tarifgestaltung zu überprüfen. Aus Nachfragesicht erweist sich ein städteübergreifendes Tarifangebot als attraktiv, das den Landkreis sowie die Stadt Heilbronn, den Hohenlohekreis sowie die Stadt Neckarsulm miteinbezieht.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Einheitliche Tarifgestaltung - Förderung der ÖPNV-Nutzung 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“	
4h	Abstimmung von ÖPNV-Fahrplänen zur Umstiegssicherung (RB/Fernzug, Bus/Bahn)
Beschreibung	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Vor allem in den Hauptverkehrszeiten, in denen die meisten Pendlerverkehre abgewickelt werden, kommt es aktuell häufig zu Verspätungen der öffentlichen Verkehrsmittel. Das ist verbunden mit langen Wartezeiten, da Anschlussbusse verpasst werden und der Fahrgast auf die nächste Busverbindung warten muss. Die Nutzung des ÖPNV verliert dadurch ihre Attraktivität.</p> <p>Die Heilbronner Stadtbahn verkehrt aktuell in einem 20-Minuten-Takt, die Busse hingegen fahren in der Regel alle 15 Minuten. Bei der Nutzung beider Verkehrssysteme ist daher nur ein 1-Stunden-Takt realisierbar.</p>	
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Eine Abstimmung der ÖPNV-Fahrpläne sollte gemeinsam unter allen beteiligten Anbietern bzw. Verkehrsunternehmen erfolgen, sodass nicht nur eine Abstimmung der einzelnen Verkehrsmittel (Bus/Bus, Bahn/Bahn, Fernzug/Fernzug) gewährleistet werden kann sondern auch eine Abstimmung untereinander, d.h. beim Wechsel des öffentlichen Verkehrsmittels (RB/Fernzug, Bus/Bahn) gesichert werden kann. Ziel der Fahrplanabstimmung ist es, durch möglichst kleine Änderungen die Anschlüsse aus Kundensicht zu verbessern. Die Fahrpläne, die meist über Jahre gewachsene Strukturen darstellen, sollen dabei weitestgehend erhalten bleiben.</p> <p>Bei der Abstimmung von ÖPNV-Plänen ist eine optimierte ÖPNV-Taktung zu überprüfen (vgl. Steckbrief 4d). Fahrplanktakte müssen systematisch aufgestellt werden, sodass möglichst kurze Taktzeiten bis zur nächsten fahrplanmäßigen Fahrt entstehen. In erster Linie sollte dabei auf die Verbesserung von wichtigen Anschlussbeziehungen in den Umsteigebahnhöfen geachtet werden.</p> <p>Um die Taktung der S-Bahn und der Busse in Heilbronn zu verbessern, ist eine Einführung eines 10-Minuten-Takts im Stadtbusverkehr zu überprüfen.</p> <p>Auch im SPNV kann eine Optimierung der Taktzeiten der Züge und Bahnen geprüft werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass im schienengebundenen Verkehr meist ein deutlich längerer Takt eingesetzt wird als im Busverkehr. Eine Abstimmung der Fahrpläne von Regionalbahn und Fernzug sollte weitergehend auf möglichst kurze Taktzeiten geprüft werden.</p>	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - konsistente ÖPNV-Fahrplan-Abstimmung - zeitsparende, zielorientierte Nutzung von verschiedenen Verkehrsträgern 	
Verantwortlichkeit	
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen	
Quelle	
Bürger-/Akteursbeteiligung	

Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“		
4i	Abstimmung von ÖPNV-Betriebszeiten mit Öffnungszeiten publikumsintensiver Einrichtungen	
Beschreibung		
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Pendler, Besucher oder Kunden nutzen zur Erreichung ihrer Ziele nur den ÖPNV, sofern sie mit der Verbindung pünktlich an ihren Zielort gelangen. Unattraktiv sind dabei besonders zu frühe oder zu späte Ankunftszeiten. Sind die Betriebszeiten der Bus- und Bahnverbindungen nicht auf die Öffnungszeiten der Einrichtungen abgestimmt, wird häufig auf den Pkw als alternatives Verkehrsmittel umgestiegen.</p> <p>Beispiele für solche Einrichtungen sind Schulen, Hochschulen, Diskotheken, Restaurants oder Einkaufszentren. Definiert werden sie als publikumsintensive Einrichtungen.</p>		
<p>Maßnahmeninhalte:</p> <p>Zentrale Einrichtungen, die vom ÖPNV angefahren werden und wo zu Stoßzeiten mit einem hohen Personenaufkommen zu rechnen ist, sollten mit den ÖPNV-Betriebszeiten abgestimmt werden.</p> <p>In Heilbronn sowie in den Nachbargemeinden sollen in diesem Zusammenhang die Schüler/innen der Schulen sowie die Studierenden der Hochschule Heilbronn besser berücksichtigt werden. Besonders in den Zeiträumen des Unterrichtbeginns und -endes (bzw. Vorlesungsbeginn/-ende) sollen lange Wartezeiten vermieden und optimale Verbindungen geschaffen werden.</p> <p>Außerdem sollte eine Verbesserung der Nachtbus-Angebote angestrebt werden, um die Notwendigkeit zur Autonutzung im abendlichen und nächtlichen Berufs- und Freizeitverkehr zu reduzieren. Dazu ist das bestehende Angebot zu analysieren und die Art sowie der Umfang der Angebotsausweitung zu überprüfen.</p>		
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - konsistente ÖPNV-Fahrplan-Abstimmung - zeitsparende, zielorientierte Nutzung von verschiedenen Verkehrsträgern 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“	
4j	Ausweitung der (mobilen) Informations- und Bezahlangebote
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Für Fahrgäste im ÖPNV ist die Information über Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse und Stadtbahnen von besonderer Bedeutung. Um die Pünktlichkeit des Fahrzeuges oder die Abweichung vom Fahrplan zu erfahren, fehlt es häufig an Echtzeitinformationen im ÖPNV. Auch vor dem Hinblick der Digitalisierung und der immer mobiler werdenden Kunden muss sich der ÖPNV an die heutige Gesellschaft anpassen.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Um die umweltverträgliche Mobilität des ÖPNV weiter zu stärken, geht es aktuell immer häufiger um die Digitalisierung im öffentlichen Verkehr. Dazu zählen u.a. die Digitalisierung der Fahrgastinformation durch dynamische (und akustische) Anzeigen, die Echtzeit-Fahrplanauskunft über Handy (z. B. Bus-App) sowie die Meldung von aktuellen Störungen über das Internet.</p> <p>Besonders die Installation von dynamischen (Echtzeit-)Fahrgastinformationen an zentralen Haltestellen erweist sich für die Passagiere als hilfreich, um die Ankunftszeit am Ziel zu ermitteln sowie zur Auskunft, ob Anschlussbusse oder -züge rechtzeitig erreicht werden. In Heilbronn verfügen die zentralen Stadtbahnhaltestellen bereits über diese Technik, eine Investition in den weiteren Ausbau ist voranzutreiben.</p> <p>Weiterhin gilt es die Gestaltung einer Handy-App zur verkehrsmittelübergreifenden Kundeninformation umzusetzen. In der App kann beispielsweise über Fahrplanauskünfte, regionale Angebote, Live-Auskünfte zu Bus und Bahn (Pünktlichkeit, Ausfälle) sowie Tarifauskünfte (u.a. eTickets) informiert werden. (Beispiele: Mobilitäts-App, 3-Löwen-App)</p> <p>Auch die Bezahlangebote können digital gestaltet werden (Online-Ticketing und – Payment). So können die Fahrgäste beim Ticketkauf Zeit einsparen, und jederzeit eine Busfahrt von unterwegs „buchen“ und bezahlen.</p> <p>Mit der Einführung von (mobilen) multimodalen Mobilitätstickets, mit der vielfältige Verkehrsangebote wie Bus, Bahn, Taxi, Car-Sharing- und Bike-Sharing genutzt werden können, senkt die Hemmschwelle zur flexiblen Nutzung der Verkehrsmittel. Durch ein einheitliches Ticket werden der Zugang zu Verkehrsmitteln und auch die Abrechnung der Leistungen vereinfacht.</p> <p>Übergreifend sollte die Einrichtung einer Mobilitätsstation als Koordinierungs- und Informationsstelle geprüft werden. Hier kann auch auf individuelle Fragen und Anregungen der Fahrgäste eingegangen werden. Es bestehen weiterhin Informationsangebote zu</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrplänen, Fahrzeiten und Tarifen, - Aktuellen Änderungen im Liniennetz (z.B. Umleitungen oder Haltestellenverlegungen), - Angeboten alternativer Mobilitätsformen, - Ggf. weiteren zukünftigen Angeboten und - Hinweisen der Online-Auskunft (QR-Codes auf Aushangfahrplänen). <p>Weitere Informationen zur Einrichtung einer Mobilitätsstation werden im Steckbrief 5d aufgeführt.</p>	

Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von einfachen und sicheren Bezahlvorgänge - Notwendigkeit zum Pkw-Besitz wird reduziert - Steigerung der Sensibilität für andere Verkehrsteilnehmer - Unfallrisiko sinkt - multimodale Mobilität fördern 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit Bus und Bahn“		
4k	Einführung von bedarfsorientierten ÖPNV-Angeboten	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>In dünn besiedelten Gebieten oder im ländlich geprägten Raum sowie zu Schwachlastzeiten stößt der Linienverkehr häufig an seine Grenzen. Es besteht die Schwierigkeit, öffentliche Verkehrsangebote bei geringer zeitlich und räumlich gestreuter Nachfrage zu tragbaren Kosten anbieten zu können.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote sind geeignete Lösungen, um hier eine Grundmobilität zu gewährleisten. Dazu zählen Anruf-Sammel-Taxen, Taxi- und Rufbusse oder fahrplanunabhängige Verkehrsangebote. Ebenfalls eine Haltestelle, die nur bei Bedarf bedient wird, sowie der Einsatz von kleineren Fahrzeugen bezeichnet man als bedarfsorientierte ÖPNV Bedienungen.</p> <p>Bedarfsorientierte Angebote können bezüglich der Fahrzeuggröße und der jeweiligen Tarifgestaltung differenziert werden, da teilweise Komfortzuschläge oder Sondertarife erhoben werden.</p> <p>Im Hinblick auf den demografischen Wandel erscheint es auch für die Stadt Heilbronn sinnvoll, die bedarfsorientierten ÖPNV-Angebote konzeptionell weiterzuentwickeln. Zur Abschätzung des Angebots bedarf es einer speziellen Konzeption und eines modellhaften Testbetriebes in einem abgegrenzten Raum.</p> <p>Der Einsatz von Anruf-Buslinien/ -Sammeltaxen beinhaltet</p> <ul style="list-style-type: none"> - ein festes Haltestellennetz, - einen flexiblen Linienverlauf, - ggf. Haustürservice - und die Vorbestellung der Verkehrsleistung durch Fahrgäste. <p>Es wird ein Konzept erstellt, das die etablierten nachfragegesteuerten Verkehre mit Elementen des „On-Demand-Ridepooling“ verbindet. Sodann soll ein Modellversuch in einem ausgewählten Teilraum entwickelt werden, der – in Abhängigkeit von der Konzeption – die Merkmale eines fahrplanlosen Flächenbetriebs tragen dürfte.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - detaillierte Untersuchung und der Erkenntnisgewinn aus dem Praxisbetrieb, um auch künftig in nachfrageschwachen Verkehrszeiten im ländlichen Raum Mobilitätsbedürfnisse durch öffentlich gesteuerte Angebote zu decken. 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen		
Quelle		
Masterplan, Stadtkonzeption, Radverkehrsplan, Fußwegekonzept, Nahverkehrsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

5 Nachhaltige, vernetzte, neue Mobilität	
5a	Einführung bzw. Ausweitung von alternativen Antrieben
5b	Einführung bzw. Ausweitung von alternativen Mobilitätsformen
5c	Ausweitung und Förderung von Carsharing
5d	Ausarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätsstationskonzepts

Handlungsansatz „Nachhaltige, vernetzte, neue Mobilität“		
5a	Einführung bzw. Ausweitung von alternativen Antrieben	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Der Straßenverkehr nimmt einen großen und auch zukünftig weiter steigenden Anteil am Gesamtaustoß von Kohlendioxid ein. Neben dem MIV als Hauptverursacher von CO₂-Emissionen auf den Straßen, tragen auch die Busse durch ihre hohe Fahrleistung zu erheblichen Belastungen bei.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Um die Emissionen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren, bietet sich eine Umstellung auf alternative Antriebsformen wie Erdgas oder Strom an. Dabei ist die Grundvoraussetzung, dass der Strom aus regenerativen Energieträgern gewonnen wird und ein optimiertes Fahrzeugkonzept existiert. Bei einer Einführung und Ausweitung von alternativen Antrieben müssen alle motorisierten Verkehrsmittel im Straßenverkehr berücksichtigt werden (Lkw, Pkw, motorisiertes Zweirad, Bus).</p> <p>So kann die Elektromobilität beispielsweise durch die Initiierung von Elektrobussen im Linienbusverkehr oder von Pedelecs und Elektroautos im Wirtschaftsverkehr gefördert werden. Durch Anschaffung von Elektrofahrzeugen in Verkehrsbetrieben und der Stadtverwaltung kann eine Vorreiter- und Vorbildfunktion erzeugt werden, was zur privaten Nutzung von Elektrofahrzeugen animieren soll.</p> <p>Die private Nutzung von Elektrofahrzeugen kann sowohl durch finanzielle als auch durch nicht-monetäre Anreize unterstützt werden. Finanzielle Anreize zielen beispielsweise in Form von Kaufprämien, steuerlichen Vorteilen oder Kreditprogrammen direkt auf potenzielle Käufer. Nicht-monetäre Anreize beziehen regulatorische Vorgaben wie die Ausweitung von Umweltzonen oder die Privilegierung im Straßenverkehr durch Sonderrechte – beispielsweise die Nutzung von Busspuren oder Befreiung von Parkgebühren – mit ein. Sonderprivilegien für Elektrofahrzeuge können beispielsweise seit dem Inkrafttreten des Elektromobilitätsgesetzes im Frühjahr 2015 umgesetzt werden. Ermöglicht wird die Nutzung von Busspuren und das Gewähren von speziellen Zufahrtsrechten, kosten-günstige Park- und Halterregelungen und Einführung von Sonderkennzeichen für E-Mobile.</p> <p>Voraussetzung für einen steigenden Anteil an Elektrofahrzeugen ist insgesamt der Ausbau der Ladeinfrastruktur in der Stadt, aber auch in ländlichen Gebieten und das Kommunizieren mit der Öffentlichkeit, um den Bekanntheitsgrad und die Akzeptanz zu stärken.</p>		
Zielsetzung:		
- Emissionen des motorisierten Individualverkehrs reduzieren		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsbetriebe		
Quelle		
Masterplan, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Nachhaltige, vernetzte, neue Mobilität“	
5b	Einführung bzw. Ausweitung von alternativen Mobilitätsformen
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Der Straßenverkehr nimmt einen großen und auch zukünftig weiter steigenden Anteil am Gesamtaustoß von Kohlendioxid ein. Neben dem MIV als Hauptverursacher von CO₂-Emissionen auf den Straßen, tragen auch die Busse durch ihre hohe Fahrleistung zu erheblichen Belastungen bei.</p> <p>Aktuell werden in diesem Sinne den alternativen Mobilitätsformen viel Aufmerksamkeit geschenkt.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Um die Belastung durch CO₂-Emissionen im Straßenverkehr zu senken, sind alternative Mobilitätsformen wie Carsharing, Mitfahrzentralen, private Fernbusse, E-Bikes, aber auch Busse und Bahnen eine optimale Lösung. Auch ehrenamtlich organisierte Bürgerbusse gehören zu den alternativen Mobilitätsformen.</p> <p>Mit dem Ziel vielfältiger Mobilitätsangebote ist zum einen der Ausbau von Carsharing-Angeboten zu nennen. Die Carsharing Anbieter Flinkster und stadtmobil sind bereits in der Stadt Heilbronn vertreten. Eine Angebotserweiterung durch die Ausweisung von zusätzlichen Stellflächen - vor allem auf innerstädtischen Straßen - sollte von den Anbietern geprüft werden. Dadurch kann zudem ein Zusatznutzen entstehen, denn Carsharing ist weitergehend auch eine Möglichkeit, die Elektromobilität in der Stadt zu erhöhen. Elektroautos sind für kurze Fahrten in der Stadt optimal geeignet für Carsharing und schaffen für die Bevölkerung einen weiteren und zudem leichten Zugang zur Technik. (vgl. Steckbrief 5c)</p> <p>Zum anderen ist eine Einrichtung einer stationären oder internetbasierten Mitfahrzentrale zu prüfen, über welche Mitfahrgelegenheiten z.B. im Pendlerverkehr vermittelt werden. Eine Alternative bietet dahingehend die Einrichtung von Mitfahrerbanken, die es besonders Bewohnern ohne eigenen Pkw erleichtert, Wege im Alltagsverkehr zurückzulegen. Mitfahrerbanken sind öffentlich zugängliche Sitzbänke an Strecken mit schlechtem oder fehlendem ÖPNV. Sie fördern Mobilität und Kommunikation und schonen gleichzeitig die Umwelt. Wer eine Mitfahrgelegenheit sucht, setzt sich und äußert seinen Fahrtwunsch durch entsprechende Richtungsschilder an der Bank. Vorbeifahrende können dann entscheiden, ob sie die Person mitnehmen können und möchten. Besonders in ländlich geprägten Räumen findet diese Maßnahme bereits Anwendung. (vgl. Steckbrief 8g)</p> <p>Alternative Mobilitätsangebote sollen als Ergänzung zum bereits existierenden ÖPNV-Angebot bestehen und keine Konkurrenz darstellen.</p> <p>Eine tiefergehende Prüfung alternativer Mobilitätsformen ist zu empfehlen. In diesem Zusammenhang sollte auch der Linienverkehr mit Fähren (Wassermobilität) geprüft werden.</p>	

Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Flächendeckende, lückenlose Erschließung durch ÖPNV-Angebote auch in ländlichen Räumen - Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, lokaler Einzelhandel		
Quelle		
Masterplan, Stadtkonzeption, Fußwegekonzept, Radverkehrsplan, Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Nachhaltige, vernetzte, neue Mobilität“		
5c	Ausweitung und Förderung von Carsharing	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Das Umweltbewusstsein der Bevölkerung nimmt stetig zu und gerade im Verkehrssektor kann dies große Erfolge erzielen. In Ballungsräumen verliert der Besitz eines privaten Pkw zunehmend an Bedeutung, sodass den Haushalten ohne Pkw daher ein vielfältiges Angebot an alternativen Mobilitätsformen zu schaffen ist. Eine Möglichkeit bildet etwa das Carsharing-Konzept.</p> <p>In Heilbronn wird Carsharing zurzeit von den Unternehmen Flinkster und stadtmobil angeboten. Die Zahl der Stellplätze hält sich doch zurzeit noch in Grenzen.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Die Ausweitung und Förderung von Carsharing sollte in Zusammenarbeit mit den Anbietern erfolgen. Eine Angebotsenerweiterung durch die Ausweisung zusätzlicher Carsharing-Stationen in den Stadtteilen sollte von den Anbietern geprüft werden. Dadurch kann zudem ein Zusatznutzen entstehen, denn Carsharing ist weitergehend auch eine Möglichkeit, durch Einsatz von Elektro-Fahrzeugen den Anteil an Elektromobilität in der Stadt zu erhöhen. Elektroautos sind für kurze Fahrten in der Stadt optimal geeignet für Carsharing und schaffen für die Bevölkerung einen weiteren und zudem leichten Zugang zur Technik. (vgl. Steckbrief 5b)</p> <p>Damit sollte zudem eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit (gezielte Förderung von Potential) einhergehen, um das Konzept in der Bevölkerung zu etablieren. Die Stadtverwaltung kann erneut eine Vorzeige- und Vorbildfunktion einnehmen, indem Carsharing im städtischen Fuhrpark etabliert wird.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Emissionen des motorisierten Individualverkehrs reduzieren - Bewusste Pkw Nutzung fördern 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Anbieter Carsharing		
Quelle		
Masterplan, Stadtkonzeption, Klimaschutzkonzept, Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial	Kosten	Kosteneffizienz
<i>keine/gering/mittel/hoch</i>	<i>gering/mittel/hoch</i>	<i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont	Klimaschutzeffizienz	Bemerkung
<i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	<i>1 bis 5 Sterne</i>	<i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Nachhaltige, vernetzte, neue Mobilität“	
5d	Ausarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätsstationskonzepts
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p>Eine Mobilitätsstation verknüpft die verschiedenen Verkehrsangebote im Straßenraum. Sie fördert durch systematische Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Verbindung ein multimodales und intermodales Verkehrsverhalten. Im städtischen Raum besitzen Mobilitätsstationen vorrangig eine Funktion im Binnenverkehr der Stadt, wohingegen im ländlichen Raum interkommunale Verkehre zu Mittel- und Oberzentren relevant sind.</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Zunächst müssen mögliche Standorte für Mobilitätsstationen an Verknüpfungspunkten lokalisiert werden. Die Auswahl erfolgt unter Berücksichtigung vorhandener Verkehrsangebote und Verknüpfungen sowie möglicher künftiger Verknüpfungen mit Ausstattungsmerkmalen. Aus jetziger Sicht erscheinen folgende Bereiche zur Einrichtung einer Mobilitätsstation geeignet zu sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hauptbahnhof, - Sonnenbrunnen, - Innenstadt, - Neckarbogen, - Bildungscampus. <p>Dabei geht es um die Verknüpfung von mindestens zwei Verkehrsmitteln, beispielsweise von Bahn- und Busverkehr, ruhendem Verkehr, Fahrradverkehr, alternativen Mobilitätsangeboten.</p> <p>Ergänzend muss der Standort auf Verfügbarkeit und Eignung untersucht werden.</p> <p>Eine Installation von weiteren Angeboten kann geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Serviceangebote (Ladestationen für Pkw und Fahrräder, Gepäckschließfächer, Gastronomie, Servicepunkte, Verkaufsautomaten, W-LAN) - Aufenthaltselemente (Witterungsschutz, Aufenthaltsraum, Sitzgelegenheiten) - Informationsangebote (Informationen zum Angebot der Mobilitätsstation, Übersichts-/Stadtplan, Dynamische Fahrgastinformation des ÖPNV, Notruf-/Informationssprechstelle) <p>Bereits im Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ der Stadt Heilbronn wird die Einrichtung einer Mobilitätsstation im Bereich des Hauptbahnhofes im Maßnahmenkatalog aufgezeigt. Dadurch sollen die Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV gestärkt und die Verknüpfung aller Verkehrsarten attraktiver werden. Gleichzeitig soll die Mobilitätsstation eine städtebauliche Aufwertung des direkten Bahnhofumfeldes mit sich ziehen und so die Aufenthaltsqualität durch die Schaffung einer funktionalen Gesamtanlage erhöhen. Bei der Ausgestaltung des Konzeptes sollen verschiedene Verkehrsmittel und -konzepte berücksichtigt werden (Bus, Bahn, Pkw, Fahrrad, alternative Mobilitätsformen wie Carsharing). (Quelle: Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ Heilbronn 2018, S. 57)</p>	

Zielsetzung:

- Wegeketten und Gesamtmobilität der Bevölkerung durch die Verknüpfung sinnvoll nutzbare Verkehrssysteme verbessern
- Verlagerung des ModalSplits zu Gunsten des Umweltverbunds
- Förderung der multi- und intermodalen Verkehrsangebote

Verantwortlichkeit

Stadt Heilbronn, Verkehrsunternehmen

Quelle

Masterplan, Stadtkonzeption, Radverkehrsplan, Fußwegekonzept, Bürger-/Akteursbeteiligung

Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

6 Mobil mit dem Pkw	
6a	Optimierung der bestehenden Infrastruktur (Strecke, Knoten)
6b	Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs (mehr/weniger, innen/außen, Parkgebühren)

Handlungsansatz „Mobil mit dem Pkw“		
6a Optimierung der bestehenden Infrastruktur (Strecke, Knoten)		
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem: Voraussetzung für eine zukunftsfähige Mobilität ist eine zukunftsgerechte Netzinfrastuktur auch für den Pkw-Verkehr. Grundlage dafür sind sowohl Ausbau als auch Unterhaltung bestehender Infrastruktur. Grundsätzlich gilt die Prüfung einer Unterhaltung vor dem Neubau.		
Maßnahmeninhalte: Eine flächendeckende ausgebaut und sichere Verkehrsinfrastruktur muss die verschiedenen Verkehrsteilnehmer berücksichtigen. So sollte für den motorisierten Individualverkehr und Wirtschaftsverkehr ein leistungsfähiges Straßennetz gewährleistet sein. Insgesamt ist bei einem Ausbau der bestehenden Verkehrsinfrastruktur außerdem eine Verbesserung der regionalen und überregionalen Verkehrsanbindung zu berücksichtigen. Die Verkehrssicherheit kann durch gezielte Maßnahmen erhöht werden, z. B. durch Geschwindigkeitsbegrenzungen im MIV, Überwachung des fließenden Verkehrs und Auswertung von Unfallstatistiken. Zu einer optimierten Infrastruktur gehört sowohl die Betrachtung der Strecke als auch von Knotenpunkten. Konkrete Ausbaumaßnahmen in der Stadt Heilbronn betreffen die Paul-Fuchs-Allee, die neue Kranenstraße sowie die Nordumfahrung.		
Zielsetzung: - Leistungsfähige Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer gewährleisten		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Masterplan, Stadtkonzeption, Fußwegekonzept, Radverkehrsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobil mit dem Pkw“		
6b	Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs (mehr/weniger, innen/außen, Parkgebühren)	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Voraussetzung für eine zukunftsfähige Mobilität ist eine zukunftsgerechte Netzinfrastruktur. Zu dieser Infrastruktur gehören auch Anlagen für den ruhenden Verkehr. Besonders in der Innenstadt dominiert der fließende und ruhende Pkw-Verkehr mit allen negativen Auswirkungen.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Bei einer Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs ist grundsätzlich zu beachten, dass die Anlagen ausreichend dimensioniert sind. Für mobilitätseingeschränkte Personen sind zentrale und ausreichend dimensionierte Parkmöglichkeiten von besonderer Bedeutung.</p> <p>Jedoch geht es bei einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs vielmehr um sog. Push-Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und zu Lasten des MIV-Verkehrs.</p> <p>Mit dem Ziel, zunächst die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr zu verringern, geht die Bündelung von Parkflächen einher. Besonders in der Innenstadt sollen die Parkmöglichkeiten in Parkhäusern zusammengefasst werden, um diese von unnötigem Parksuchverkehr zu befreien. Die Parkflächen am Straßenrand sollen durch das Parken in den Parkhäusern weitestgehend verdrängt werden.</p> <p>Ergänzend ist ein Parkraummanagement mit dynamischem Parkleitsystem sowie einer wegweisenden Beschilderung zu realisieren. Bei einer dynamischen Parkleitanzeige ist eine digitale Parkraumüberwachung für Echtzeitbelegungsmeldungen anzustreben.</p> <p>Auch im Hinblick auf die Förderung des Umweltverbunds sind Maßnahmen im ruhenden Kfz-Verkehr von Bedeutung. Um die Nutzung des Pkws insgesamt unattraktiver zu gestalten und einen Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu bewegen, bietet es sich an, die Parkraumbewirtschaftung auszuweiten und zu kontrollieren (Anwohnerparken, Kurzzeitparken mit Parkscheibe, Parkschein).</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Innenstädte von Parksuchverkehr befreien - Förderung des Umweltverbunds durch Bündelung der Parkmöglichkeiten an ausgewählten Standorten 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Masterplan, Stadtkonzeption, Fußwegekonzept, Radverkehrsplan, Mobilitätsbefragung der Hochschulen, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

7 Optimierung der Wirtschaftsverkehre	
7a	Einführung eines Lkw-Führungskonzepts
7b	Einführung von Mikrodepots mit Weiterverteilung durch E-Cargo-Bikes o. ä.
7c	Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für Schiene

Handlungsansatz „Optimierung der Wirtschaftsverkehre“		
7a	Einführung eines Lkw-Führungskonzepts	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Für eine erfolgreiche Entwicklung der Wirtschaftskraft einer Stadt sind Schwer- und Güterverkehre sowie Lieferverkehre nicht zu unterbinden. Auf der negativen Seite stehen umweltschädliche Auswirkungen, wie Lärm und Luftschadstoffausstoße. Besonders sensible Bereiche in einer Stadt, z.B. die Innenstadt, sind von den Belastungen des Lkw-Verkehrs betroffen.</p> <p>Der schwere Nutzfahrzeugverkehr (>3,5 t zulGG) ist mit über 50 % an der Gesamtemission beteiligt.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Eine Verkehrsverlagerung und eine verträgliche Abwicklung des Lkw-Verkehrs sind auf Dauer notwendige Handlungsansätze, sofern die fahrzeugtechnische Emissionsminderung nicht allein ausreicht. Lkw-Führungskonzepte bilden dahingehend eine Maßnahme zur Sicherung der Luftqualität und als Planungsinstrument integrieren sie Umwelt, Verkehr, Städtebau und Wirtschaft.</p> <p>Als Grundlage eines Lkw-Führungskonzepts gilt die Ausweisung eines Vorrangroutennetzes für den Schwerverkehr unter Berücksichtigung bekannter Belastbarkeiten von Straßenräumen. Ziel ist es, den Schwerverkehr von den Autobahnen stadtvträglich in die Gewerbegebiete und sonstige Ziele in der Stadt zu führen, um sensible Bereiche von Lärm und Schadstoffen frei zu halten. Unter dem Einsatz von Verkehrs- und Umweltwirkungsmodellen wird ein Systemoptimum ermittelt, was auch über die Kommunalgrenzen hinweg sowie mit der Flächennutzungsplanung und der Wirtschaftsförderung abgestimmt werden kann. Die Einführung eines Lkw-Führungskonzepts gilt es in der Stadt Heilbronn zu überprüfen.</p> <p>Mögliche Lösungsansätze stellen eine spezielle Lkw-Navigation und/oder Ausschilderungen unmittelbar an Autobahnabfahrten dar. Ergänzend können in Lkw-Stadtplänen Routen für Lkw-Fahrer ausgewiesen werden bzw. Strecken gekennzeichnet werden, die nicht befahren werden sollen.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Sensible Bereiche von Schwerverkehr befreien - Kompromiss zwischen Nutzen und Schaden von Wirtschaftsverkehr finden 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Masterplan, Klimaschutzkonzept, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Optimierung der Wirtschaftsverkehre“		
7b	Einführung von Mikrodepots mit Weiterverteilung durch E-Cargo-Bikes o. ä.	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Neben den Verkehren der Bewohner und Besucher der Stadt Heilbronn spielen auch die Wirtschaftsverkehre – insbesondere die Verkehre der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) – auf Grund des stetigen Wachstums eine bedeutende Rolle.</p> <p>Vor dem Hintergrund des Nachhaltigkeitsgedankens und des Klimaschutzes sind die Städte bemüht, das motorisierte Verkehrsaufkommen auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren. Im Zusammenhang mit der prognostizierten Zunahme beim KEP-Sendungsvolumen ergeben sich dadurch große Herausforderungen für die Städte, aber auch für die KEP-Branche, da der größte Teil der KEP-Transportvorgänge (Zustellung und Abholung) in städtischen Gebieten auf der „letzten Meile“ stattfinden.</p> <p>Auf Grundlage von Untersuchungen in drei deutschen Großstädten (Berlin, Hamburg, München) ist der Bundesverband der Meinung, dass die logistische Effizienz der KEP-Verkehr heute schon besser ist als die des öffentlichen Stadtbusverkehrs. Trotz der nahezu doppelten Anzahl an Fahrzeugen sind die Luftschadstoffe der KEP-Branche deutlich geringer. „Eine wirksame und nachhaltige Reduzierung dieser an sich schon logistisch hocheffizienten KEP-Verkehre ist durch horizontale Kooperationen bei konventionellen Zustelltouren nicht möglich, sondern nur mit innovativen Zustellkonzepten wie z. B. dem Mikro-Depot-Konzept.“ (BIEK 2017, S. 31) Dieses Konzept lässt sich mit dem Einsatz von umweltfreundlichen Fahrzeugen kominieren.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Der Einsatz von elektrisch angetriebenen Lastenfahrrädern für die letzte Meile besitzt großes Optimierungspotenzial. So besteht weiterhin eine Zubringerachse durch Lkw, die Weiterverteilung erfolgt hingegen durch alternative Angebotsformen.</p> <p>Es bietet sich an, Mikrodepots einrichten, von denen aus die innerstädtische-/örtliche Verteilung mit Lastenfahrrädern erfolgt. Dieser Handlungsansatz ist vor allem für (hoch-) verdichtete Räume geeignet. In der Innenstadt werden dazu morgens an festen Standorten Container abgestellt oder Garagen angemietet von denen aus Zusteller zu Fuß, mit Sackkarren oder mit E-Cargo-Bikes die Pakete verteilen</p> <p>Auch die Installation von Packstationen als zentraler Abholstandort für Adressaten stellt eine Möglichkeit zur Reduzierung der Lieferverkehre dar, indem Versuche der Mehrfachzustellung vermieden werden (Abholung an Packstation mit dem privaten Pkw nicht ausgeschlossen).</p>		
Zielsetzung:		
- Hauptschließungsachsen mit Ergänzung durch Weiterverteilungskonzepte		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Paket- und Versandservice		
Quelle		
Masterplan, Klimaschutzkonzept, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial	Kosten	Kosteneffizienz
<i>keine/gering/mittel/hoch</i>	<i>gering/mittel/hoch</i>	<i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont	Klimaschutzeffizienz	Bemerkung
<i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	<i>1 bis 5 Sterne</i>	<i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Optimierung der Wirtschaftsverkehre“		
7c	Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für Wirtschaftsverkehre (Schiene, Wasser)	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem: Der Lkw-Anteil an der Transportleistung im Güterverkehr in Deutschland steigt seit Jahren kontinuierlich an. Lag er im Jahr 2013 noch bei rund 70 %, wurde auf Grundlage der Daten bis zum Jahr 2017 für das Jahr 2021 eine Steigerung auf 72 % prognostiziert.		
Maßnahmeninhalte: Ein besonderer Schwerpunkt der Maßnahmen zur Optimierung der Wirtschaftsverkehre besteht darin, dass Teile des Liefer- und Schwerverkehrs reduziert bzw. auf andere Verkehrsträger als Lkw verlagert werden. Hierbei geht es zunächst um die Ermittlung von Güterströmen, die für die Verlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser geeignet sind. Mögliche Ansatzpunkte sind die Hafenbahn und die Industriebahn. Hier muss die Qualität der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen und die weiteren Nutzungsmöglichkeiten geprüft werden.		
Zielsetzung: - Nachhaltige und deutliche Entlastung der Hauptstraßen durch erfolgreiche Verlagerung des Wirtschaftsverkehrs von der Straße auf die Schiene		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Unternehmen		
Quelle		
Masterplan, Klimaschutzkonzept, Stadtentwicklungsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

8 Mobilitätsmanagement	
8a	Ausbau des bestehenden Verkehrs-/Mobilitätsmanagements
8b	Überarbeitung/Aktualisierung der bestehenden Stellplatzverordnung
8c	Einführung und Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
8d	Einführung und Ausweitung des kommunalen Mobilitätsmanagements
8e	Einführung und Ausweitung des schulischen Mobilitätsmanagements
8f	Einführung und Ausweitung von Mobilitätsmanagement für spezielle Zielgruppen
8g	Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften
8h	Überwachung und Durchsetzung von Regeln

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“		
8a	Ausbau des bestehenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagements	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>„Mobilitätsmanagement untersucht und beeinflusst das Mobilitätsverhalten von Institutionen und ihren Beschäftigten, um die Belastungen von Klima und Umwelt zu senken. Dabei steht häufig die Mobilität der Beschäftigten im Mittelpunkt. Auch Kunden-, Dienst- und Lieferverkehre sowie der Güterverkehr und Umschlag können miteinbezogen werden. Mobilitätsmanagement setzt an, bevor Verkehr entsteht, bevor aus einem Mobilitätsbedürfnis eine Mobilitätsentscheidung wird. Die Grundidee des Mobilitätsmanagements ist also, Verhalten zu beeinflussen.“ (Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg)</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement umfasst eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Einführung von Job-Tickets, ein nachhaltiges Fuhrparkmanagement sowie Dienstreisemanagement oder die Bildung von Fahrgemeinschaften.</p> <p>Insgesamt geht es um die Schaffung einer Vorbildfunktion der Verwaltung.</p> <p>Mithilfe einer Bestandsanalyse bezüglich der Zielsetzung kann ein gesamtstädtisches Mobilitätsmanagement erarbeitet werden.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung des Umweltverbunds und die Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens - Gesamtstädtisches Mobilitätsmanagement 		
Verantwortlichkeit		
Stadtverwaltung		
Quelle		
Klimaschutzkonzept, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“		
8b Überarbeitung/Aktualisierung der bestehenden Stellplatzverordnung		
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem: Die Stellplatzverordnung stellt ein kommunales Steuerungsinstrumentarium der Stadt- und Verkehrsplanung dar. Es bestehen Vorgaben bezüglich der Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze bei der Errichtung oder Nutzungsänderung von Gebäuden. Gemeinden dürfen ergänzend zur entsprechenden Landesbauordnung Stellplatzsatzungen aufstellen, die weitere Vorgaben bezüglich der zu errichtenden Stellplätze beinhalten.		
Maßnahmeninhalte: Die Stellplatzverordnung muss regelmäßig bezüglich örtlicher Gegebenheiten und kommunaler Entwicklungsstrategien bei Neubau und Nutzungsänderung von Wohngebäuden aktualisiert werden. Zukünftig sollen von Bauherren konkrete Mobilitätskonzepte vorgelegt werden, in denen die umweltfreundliche, nachhaltige Abwicklung von Kunden-, Besucher-, Anwohner- und Lieferverkehren aufgezeigt wird.		
Zielsetzung: - Förderung der Nahmobilität im Rahmen des Parkraummanagements		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Landesbauordnung, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“	
8c	Einführung und Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
Beschreibung	
Ausgangslage/Problem:	
<p><i>„Betriebliches Mobilitätsmanagement dient Unternehmen in erster Linie als praxistaugliches Instrument zur systematischen Analyse und Optimierung der unternehmenseigenen Verkehrsbedarfe. Aufbauend auf der Analyse werden Verbesserungspotenziale identifiziert und entsprechende Maßnahmen für die Bereiche Verkehr, Infrastruktur, Service und Kommunikation entwickelt und in einem Mobilitätskonzept zusammengefasst und umgesetzt.</i></p> <p><i>Ziel ist es stets mit verhältnismäßig geringem Aufwand die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse des Unternehmens und der Mitarbeiter möglichst effizient erfüllen zu können.“</i> (Quelle: Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz)</p>	
Maßnahmeninhalte:	
<p>Die konkrete Ausgestaltung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist sehr vielfältig. Es dient grundsätzlich aber der Förderung des Umweltverbunds in Bezug auf die Arbeits- und Dienstwege. Bisher nicht aktive Unternehmen in Heilbronn sollen motiviert werden verkehrsbezogenen Klimaschutz zu betreiben. Bereits aktive Unternehmen sollen durch Unterstützung und Anerkennung erreichter Erfolge weiter gefördert werden. Die Verwaltung tritt dabei häufig als Vorbild auf.</p> <p>Die Erreichbarkeit des Betriebs soll für Arbeitnehmer, Auszubildende und Kunden attraktiver gestaltet werden. Dazu gehört die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte zur Förderung des Umweltverbundes. Nachfolgend werden einige Beispiele aufgezeigt.</p> <p>Zur Förderung des Radverkehrs bietet eine Angebotsausweitung im Bereich der Dienstpedelecs eine mögliche Maßnahme. Sowohl die Anzahl an verfügbaren Pedelecs, als auch die Anzahl an Standorten wird erhöht. Ebenfalls gehören zur Förderung des Radfahrens die Ausweitung bestehender Fahrradabstellanlagen (einschließlich Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs) und die Einrichtung von Umkleieräumen und Duschen für Radfahrer. Möglich wären weiterhin Werkzeugstationen oder ein Reparaturservice vor Ort.</p> <p>Zur Förderung des multimodalen Verkehrsverhaltens der Mitarbeiter bilden persönliche Mobilitätsberatungen, eine Parkraumbewirtschaftung oder Monatstickets für Pkw-Stellplätze, eine schrittweise Reduzierung des Parkraums und die Einführung eines JobTickets mögliche Maßnahmen.</p> <p>Unternehmen und Behörden in Heilbronn sollten sich zunächst über die Methode des betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagement und deren Maßnahmen informieren. Weitergehend biete das Land Baden-Württemberg das Förderprogramm B2MM „Behördliches und Betriebliches Mobilitätsmanagement“ an, an welchem sich Unternehmen und Kommunen teilnehmen können.</p>	

Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Förderung nachhaltiger Mobilität (E-Mobilität, ÖPNV, Mitfahrer) - Nachhaltigere und umweltfreundlichere Gestaltung des Verkehrsaufkommens eines Betriebs 		
Verantwortlichkeit		
Betriebe im Stadtgebiet, Stadt Heilbronn		
Quelle		
Masterplan, Klimaschutzkonzept, Radverkehrsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“		
8d	Einführung und Ausweitung des kommunalen Mobilitätsmanagements	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Die entscheidende Herausforderung für Kommunen liegt in der dauerhaften Verankerung der ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität in der gesamten Verwaltung. Die Grundlage dafür bildet das kommunale Mobilitätsmanagement, das die spezialisierten Kräfte aus den verschiedenen Fachbereichen zusammenführt und so einen großen gemeinsamen Wissensfundus schafft.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Das Thema Mobilität soll als Querschnittsaufgabe in der Verwaltung verankert werden: Interne Kooperationsstrukturen sollen gestärkt und die Einbindung von Ämtern ermöglicht werden, die sich unmittelbar mit Mobilitätsfragen beschäftigen.</p> <p>Für die Gesamtkoordination des kommunalen Mobilitätsmanagements sollte ein Mobilitätsmanager im Amt für Straßenwesen eingestellt werden, der das Management vom Einführungsbeschluss und Zieldiskussion bis hin zur Maßnahmenumsetzung und Wirkungskontrolle begleitet. Sollte die Einstellung eines Mobilitätsmanagers nicht umsetzbar sein, kann überprüft werden, ob der Klimaschutzmanager der Stadt Heilbronn die Funktion übernehmen kann.</p> <p>Eine Stärkung der Elektromobilität kann durch Austausch des städtischen Fuhrparks mit Elektrofahrzeugen und Umrüstung der Betriebsfahrzeuge der Stadtwerke erfolgen.</p> <p>Unternehmen und Behörden in Heilbronn sollten sich zunächst über die Methode des betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagement und deren Maßnahmen informieren. Weitergehend biete das Land Baden-Württemberg das Förderprogramm B²MM „Behördliches und Betriebliches Mobilitätsmanagement“ an, an welchem sich Unternehmen und Kommunen teilnehmen können.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Städtische Lebensqualität verbessern - Vorbildfunktion der Stadt zur Etablierung nachhaltiger Mobilität (Aktivität und Präsenz) - Interesse der Bürger an Elektromobilität wecken 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Masterplan, Klimaschutzkonzept, Radverkehrsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“		
8e	Einführung und Ausweitung des schulischen Mobilitätsmanagements	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Schulisches Mobilitätsmanagement soll den Verkehr von und zu Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher gestalten. Beginnt man frühzeitig bei Kindern und Jugendlichen das Bewusstsein für Mobilitätsverhalten zu fördern, so entsteht der positive Effekt, dass auch Eltern ihr Mobilitätsverhalten hinterfragen. Häufig bringen diese nämlich ihre Kinder aus Angst vor Unfällen und Übergriffen, aus Gewohnheit oder Bequemlichkeit mit dem Pkw zur Schule und holen sie dort auch wieder ab.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>In Bezug auf die Öffentlichkeitsarbeit bieten sich Kampagnen und Aktionen zur Aufklärung und Motivation an, die das eigene Mobilitätsverhalten der Kinder und Eltern zu ändern versuchen.</p> <p>Insgesamt scheint auch an dieser Stelle die Förderung von Elektromobilität (E-Bikes) für den Bring- und Holverkehr essentiell.</p> <p>Im schulischen Mobilitätsmanagement geht es weiterhin um das Aktualisieren von Schulwegplänen für einen geeigneten und sicheren Schulweg.</p> <p>Für die Planungen und Aktivitäten im schulischen Mobilitätsmanagement ist die Benennung eines Fachberaters für Mobilität, insbesondere an Grundschulen als Ansprechpartner und Initiator für Mobilität und Klimaschutz als Unterrichtsinhalte, hilfreich.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Förderung der sicheren und eigenständigen Teilnahme von Kindern und Jugendlichen am Straßenverkehr - Kfz-Verkehr im Bereich von Schulen minimieren - Förderung der Bewegung und damit der Gesundheit von Schülern - Vorbildfunktion für andere Schulen 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Landkreis		
Quelle		
Masterplan, Klimaschutzkonzept, Radverkehrsplan, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“		
8f	Einführung und Ausweitung von Mobilitätsmanagement für spezielle Zielgruppen	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem: Zu den speziellen Zielgruppen gehören neben mobilitätseingeschränkten Personen auch ältere Menschen (Senioren). Diese Personengruppen stellen besondere Anforderungen an eine sichere Verkehrsinfrastruktur und attraktive Mobilitätsangebote, da bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie des Fahrrads häufig Unsicherheiten und Ängste bestehen.		
Maßnahmeninhalte: Schulungskonzepte für die Teilnahme am öffentlichen Personenverkehr (Verkehrssicherheitstraining für Senioren) klären über <ul style="list-style-type: none"> - Gefahrenquellen rund um den Busverkehr, - Sicherheit während der Fahrt und an der Bushaltestelle, - Sicheres Überqueren der Straße, - Sicheres Ein-/Aussteigen und - Übungen mit dem Rollator auf. Weiterhin bestehen Angebote eines Busbegleitservices für Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen mit folgenden Funktionen: <ul style="list-style-type: none"> - Wegbegleitung - Hilfe beim Ein-/Aussteigen - Auskünfte zu Fahrplänen und Tarifen Zuletzt sind verkehrsmittelbezogene Schulungskonzepte für die Teilnahme am Straßenverkehr mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu nennen: <ul style="list-style-type: none"> - Radfahrersicherheitstraining für Senioren (Fahrpraxis, Verhalten und Straßenverkehrsordnung auffrischen) - Fußgängercheck (Barrierefreiheit und Unsicherheiten im Straßenraum, Verbesserungsvorschläge und Seniorenstadtplan) - Sicherheitsschulungen für die Benutzung von Pedelecs - 		
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> - Speziellen Zielgruppen die Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglichen - Senioren sollen möglichst lange und sicher mobil bleiben 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsbetriebe, gemeinnützige Organisationen		
Quelle		
Masterplan, Klimaschutzkonzept, Radverkehrsplan, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“		
8g	Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Speziell im Berufsverkehr lässt sich das Verkehrsaufkommen durch die Förderung von Fahrgemeinschaften reduzieren. Aktuell werden bestehende Angebote wegen fehlender Bekanntheit jedoch nur selten angenommen. Über Onlineportale besteht die Möglichkeit, dass interessierte Personen miteinander in Kontakt treten und beispielsweise für den Arbeitsweg Fahrgemeinschaften bilden.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Für die Stadt Heilbronn stellt sich eine Teilnahme an bestehenden Pendlernetzwerken auf Online-Plattformen als sinnvoll heraus. Auf der stadteigenen Website kann der Beitritt bekanntgemacht werden. Des Weiteren können betriebseigene Mitfahrportale durch die Unternehmen selbst initialisiert werden.</p> <p>Eine Alternative bietet dahingehend die Einrichtung von Mitfahrerbanken, die es besonders Bewohnern ohne eigenen Pkw erleichtert, Wege im Alltagsverkehr zurückzulegen. Mitfahrerbanken sind öffentlich zugängliche Sitzbänke an Strecken mit schlechtem oder fehlendem ÖPNV. Sie fördern Mobilität und Kommunikation und schonen gleichzeitig die Umwelt. Wer eine Mitfahrgelegenheit sucht, setzt sich und äußert seinen Fahrtwunsch durch entsprechende Richtungsschilder an der Bank. Vorbeifahrende können dann entscheiden, ob sie die Person mitnehmen können und möchten. Besonders in ländlich geprägten Räumen findet diese Maßnahme bereits Anwendung.</p>		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Pendlernetzwerke etablieren - Motivation von Betrieben eigene Mitfahrportale für die Mitarbeiter zu schaffen 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Betriebe, Berufspendler		
Quelle		
Masterplan, Klimaschutzkonzept, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Mobilitätsmanagement“		
8h	Überwachung und Durchsetzung von Regeln	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem:		
<p>Zu einem erfolgreichen Mobilitätsmanagement gehört neben geeigneten Infrastruktureinrichtungen auch die regelkonforme Benutzung dieser durch die Bürger. Attraktive Fuß- und Radverkehrsnetze, geeignete Fahrradabstellanlagen und Parkmöglichkeiten sowie ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot können nur dann ihre Wirkung zeigen, wenn sich das Verhalten der Menschen daran orientiert. Eine Überwachung und Durchsetzung von Regeln ist daher insbesondere bei regelwidrigem Verkehrsverhalten von Bedeutung.</p>		
Maßnahmeninhalte:		
<p>Als Maßnahmen zur Durchsetzung von (Verkehrs-)Regeln dienen grundsätzlich (monetäre) Sanktionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsüberschreitung - Falschparken (Gehwegparken, Halteverbotszonen, etc.) - Nichtbenutzung oder regelwidrige Nutzung von Rad- bzw. Fußverkehrsanlagen - Benutzung des ÖPNV ohne gültigen Fahrausweis <p>Korrektes (Verkehrs-)Verhalten wird honoriert, sodass ein Anreiz geschaffen wird sich an die (Verkehrs-)Regeln zu halten. Des Weiteren werden Mobilitätsentscheidungen zu Gunsten des Umweltverbands durch positive Wegebeziehungen und Standorte belohnt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedarfsschaltung von LSA für Fußgänger und Radfahrer bei Benutzung der entsprechenden Verkehrsanlagen - Anordnung von Fußgängerüberwegen an relevanten Wegebeziehungen (Bushaltestelle, Bahnhof, etc.) 		
Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Sanktionierung von regelwidrigem Verkehrsverhalten und Honorierung von korrektem Verkehrsverhalten und gewünschtem Mobilitätsverhalten soll langfristig eine Verhaltensänderung bei den Bürgern bewirken 		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn, Verkehrsbetriebe		
Quelle		
Masterplan, Klimaschutzkonzept, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

9 Öffentlichkeitsarbeit	
9a	Ausbau der Netzwerkarbeit
9b	Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit (Information, Kommunikation, Beratung, Beteiligung)

Handlungsansatz „Öffentlichkeitsarbeit“		
9a Ausbau der Netzwerkarbeit		
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem: Die Netzwerkarbeit dient der Bündelung und Verknüpfung verschiedener Kompetenzen durch aktors- und resortsübergreifende Bewältigung komplexer Herausforderungen. Dabei ist insbesondere die lokale und regionale Weitergabe von Informationen zu gewährleisten.		
Maßnahmeninhalte: Als Schnittstelle der Koordination der Klimaschutzaktivitäten ist die Einstellung eines Klimaschutz- und Mobilitätsmanagers essentiell. Die Stadt Heilbronn beschäftigt bereits einen Klimaschutzmanager, eine Einstellung eines Mobilitätsmanagers im Amt für Straßenwesen sollte überprüft werden. Ist eine weitere Einstellung nicht umsetzbar sollte der Klimaschutzmanager seine Funktion und Aufgaben übernehmen. Die Position eines Klimaschutz- und Mobilitätsmanagers bildet im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit eine zentrale Anlauf- und Kontaktstelle. Ihm wird dabei eine resortübergreifende Funktion zugeordnet, in der insbesondere lokale Akteure vernetzt und die interkommunale Zusammenarbeit gefördert werden sollen. Desweiteren gehören Netzwerkarbeit, Kommunikation und Informationsweitergabe innerhalb des Kreises, aber auch die Vorbereitung, Aufbereitung und Umsetzung themenspezifischer Kampagnen und öffentlichkeitswirksamer Strategien in Kooperation mit lokalen Interessensverbänden und Akteuren zu seinen Tätigkeiten.		
Zielsetzung: - Bündelung von Ressourcen - Doppelte Arbeit durch Informationsaustausch vermeiden - Tragfähige und akzeptierte Ergebnisse erzielen		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Klimaschutzkonzept, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>

Handlungsansatz „Öffentlichkeitsarbeit“		
9b	Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit (Information, Kommunikation, Beratung, Beteiligung)	
Beschreibung		
Ausgangslage/Problem: Öffentlichkeitsarbeit, Information und Beteiligung der Bürger spielen eine zentrale Rolle, da sie dazu beitragen, eine möglichst hohe Akzeptanz für das Thema der umweltfreundlichen Mobilität hervorzurufen. Weiterhin basiert Öffentlichkeitsarbeit auf einem Zusammenspiel von Information, Mitwirkung, Werbung und Kundenbindung.		
Maßnahmeninhalte: Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit setzt sich aus der Information, Kommunikation, Beratung und Beteiligung zusammen. Grundlegendes Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist die Bewusstseinsbildung einer umweltfreundlichen Mobilität. Die Bevölkerung soll motiviert werden, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu benutzen. Dazu gehört zum Beispiel eine kontinuierliche Bereitstellung von allgemeinen und Klimaschutzrelevanten Informationen für die Öffentlichkeit über unterschiedliche Medien (z. B. klassische Presse, internetbasierte Angebote, Infolyer/Broschüren, persönliche Beratung in Mobilitätszentralen, etc.). Die Marketingmaßnahmen appellieren an die emotionale Seite der Bürger und schaffen einen Wiedererkennungswert. Möglich wäre die Entwicklung eines Logos oder Slogans. Unter einem Dachbegriff können Kampagnen und Aktionsmotive erstellt werden. Neben der Information und der Sensibilisierung der Bürger ist die Motivation zum aktiven Handeln von grundlegender Bedeutung. Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit sollte unterschiedliche Themenfelder der umweltfreundlichen Mobilität berücksichtigen, z.B. energiesparendes Fahren.		
Zielsetzung: - Bündelung von Ressourcen - Wiedererkennungswert einer Maßnahme fördern - Aktive Prozessbeteiligung der Bürger für allgemein akzeptiertes Ergebnis		
Verantwortlichkeit		
Stadt Heilbronn		
Quelle		
Klimaschutzkonzept, Stadtkonzeption, Bürger-/Akteursbeteiligung		
Kriterienbewertung		
CO₂-Minderungspotenzial <i>keine/gering/mittel/hoch</i>	Kosten <i>gering/mittel/hoch</i>	Kosteneffizienz <i>gering/mittel/hoch</i>
Wirkungshorizont <i>kurz-/mittel-/langfristig</i>	Klimaschutzeffizienz <i>1 bis 5 Sterne</i>	Bemerkung <i>ggf. ausfüllen</i>