



**Abschlussbericht**

# Mobilitätskonzept für die Stadt Bretten

**Stadt Bretten**  
**Amt Stadtentwicklung und Baurecht**  
**Hermann-Beuttenmüller-Straße 6**  
**75015 Bretten**

# Impressum

## Auftraggeber

Stadt Bretten  
Stadtbauamt  
Hermann-Beuttenmüller-Straße 6  
75015 Bretten

## Ansprechpartner:

Stadt Bretten  
Amt Stadtentwicklung und Baurecht  
Dipl.-Ing. Cornelia Hausner  
stv. Amtsleitung  
Sachgebietsleitung Stadtentwicklung und -planung  
cornelia.hausner@bretten.de  
Tel.: 07252/921-611

## Auftragnehmer

Planersocietät  
Mobilität. Stadt. Dialog

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner

Dortmund | Bremen | Karlsruhe

Gutenbergstr. 34	Moltkestr. 43
44139 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/589696 - 0	0721/831693 - 0
Fax: 0231/589696 - 18	0721/831693 - 19

info@planersocietaet.de  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

## Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn, (Geschäftsführung)  
Philipp Hölderich (M. Sc.), (Projektleitung)  
David Madden (M. Sc.)  
Lukas Pöpsel (M. Sc.)

Karlsruhe/ Dortmund, im Juni 2021

## Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Menschen zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich alle Geschlechter angesprochen.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>2</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>2</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>2</b>
<b>1 Einführung .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Rückblick und Arbeitsweise .....</b>	<b>4</b>
2.1 Planungsdialog	4
2.2 Zielkonzept	6
2.3 Handlungs- und Maßnahmenkonzept	9
<b>3 Umsetzungskonzept .....</b>	<b>11</b>
3.1 Einleitung und Erläuterung	11
3.2 Tabellarisches Umsetzungskonzept	13
3.3 Ausblick auf die nächsten Schritte	19
<b>4 Empfehlungen zur Evaluation .....</b>	<b>21</b>
4.1 Umsetzungsanalyse	21
4.2 Wirkungsanalyse	22
4.3 Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten	23
<b>5 Fazit/ Schlussbemerkung .....</b>	<b>24</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Öffentliche Auftaktveranstaltung .....	5
Abbildung 2: Digitale Bürgerinformation .....	6
Abbildung 3: Zielkonzept für eine neue und nachhaltige Mobilitätskultur in Bretten .....	8
Abbildung 4: Übersicht der Handlungs- und Maßnahmenfelder .....	9
Abbildung 5: Beispielhafte Umsetzungsanalyse für den sukzessiven Ausbau von Radabstellanlagen .....	21
Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen in Bretten .....	22

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umsetzungskonzept: Handlungsfeld Fußverkehr .....	14
Tabelle 2: Umsetzungskonzept: Handlungsfeld Radverkehr .....	15
Tabelle 3: Umsetzungskonzept: Handlungsfeld ÖPNV .....	16
Tabelle 4: Umsetzungskonzept: Handlungsfeld Kfz-Verkehr .....	17
Tabelle 5: Umsetzungskonzept: Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und -information .....	18

## Abkürzungsverzeichnis

EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
Kfz	Kraftfahrzeug
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen

# 1 Einführung

Die Stadt Bretten hat im Frühjahr 2019 das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Planersocietät – mit Büros u. a. in Karlsruhe und Dortmund – damit beauftragt, ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Ein Mobilitätskonzept ist ein Planwerk, in dem die Strategie für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Bretten für die nächsten 10 bis 15 Jahre definiert wird. Zur inhaltlich-thematischen Ausrichtung des Mobilitätskonzepts werden Leitlinien und Ziele bestimmt. Auf Basis einer Analyse der verkehrlichen Ausgangssituation in Bretten werden sowohl Stärken als auch Schwächen betrachtet. Diese dienen als Basis für das integrierte Handlungs- und Maßnahmenkonzept, das unterschiedliche Maßnahmen für alle Verkehrsträger und alle Bereiche der Mobilität in Bretten aufzeigt.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts werden sowohl die einzelnen Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, MIV, Wirtschaftsverkehr) als auch übergeordnete und querschnittsorientierte Mobilitätsthemen wie Mobilitätsmanagement und neue Mobilitätsformen (Carsharing, neue Antriebsformen etc.) berücksichtigt. Das Mobilitätskonzept versteht sich als strategisches Planwerk, das Verkehrsmittelübergreifend die „Leitplanken“ der Verkehrsplanung und Mobilitätsentwicklung für die nächsten Jahre in Bretten definiert, ohne die Maßnahmen bis zur Baureife auszuarbeiten.

Das Mobilitätskonzept orientiert sich hierbei immer an den rahmengebenden Herausforderungen. Diese betreffen insbesondere die verkehrlichen Folgen des demographischen Wandels, steigende Anforderungen im Klimaschutz sowie die Finanzierbarkeit, Kosteneffizienz und Umsetzbarkeit von Maßnahmen.

Um den vielfältigen, teils gegensätzlichen Ansprüchen und Anforderungen an das Mobilitätskonzept gerecht zu werden, sind verschiedene Beteiligungsformate wesentliche Bestandteile des Bearbeitungsprozesses. Sie schaffen frühzeitige Transparenz und Mitgestaltungsmöglichkeit und qualifizieren das Mobilitätskonzept durch die Fach- und Lokalkenntnisse wichtiger Akteure.

Die Ergebnisse des Planungsprozesses werden in insgesamt drei Zwischenberichten und einem Abschlussbericht aufbereitet:

- Zwischenbericht 1 beinhaltet die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Bretten sowie die Ergebnisse der Unternehmensbefragung.
- Zwischenbericht 2 beinhaltet die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse, die Bewertung der Ist-Situation und das Zielkonzept.
- Zwischenbericht 3 beinhaltet das Handlungs- und Maßnahmenkonzept und basiert auf den beiden vorangestellten Zwischenberichten.
- Der Abschlussbericht beinhaltet neben kurzen Zusammenfassungen der Zwischenberichte 1–3 das Umsetzungs- und Evaluationskonzept.

## 2 Rückblick und Arbeitsweise

Die Arbeiten am Mobilitätskonzept von Bretten, die sich in den Zwischenberichten 1, 2 und 3 wiederfinden, wurden neben dem regelmäßigen Austausch zwischen Planungsbüro und Auftraggeber bzw. den zuständigen Ämtern von einem Projektbeirat sowie der Öffentlichkeit begleitet. Hinzu kam, zu ausgewählten und wichtigen Zeitpunkten, die Rückkopplung mit der Politik der Stadt Bretten.

### 2.1 Planungsdialog

#### *Projektbeirat*

Der Projektbeirat begleitet den vollständigen Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts. Er setzt sich aus der Stadtverwaltung (Auftraggeberin), dem Planungsbüro, Vertreter\*innen der Politik sowie aus verschiedenen Interessensvertretenden zusammen und arbeitet in allen Phasen aktiv inhaltlich mit. Insbesondere durch Fach- und Lokalkenntnisse sorgt die Begleitung des Projektbeirats für eine Qualifizierung des Mobilitätskonzepts. Dadurch fungiert der Projektbeirat auch als Bindeglied zwischen den externen Gutachter\*innen des Planungsbüros, der Stadtverwaltung und den Bürger\*innen vor Ort. Insgesamt wurden vier nichtöffentliche Sitzungen des Projektbeirats bis zur Fertigstellung des Mobilitätskonzepts angesetzt. Die dritte und vierte Sitzung wurde während der Arbeiten zum vorliegenden Zwischenbericht 3 abgehalten.

- Die erste Sitzung, in der erste Ergebnisse und Eindrücke der Bestandsaufnahme und -analyse sowie die weiteren Projektschritte behandelt wurden, fand am 25. Juli 2019 statt.
- Die zweite Sitzung, in der die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse (Mobilitäts-erhebung/ Unternehmensbefragung, Bürgerbeteiligung und gutachterliche Analyse) zusammenfassend dargestellt sowie das Zielkonzept diskutiert und vorbereitet wurde, fand am 6. Februar 2020 statt.
- Die dritte Sitzung wurde dazu genutzt, erste Maßnahmenansätze in den Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr sowie Mobilitätsmanagement zu präsentieren und zu diskutieren. Hier ließen sich bereits erste Dringlichkeiten und Prioritäten erkennen, die in das Umsetzungskonzept (Abschlussbericht) einfließen. Die Sitzung fand am 23. Juli 2020 statt.
- Die vierte Sitzung fand am 4. März 2021 aufgrund der Covid-19-Pandemie nicht als Präsenzveranstaltung statt, sondern in digitaler Form via webex. Es konnten empfohlene Schlüsselmaßnahmen sowie Vorschläge zu Umsetzungshorizonten diskutiert und bewertet werden. Trotz der digitalen Variante konnte der Projektbeirat nahezu in identischer Besetzung wie in den vorangestellten Sitzungen tagen.

## Öffentlichkeit

Die Bürgerschaft konnte über verschiedene Kanäle an den Arbeiten des Mobilitätskonzepts beteiligt werden. Im Juli 2019 wurde eine Mobilitätserhebung der Brettener Bevölkerung durchgeführt. Durch eine Zufallsstichprobe konnte ein repräsentativer Querschnitt der Brettener Bevölkerung erreicht werden. Insgesamt konnten Mobilitätsdaten und -einstellungen von gut 1.460 Personen erfasst werden. Dies entspricht 5 % der Einwohner\*innen. Wichtige Fragen der Untersuchung waren z.B.: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie am Tag unterwegs? Eine detaillierte Aufbereitung der Ergebnisse können dem Zwischenbericht 1 entnommen werden.

Neben ausgewählten Haushalten wurden auch alle in Bretten ansässigen Unternehmen zu ihren individuellen Mobilitätsbedürfnissen und -einstellungen befragt. Nach einer Rücklaufquote von knapp 19 % liegen die Antworten von 66 Brettener Unternehmen vor. Die Ergebnisse der Befragung können ebenfalls dem Zwischenbericht 1 entnommen werden. Ausgewählte Unternehmen nahmen freiwillig an Austauschworkshops zu den Themen Unternehmensmobilität und Wirtschaftsverkehr in Bretten teil.

Zu einer öffentlichen Auftaktveranstaltung wurde am 9.10.2019 in das Hallensportzentrum Im Grüner eingeladen. Nach einer Begrüßung durch Oberbürgermeister Martin Wolff informierte die Planersocietät in einem kurzen Impulsvortrag über den Zeitplan und Bearbeitungsstand des Mobilitätskonzepts und lieferte Eindrücke aus der Bestandsaufnahme und -analyse. Im Anschluss bestand für die rund 120 Teilnehmenden die Möglichkeit, an drei Thementischen zu den verschiedensten Themen Anregungen und Kritik zu äußern oder schlicht in den Austausch mit den Planenden zu treten.

Abbildung 1: Öffentliche Auftaktveranstaltung



Quelle: Planersocietät

Mit dem Abschluss der öffentlichen Auftaktveranstaltung wurde gleichzeitig auch die Online-Beteiligung geöffnet. So bestand insbesondere für diejenigen, die nicht an der öffentlichen Auftaktveranstaltung teilnehmen konnten, die Möglichkeit, ihre Anmerkungen zur bisherigen und künftigen Mobilität in Bretten mitzuteilen. Einen Monat lang konnten auf einer interaktiven Karte Kritik, Verbesserungsvorschläge und Wünsche genannt bzw. verortet werden. Die insgesamt 227 Beiträge wurden im Anschluss ausgewertet und im weiteren Prozess mitberücksichtigt.

Während des gesamten Zeitraums der Bearbeitung des Mobilitätskonzepts konnten alle wesentlichen Informationen sowie aktuelle Meldungen auf einer projektbegleitenden Homepage ([bretten.de/mobil](http://bretten.de/mobil)) abgerufen werden oder für detaillierte Nachfragen die Planenden kontaktiert werden.

Aufgrund der Covid-19-Pandemie konnte kein zweites öffentliches Bürgerforum zur Diskussion der Handlungserfordernisse stattfinden. Stattdessen wurden sechs Kurzvideos durch die Planenden erstellt und der Bevölkerung auf der projektbegleitenden Homepage zur Verfügung gestellt. Sie stellten die wesentlichen und zentralen Ergebnisse aus den Handlungsfeldern zum Mobilitätskonzept dar und baten um Anregungen, Kritik und Verbesserungsvorschläge per E-Mail. Der Zeitraum dieser Beteiligung belief sich auf insgesamt 24 Tage vom 07.05.2021 bis 30.05.2021.

**Abbildung 2: Digitale Bürgerinformation**

Video Kfz-Verkehr



Quelle: Planersocietät

### **Politik**

Im Projektbeirat hatten die Fraktionen die Möglichkeit sich in die Ausgestaltung des Mobilitätskonzepts einzubringen. Darüber hinaus fanden zwei Präsentationen im Gemeinderat zu wichtigen Meilensteinen des Mobilitätskonzepts statt. Am 12. Mai 2020 beschloss der Gemeinderat das vorgelegte Zielkonzept als wichtiges Zwischenergebnis. Am 27. April 2021 wurde der Gemeinderat über den aktuellen Sachstand und die Arbeiten des Projektbeirats (Maßnahmenkonzeption und Überlegungen zum Umsetzungskonzept) informiert. Ergänzend wurde das finale Vorgehen bis zum Beschluss des Mobilitätskonzepts skizziert.

## **2.2 Zielkonzept**

Das Zielkonzept ist ein zentraler Baustein des Mobilitätskonzepts für Bretten. Die formulierten Ziele sollen die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Bretten für die nächsten 10 bis 15 Jahre definieren und wurden am 12. Mai 2020 vom Gemeinderat Bretten beschlossen. Damit stellen sie zum einen Leitplanken für das Handlungs- und Maßnahmenkonzept (vgl. Zwischenbericht 3) dar und sind zum anderen für eine nachgelagerte Erfolgskontrolle von Bedeutung.

Das Zielkonzept steht unter dem übergeordneten **Leitmotiv „Eine neue und nachhaltige Mobilitätskultur für Bretten“**. Gemeinsam mit den **vier Zielfeldern** setzt dieses den inhaltlichen Rahmen für das zukünftige verkehrspolitische Handeln im Sinne des Mobilitätskonzepts. Die vier Zielfelder stehen sich gleichberechtigt gegenüber, d. h. sie sind von gleichermaßen hoher Bedeutung. Die Zielfelder werden weiter durch **jeweils drei (Unter-)Ziele** ergänzt.

### **Zielfeld: Nahmobilitätsfreundliche Stadt- und Straßenräume**

**Attraktive Stadt- und Straßenräume weiterentwickeln:** Die oftmals einseitig Kfz-orientierten Straßenräume werden im Sinne der Ansprüche aller Verkehrsmittel, vor allem der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in Bretten weiterentwickelt und gerecht aufgeteilt. Dies soll unter Berücksichtigung der städtebaulichen Funktion der Straße, der

Möglichkeiten für flexible Umnutzungen und insbesondere unter Einbezug lokaler Akteur\*innen geschehen.

**Umfangreiche und systematische Radverkehrsförderung betreiben:** Anhand der Säulen Infrastruktur, Service und Kommunikation wird Radverkehr in Bretten als System gedacht. So wird eine umfangreiche Radverkehrsförderung erzielt, sodass das Radfahren als Mobilitätsoption ganzjährig vielfältigen Zielgruppen für viele Wegezwecke ermöglicht wird.

**Fußverkehr als eigenständige Mobilitätsoption fördern:** Der Fußverkehr wird in Bretten nicht länger als „Beiwerk“, sondern als eigenständige und gleichwertige Mobilitätsoption auf kurzen, innerstädtischen Wegen betrachtet. Durch eine aktive und breite Fußverkehrsförderung wird der Stellenwert des Fußverkehrs gesteigert und die Attraktivität des Zufußgehens erhöht.

### ***Zielfeld: Eigenständige Mobilität***

**Barrierefreiheit umfänglich verbessern und ausbauen:** Das Ziel einer individuellen barrierefreien Mobilität bringt große Herausforderungen mit sich, ist jedoch auch unumgänglich. Barrieren umfassen dabei nicht allein räumliche Hindernisse (Borde, Treppen, nicht stufenfreier Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln etc.), sondern auch akustische, haptische, optische und sprachliche Barrieren, die seh- oder hörgeschädigte, motorisch oder kognitiv eingeschränkte Personen in ihrer Mobilität beeinträchtigen. Diese Barrieren gilt es konsequent und zügig abzubauen und den öffentlichen Raum nach dem Zwei-Sinne-Prinzip zu gestalten.

**Verkehrssicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme fördern:** Die Sicherheit im Verkehr ist abhängig sowohl von der Verkehrsunfallstatistik, bei der langfristig die „Vision Zero“, also keine Verkehrsunfalltoten, in Bretten gelten soll, als auch von der subjektiven Sicherheit im öffentlichen Raum. Jede Person sollte sich jederzeit frei und gern in Bretten bewegen können. Dabei gilt grundlegend das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme.

**Generationengerechte Mobilität ermöglichen:** Mobilitätsansprüche sind vielfältig – vom Kind bis zur älteren Person gilt es, gleichwertige Mobilitätschancen für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen zu schaffen, um die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu gewährleisten.

### ***Zielfeld: Vernetzte Mobilität und Erreichbarkeit***

**Städtische und regionale Erreichbarkeit sichern und stärken:** Eine gute Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Standortfaktor und essenziell für die Attraktivität einer Stadt. Dazu gehört neben der Kfz-Erreichbarkeit auch ein konkurrenzfähiger ÖPNV sowie ein ausgebautes regionales wie kommunales Radwegenetz. Hinsichtlich einer guten lokalen Erreichbarkeit gilt es zudem, im Rahmen der Stadtentwicklung die Stadt der kurzen Wege zu fördern.

**Chancen der Digitalisierung nutzen:** Die Digitalisierung verändert Schritt für Schritt das heutige Leben und wirkt auch im Mobilitätssektor. Chancen ergeben sich vor allem durch einen schnellen und aktuellen Informationsfluss sowie einen vereinfachten Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten und deren flexible Nutzung. Durch die Digitalisierung eröffnen sich zudem Möglichkeiten, die Verkehrsinfrastruktur oder öffentliche Mobilitätsangebote effizienter zu nutzen.

**Vielfältiges Mobilitätsmanagement stärken:** Dauerhafte Veränderungen im Mobilitätsverhalten lassen sich nicht ausschließlich durch teils aufwändige Infrastrukturmaßnahmen erreichen, sondern sind auch durch Information, Beratung und Marketing zu beeinflussen. An dieser Stelle setzen kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement an.

**Zielfeld: Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität**

**Verkehrsbedingte Umweltbelastungen minimieren:** Mobilität hat einen hohen Stellenwert in unserer Gesellschaft, erzeugt in vielen Fällen aber auch Lärm- und Luftschadstoffemissionen oder bringt Flächeninanspruchnahmen mit sich. Die hieraus resultierenden negativen Auswirkungen für die Umwelt und die Lebensqualität in der Stadt sollen minimiert werden, ohne die grundsätzliche Notwendigkeit von Mobilität und der dafür notwendigen Infrastruktur in Frage zu stellen.

**Inter- und Multimodalität fördern:** Oftmals ist die Verkehrsmittelwahl (meist aufgrund von Routinen) auf ein einziges Verkehrsmittel ausgerichtet (z. B. den Pkw), auch wenn ein anderes Verkehrsmittel eine ernsthafte Alternative darstellen könnte. Ein multimodales Mobilitätsverhalten, die Wahlfreiheit zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln, sowie die Intermodalität, die Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg, sollen gefördert werden.

**Rahmenbedingungen für klimafreundliche Mobilität verbessern:** Bund und Land, aber auch die Stadt Bretten haben in ihren jeweiligen Handlungsspielräumen die Möglichkeit, Rahmenbedingungen zu schaffen, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern oder verträglich abzuwickeln. Mit kommunalen Rahmenbedingungen können sowohl planerische Grundlagen, aber auch Restriktionen und Anreize gemeint sein. So kann die Mobilitätsentwicklung gezielt gesteuert und gleichzeitig der Rahmen für die konkrete Ausgestaltung von Maßnahmen (z. B. in Form von Pilotprojekten) gesetzt werden.

**Abbildung 3: Zielkonzept für eine neue und nachhaltige Mobilitätskultur in Bretten**



Quelle: Eigene Darstellung

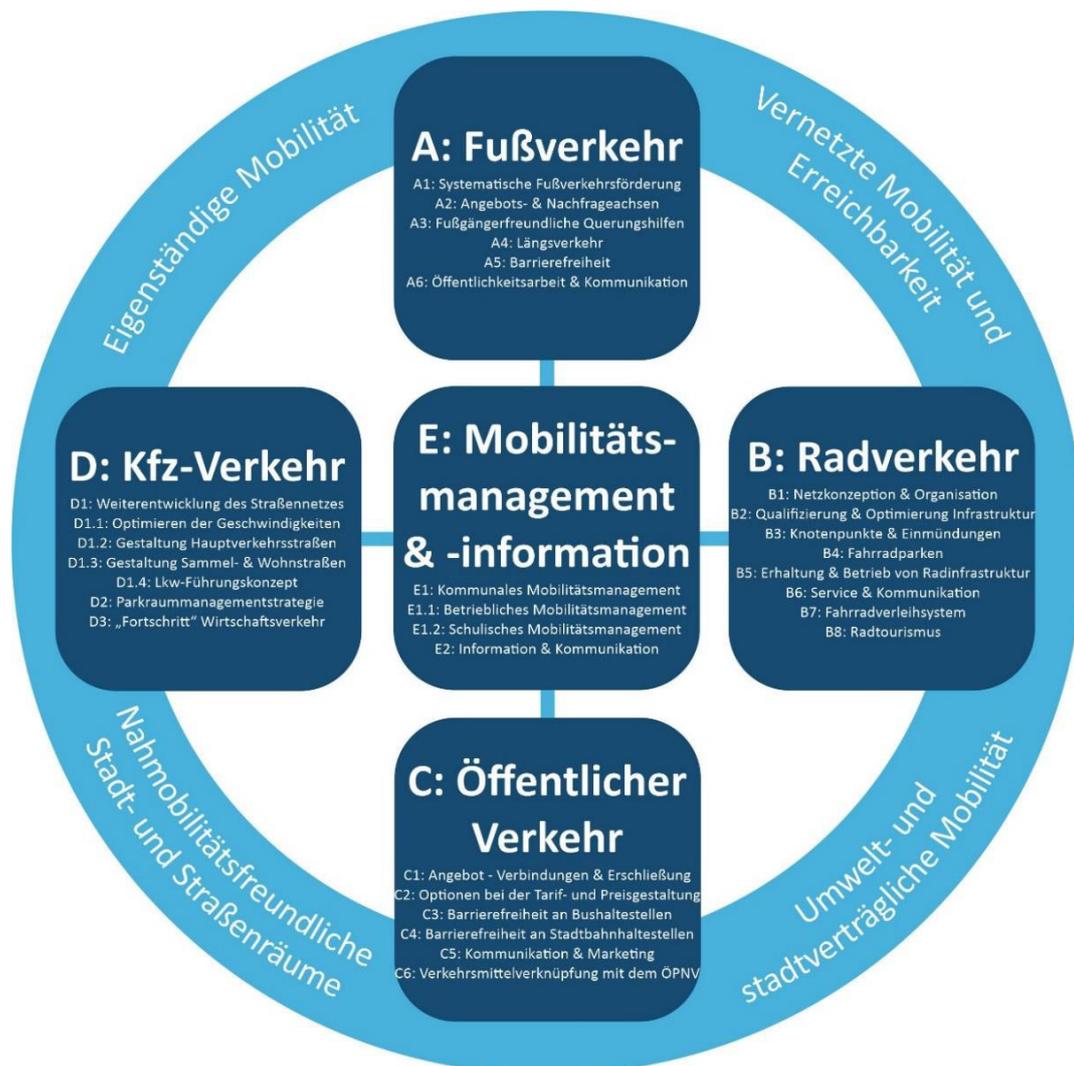
## 2.3 Handlungs- und Maßnahmenkonzept

Der Zwischenbericht 3 setzt sich aus **fünf Handlungsfeldern** (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr und Mobilitätsmanagement) zusammen und gliedert sich weiter in insgesamt **31 Maßnahmenfelder bzw. Maßnahmenbündel**, die wiederum aus einer **Vielzahl von Einzelmaßnahmen und wichtigen Bausteinen** sowie Planungshinweisen bestehen. Als strategisches Planwerk, das verkehrsmittelübergreifend die „Leitplanken“ der Verkehrsplanung und Mobilitätsentwicklung für die nächsten Jahre in Bretten definiert, wird das Mobilitätskonzept die Maßnahmen nicht bis zur Bau-reife ausarbeiten. Vielmehr gliedern sich die Maßnahmen in solche Maßnahmen,

- die durch die Stadt direkt einleitbar sind.
- die einer Prüfung und Ausarbeitung im Detail oder einer Systematik bedürfen.
- die abhängig von äußeren Faktoren/Akteur\*innen sind.

Die formulierten Maßnahmen sind aus Ideen der Bürger\*innen bzw. des Projektbeirats, der Stadtverwaltung und der Gutachter entstanden. Alle 31 Maßnahmenfelder bzw. Maßnahmenbündel haben einen konkreten Zielbezug und besitzen demnach Bedeutung für die Umsetzung.

Abbildung 4: Übersicht der Handlungs- und Maßnahmenfelder



Quelle: Eigene Darstellung

Im Zwischenbericht 3 sind die Maßnahmenfelder sowie alle Einzelmaßnahmen und wichtige Bausteine sowie Planungshinweise ausführlich dokumentiert. Er dient der inhaltlichen Herleitung der entsprechenden Maßnahmenfelder und Einzelmaßnahmen und ist damit insbesondere für die Fachverwaltung eine wichtige Grundlage.

## 3 Umsetzungskonzept

### 3.1 Einleitung und Erläuterung

Das Umsetzungskonzept bildet den zusammenfassenden Abschluss des Mobilitätskonzepts für die Stadt Bretten. Mit dem Umsetzungskonzept werden die zuvor erarbeiteten und abgestimmten Maßnahmen (vgl. Zwischenbericht 3) mit einer Umsetzungsperspektive versehen, die insbesondere zeitliche und finanzielle Ressourcen sowie die Einstufung in eine Prioritätenklasse berücksichtigt. Als Ergebnis erhält die Stadt Bretten so die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts als eine Handlungsliste für die kommenden 10 bis 15 Jahre, aus der die sukzessive Umsetzung von Maßnahmen heraus geplant und in Teilen bereits auch durchgeführt werden kann. Im Einzelnen enthält das Umsetzungskonzept die folgenden Kategorien:

#### *Zeitliche Umsetzungsempfehlung*

Jeder Maßnahme wird in Abhängigkeit ihres planerischen, baulichen und finanziellen Umfangs sowie ihrer Priorität ein Zeitrahmen zugewiesen. Im Sinne des Zielkonzepts und des Erarbeitungsrahmens des Mobilitätskonzepts sowie anhand der Priorität, des Umfangs und der Umsetzbarkeit von Maßnahmen werden die **Zeithorizonte 2023, 2026 und 2031 sowie Daueraufgabe** angegeben. Da im Jahr 2031 die Gartenschau in Bretten stattfinden wird, ist dieses Datum eine gute Zielmarke für die bestmögliche Realisierung des Mobilitätskonzepts. Die Jahresangaben 2023, 2026 sowie 2031 bedeuten dabei die anzustrebende Fertigstellung der jeweiligen Maßnahme. Dies bedeutet, rechtzeitig die entsprechenden Vorbereitungen aufzunehmen, politische Beschlüsse einzuholen, Finanzierung und Förderung zu klären und weitere notwendige Schritte mit entsprechendem Vorlauf einzuplanen. Dies gilt insbesondere für die kürzeren Umsetzungshorizonte 2023 und 2026. Maßnahmen, denen die Angabe „Daueraufgabe“ zugeordnet sind, betreffen in der Regel laufendes Verwaltungshandeln bzw. konsequent zu verfolgende Strategien, Planungsansätze oder auch Maßnahmen, die Schritt für Schritt über den Zeitraum des Mobilitätskonzepts zu berücksichtigen bzw. umzusetzen sind.

#### *Priorität*

Auf einer **Skala von 1 bis 3** wird jeder Maßnahme eine Priorität zugeordnet. Diese ist als gutachterliche Einschätzung und Empfehlung zu verstehen und – ebenso wie die weiteren Kategorien – nicht bindend. Eingeflossen in die Bewertung sind insbesondere die politische, finanzielle und planerische Machbarkeit, die Zustimmung aus der Stadtgesellschaft und dem Projektbeirat des Mobilitätskonzepts sowie die Wirkung auf die Erreichung der Ziele des Mobilitätskonzepts. **Prioritätsstufe 1 bedeutet hierbei die höchste Priorität, Prioritätsstufe 3 die niedrigste.** Im Sinne von „last but not least“ ist allerdings grundsätzlich jede Maßnahme, die Eingang in das Mobilitätskonzept gefunden hat, von gewisser Bedeutung, was durch den Bezug zum Zielkonzept bei jedem Maßnahmenfeld verdeutlicht wird.

### ***Kostenaufwand***

Jeder Maßnahme werden grob geschätzte Kosten zugeordnet und durch Eurozeichen auf einer fünfstufigen Skala dargestellt (€ bis €€€€€). Die Skala ist in folgende Kostenklassen unterteilt:

- €: < 25.000 Euro
- €€: < 50.000 Euro
- €€€: < 100.000 Euro
- €€€€: < 500.000 Euro
- €€€€€: > 500.000 Euro

Da viele Maßnahmen Strategien und Planungsansätze enthalten sowie sukzessive über mehrere Jahre umgesetzt werden, ist jedoch zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Haushaltsplanungen jährliche Posten bzw. Abschreibungen oder laufende Kosten anzusetzen sind (Kostenansatz „jährlich“ bzw. „wiederkehrend“). Lediglich bei klar umrissenen Einzelmaßnahmen sind die einmaligen Gesamtkosten geschätzt (Kostenansatz „einmalig“). Einige Maßnahmen können in Bezug auf ihre Kosten zum jetzigen Zeitpunkt auch noch nicht bewertet werden, da z. B. der Umfang noch nicht ausreichend definiert ist oder die Kostenbeteiligung der Stadt Bretten unklar ist. Bei einigen Maßnahmen sind die Kosten auch bereits in anderen Maßnahmen enthalten, dies ist entsprechend gekennzeichnet.

### ***Fördermittel***

Weiterführend ist jeweils angegeben, ob bei der Finanzierung von Maßnahmen die Inanspruchnahme von Fördermitteln in Frage kommt. Die Lage und Rahmenbedingungen von Fördermitteln ist dynamisch und auf eine längere Zeit nicht abschließend festzuhalten, da sich politische Rahmenbedingungen, inhaltliche Handlungserfordernisse oder auch die Finanzlage von EU, Bund und Land ändern können. Aussagen zu konkreten Förderprogrammen oder Fördersätzen können erst bei genauer inhaltlicher Ausgestaltung einer Maßnahme und bei der Fördermittelbeantragung getroffen werden. Daher ist **die Wahrscheinlichkeit zur grundsätzlichen Inanspruchnahme von Fördermitteln zum jetzigen Zeitpunkt** angegeben und als „hoch“, „möglich“ und „ggf. möglich“ abgestuft.

### ***Akteure***

Abschließend sind in der Kategorie Baulastträger/Akteure die wesentlichen Akteure angegeben, die für die Umsetzung bzw. Initiierung einer Maßnahme maßgeblich verantwortlich bzw. beteiligt sind. In der Regel ist dies die Stadt Bretten selbst sowie der Straßenbaulastträger (Stadt, Kreis oder Land). An vielen Stellen kann und muss ggf. Unterstützung durch externe Gutachter, Dienstleister etc. erfolgen, dies ist nicht explizit vermerkt. Bei ÖPNV-Maßnahmen sind in der Regel der Verkehrsverbund KVV, der Landkreis sowie die Verkehrsunternehmen die zentralen Akteure. Einige Maßnahmen erfordern zudem die aktive Beteiligung der Stadtgesellschaft und bspw. des örtlichen Gewerbes oder der Schulen (z. B. Maßnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement). In der Regel sind die Maßnahmen jedoch jeweils durch die Stadt Bretten mindestens zu initiieren und zu koordinieren.

## **3.2 Tabellarisches Umsetzungskonzept**

Nachfolgend ist das Umsetzungskonzept des Mobilitätskonzepts Bretten dargestellt. Es gliedert sich in die fünf Handlungsfelder

**A – Fußverkehr**

**B – Radverkehr**

**C – ÖPNV**

**D – Kfz-Verkehr**

**E – Mobilitätsmanagement und -information**

Tabelle 1: Umsetzungskonzept: Handlungsfeld Fußverkehr

lfd. Nr.	Maßnahmenfeld	Umsetzungsempfehlung	Priorität	Kostenaufwand	Kostenansatz	Potenzial Förderung	Baulastträger/Akteure
<b>A1: Systematische Fußverkehrsförderung</b>							
1	Sukzessive und systematische Betrachtung des Fußverkehrs in einzelnen Teilbereichen	Daueraufgabe	1	€	jährlich	-	Stadt Bretten
2	Entwicklung eines kommunalen und qualifizierten Fußverkehrskonzepts	2026	2	€€	einmalig	ggf. möglich	Stadt Bretten
3	Entwicklung/ Weiterentwicklung von Planwerken mit geringer Flughöhe	Daueraufgabe	2	€	jährlich	ggf. möglich	Stadt Bretten
4	Benennung eines zentralen Ansprechpartners	2023	1	€€	jährlich	ggf. möglich	Stadt Bretten
<b>A2: Angebots- und Nachfrageachsen/ Wegenetz</b>							
5	Angebotsachsen	2026	2	€€€€€	einmalig	ggf. möglich	Stadt Bretten, Straßenbaulastträger
6	Nachfrageachsen	2031	2	€€€€€	einmalig	ggf. möglich	Stadt Bretten, Straßenbaulastträger
<b>A3: Fußgängerfreundliche Querungshilfen</b>							
7	Umfangreiche Prüfung von möglichen Standorten von Querungshilfen	2023	1	€	einmalig	-	Stadt Bretten, Straßenbaulastträger
8	Verzicht auf Dreiecksinseln	Daueraufgabe	2	n. b.	n. b.	ggf. möglich	Stadt Bretten, Straßenbaulastträger
9	Stadtweite systematische Prüfung der LSA-Schalprogramme	2023	1	€	einmalig	-	Stadt Bretten, Straßenbaulastträger
10	Aktionsprogramm "Attraktive Unterführungen"	Daueraufgabe	3	€	jährlich	ggf. möglich	Stadt Bretten, Straßenbaulastträger
<b>A4: Längsverkehr</b>							
11	Festlegen von verbindlichen Standard- und Mindestbreiten	2031	1	€€	jährlich	-	Stadt Bretten, Straßenbaulastträger
12	Integration von Sitz- und Spielelementen	2026	2	€	jährlich	ggf. möglich	Stadt Bretten
<b>A5: Barrierefreiheit</b>							
13	Programm zur Gewährleistung von barrierefreien/ armen öffentlichen Räumen	Daueraufgabe	1	€€€	jährlich	ggf. möglich	Stadt Bretten
14	Umsetzungsvorschlag für einen Standard von Sitzgelegenheiten	Daueraufgabe	2	€€	jährlich	-	Stadt Bretten
<b>A6: Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation</b>							
15	strukturierte und medienübergreifende Öffentlichkeitsarbeit	Daueraufgabe	1	€	jährlich	-	Stadt Bretten
16	Organisation von Aktionen und Marketing, projektbezogen, siehe Erläuterung im Zwischenbericht 3	Daueraufgabe	3	€	jährlich	ggf. möglich	Stadt Bretten
17	Unterstützung von (inter-)nationalen Kampagnen	Daueraufgabe	3	€	jährlich	-	Stadt Bretten

Tabelle 2: Umsetzungskonzept: Handlungsfeld Radverkehr

Ifd. Nr.	Maßnahmenfeld	Umsetzungs-empfehlung	Priorität	Kosten- aufwand	Kostenansatz	Potenzial Förderung	Baulastträger/ Akteure	
<b>B1: Netzkonzeption und Organisation</b>								
18	Unterstützung bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts des Landkreises Entwicklung eines kommunalen Radverkehrs konzeptes Einbahnstraßen/ Sackgassen öffnen Benennung eines zentralen Ansprechpartner Beitritt in die AGFK-BW (Landesausschreibung 2031)	2026	1	€€	jährlich	-	Stadt Bretten	
19		2026	2	€€	einmalig	hoch	Stadt Bretten	
20		2023	3	€	einmalig	-	Stadt Bretten	
21		2023	1	€€	jährlich	ggf. möglich	Stadt Bretten	
22		2021*	1	€	jährlich	-	Stadt Bretten	
<b>B2: Qualifizierung und Optimierung von Radverkehrsinfrastruktur</b>								
23	Systematische Überprüfung der vorhandenen Führungsformen Überprüfung möglicher Optimierungen der Führungsformen in der Netzkonzeption Qualitätsoffensive Fahrradstraße Übergänge zwischen verschiedenen Führungsformen Abbau von Hindernissen Unterstützung bei der Umsetzung von Maßnahmen (Neuba u- und Ausbau von Radinfrastruktur) entlang von Kreis-, Landes- und Bundesstraßen Beleuchtung, Reinigung und Winterdienst auf Radinfrastruktur Wirtschaftsweisse	2023	1	€	einmalig	-	Stadt Bretten	
24		2026	2	€€€	jährlich	hoch	Stadt Bretten	
25		2026	1	€	einmalig	-	Stadt Bretten	
26		2026	2	€	jährlich	möglich	Stadt Bretten	
27		2026	2	€	jährlich	-	Stadt Bretten	
28		Daueraufgabe	2	€€	jährlich	möglich	Stadt Bretten, Landkreis, Land	
29		Daueraufgabe	2	€€	jährlich	-	Stadt Bretten	
30		2031	2	€	einmalig	-	Stadt Bretten	
<b>B3: Fahradfreundliche Knotenpunkte und Einmündungen</b>								
31		Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen und Einmündungen Signalisierte Knotenpunkte	2023	1	€€	einmalig	möglich	Stadt Bretten, ggf. Straßenbaulastträger
32	2023		1	€€	einmalig	möglich	Stadt Bretten, ggf. Straßenbaulastträger	
<b>B4: Fahrradparken</b>								
33	Sukzessiver und deutlicher Ausbau von Radstellanlagen Verknüpfung mit dem ÖPNV	2026	1	€€	jährlich	möglich	Stadt Bretten	
34		2026	1	€€	jährlich	hoch	Stadt Bretten	
<b>B5: Erhaltung und Betrieb von Radverkehrsinfrastruktur</b>								
35	Erhaltungsmanagement Reinigung Winterdienst Baustellen	Daueraufgabe	1	€	jährlich	-	Stadt Bretten	
36		Daueraufgabe	2	siehe B2	jährlich	-	Stadt Bretten	
37		Daueraufgabe	2	siehe B2	jährlich	-	Stadt Bretten	
38		Daueraufgabe	3	€	jährlich	-	Stadt Bretten	
<b>B6: Service und Kommunikation</b>								
39	Services und Dienstleistungen, projektbezogen, siehe Erläuterung im Zwischenbericht 3 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, projektbezogen, siehe Erläuterung im Zwischenbericht 3	Daueraufgabe	2	€	jährlich	-	Stadt Bretten	
40		Daueraufgabe	1	€	jährlich	-	Stadt Bretten	
<b>B7: Fahrradverleihsystem</b>								
41	Betreibersuche, Ausstattungsumfang und -art	2026 + anschl. Daueraufgabe	2	€€	jährlich	-	Stadt Bretten, Betreiberunternehmen Fahrradverleihsystem	
<b>B8: Radtourismus</b>								
42	Konzeptionelle (Weiter-)Entwicklung von touristischen Radrouten Zielgruppenspezifische Weiterentwicklung ergänzender Infrastrukturen und Rahmenbedingungen	Daueraufgabe	3	€	jährlich	-	Stadt Bretten, Landkreis, Tourismusverbände	
43		Daueraufgabe	3	€	wiederkehrend	-	Stadt Bretten, Private	
*Der Beitritt wird gemeinsam mit dem Mobilitätskonzept beschlossen								

Tabelle 3: Umsetzungskonzept: Handlungsfeld ÖPNV

lfd. Nr.	Maßnahmenfeld	Umsetzungsempfehlung	Priorität	Kostenaufwand	Kostenansatz	Potenzial Förderung	Baulastträger/Akteure
<b>C1: Angebotsqualität des ÖPNV in Bretten: Verbindungen und Erschließung</b>							
44	Verfolgung und Hinwirkung auf den durchgängig zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecke der S 4	2031	2	n. b.	n. b.	-	Stadt Bretten, KVV, Albtal-Verkehrsgesellschaft, Land BW
45	Vorschlag zur Prüfung weiterer/ alternativer Sprinterzüge	2026	3	n. b.	n. b.	-	Stadt Bretten, KVV, Albtal-Verkehrsgesellschaft
46	Weiterentwicklung des Busverkehrsangebots zu einem Brettener Stadtbusnetz mit einem Rendezvous-	2023	1	€€€	jährlich	-	KVV, Stadt Bretten, Kreis
47	Betriebszeiten	2023	1	n. b.	n. b.	-	KVV, Stadt Bretten, Kreis
48	Erschließungsdefizite beheben	2023	1	n. b.	n. b.	-	KVV, Stadt Bretten, Kreis
49	Kommunikation und Werbung Projekt „Stadtbuss für Bretten“	2023	2	€€	einmalig	ggf. möglich	KVV, Stadt Bretten
<b>C2: Optionen bei Tarif- und Preisgestaltung</b>							
50	Einführung eines Kurzstrecken-Tickets oder -Tarifs	2026	2	€€€	jährlich	-	KVV, Stadt Bretten
51	Ersprobung und Umsetzung eines preisgerechteren und flexiblen, digitalen Tarifs im KVV	2026	2	n. b.	n. b.	-	KVV
<b>C3: Barrierefreiheit im ÖPNV: Bushaltestellen</b>							
52	Fortführung und Intensivierung des barrierefreien Bushaltestellenausbaus	2026	1	€€€	jährlich	hoch	Stadt Bretten, ggf. Straßenbaulastträger
53	Erstellung einer Prioritätenliste zum Umbau von Haltestellen	2023	1	€	einmalig	-	Stadt Bretten
54	Sichere und barrierefreie Zuwegung berücksichtigen und ggf. herzustellen	2031	1	€€	jährlich	möglich	Stadt Bretten, ggf. Straßenbaulastträger, Grundstückseigentümer
55	Prüfung des Umbaus von Haltestellen zu Buskaps	2031	3	n. b.	n. b.	möglich	Stadt Bretten, Straßenbaulastträger
<b>C4: Barrierefreiheit und Erreichbarkeit der Stadtbahaltestellen</b>							
56	Einzelmaßnahmen mit jeweiliger Priorität im Bericht aufgeführt	2031	2	€€€	jährlich	möglich	Stadt Bretten, KVV, Albtal-Verkehrsgesellschaft, ggf. Land BW
<b>C5: Kommunikation und Marketing</b>							
57	Vereinfachung und stärkerer Verweis auf die Nutzung des ÖPNV	Daueraufgabe	2	€	jährlich	-	Stadt Bretten
58	Neubürgermarketing mit Fokus ÖPNV	Daueraufgabe	2	€	jährlich	ggf. möglich	Stadt Bretten
59	Kostenloses Zeitticket für Menschen/Senioren, die den Führerschein abgeben	Daueraufgabe	2	€	jährlich	ggf. möglich	Stadt Bretten
60	Kooperation mit Einzelhandel und Gastronomie	2023+	2	€€	jährlich	-	Stadt Bretten, KVV, lokale Wirtschaft
61	Bewerbung größerer Angebotsmaßnahmen	Daueraufgabe	2	€	wiederkehrend	ggf. möglich	KVV, Stadt Bretten
62	Optimierung von Darstellung und Information im Internet	Daueraufgabe	2	€	jährlich	-	Stadt Bretten
63	sonstiges Marketing in Zusammenarbeit mit dem KVV	Daueraufgabe	3		jährlich	-	KVV, Stadt Bretten
<b>C6: Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln</b>							
64	Ausweitung von Bike + Ride-Angeboten	2026	1	€	jährlich	möglich	Stadt Bretten
65	Ausbau des Bahnhofs Bretten zur Mobilitätsstation	2026	1	€€€€	einmalig	möglich	KVV, Stadt Bretten
66	Aufbau eines Netzes von Mobilpunkten in Bretten	2031	2	€€€	wiederkehrend	möglich	KVV, Stadt Bretten



Tabelle 5: Umsetzungskonzept: Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und -information

lfd. Nr.	Maßnahmenfeld	Umsetzungsempfehlung	Priorität	Kostenaufwand	Kostenansatz	Potenzial Förderung	Baulastträger/ Akteure
	<b>E1: Kommunales Mobilitätsmanagement</b>						
92	Schaffung einer zentralen Schnittstelle	2023	1	€€€	jährlich	ggf. möglich	Stadt Bretten
93	Weiterentwicklung und Ausbau der bislang erfolgten Maßnahmen, insb. Carsharing	Daueraufgabe	2	€€	jährlich	möglich	Stadt Bretten
94	Ergänzende Aktivitäten und Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements innerhalb der Stadtverwaltung initiieren und erproben	Daueraufgabe	2	€	jährlich	ggf. möglich	Stadt Bretten
95	Weitergabe der gewonnenen Erkenntnisse an Betriebe, Unternehmen und Schulen	Daueraufgabe	2	€	jährlich	-	Stadt Bretten, Unternehmen, Verbände, Schulen
96	Teilnahme an Programmen und Wettbewerben	Daueraufgabe	3	€	wiederkehrend	-	Stadt Bretten
97	Aktionen	Daueraufgabe	2	€€	jährlich	-	Stadt Bretten
	<b>E1.1: Initiierung von betrieblichen Mobilitätsmanagement</b>						
98	projektbezogen, siehe Erläuterung im Zwischenbericht 3	Daueraufgabe	2	€€	jährlich/wiederkehrend	ggf. möglich	Stadt Bretten, Unternehmen, Verbände
	<b>E1.2: Initiierung von schulischem Mobilitätsmanagement</b>						
99	projektbezogen, siehe Erläuterung im Zwischenbericht 3	Daueraufgabe	2	€€	jährlich/wiederkehrend	ggf. möglich	Stadt Bretten, Schulen
	<b>E2: Information &amp; Kommunikation</b>						
100	projektbezogen, siehe Erläuterung im Zwischenbericht 3	Daueraufgabe	1	€€	jährlich	-	Stadt Bretten

### 3.3 Ausblick auf die nächsten Schritte

Mit der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts und Vorliegen des Umsetzungskonzepts sind die Weichen für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in den kommenden Jahren in Bretten gestellt. Nun gilt es, die Inhalte des Mobilitätskonzepts fortzuführen, in das Verwaltungshandeln einzupflegen und die Umsetzung sukzessive voranzutreiben.

#### Politische Weichenstellung

Ein Grundstein ist der politische Grundsatzbeschluss zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts, um der Verwaltung eine klare Handlungsanweisung zu geben. Der politische Beschluss des Mobilitätskonzepts ist zugleich der Auftakt der Phase der Maßnahmenbearbeitung und Realisierung. Damit können weitere Planungsschritte initiiert, Abstimmungen mit übergeordneten Planungsträgern getätigt und kleinteilige Umsetzungen vorbereitet werden. Eine weitere politische Diskussion und finale Abwägung z. B. im Rahmen von Interessenkonflikten sowie insbesondere umfangreicher Maßnahmen ist laufender Bestandteil der Maßnahmenbearbeitungs- und Realisierungsphase – nachgelagerte Beschlüsse zur Umsetzung (ausgewählter) Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept bleiben Bestandteil des politischen Handelns und der zukünftigen Mobilitätsplanung in Bretten.

#### Finanz- und Personalressourcen

Die Stadt Bretten kann das ambitionierte Maßnahmenprogramm des Mobilitätskonzepts nicht ohne finanzielle Unterstützung umsetzen. Jedoch sind aktuell, mit Stand 2021, vor dem Hintergrund des zunehmenden politischen und gesellschaftlichen Bewusstseins für Klimaschutz und umweltfreundliche Mobilität sowie der Problematik verkehrlicher Emissionen in städtischen Räumen, die Rahmenbedingungen des Bundes bzw. des Landes zur finanziellen Unterstützung vergleichsweise günstig. Dies kann eine Chance sein, in den kommenden Jahren die Realisierung vieler Maßnahmen einzuleiten oder sich bereits qualifizierte Fachkonzepte fördern zu lassen. Insbesondere Vorhaben in den Handlungsbereichen der Nahmobilität, Maßnahmen aus dem Bereich der Digitalisierung im Verkehr sowie Maßnahmen, die im Besonderen der Luftreinhaltung und dem Lärmschutz dienen, werden derzeit in vielen Fällen gefördert. Die Förderlandschaft für Maßnahmen, die dem Klima- und Umweltschutz dienen, ist aktuell vielschichtig. Attraktive Förderquoten erhalten die Kommunen in den jeweiligen (Landes-)Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzen bzw. mit den jeweiligen Verwaltungsvorschriften und Richtlinien. Hinzu kommen auf Landesebene Förderprogramme, die für bestimmte Zeiträume vorgesehen sind (aktuell: Im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg). Mit weiteren starken regionalen Partnern, wie dem KVV, können auch Verbesserungen bspw. im ÖPNV realisiert werden. Weiterhin empfiehlt es sich zu beobachten und zu prüfen, ob Maßnahmen im Rahmen von Forschungs- oder Pilotprojekten getestet oder umgesetzt werden können. Kleinere verkehrliche Maßnahmen oder einzelne Maßnahmenbausteine können auch über Städtebaufördermittel eingebracht werden. Diese (lokalen) Maßnahmen können beispielsweise in Integrierte Stadt(teil)entwicklungskonzepte aufgenommen werden. Darüber hinaus können Maßnahmen aus dem Verkehrsbereich auch aus

Förderprogrammen mit unterschiedlichen, breiteren Inhalten und Querschnittsthemen umgesetzt werden (z. B. aus den Bereichen Smart City und Digitalisierung, Wirtschaft, Innenstadt- und Quartiersmanagement, EU-Förderprogramme wie EFRE).

Es bleibt so festzuhalten, dass die Förderlandschaft zum gegenwärtigen Zeitpunkt vielfältig und finanziell gut aufgestellt ist, jedoch insbesondere auf investive, weniger auf konsumtive Maßnahmen (also die Finanzierung des laufenden Betriebs (bspw. im ÖPNV) bzw. des Unterhalts von Infrastrukturen) abzielt.

Auch die Förderung von Personalressourcen sollte stärker berücksichtigt werden, da zur Maßnahmenumsetzung entsprechende personelle Kapazitäten bei der Stadt Bretten erforderlich sind. Diese sind einerseits zum Teil als eigenständige Maßnahme benannt (z. B. Stelle eines\*r Mobilitätsmanager\*in), andererseits muss die fortlaufende Umsetzung, Koordinierung und Evaluierung des Mobilitätskonzepts an sich mit entsprechendem Personalaufwand einkalkuliert werden. Eine zentrale Ansprechperson in der Verwaltung ist aus Sicht der Gutachter empfehlenswert. Diese ist geeignet, um zentral und nachhaltig die strategische Mobilitätsplanung zu koordinieren und in der Fachverwaltung zu streuen und zu vermitteln, bspw. gegenüber dem Ordnungsamt und dem Amt Bauen, Gebäudemanagement und Umwelt. Die zentrale Ansprechperson fungiert als Sprachrohr nach innen und außen. Vorhaben und Entwicklungen sollten transparent gegenüber Bevölkerung und Politik dargestellt werden.

### **Organisation und relevante Akteure**

Die Mobilitätsplanung in Bretten kann allerdings nicht allein in die Hände der kommunalen Verwaltung gelegt werden, sondern muss weiterhin abgestimmt mit den relevanten Akteuren der Stadtgesellschaft erfolgen und Eingaben von Bürger\*innen angemessen berücksichtigen. Neben dem Landkreis und Regierungspräsidium als übergeordnete Planungsträger und interkommunale Koordinatoren, kommen auch weiteren relevanten Akteuren aus der Zivilgesellschaft eine wichtige Bedeutung zu. So gilt es, im laufenden Prozess in der bewährten Weise weitere Akteure, wie örtliche Vereine, Verbände, Interessenvertreter und Schulen, einzubeziehen. Weiterhin muss das Thema Mobilität und Mobilitätskonzept auch zukünftig positiv kommuniziert werden, um Akzeptanz zu generieren und die Verfolgung der Ziele zu vermitteln.

## 4 Empfehlungen zur Evaluation

Das Mobilitätskonzept sollte nicht als ein abgeschlossenes Planwerk betrachtet werden, sondern kontinuierlich überprüft und, wenn notwendig, angepasst werden. Die Evaluation des Mobilitätskonzepts sollte daher ein Bestandteil des zukünftigen Handelns der Stadtverwaltung sein. An dieser Stelle ist allerdings zu beachten, dass nicht nur für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts bzw. der Maßnahmen, sondern auch für die Durchführung der Evaluation gewisse Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten. Gemäß den Formulierungen im Maßnahmenfeld *E1: Kommunales Mobilitätsmanagement* und der dort empfohlenen zentralen Schnittstelle ist die Federführung in Bezug auf die Evaluation auch an dieser Stelle anzusiedeln.

Wie in anderen Städten sollte auch in Bretten die Evaluation des Mobilitätskonzepts auf drei Säulen stehen:

- Umsetzungsanalyse: „Welche Maßnahmen wurden umgesetzt und werden aktuell geplant? Wo gibt/gab es Erfolge und Hindernisse bzw. Schwierigkeiten?“
- Wirkungsanalyse: „Wie weit ist man den Zielen schon nachgekommen? Gibt es Bedarf zur Anpassung der kommunalen Handlungsstrategie? Stimmt der Mix aus „Push“- und „Pull“-Maßnahmen?“
- Evaluation von Einzelprojekten: „Vom Projekt zum Prinzip!“

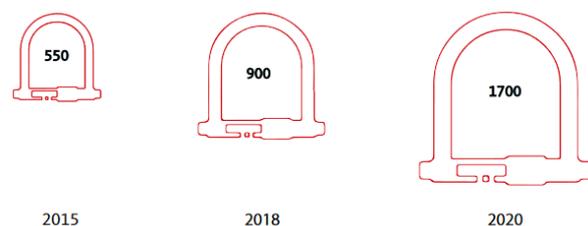
### 4.1 Umsetzungsanalyse

Ein Schwerpunkt der Evaluation kann die Umsetzungsanalyse in Bretten sein. Sie wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in der Planung oder einer anderen Phase befinden. Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen, z. B. alle drei Jahre, erfolgen und mit einem **kurzen Umsetzungsbericht** (ggf. durch grafische Aufbereitung gestützt) in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden. Verwaltungintern sollte die Umsetzungsanalyse kontinuierlich auf dem aktuellen Stand gehalten werden. Etabliert hat sich in einigen Städten eine Art Ampelsystem (Basisvariante). Die in Kapitel 3 dargestellten Tabellen der jeweiligen Handlungsfelder können dabei mit einer weiteren Spalte „Aktueller Stand“ ergänzt werden und je nach Bearbeitungsstand eingefärbt werden:

- Grün: Maßnahme bereits vollständig umgesetzt
- Gelb: Maßnahme in Umsetzung (Einzelmaßnahmen teilweise umgesetzt; in Detailplanung)
- Rot: Maßnahme noch nicht umgesetzt
- Grau: Maßnahme wird nicht weiterverfolgt

**Abbildung 5: Beispielhafte Umsetzungsanalyse für den sukzessiven Ausbau von Radabstellanlagen**

Anzahl der Abstellanlagen in den Quadraten



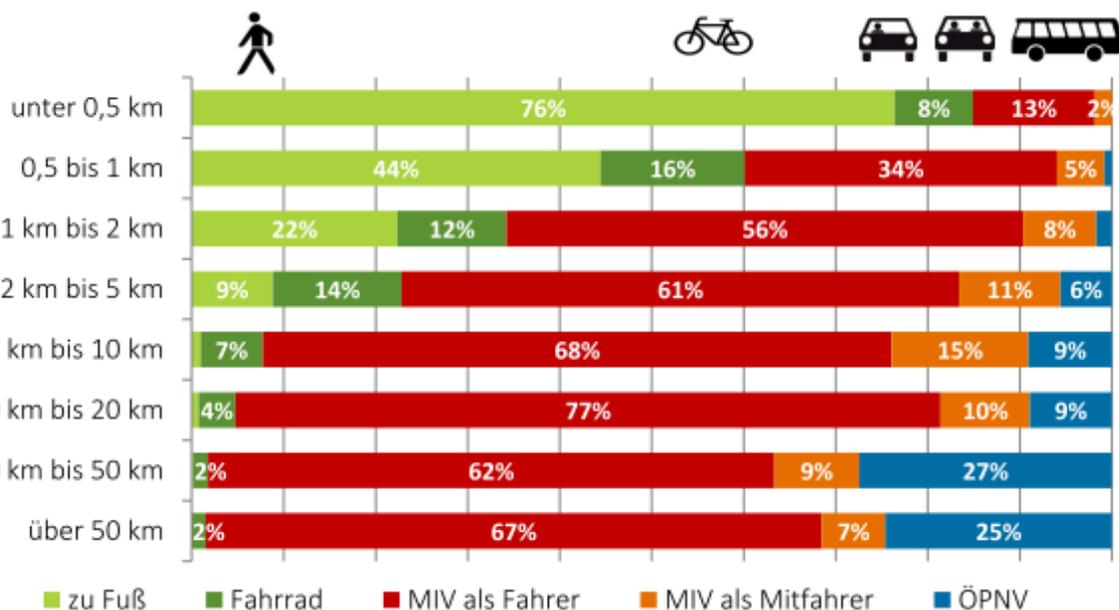
Quelle: Stadt Mannheim

Die Hintergründe der Einstufung sollten durch kurze Kommentare zum aktuellen Stand erläutert werden.

## 4.2 Wirkungsanalyse

Häufig wird der Fokus in der Verkehrsplanung einzig und allein auf die Umsetzung von Maßnahmen gelegt. Ob umgesetzte Maßnahmen tatsächlich die gewünschten verkehrlichen Entwicklungen oder Veränderungen in der Mobilität der Bevölkerung erzielen, ist häufig nicht mehr Gegenstand der Bearbeitung. Mit der Haushaltbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Bretten wurde eine wichtige Basis für eine solche Wirkungsanalyse, im Rahmen der Bearbeitung des Mobilitätskonzepts, gelegt. Sie liefert aussagekräftige Mobilitätsdaten der Bevölkerung in Bretten (vgl. Zwischenbericht 1). Ablesbare und gewünschte Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden nur in den seltensten Fällen auf die Umsetzung einer einzelnen Maßnahme zurückzuführen sein. Vielmehr wird hier ein stringenter Mix aus „Push“- und „Pull“-Maßnahmen notwendig sein. Geeignete Indikatoren und Messgrößen finden sich im Zwischenbericht insbesondere im Rahmen der Haushaltsbefragung. So sind mit Blick auf das Zielkonzept in Bretten bspw. der Modal-Split der verschiedenen Verkehrsträger (auch detailliert bei den unterschiedlichen Entfernungsklassen), der Pkw-Besitz im Haushalt oder die Mobilitätstypen in Bezug auf ihre Multimodalität Indikatoren.

Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen in Bretten



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Aufgrund des großen Aufwands wird ein Erhebungsintervall von ca. fünf Jahren empfohlen. In Verbindung mit den oben dargestellten Zielhorizonten sind die Jahre 2026 und 2031 geeignet. Dabei ist zu beachten, dass das Untersuchungsdesign nicht oder nur geringfügig von der Mobilitätsbefragung 2019 abweichen sollte.

Ergänzend zur Mobilitätsbefragung in Form von Haushaltsbefragungen sind Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger (Kfz-Mengen oder Radverkehrsmengen; Passantenfrequenzen; Auslastung von

Parkierungsanlagen, ...) sowie die Auswertung von Statistiken und Messungen (Unfalldaten und deren Entwicklung, Analyse der Nachfragezahlen von Sharing-Angeboten, ...) zweckdienlich. Teilweise wurde für solche Wirkungsanalysen eine Ausgangsbasis im Zwischenbericht 2 erarbeitet. Andere sind möglicherweise aus anderen Grundlagen, wie z.B. aus der Verkehrsmodellierung oder den Unfallberichten der Polizei, zu entnehmen.

Schlussendlich sollen die Ergebnisse in einem **Wirkungsbericht** dargestellt werden, der sich bspw. nach den Intervallen der Haushaltsbefragung richten kann.

### 4.3 Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten

Unter den Einzelmaßnahmen befinden sich auch solche, bei denen in Bretten neue Wege gegangen werden (z. B. E1.2: Initiierung von schulischen Mobilitätsmanagement). Es wird empfohlen, die Umsetzung im Detail zu evaluieren, um die gewonnenen Erfahrungen fundiert bewerten zu können. Besonders Vorher-Nachher-Untersuchungen (z. B. in diesem Zusammenhang mit Schüler\*innenbefragungen) können Pilotprojekte effektiv unterstützen. Im Ergebnis können Erfolge der Einzelmaßnahmen ebenso wie Schwierigkeiten in der Umsetzung erkannt und benannt werden. Die Evaluation von Einzelprojekten ermöglicht auch ein Lernen aus Erfahrungen. Das Erproben von neuen Handlungsansätzen kann mit der Idee „Vom Projekt zum Prinzip“ durch die Evaluation systematisiert werden (z. B. Einzelmaßnahme „Prüfung und Einrichtung von Elternhaltstellen im Schulumfeld“)

## 5 Fazit/ Schlussbemerkung

Mit dem erarbeiteten Mobilitätskonzept liegt der Stadt Bretten eine umfangreiche und breitgefächerte Grundlage vor, die die Strategie für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Bretten definiert. Die gemeinsam mit der Bevölkerung und dem Projektbeirat erarbeiteten Maßnahmen stehen unter dem Leitmotiv „Eine neue und nachhaltige Mobilitätskultur für Bretten“. Dieses Leitmotiv – mit den entsprechenden Zielen – steht für eine Veränderung des Status quo und wird nur zu erreichen sein, wenn ein gewisser Paradigmenwechsel im Denken und Handeln von Politik, Verwaltung und Bevölkerung stattfindet. Dies wird kaum einzig und alleine durch „Pull“-Maßnahmen, vereinfacht gesagt durch eine ausgeweitete Angebotsplanung, geschehen. Viel mehr werden „Pull“-Maßnahmen ihre volle Wirkung entfalten, wenn sie durch „Push“-Maßnahmen unterstützt werden bzw. mit ihnen kombiniert werden. Das heißt, es sollten künftig auch Maßnahmen umgesetzt werden, die anfänglich unter Umständen als unpopulär empfunden werden, in ihrer Gesamtheit allerdings dem Wohle der Allgemeinheit dienen. Hierzu wird die Kommunalpolitik und die Verwaltung Mut und Durchhaltevermögen benötigen.

Viele aufgezeigte Maßnahmen bauen aufeinander auf, hängen voneinander ab oder stehen in Wechselwirkung zueinander. Auch wenn das Mobilitätskonzept die größte Wirkung bei der Umsetzung aller Maßnahmen versprechen lässt, steht es in seiner Gesamtheit ausdrücklich nicht in der Abhängigkeit von der Umsetzung einzelner Maßnahmen oder Großprojekten. Es liefert ganz bewusst ein breites Spektrum und vielfältige Handlungsansätze, die das Mobilitätskonzept auch in Zukunft flexibel machen.