



Zwischenbericht 3

# 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>3</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>4</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Einführung .....</b>	<b>6</b>
<b>2 Rückblick und Arbeitsweise .....</b>	<b>7</b>
2.1 Zielkonzept	7
2.2 Planungsdialog	9
<b>3 Handlungs- und Maßnahmenfelder des Mobilitätskonzepts .....</b>	<b>12</b>
3.1 Handlungsfeld Fußverkehr	13
3.1.1 A1: Systematische Fußverkehrsförderung	13
3.1.2 A2: Angebots- und Nachfrageachsen/ Wegenetz	14
3.1.3 A3: Fußgängerfreundliche Querungshilfen	18
3.1.4 A4: Längsverkehr	21
3.1.5 A5: Barrierefreiheit	22
3.1.6 A6: Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation	24
3.2 Handlungsfeld Radverkehr	26
3.2.1 B1: Netzkonzeption und Organisation	26
3.2.2 B2: Qualifizierung und Optimierung von Radinfrastruktur	27
3.2.3 B3: Fahrradfreundliche Knotenpunkte und Einmündungen	32
3.2.4 B4: Fahrradparken	33
3.2.5 B5: Erhaltung und Betrieb von Radinfrastruktur	36
3.2.6 B6: Service und Kommunikation	37
3.2.7 B7: Fahrradverleihsystem	40
3.2.8 B8: Radtourismus	41
3.3 Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr	43
3.3.1 C1: Angebotsqualität des ÖPNV in Bretten: Verbindungen und Erschließung	43
3.3.2 C2: Optionen bei der Tarif- und Preisgestaltung	46
3.3.3 C3: Barrierefreiheit im ÖPNV: Bushaltestellen	48
3.3.4 C4: Barrierefreiheit und Erreichbarkeit der Stadtbahnhaltestellen	50
3.3.5 C5: Kommunikation und Marketing	53
3.3.6 C6: Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln	55
3.4 Handlungsfeld Kfz-Verkehr	61
3.4.1 D1: Weiterentwicklung des Straßennetzes	61
3.4.2 D1.1: Optimieren der Verkehrsgeschwindigkeiten	64
3.4.3 D1.2: Straßenraumaufteilung und -gestaltung von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen	68

---

3.4.4	D1.3: Straßenraumaufteilung/-gestaltung von Sammel- und Wohnstraßen	73
3.4.5	D1.4: Lkw-Führungskonzeption	76
3.4.6	D2: Umfassende Parkraummanagementstrategie	79
3.4.7	D3: „Fortschritt“ Wirtschaftsverkehr	82
3.5	Mobilitätsmanagement und -information	85
3.5.1	E1: Kommunales Mobilitätsmanagement	85
3.5.2	E1.1: Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement	87
3.5.3	E1.2: Initiierung von schulischem Mobilitätsmanagement	89
3.5.4	E2: Information & Kommunikation	91
<b>4</b>	<b>Zwischenfazit/ Schlussbemerkung .....</b>	<b>94</b>
	<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>95</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zielkonzept für eine neue und nachhaltige Mobilitätskultur in Bretten .....	9
Abbildung 2: Zeitstrahl bis zur digitalen Bürgerinformation im Mai 2021 .....	10
Abbildung 3: Ausschnitt aus der digitalen Bürgerinformation im Mai 2021 .....	11
Abbildung 4: Übersicht der Handlungs- und Maßnahmenfelder.....	12
Abbildung 5: Vorschlag zum Wegenetz der Stadt Bretten.....	15
Abbildung 6: Erleichterung der Querung durch Erhöhung der Aufmerksamkeit auf Grund von Markierungen in Leinfelden-Echterdingen (links); Gehweg Nase zur Verkürzung der Querungsdistanz in St. Leon-Rot (rechts) .....	19
Abbildung 7: Barrierefreie Nutzung von Kopfsteinpflasterbelägen (links); Ansprechende Platzgestaltung mit Sitzgelegenheiten zum Verweilen (rechts).....	23
Abbildung 8: Belastungsbereiche für die Vorauswahl geeigneter Radverkehrsführungen .....	28
Abbildung 9: Kommunikation des Mehrwerts von Radabstellanlagen in Stuttgart (links); städtebaulich integrierte Radabstellanlagen in Lemgo (rechts).....	35
Abbildung 10: Radverkehr als System.....	38
Abbildung 11: FVS an einer Haltestelle in Ettlingen (links); FVS-Station für Pedelecs in Lahr (rechts) .....	40
Abbildung 12: Selfservice an einem Fahrradgeschäft in Passau (links); Ladestation und Schließfach am Rathaus in Karlsbad entlang einer touristischen Radroute (rechts) .....	42
Abbildung 13: Zielnetz Stadtbus Bretten .....	46
Abbildung 14: Stelenvariante Mobilstationen in NRW .....	57
Abbildung 15: Design-Entwurf für regioMOVE-Ports.....	58
Abbildung 16: Mobilitätsstation Offenburg Bahnhof .....	58
Abbildung 17: Mobilpunkt in Würzburg.....	59
Abbildung 18: Mobilpunkt in Bremen.....	59
Abbildung 19: Langfristiges Zielnetz der Mobilpunkte in Bretten .....	60
Abbildung 20: Vorschlag zur perspektivisch funktionalen Gliederung des Straßennetzes.....	63
Abbildung 21: Vorschlag zum Schnell-Langsam-Netz in Bretten .....	67
Abbildung 22: Prinzip der städtebaulichen Bemessung.....	70
Abbildung 23: Vorschlag zur Zonen-Lösung: Schwerverkehr.....	78

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Radverkehrsführungen und Qualitätsstandards .....	29
Tabelle 2: Vorschlag zum Aufbau einer Prioritätenliste zum barrierefreien Umbau der Bushaltestellen .....	50
Tabelle 3: Handlungsbedarf an den Brettener Stadtbahnhaltestellen .....	52
Tabelle 4: Umgestaltungsmöglichkeiten auf und an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen.....	72
Tabelle 5: Umgestaltungsmöglichkeiten für Sammel- und Wohnstraßen .....	75

## Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFK-BW	Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V.
AGFK-BY	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V.
B + R	Bike + Ride
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BSB	Berufliche Schulen Bretten
DB	Deutsche Bahn
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
EmoG	Elektromobilitätsgesetz
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
FGZ	Fußgängerzone
FVS	Fahrradverleihsystem
Hbf	Hauptbahnhof
HBVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
IHK	Industrie- und Handelskammer
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienst
Kfz	Kraftfahrzeug
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VBU	Verein Brettener Unternehmen e.V.
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VwV	Verwaltungsvorschrift

# 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. Das 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 demografischen 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 Umsetzungskonzept.

## 2 Rückblick und Arbeitsweise

Die bisherigen Arbeiten am Mobilitätskonzept von Bretten, die sich in den Zwischenberichten 1 und 2 wiederfinden, wurden neben dem regelmäßigen Austausch zwischen Planungsbüro und Auftraggeber bzw. den zuständigen Ämtern von einem Projektbeirat sowie der Öffentlichkeit begleitet. Diese Arbeitsweise wurde auch für den vorliegenden Zwischenbericht weitergeführt und basiert auf dem beschlossenen Zielkonzept, mit dem der Zwischenbericht 2 abschließt.

### 2.1 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 die Maßnahmenentwicklung des Mobilitätskonzepts (vgl. Kapitel 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.

Aufgrund der Bedeutung des Zielkonzeptes sollen die definierten und beschlossenen Ziele zu Beginn des Zwischenberichts 3 noch einmal dargestellt werden:

#### ***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 Zuzußgehens 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 1: Zielkonzept für eine neue und nachhaltige Mobilitätskultur in Bretten**



Quelle Eigene Darstellung

## 2.2 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.

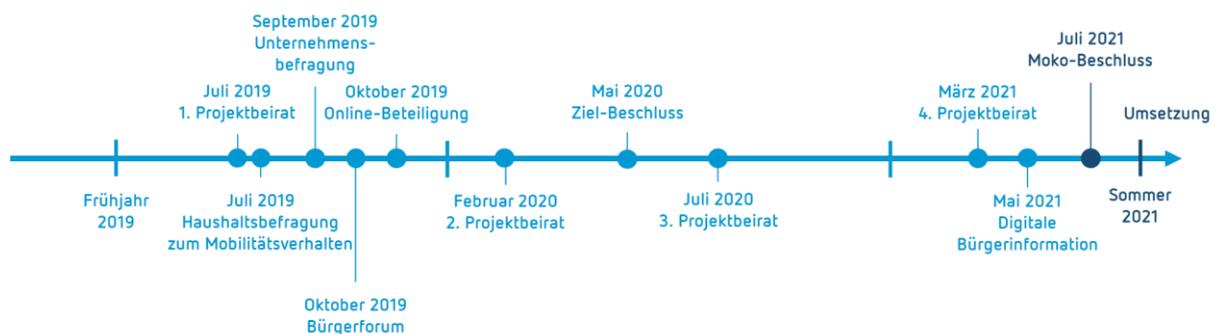
- Die erste Sitzung, in der erste Ergebnisse und Eindrücke der Bestandsaufnahme und -analyse sowie die weiteren Projektschritte behandelt wurden, fand am 25. Juli 2019 statt.
- Die zweite Sitzung, in der die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse (Mobilitäts-erhebung/ Unternehmensbefragung, Bürgerbeteiligung 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.

### Digitale Bürgerinformation

Eine öffentliche Abschlussveranstaltung – entsprechend der öffentlichen Auftaktveranstaltung mit ca. 120 Interessierten am 9. Oktober 2019 – war aufgrund der Covid-19-Pandemie nicht möglich. Stattdessen wurde eine digitale Bürgerinformation aufbereitet (Text und sechs Kurzvideos), die der Bürgerschaft die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Prozess wiedergab und zugleich die Möglichkeit eröffnete letzte Anmerkungen vor der Finalisierung des Mobilitätskonzepts einzubringen. Im Mai 2021 hatte die Bürgerschaft gute drei Wochen die Gelegenheit sich in den letzten Arbeitsschritt einzubringen und sich an die Gutachter\*innen zu wenden.

Gleichzeitig wurden Ergebnisse aus bspw. der Online-Beteiligung oder auch Eckdaten der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Brettener Bevölkerung zentral als Download zur Verfügung gestellt und wichtige Bausteine des Mobilitätskonzepts in einem Zeitstrahl eingeordnet.

Abbildung 2: Zeitstrahl bis zur digitalen Bürgerinformation im Mai 2021



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 3: Ausschnitt aus der digitalen Bürgerinformation im Mai 2021

### Video Kfz-Verkehr



Quelle: Planersocietät

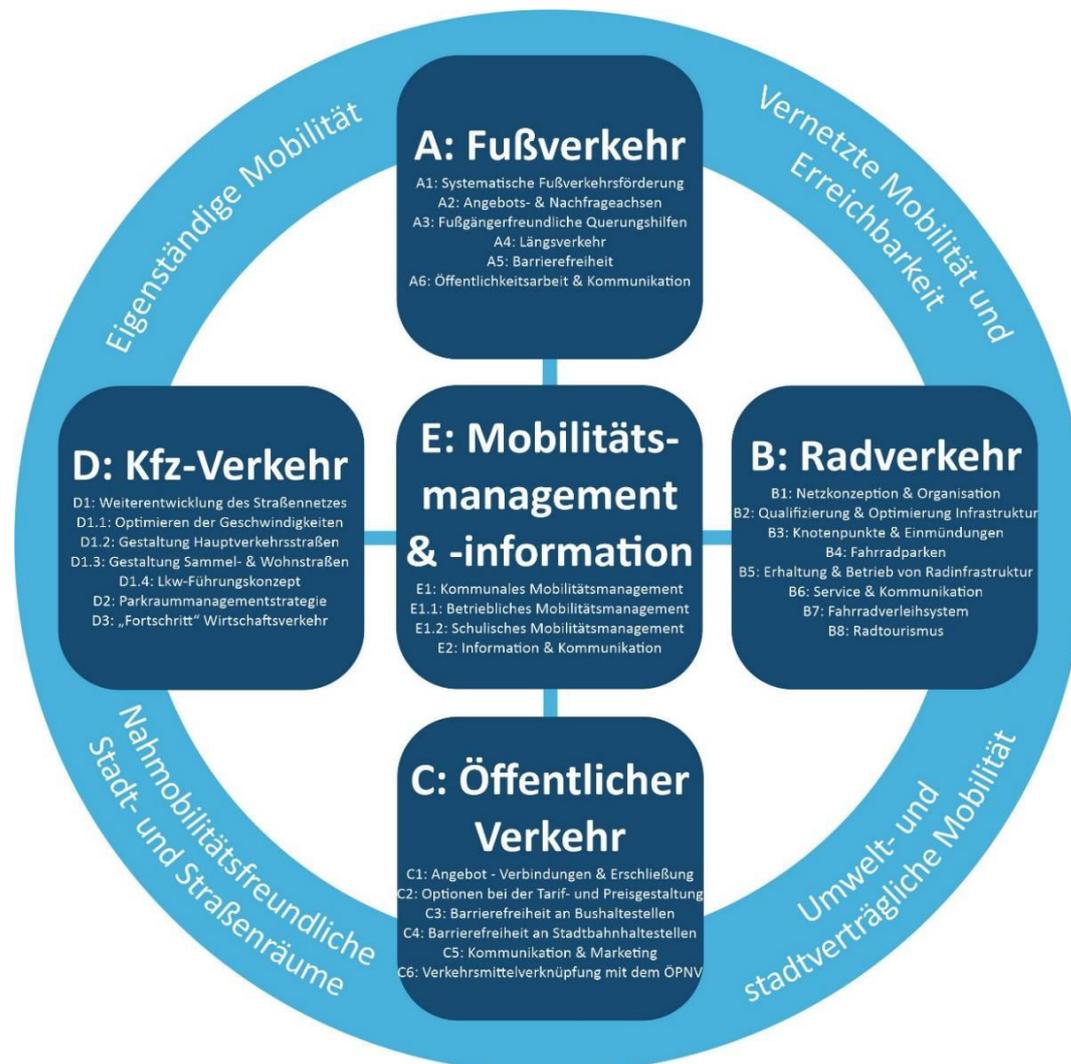
### 3 Handlungs- und Maßnahmenfelder des Mobilitätskonzepts

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

### 3.1 Handlungsfeld Fußverkehr

#### 3.1.1 A1: Systematische Fußverkehrsförderung



Zu Fuß Gehen ist die einfachste und elementarste Fortbewegungsart. Sie ist umwelt- und sozialverträglich, flexibel und spontan, gesundheitsfördernd und zumeist ohne technischen Aufwand machbar. Insbesondere für Kinder und Senioren ist das Zu Fuß Gehen ein wichtiger Baustein der Mobilität. Gleichzeitig treffen im Fußverkehr die verschiedensten Nutzergruppen (vgl. Zwischenbericht 2) mit ihren Bedürfnissen aufeinander. Im Rahmen einer nachhaltigen und sozialgerechten Verkehrsplanung sollte der Fußverkehr eine entsprechend wichtige Rolle einnehmen und nicht als „Sowieso-Verkehr“ betrachtet werden, bei dem Maßnahmen zur Verbesserung der Situation häufig nur als Beiwerk zu Maßnahmen anderer Verkehrsträger realisiert werden.

Dieser konkrete Handlungsbedarf offenbart sich auch an den Ergebnissen aus der Mobilitäts-erhebung der Haushalte in Bretten. Auch wenn der Fußverkehr als „Verkehrsmittel“ mit einer Schulnote von 2,4 im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln am besten bewertet wird, zeigen sich bei der Abfrage detaillierter Situationen deutliche Handlungsbedarfe. So werden Sitzgelegenheiten wie auch die Trennung von Geh- und Radwegen lediglich mit der Schulnote 3,9 bewertet und präzisieren die Handlungsbedarfe (vgl. Zwischenbericht 1).

Auf Grund des Aktionsradius des Fußverkehrs liegt der Fokus im Nahbereich, wie bspw. in Wohngebieten, einzelnen Stadtteilen bzw. im Zentrum von Bretten, um sensible Bereiche/ Ziele (Öffentliche Einrichtungen/Schulen/Seniorenunterkünfte/ ...) sowie auf zentralen Achsen des Fußverkehrs (vgl. A2).

Aufbauend auf den feingegliederten Analysen ausgewählter Fußwegeverbindungen (vgl. Zwischenbericht 2) sollten zukünftig weitere Analysen im Stadtgebiet stattfinden, die eine ähnliche Detail-schärfe berücksichtigen und sich nach den Qualitätsstandards aus den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA) und den „Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (HBVA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) richten. Im Wesentlichen sind die all-gemeinen und nutzerspezifischen Qualitätsstandards im Längs- und Querverkehr sowie der Barriere-

refreiheit in den nachfolgenden Betrachtungen/ Untersuchungen zu berücksichtigen und zu ergänzen, da sich die nötige Qualität eines guten Fußverkehrssystems aus verschiedenen Elementen und Details zusammensetzt (auch aus Aspekten der Aufenthaltsqualität).

### **Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise**

- Sukzessive und systematische Betrachtung des Fußverkehrs in einzelnen Teilbereichen: Zielgerichtete Optimierung des Fußwegenetzes und Abbau von Mängeln auf der Basis der analysierten Hauptfußwegeachsen (vgl. Zwischenbericht 2); Zielgerichtete Optimierung der vorgeschlagenen Angebots- und Nachfrageachsen im Innenstadtbereich (vgl. A2)
- Entwicklung eines kommunalen und qualifizierten Fußverkehrskonzepts: Ganzheitlichen Betrachtung des Fußverkehrs in Bretten (z. B. bestehend aus Teilbereichen/-konzepten, die an den nachfolgenden Maßnahmenfeldern orientiert sind); Qualifizierte Fachkonzepte steigern die Effizienz des Mitteleinsatzes, verbessern die Wirkung und Qualität von Maßnahmen und sind im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg aktuell förderfähig (Stand Juni 2021); Anwendungsbeispiele: Fußverkehrskonzept Stuttgart (Innenstadtbezirke), Fußverkehrskonzept Norderstedt
- Entwicklung/ Weiterentwicklung von Planwerken mit geringer Flughöhe: Weiterentwicklung der Schulwegepläne in Anlehnung an „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt); Entwicklung von Kinder-/ Seniorenstadt(teil-)plänen; Flankierende und begleitende Maßnahmen sind dringend zu berücksichtigen (vgl. A6 und E1.2)
- Benennung eines zentralen Ansprechpartners für das Thema Fußverkehr („Mobilitätsmanager\*in“ ggfs. gemeinsam mit den Themen Radverkehr und ÖPNV; vgl. u. a. B1, B6, C5, E1)

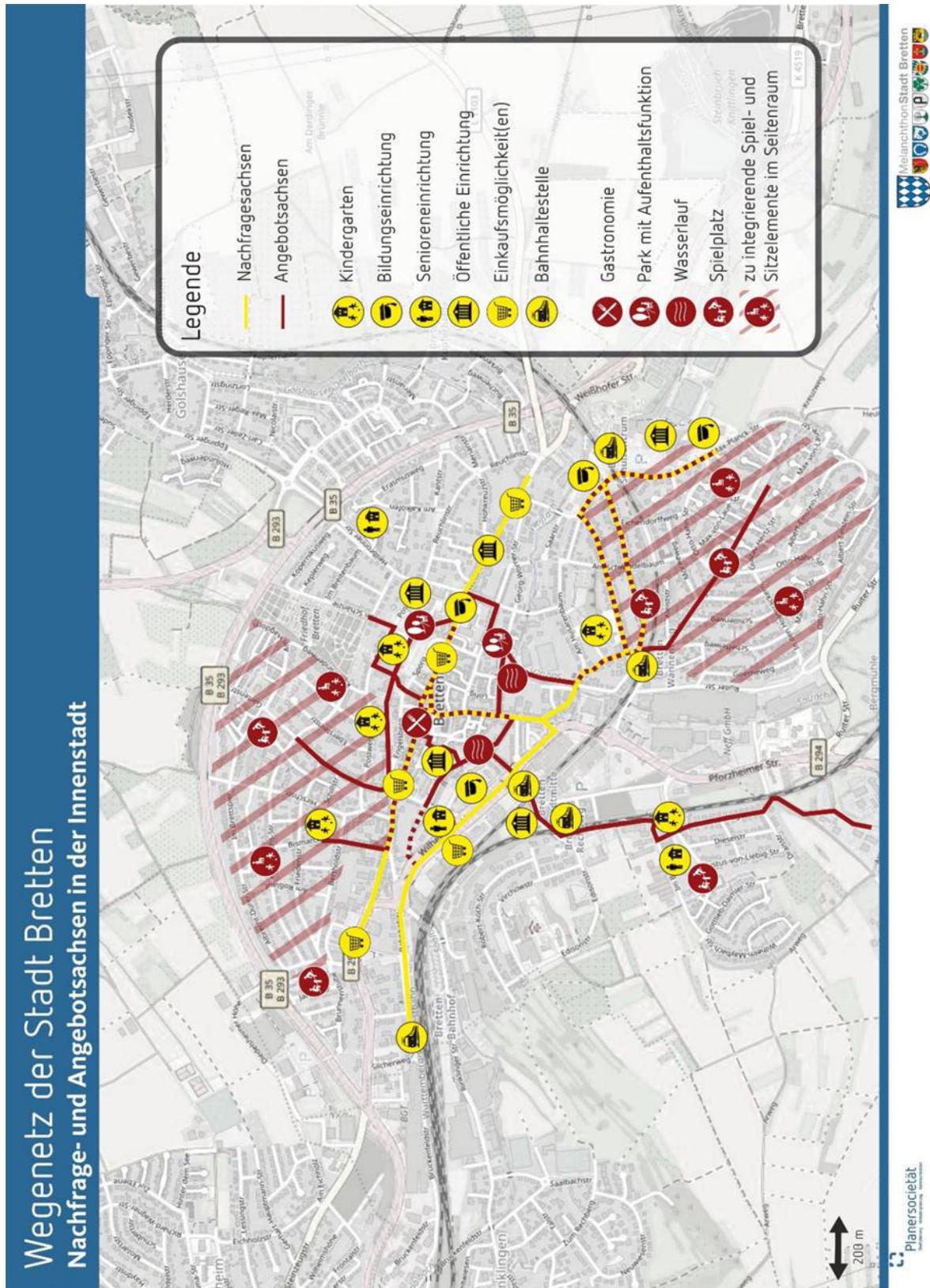
### **3.1.2 A2: Angebots- und Nachfrageachsen/ Wegenetz**



Bereits im Zuge der Bestandsanalyse wurden wichtige Routen des Fußwegenetzes detailliert untersucht (vgl. Zwischenbericht 2). Mit Hilfe einer Definition von weiteren Angebots- und Nachfrageachsen entsteht ein zusammenhängendes qualitativ hochwertiges Wegenetz in Bretten, welches die

wichtigsten Ziele auf Hauptfußwegen miteinander verbindet, wie auch Themenrouten zum Aufenthalt, Flanieren und Spielen/ Sitzen stärker berücksichtigt. Das Wegenetz wird in der folgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 5: Vorschlag zum Wegenetz der Stadt Bretten



Quelle: Eigene Darstellung

Die Qualität von Angebotsachsen ergibt sich über ihre Themen, die sie bespielen. Dazu zählen Ausruhen und Verweilen genauso wie Kommunizieren, Bewegen, Probieren oder Lernen. Diese fördern ein funktionierendes Gemeinwesen und nachbarschaftliche Kontakte. So ist es zwingend erforderlich, ein Wegenetz über das Zentrum hinaus zu denken und bis in die Wohngebiete zu streuen, ohne in eine feine Verästelung zu münden. Für Kinder wirken Spielelemente bewegungsfördernd und bringen Spaß im öffentlichen Raum, z. B. auf dem Schulweg. Dazu bedarf es dieser thematischen Routen aber bereits in den Wohngebieten (z. B. Umfeld Hirschstraße oder Otto-Hahn-Straße) und nicht erst kurz vor den Schulgebäuden. Dabei können gut vorhandene Spielplätze oder Parks (z. B. Stadtpark, Am Steiner Pfad, Wannenberg) als Bezugspunkte gewählt werden, die auch älteren Personen Aufenthaltsqualität bieten und so Stadtteilzentren, Wohngebiete oder auch Senioreneinrichtungen (z. B. Altenpflegeheim Im Brückle, Neff Seniorendomizil) miteinander vernetzen und die verschiedenen Generationen zusammenbringen. Neben guten Nahversorgungsangeboten sowie sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen zählen daher auch ansprechende und regelmäßig platzierte Sitzgelegenheiten als wichtiger Baustein, der auch im Alter ein aktives Leben ermöglichen kann. Hier bietet auch der Fußverkehrs-Check aus dem Jahr 2015 Orientierung – bereits im Zuge dessen wurden Sitzgelegenheiten als ein Handlungsfeld aufgedeckt und z. B. die Erarbeitung und Kommunikation von Sitzrouten als Maßnahmenempfehlung formuliert. Grüne und blaue Infrastruktur (Grünzüge und Wasserläufe) sollten dabei das verbindende Element bilden und für die gesamte Bevölkerung zugänglich gemacht werden (z. B. Mündung Weißbach/ Salzach, Promenadenweg). Insgesamt sollten sich die Angebotsachsen folglich als Sitz-, Spiel- und Kommunikationsrouten verstehen, die durch die Installation entsprechender Elemente sowohl den Schulweg am Morgen für Kinder als auch den Feierabendspaziergang für ältere Personen gleichermaßen attraktiv gestalten.

Nachfrageachsen ergeben sich aus den zentralen und bedeutsamsten Zielen im Stadtgebiet. Dazu zählen in der Innenstadt vor allem die Fußgängerzone und ihre Ausläufer (Melanchthonstraße, Weißhofer Straße, Pforzheimer Straße) mit Geschäften, zentralen Einrichtungen (z. B. Rathaus, Agentur für Arbeit) und der Gastronomie. Aufgrund der höheren Nachfrage ist auf diesen Achsen auch mit einem höheren Fußverkehrsaufkommen zu rechnen. Dementsprechend sollte, wo es möglich ist, die Gehwegbreite über dem erforderlichen Mindestmaß von 2,5 Metern liegen. Dadurch kann auch dem auf Hauptverkehrsstraßen höheren Konfliktpotenzial zu parkenden Kfz entgegengewirkt werden. Auch kommt es auf Nachfrageachsen vermehrt zu Querungen, die durch einen Ausbau von Querungsmöglichkeiten dahingehend gesteuert werden können. Mittelstreifen zum Queren in der Fläche sind hier eine Maßnahme zur besseren und flächigen Querung mit einhergehender Verkehrsberuhigung. Sollte dies aus Platzgründen nicht möglich sein, sind Querungshilfen vorwiegend in der Nähe wichtiger Ziele zu installieren. Auf den Nachfrageachsen gilt es darüber hinaus, geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen für den fließenden Verkehr wie bspw. Fahrbahnverswenkungen oder Markierungen vorzunehmen (vgl. D1.2 und D1.3).

Teilweise überlagern sich die Angebots- und Nachfrageachsen und sind im Sinne einer verträglichen Abwicklung aller Verkehrsteilnehmer in ihrer Ausgestaltung zu überdenken. So ließe sich in diesem Zuge prüfen, inwieweit z. B. die Ausläufer der Fußgängerzone (v. a. Pforzheimer Straße als Verbindung zur Stadtbahnhaltestelle Stadtmitte) im Sinne einer verbesserten und sichereren fußläufigen Verbindung in einem attraktiv und zum Aufenthalt einladenden Straßenzug in verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche mit maximal Tempo 20 umzuwandeln sind.

**Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise****Angebotsachsen:**

- Themenspezifische Bespielung der Achsen: Je nach Adressaten gilt es, die Angebotsachsen entsprechend zu bespielen. Die Standorte können mit Hilfe der Schulwege- und Stadteilpläne erarbeitet werden (vgl. A1). Themen sollten in erster Linie das Spielen für Kinder und das Sitzen bzw. der Aufenthalt für Erwachsene sein. Orientierung bietet bspw. die erste beSPIELbare und beSITZbare Stadt Deutschlands Griesheim in Hessen. Einfache Spielelemente wie bemalte Gehwege oder Holzbalken zum Balancieren sowie Möglichkeiten zum Sitzen und Anlehnen bereichern dort den öffentlichen Raum für die verschiedenen Nutzergruppen und ermöglichen mehr Miteinander an den dadurch entstehenden Treffpunkten. Durch eine regelmäßige Abfolge dieser Elemente entsteht letztlich eine zusammenhängende Route.

**Nachfrageachsen:**

- Optimieren der Verkehrsgeschwindigkeiten: Um die Attraktivität des Zu Fuß Gehens zu erhöhen, sind auch Maßnahmen der Temporeduzierung notwendig. Dazu eignen sich neben baulichen Maßnahmen wie Fahrbahnverswenkungen oder Markierungen auch rechtliche Anordnungen wie verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche. Dazu kann ein Maßnahmenkatalog erstellt werden, der auf die Achsen angewandt werden kann und die Maßnahmen auf ihrer Umsetzbarkeit auf eben diesen Achsen überprüft (vgl. D1.1).
- Verstärkter Einsatz von Querungsmöglichkeiten: Analog zum Maßnahmenfeld A3 sind Querungshilfen vor allem auf diesem primären Wegenetz zu installieren, um dieses möglichst engmaschig zu gestalten.
- Kontrolle des Seitenraums: Ein Ausweiten der ordnungsrechtlichen Kontrollen im Seitenraum ist erforderlich, damit dem Fußverkehr sein zugesprochener Raum auch tatsächlich zur Verfügung steht. Dies umfasst Maßnahmen wie z. B. der Hinweis, dass das Abstellen von Mülltonnen geordnet stattzufinden hat oder auch das Ahnden von Ordnungswidrigkeiten wie bspw. Gehwegparken (vgl. A4, D1.3, D2).

### 3.1.3 A3: Fußgängerfreundliche Querungshilfen



Das Queren der Fahrbahn ist für den Fußverkehr von besonderer Bedeutung. In den meisten Situationen hat der Fußverkehr beim Queren anderen Verkehrsteilnehmern Vorrang zu gewähren:

- Innerhalb des Netzes des Kfz-Verkehrs im Zuge von Kreuzungen (i. d. R. häufig durch Lichtsignalanlagen (Ampeln) gesteuert)
- Räumliche oder zeitliche Trennung (Brücke/Tunnel oder Lichtsignalanlage)
- Niveaugleiche Organisation: Mit Vorrang des Fußverkehrs (Fußgängerüberweg (Zebrastrifen)) oder rein bauliche Unterstützung ohne Vorrang des Fußverkehrs (Gehwegnase/Mittelinsel)

In ihrer Dichte, Ausgestaltung und Qualität unterscheiden sich die Formen in Bretten. Im Allgemeinen positiv lässt sich die hohe Anzahl an Fußgängerüberwegen sowie die Berücksichtigung von Querungseinseln an Kreisverkehren (bspw. Bahnhofstraße, Hermann-Beuttenmüller-Straße, Melanchthonstraße) nennen. Die Dichte des Fußwegenetzes erhöht sich hierdurch. Ebenso kann das Queren in der Fläche, wie es in der Georg-Wörner-Straße angedeutet wird, diesen Effekt unterstützen.

Zur Verringerung der Querungsdistanz eignen sich darüber hinaus der stärkere Einsatz von Fahrbahnverengungen/Gehwegnasen. Diese finden in Bretten bislang nur selten Berücksichtigung, können aber einen großen Beitrag zu einem gesteigerten Sicherheitsempfinden der Fußgänger leisten, da sie neben der Verkürzung von Querungsdistanzen vor allem auch die Einsehbarkeit erhöhen. So eignen sie sich sehr gut in der Nähe von Schulen oder auf Schulwegen und erleichtern die fußläufige Erreichbarkeit der Schulen für Kinder. Ein beispielhafter Standort für eine Fahrbahnverengung wäre die Hans-Thoma-Straße zur besseren Erreichbarkeit der Pestalozzischule in Diedelsheim. Die EFA gibt umfänglich Orientierung und konkrete Umsetzungshilfen, zeigt daher aber gleichermaßen auch weitere Handlungserfordernisse in diesem Maßnahmenfeld auf.

**Abbildung 6: Erleichterung der Querung durch Erhöhung der Aufmerksamkeit auf Grund von Markierungen in Leinfeld-Echterdingen (links); Gehwegnahe zur Verkürzung der Querungsdistanz in St. Leon-Rot (rechts)**



Quelle: Planersocietät

Von großer Bedeutung ist die Erhöhung der Sicherheit der Fußgänger an Rechtsabbiegespuren für den Kfz wie z. B. an der Wilhelmstraße/Pforzheimer Straße. Von Norden kommend ist dem Kfz-Verkehr durch einen freien Rechtsabbieger das ständige Rechtsabbiegen auf die Wilhelmstraße gestattet. Der Fußgänger dagegen muss ungesichert diesen Abbiegestreifen passieren, um dann auf einer Dreiecksinsel die nächste Grünphase zur weiteren Querung der Kreuzung abzuwarten. Für den Fußverkehr überlagern sich an dieser Stelle Konfliktsituationen zum Kfz, unattraktive Warteflächen und lange Wartezeiten. Wie aus der Online-Beteiligung hervorging betrifft letzteres nicht nur die gesamte Wilhelmstraße, sondern bspw. auch die Kreuzung Pforzheimer Straße/Ruiter Straße. Mit Hilfe einer systematischen Betrachtung der LSA-Schaltungen sollten diese im gesamten Stadtgebiet geprüft werden. In erster Linie sollen LSA-gesteuerte Kreuzungen den „schwächeren“ Verkehrsteilnehmern Schutz bieten. Gleichzeitig muss aber auch der Komfort berücksichtigt werden. Nach den Empfehlungen der EFA sind daher z. B. längere Wartezeiten als 40 Sekunden für den Fußverkehr zu vermeiden. Die Freigabezeit (Grün-Zeit) und Räumzeit sollte so bemessen sein, damit eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen problemlos möglich ist.

Die durch die Bahndämme einhergehenden Barrieren erfordern für ein dichtes Wegenetz Tunnel oder Brücken. Auch hier gilt es die Bedürfnisse des Fußverkehrs stärker zu berücksichtigen. Deutlich untermaßige Seitenräume, wie an der Hermann-Beuttenmüller-Straße, sind zu vermeiden. Auch dürfen Unterführungen keine Angsträume darstellen und sollten daher entsprechend beleuchtet sein, wie es an der Haltestelle in Ruit der Fall ist. Für stärkere Fokussierung dieses Themenfelds eignet sich bspw. ein Aktionsprogramm „Attraktive Unterführungen“.

### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Festlegen der Typen und Qualitätsstandards von Querungshilfen unter besonderer Berücksichtigung der Barrierefreiheit: Die EFA liefert Empfehlungen für Gehwegnasen/Vorgezogene Seitenräume mit einer Mindestbreite von 5 Metern und ein Hineinragen in die Fahrbahn zwischen 30 und 70 cm. Dadurch kann neben der geringeren Querungsstrecke vor allem auch die Einsehbarkeit erhöht werden. Mittelinseln sollten wenigstens eine Tiefe von

2,0 Metern aufweisen und nur im Ausnahmefall schmaler ausfallen. Für den Radverkehr sollten sie eine Tiefe von mind. 2,5 Metern mit sich bringen, wenn der Querschnitt es zulässt. Querungen müssen höhenmäßig ebenso wie optisch wahrnehmbar und durchgängig sein. Die weiteren Vorgaben der Barrierefreiheit (vgl. A5) sind entsprechend einzuhalten.

- Umfangreiche Prüfung von möglichen Standorten von Querungshilfen: Besonderes Erfordernis an neuralgischen Punkten wie Schulen, Öffentlichen Einrichtungen oder Senioreneinrichtungen; abzuleiten auch aus Schulwege- und Stadtteilplänen (vgl. A1) sowie auf den primären Angebots- und Nachfrageachsen (vgl. A2); beispielhaft: (Bus-) Bahnhof, westl. Zuwegung Haltestelle Rechberg, Querung der K3568 Richtung Tierpark.
- Verzicht auf Dreiecksinseln und damit verbundenen unattraktiven Warteflächen für Fußgänger (z. B. Wilhelmstraße/Pforzheimer Straße, Alexanderplatz); Prüfen der Erforderlichkeit von freien Rechtsabbiegespuren für den Kfz: Aus Gründen der problematischen Führung von Fußgängern und Radfahrern sollen „Dreiecksinseln“ nur in Ausnahmefällen angewendet werden. Ist eine Rechtsabbiegefahrbahn erforderlich sind zur Querung für den Fußverkehr möglichst Teilaufpflasterungen mit FGÜ anzulegen.
- Stadtweite systematische Prüfung der LSA-Schaltprogramme zur Gleichberechtigung des Fußverkehrs. Beachten der „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ (RiLSA) der FGSV u. A. mit Wartezeiten von weniger als 40 Sekunden, mindestens 5 Sekunden Freigabezeit, Orientierung der Räumgeschwindigkeit an der Geschwindigkeit mobilitätseingeschränkter Personen (max. 0,8 m/sek), Queren ohne Halt. Primäre Prüfung an Hauptverkehrsachsen wie der Wilhelmstraße oder Pforzheimer Straße (vgl. Online-Beteiligung).
- Aktionsprogramm „Attraktive Unterführungen“: Zur Erhöhung der Durchlässigkeit und Verdichtung des Wegenetzes sollten vorhandene Unterführungen geprüft und weitere Standorte definiert werden. Handelt es sich um neue, eigenständige Fußgängerunterführungen sollten diese mindestens 3 Meter breit und 2,5 Meter hoch sein. Erfolgt eine gemeinsame Nutzung mit dem Radverkehr sind entsprechend 4 Meter Breite und 3 Meter Höhe nachzuweisen. Für bestehende Unterführungen sollten diese Maße ebenfalls als Standard geprüft und wenn möglich vergrößert werden. Unterirdische Führungen sollten möglichst den gewünschten, umwegfreien Richtungen entsprechen und einfache Orientierung geben. Zur Vermeidung von Angsträumen ist eine ausreichende Beleuchtung essentiell. Unterführungen bieten sich zuvorderst an trennend wirkenden Bahntrassen an (Carl-Benz-Straße, Haltestelle Ruit, Schulzentrum).

### 3.1.4 A4: Längsverkehr



Im Straßenraum bewegt sich der Fußverkehr in aller Regel an den jeweils äußeren Seiten des Querschnitts. Für ein ansprechendes Fußwegenetz müssen diese Seitenräume eine angemessene Nutzungs- und Aufenthaltsqualität vorweisen. Neben der Verbesserung der Bedingungen im allgemeinen Längsverkehr (z. B. Gehwegqualität) müssen für weitere Nutzungen ausreichende Flächenreserven vorgehalten werden. Eine gerade, komfortable und kraftsparende (weil direkte) Linienführung wird heute durch verschiedenste Elemente erschwert.

Die unterschiedlichen Nutzungen werden auch in Bretten tangiert, zumeist von abgestellten Kfz in Kombination mit zu geringen Seitenraumbreiten (z. B. Umfeld Gartenstraße). Nach StVO ist das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote entbehrlich macht. Der Kommune obliegt jedoch die Möglichkeit, das Gehwegparken zu legalisieren, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) der FGSV sind für eine konfliktfreie Begegnung zweier Fußgänger mindestens 1,8 Meter nötig. Zuzüglich der nötigen Sicherheitsräume ergibt sich eine Mindestbreite für Seitenraumgehwege von 2,5 Metern. Eine angemessene Bemaßung des Seitenraums – zumal im Bestand ohnehin nur schwer möglich – schließt aber nicht grundsätzlich Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern aus. Im Seitenraum betrifft dies wie dargestellt häufig den ruhenden Kfz-Verkehr. In zahlreichen Wohnstraßen wird das (teilweise) Parken auf dem Gehweg – ob legal oder illegal – geduldet ohne dabei in Betracht zu ziehen, welche Einschränkungen für den Fußgänger damit einhergehen. Innerhalb einer umfassenden Parkraummanagementstrategie (vgl. D2) ist insbesondere auf Parkplätze zu achten, die tatsächlich nutzbare Breiten des Gehweges einschränken. Auch dem ruhenden Verkehr zuzuordnende Elemente, wie Parkscheinautomaten oder Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, sind verträglich zu installieren. Verstärkte Ahndung von illegalem Gehwegparken und die bauliche Sicherung durch bspw. Sitzpoller/ Sitzgelegenheiten sind weitere wesentliche Elemente.

### **Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise**

- Festlegen von verbindlichen Standard- und Mindestbreiten des Seitenraums für den Fußverkehr. Die RASt sieht eine Mindestbreite des Seitenraums für Fußgänger von 2,5 Metern vor. Wo dies nicht eingehalten werden kann – z. B. im Bestand – entstehen Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern. Besonderes Konfliktpotenzial besteht zum ruhenden Verkehr und es sind Maßnahmen zur Zufriedenheit aller Akteure zu finden. Kompromisslösungen können durch Leitfäden/ Entwurfsvorschläge wie in Karlsruhe („Fair Parken“) festgelegt werden und als Handlungsrahmen dienen. Je nach Straßentyp kann ein Querschnitt samt Seitenraum auch einen qualitätvollen Längsverkehr für Fußgänger sicherstellen.
- Integration von Sitz- und Spielelementen entsprechend ihrer (Aufenthalts-) Funktion wie in Maßnahmenfeld A2 beschrieben. Darüber hinaus können diese Elemente so zur Fahrbahn angeordnet werden, dass ein Abstellen von Kfz auf dem Gehweg nicht mehr möglich ist. Dadurch werden neben der Aufenthaltsqualität auch die Sicherheit und Komfort von Fußgängern gestärkt.

#### **3.1.5 A5: Barrierefreiheit**



Auch wenn Gehwege physisch begehbar sind, sind sie nicht immer von allen Nutzer\*innen eigenständig zu begehen. Ziel einer gleichberechtigten Teilhabe aller Menschen ist die eigenständige uneingeschränkte Nutzung des öffentlichen Raums. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten für Fußgänger möglichst wenige Einschränkungen vorhanden sein.

Im Rahmen von Um- und Neubaumaßnahmen werden bereits vielfach die Ansprüche einer barrierefreien Gestaltung in Bretten berücksichtigt. Bislang besteht aber noch kein programmatischer Ansatz zum Ausbau von Wegen und Plätzen, sodass weiterhin ein großer Handlungsbedarf besteht. Dies wird auch anhand der Bewertung der Barrierefreiheit in der Haushaltsbefragung von 3,2 deutlich. Über die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen bei Um- und Neubauplanungen hinaus sind an wichtigen Punkten des Fußwegenetzes Maßnahmen zur Barrierefreiheit innerhalb eines programmatischen Ansatzes sukzessive durchzuführen (vgl. A2). Hierzu gehören insbesondere Knotenpunkte, Querungshilfen, wichtige Fußgängerlängsachsen sowie die Umfeld-

der sensibler Einrichtungen. An Knotenpunkten und Querungshilfen gilt stets das Zwei-Sinne-Prinzip. Es müssen sowohl für mobilitäts- als auch für sehingeschränkte Personen ein problemloses Queren ermöglicht werden und die aus der HBVA hervorgehenden Standards bzgl. Haptik und Akustik eingehalten werden. Für Lichtsignalgesteuerte Kreuzungen kann dies im Zuge der Überprüfung der Schaltzeiten berücksichtigt werden.

**Abbildung 7: Barrierefreie Nutzung von Kopfsteinpflasterbelägen (links); Ansprechende Platzgestaltung mit Sitzgelegenheiten zum Verweilen (rechts)**



Quelle: Planersocietät

Wichtige Fußgängerlängsachsen müssen auch für mobilitätseingeschränkte Personen zugänglich sein. Dies schließt vor allem auch einen flächenhaft ebenen Oberflächenbelag ein. Gerade in der Fußgängerzone und Innenstadt Brettens besteht diesbezüglich Handlungsbedarf – erste Anpassungen sind diesbezüglich bereits erledigt (Fußgängerzone). Darüber hinaus ist es in Bretten von besonderer Bedeutung die stellenweise starken Längs- und Querneigungen im Straßenraum entsprechend zu berücksichtigen. Die HBVA schlägt eine maximale Längsneigung von 3 % und maximale Querneigung von 2 % vor – ansonsten gilt es Ruhemöglichkeiten zu integrieren. Diese Ruhemöglichkeiten sind in erster Linie Sitzgelegenheiten, denen auf Grundlage der Haushaltsbefragung in Bretten eine unzureichende Qualität bzw. Anzahl vorgehalten wird (Note 3,9). Im Sinne einer barrierefreien Gestaltung müssen hier Verbesserungen geschaffen werden. In Ergänzung dazu sind aufgrund der bewegten Topographie Brettens mit zahlreichen Steigungen und Treppenanlagen verstärkt Handläufe zu integrieren.

### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Programm zur Gewährleistung von barrierefreien/ -armen öffentlichen Räumen: Bereitstellung eines jährlichen Etats für barrierefreie Umbauten im Stadtgebiet. Erstellen eines Katalogs verbesserungswürdiger Straßen, Plätze, Wege und Zu- und Abwege von Haltestellen nach den festzulegenden Qualitätsstandards (unter Berücksichtigung der „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ der FGSV).
- Oberflächengestaltung (exemplarisch): Fest, griffig, eben und fugenarm. Vermeiden von häufigen Belagswechseln und Schadstellen. Für Gehhilfe und Rollstühle kann der Rollwider-

stand von kleinteiligem Pflaster (wie in der Fußgängerzone kürzlich geschehen) durch abschnittsweise Umgestaltung verringert werden, wenn die kleinteilige Pflasterung stadterhalterisch erhalten werden soll (Bsp.: Freiburg, Speyer)

- Neigung (exemplarisch): Längsneigung im Idealfall max. 3 % (über 6 % vermeiden), bei Nichteinhaltung alle 6 m ebene Ruhezonen mit Sitzbänken schaffen (Zwischenpodest), Handläufe für erhöhte Sicherheit nicht nur an Treppenaufgängen. Querneigung im Idealfall max. 2 %, Erhöhung nur, wenn keine Längsneigung gegeben ist. Kombinationen aus Quer- und Längsneigungen sind zu vermeiden.
- Umsetzungsvorschlag für einen Standard von Sitzgelegenheiten: Auf Haupttrouten im Fußwegenetz (vgl. A2) sollten im Abstand von mindestens 300 m Sitzgelegenheiten vorhanden sein. In hochfrequentierten Bereichen ist die Dichte entsprechend der Nachfrage anzupassen. Beachten der ergonomischen Voraussetzungen: Arm- und Rückenlehnen, glatte und nicht zu tiefe Sitzfläche (waagrecht auf ca. 48 cm Höhe), mit einem Langstock ertastbar, visuell kontrastreich, angrenzende stufenlos zugängliche Ruhefläche von mindestens 1,5 x 1,5 Metern.

### 3.1.6 A6: Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation



Zur Förderung des Fußverkehrs sind neben infrastrukturellen Maßnahmen auch öffentlichkeitswirksame, weiche Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung der Bevölkerung für den Fußverkehr und zur Sensibilisierung für eine stärkere Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmern nötig. Maßnahmen dieser Art beschränken sich zumeist nicht nur auf Fußgänger, sondern adressieren auch gezielt andere Verkehrsteilnehmer (Kfz-Fahrer: Parken o. Ä.; Radfahrer: Nutzungsrecht vs. Nutzungspflicht, Mitbenutzung Fußgängerzone o. Ä.). Dabei reichen die Maßnahmenbereiche von der Imagebildung und Information über das Neubürgermarketing bis hin zur frühzeitigen Mobilitätserziehung an Kitas und Schulen. Dabei sind je nach Zielgruppe unterschiedliche Medien zu verwenden. So können neben einfach Flyern auch Stadtteil- und Schulwegepläne sowie temporäre Verkehrsversuche zum besseren Verständnis einer Optimierung des Fußverkehrs im Allgemeinen, seines Netzes und der dafür notwendigen Straßenraumaufteilung erreicht werden. Auch Zeitungsberichte und das Bespielen der stadteigenen Internetseite mit Themen mit (Fuß-)Verkehrsbezug sind gängige Mittel. Neben der stadteigenen Internetseite eignen sich auch soziale Medien wie

Facebook, Instagram oder Twitter um zum einen Themen anzusprechen, aber zum anderen auch in den Austausch mit Akteuren und der Bevölkerung zu treten. Dazu ist immer auch eine enge Zusammenarbeit mit der Stelle für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit nötig.

Für eine wirksame Öffentlichkeitsarbeit sollte bereits ein Grundgerüst guter Fußverkehrs-Infrastruktur vorherrschen, um auf bereits wirksame Maßnahmen hinweisen zu können und das konkrete Vorgehen darauf aufzubauen. Innerhalb dieses Maßnahmenfelds können sehr gut Synergien insbesondere mit einer gemeinsamen Öffentlichkeitsarbeit für den Umweltverbund aus Radverkehr und ÖPNV entstehen.

### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Für das Ziel einer neuen und nachhaltigen Mobilitätskultur bedarf es einer Stärkung des Umweltverbunds. Teil dessen ist auch ein starker Fußverkehr. Gleichzeitig setzt sich der Fußverkehr aus stark differenzierten Nutzertypen zusammen und entwickelt daher auch höchst unterschiedliche Ansprüche. Diese Ansprüche sind innerhalb der Weiterentwicklung des Straßenraums entsprechend zu vertreten und auch öffentlich zu kommunizieren. Dazu eignet es sich, eine zentrale Ansprechperson/ Personalstelle in der Verwaltung zu installieren. Die Zentrale Ansprechperson kann auch verkehrsmittelübergreifend (für den Umweltverbund) agieren (vgl. E1).
- Aufbau einer strukturierten und medienübergreifenden Öffentlichkeitsarbeit: Eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit stärkt die Bewusstseinsbildung für den Fußverkehr (und den Umweltverbund). Dabei sind auch gezielt andere Verkehrsteilnehmer zu adressieren und die gewählten Medien breit zu streuen. Nur so können möglichst viele Nutzergruppen erreicht werden.
- Organisation von Aktionen und Marketing: Kooperative Zusammenarbeit einer zentralen Ansprechperson mit der Stelle für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Beispiele: Schulwegpläne u. Ä., Aktionstage „Zu Fuß zur Schule/ Kindergarten (VCD)“, Walking-Bus/ Laufbus, Zu Fuß ins hohe Alter (Maßnahme aus der Schweiz zur Orientierung), Ausbau Nette Toilette, Vison Zero (VCD), Parking Day (temporäre Fremdnutzung von Parkplatzflächen), koordinierte positive Pressearbeit (Leitfaden AGFK Bayern)
- Unterstützung von (inter-)nationalen Kampagnen: Europäische Mobilitätswoche, Autofreie Innenstadt, Auszeichnung seniorenfreundlicher (barrierefreier) Geschäfte

## 3.2 Handlungsfeld Radverkehr

### 3.2.1 B1: Netzkonzeption und Organisation



„Nicht einzelne, gut ausgebaute Streckenabschnitte entscheiden über die Attraktivität eines Radweges. Entscheidend ist eine durchgängige Befahrbarkeit.“ (vgl. VM BW 2016: 26) Vor diesem Hintergrund werden auf verschiedenen Hierarchieebenen (Land, Kreis, Städte und Gemeinden) Netzkonzeptionen für den Radverkehr erstellt, die eine systematische Identifikation von Schwachstellen und Netzlücken mit sich bringen sollen. Gleichzeitig sind sie zum einen Grundlage für die gezielte Maßnahmenentwicklung und zum anderen Voraussetzung für eine effiziente Steuerung von Haushaltsmitteln.

Bretten wird bei der Netzkonzeption des Landes (RadNETZ BW und Landesradfernweg) sowie bei der Netzkonzeption des Landkreises Karlsruhe (Hauptradstrecke, Nebenradstrecke und Radstrecke) berücksichtigt. Beide Konzeptionen sind aufeinander abgestimmt und liefern für die Stadt Bretten – auch ohne „eigenes“ kommunales Radverkehrskonzept (qualifiziertes Fachkonzept) – einen sehr guten Grundansatz, um Maßnahmen entsprechend ihrer Netzbedeutung umzusetzen und den Radverkehrsanteil in Bretten von derzeit 9 % zu steigern. Gestärkt wird dieses Vorgehen vor allem durch das entsprechende Anliegen der Bürger\*innen in Bretten, welches durch die Beteiligungsformate deutlich wurde.

Organisatorisch stellt der Radverkehrsmanager (Kreiskoordinator) des Landkreises ein wichtiges Bindeglied zwischen Land und Kommune dar. Er berät und koordiniert die Städte und Gemeinden bei der Entwicklung des RadNETZ BW sowie der Netze auf Kreis- und Gemeindeebene. Hierzu gehört auch die Unterstützung bei der Netzplanung auf kommunaler Ebene, welche im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung auch im Aufgabenbereich der Stadt Bretten liegt. Ein solches kommunales Radverkehrskonzept konkretisiert die übergeordneten Netze und besitzt eine geringere Flugebene als das vorliegende Mobilitätskonzept.

Unterstützung erhalten Kommunen in Baden-Württemberg nicht nur bei der Netzplanung. Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e. V. unterstützt durch Fortbildungen, Leitfäden und Handbücher. Darüber hinaus betreibt sie professionelle Kommunikationsarbeit für ihre Mitgliedskommunen.

**Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise**

**Netzkonzeption:**

- Aktuell; Unterstützung bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts des Landkreises (Beschluss im Kreistag vom 22.11.2018) sowie gemeinsame Weiterentwicklung: Maßnahmen betreffen den Radverkehr an Kreis-, Landes- und Bundesstraßen und dienen in erster Linie dem Schluss von Netzlücken oder der Erreichung des „Zielnetz-Standard“ (bspw. Ausbau entlang der freien Strecke (K 3506) zwischen Gondelsheim und Neibsheim, Neubau entlang der freien Strecke (K 3506) zwischen Büchig und Bauerbach, Aus- und Neubau der freien Strecke (L 1103) zwischen Großvillars und Bretten); Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen in der Baulastträgerschaft der Stadt (vgl. B2 und B3)
- Mittelfristig: Entwicklung eines kommunalen Radverkehrskonzeptes zur ganzheitlichen und konkretisierenden Betrachtung des Radverkehrs in Bretten (erfolgt in der Regel als ein qualifiziertes Fach-/Teilkonzept und konkretisiert bspw. B2 und B3); Im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg sind solche Fachkonzepte förderfähig (Stand: Juni 2021)
- Einbahnstraßen/ Sackgassen: Unabhängig des definierten Radverkehrsnetzes ist auf ein engmaschiges und umwegarmes Netz für den Radverkehr zu achten. Bestehende Einbahnstraßen sollten flächendeckend auf eine Öffnung in Gegenrichtung für den Radverkehr geprüft werden (z. B. Schillstraße, Promenadenweg, Am Kindergarten, perspektivisch Pforzheimer Straße). Auch Sackgassen sind im Gemeindegebiet entsprechend zu beschildern, wenn sie für den Radverkehr (und den Fußverkehr) durchlässig sind (z. B. Im Tal).

**Organisation:**

- Benennung eines zentralen Ansprechpartners (Mobilitätsmanager\*in) für das Thema Radverkehr (ggf. gemeinsam mit den Themen Fußverkehr und ÖPNV; vgl. bspw. A1, E1)
- Beitritt in die AGFK-BW mit dem Ziel, die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“ und „Fußgängerfreundliche Stadt“ zu erreichen (Nutzung diverser Vorteile einer Mitgliedschaft)

**3.2.2 B2: Qualifizierung und Optimierung von Radinfrastruktur**

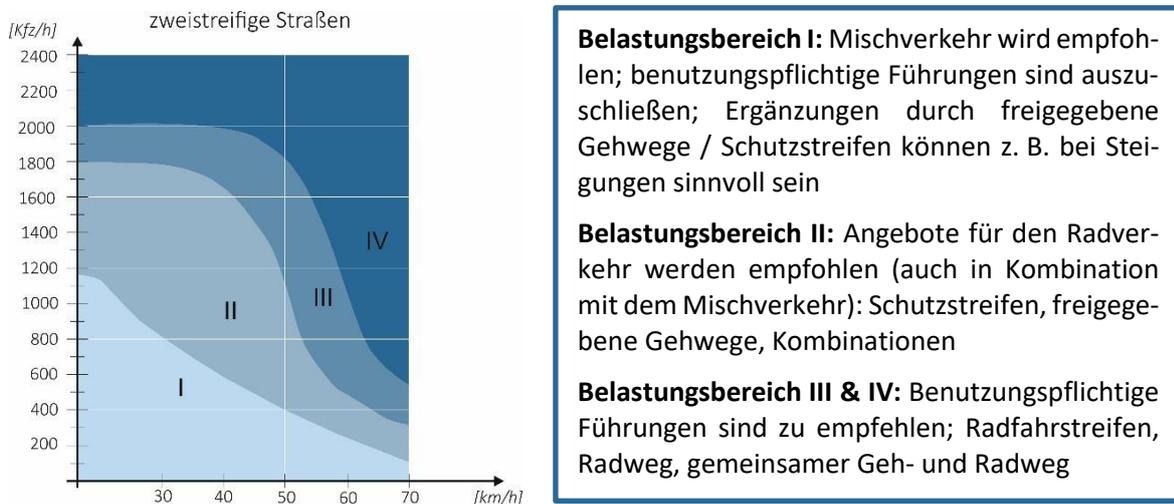


Während das Maßnahmenfeld B1 das langfristige Vorgehen der Netzkonzeption und organisatorische Rahmenbedingungen trifft, bezieht sich das Maßnahmenfeld B2 stärker auf die Ausgestaltung der einzelnen Streckenabschnitte (Längsverkehr) der Netzkonzeptionen.

Wie beim Neubau sollen auch Ausbau und Ertüchtigungen nach aktuellem Stand der Technik realisiert werden. Maßgebend sind hier die Qualitätsstandards für das RadNETZ BW sowie die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der FGSV, was insbesondere für die Förderung von Radinfrastruktur gemäß der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG) von Bedeutung ist.

Radwege oder Markierungslösungen sind überall dort zu bauen bzw. zu markieren, wo es die Menge und die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs nach den Vorgaben der ERA erforderlich machen oder eine besondere Qualität für den Radverkehr erreicht werden soll (vgl. Abbildung 8). Sie dienen auch der Sichtbarkeit und der Wahrnehmung des Radverkehrs sowie zu einem gewissen Maß auch der Erkennbarkeit eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes, was im Rahmen der Beteiligungsformate verstärkt kritisiert wurde. Im Netz der Tempo-30-Zonen sind keine gesonderten Radverkehrsanlagen erforderlich. Stattdessen ist die Einführung von Fahrradstraßen dort vorzusehen, wo (perspektivisch) wichtige Verbindungen für den Radverkehr bestehen und mit einem hohen Radverkehrsaufkommen zu rechnen ist. Dies können zum Beispiel zentrale Versorgungsbereiche oder die Umfelder von Schulen und Sporteinrichtungen sein.

**Abbildung 8: Belastungsbereiche für die Vorauswahl geeigneter Radverkehrsführungen**

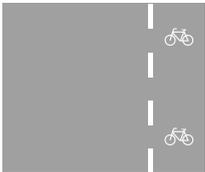


Quelle: Eigene Darstellung nach ERA 2010

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr ist außerorts, aufgrund der großen Geschwindigkeitsdifferenzen, der Straßenbemessung und dem damit einhergehenden Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu vermeiden. Straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege (bei starkem Fußgänger- oder Radverkehr auch getrennter Rad- und Gehweg) sind allgemein sowie in Bretten ebenso gängig wie die Führung auf Wirtschaftswegen. Neben der Querschnittsbildung (Breite) oder der Linienführung (z. B. „verlorene“ Steigungen) sind weitere Qualifizierungen der Radinfrastruktur im Außerortsbereich zu beachten.

Bei der Qualifizierung und Optimierung der Radinfrastruktur bzw. einzelner Netzabschnitte sind die folgenden Qualitätsstandards zu berücksichtigen:

**Tabelle 1: Radverkehrsführungen und Qualitätsstandards**

Benutzungspflichtige Radwege	Anlagentyp	Regelbreiten (ohne Sicherheitstrennstreifen)	Mindestbreiten (ohne Sicherheitstrennstreifen)
Radwege mit Zeichen 237 (Radweg) 	baulich angelegter Radweg	möglichst 2,00 m	mindestens 1,50 m
	Radfahrstreifen, inkl. der Breite des Zeichens 295 (Breitstrich)	möglichst 1,85 m	mindestens 1,50 m
Radwege mit Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) 	baulich angelegter Radweg innerorts	möglichst > 2,50 m (steigend bei hohen Verkehrsmengen)	innerorts: mindestens 2,50 m
	baulich angelegter Radweg außerorts	möglichst 2,50 m	außerorts: mindestens 2,00 m
Radwege mit Zeichen 241 (getrennter Rad- und Gehweg) 	baulich angelegter Radweg	möglichst 2,00 m (für den Radweg)	mindestens 1,50 m (für den Radweg)
Nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführungen	Anlagentyp	Regelbreiten (ohne Sicherheitstrennstreifen)	Mindestbreiten (ohne Sicherheitstrennstreifen)
Schutzstreifen 	Schutzstreifen, inkl. der Breite des Zeichens (Schmalstrich)	1,50 m	mindestens 1,25 m
Fahrradstraße 	beschildert und auf der Fahrbahn markiert (innerorts und außerorts) kann für Kfz freigegeben werden	4,50 - 6,0 m	4,0 m

<p>Gehweg, Fahrrad frei</p> 	<p>baulich angelegter Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr (i. d. R. Schritttempo für Fahrräder)</p>	<p>möglichst &gt; 2,50 m (steigend bei hohen Verkehrsmengen)</p>	<p>mindestens 2,50 m</p>
---	--	--	--------------------------

Quelle: Eigene Darstellung nach ERA 2010 sowie VwV-StVO

### **Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise**

#### **Innerorts in Bretten:**

- Systematische Überprüfung der vorhandenen Führungsformen (benutzungspflichtig und nicht-benutzungspflichtig) in den Netzkonzeptionen (vgl. Zwischenbericht 2) auf die Einhaltung der einschlägigen Qualitätsstandards bzw. den aktuellen Stand der Technik. Nicht den Mindestbreiten der ERA entsprechend sind Radverkehrsführungen unter anderem in der Melanchthon-, Heilbronner- und Rüter Straße (alle Gehweg/ Rad frei, ca. 2–2,30 m).
- Überprüfung möglicher Optimierungen der Führungsformen in der Netzkonzeption: Die Analyse im Zwischenbericht 2 zeigt verschiedene Netzabschnitte, in denen der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, obwohl die Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und mehr Radinfrastrukturen erforderlich machen. Hervorzuheben ist hier die Steinzeugstraße/ Melanchthonstraße (rd. 10.000 Kfz/Tag) mit umliegender Wohn- und Geschäftsnutzung sowie Verbindungsfunktion Diedelsheim mit der Kernstadt Bretten: Steinzeugstraße (Weiterführung des Schutzstreifens in Richtung Nordosten bis Eichholzstraße + Furtmarkierung an der Diedelsheimer Höhe<sup>1</sup>); Steinzeugstraße (Markierung eines Schutzstreifens in Richtung Südwesten bis Eichholzstraße + Furtmarkierung an Einmündungen); Melanchthonstraße (streckenbezogenes Tempo 30; rote Furtmarkierung des Schutzstreifens im Bereich des Kfz-Rechtsabbiegestreifens in der Melanchthonstraße); Carl-Benz-Straße/ Im Brückle (Aufhebung der Benutzungspflicht Richtung Norden, stattdessen Schutzstreifen bergauf); Hauptstraße in Rinklingen (Aufhebung der Benutzungspflicht). Die Ansätze sind im Einzelfall zu überprüfen.
- Qualitätsoffensive Fahrradstraße: Fahrradstraßen verdeutlichen die zentrale Bedeutung des Radverkehrs auf besonderen Abschnitten. Eine Bündelung des Radverkehrs kann durch Fahrradstraßen erreicht werden. Auch die Orientierung wird erleichtert, da besonders geeignete Verbindungen im Radverkehrsnetz leicht erkennbar sind. Die Sicherheit des Radverkehrs wird durch Fahrradstraßen erhöht, da auch der Kfz-Verkehr, wenn die Fahrradstraße für Kfz freigegeben ist, nur langsam (max. 30 km/h) fahren darf und sich dem Radverkehr unterordnen muss. Zudem werden gemeinsame Fahrten attraktiver, da Rad-

1 Wurde nach der Bestandsanalyse und dem Zwischenbericht 2 bereits umgesetzt.

fahrende nebeneinander fahren und sich unterhalten können. Fahrradstraßen sind grundsätzlich ein gutes Mittel zur Radverkehrsförderung, weil sie relativ kurzfristig und kostengünstig umsetzbar sind und ein deutlich sichtbares öffentliches Zeichen für die Sicherheit und den Komfort des Radverkehrs setzen (z. B. wie Friedrichstraße geschehen). Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen kann sich die Rücksichtnahme unter Verkehrsteilnehmenden und damit die Sicherheit verbessern. Bei der Einrichtung sind die Netzkonzeptionen zu beachten (vgl. B1).

- Übergänge zwischen verschiedenen Führungsformen: Bessere Verdeutlichung des Übergangs von einem baulich getrennten Radweg in den Kfz-Mischverkehr/ Schutzstreifen bzw. umgekehrt (z. B. in der Hermann-Beuttenmüller-Straße nördlich der Haltestelle Stadtmitte).
- Abbau von Hindernissen: Umlaufsperrern stellen insbesondere für Fahrräder mit Anhänger und Lastenräder ein Hindernis dar und sollten nach Möglichkeit vermieden bzw. zumindest entsprechend der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ausreichend dimensioniert sein (z. B. Radweg Verlängerung am Seedamm/ Pforzheimer Straße).

#### **Außerorts in Bretten:**

- Unterstützung bei der Umsetzung von Maßnahmen (Neubau- und Ausbau von Radinfrastruktur entsprechend dem aktuellen Stand der Technik) entlang von Kreis-, Landes- und Bundesstraßen, z. B. Ausbau entlang der freien Strecke (K3506) zwischen Gondelsheim und Neibsheim, Neubau entlang der freien Strecke (K3506) zwischen Büchig und Bauerbach (vgl. B1)
- Beleuchtung, Reinigung und Winterdienst auf Radinfrastruktur: Straßenbegleitende Außerortsverbindungen (gemeinsame Geh- und Radwege, Gondelsheim – Neibsheim), die regelmäßig im Alltagsradverkehr (z. B. Schülerverkehr) genutzt werden, sollten unter den Aspekten der sozialen Kontrolle und dem Sicherheitsgefühl auf eine mögliche (ortsfeste) Beleuchtung geprüft werden (unter Betrachtung und Abwägung mit dem Umwelt- und Naturschutz). Unter gleichen Voraussetzungen ist auch die Einbeziehung dieser Verbindungen in Reinigungs- und Räumpläne zu berücksichtigen, um eine ganzjährige verkehrssichere Benutzung zu gewährleisten (vgl. B5).
- Wirtschaftswege<sup>2</sup>: Im Radverkehrsnetz für den Radfahrenden freigegebene land- und forstwirtschaftliche Wege sind mindestens entsprechend zu beschildern (z. B. StVO VZ 250, Rütwald/L1130/Schwarzerdhof). Hinsichtlich ihrer Bemessung sind diese Wege auf den land- bzw. forstwirtschaftlichen Verkehr ausgerichtet, sodass durch die zur Verfügung stehenden Breiten wenig Nachteile für den Radverkehr zu erwarten sind. Nutzungskonflikte können zu Hochzeiten der wirtschaftlichen Nutzung entstehen (z. B. durch Verunreinigung). Als Netzelement und im Sinne einer ganzjährigen Befahrung ist weiter Folgendes zu beachten und konkretisieren (z. B. Büchig – Neibsheim, Bretten – Sprantal): Kommunale Satzung zur Straßenreinigungspflicht auf Wirtschaftswegen; engere Intervalle der Streckenkontrolle

---

2 Hinweis: Bis 2020 sollte als Maßnahme aus der RadSTRATEGIE BW ein Leitfaden „Radverkehr auf Wirtschaftswegen“ erarbeitet werden, der abgesicherte Mustervereinbarungen beinhaltet, welche u. a. Nutzerkonflikte aufgreift und Fragen der Unterhaltung und Haftung aufgreift.

aufgrund der Nutzung durch den Wirtschaftsverkehr (vgl. B5); ggf. Widmungsänderung, um die rechtlichen Voraussetzungen für eine dauerhafte Freigabe für den Alltagsradverkehr zu schaffen (Berücksichtigung damit einhergehender Pflichten); ggf. Prüfung möglicher (orts-fester) Beleuchtung (unter Betrachtung und Abwägung mit dem Umwelt- und Naturschutz).

### Finanzierung

- Finanzierung: Im NRVP 2020 wird für Um-/Neubau von Radinfrastruktur ein Finanzbedarf von 5-12 € pro Einwohner\*in als Orientierungswert formuliert (Einsteiger-Aufsteiger)

### 3.2.3 B3: Fahrradfreundliche Knotenpunkte und Einmündungen



Bei der Knotenpunktgestaltung wird ebenfalls die ERA als maßgeblicher Stand der Technik herangezogen. Knotenpunkte und alle Bereiche, an denen Verkehre sich kreuzen (z. B. auch Einmündungen und Ausfahrten), haben ein deutlich höheres Konfliktrisiko und damit eine höhere Unfallwahrscheinlichkeit als die Streckenabschnitte zwischen den Knotenpunkten. Oberstes Ziel für die Gestaltung der Knotenpunkte ist die Kombination von Schnelligkeit und Sicherheit für den Radverkehr. Als Grundsatz gilt, dass Knotenpunkte aus allen Knotenpunktzufahrten rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich sowie gut befahrbar sein müssen (Grundsätze der ERA 2010). Prinzipiell wird in vier Knotenpunktarten unterschieden: Rechts-vor-links-Regelung, Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen, Kreisverkehre und Lichtsignalanlagen.

Knotenpunkte mit Rechts-vor-links-Regelung befinden sich in Bretten ausschließlich in Tempo-30-Zonen in denen eine Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen ohnehin nicht zulässig ist und Knotenpunkte nicht beschildert oder besonders markiert werden. Die Grundsätze der Radverkehrsführung an Knotenpunkten (z. B. Gewährleistung ausreichender Sichtbeziehungen, Freihalten notwendiger Verkehrsräume) werden hierbei vorausgesetzt.

Mit der Durchschnittsnote 3,7 schneidet die Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen in der Mobilitätsuntersuchung der Stadt Bretten als drittschlechtestes Kriterium ab (nach den Radabstellanlagen im Stadtgebiet und den Radwegeverbindungen zwischen Stadtteilen). Auch im Rahmen der Online-Beteiligung befinden sich Knotenpunkte und Gefahrenstellen an dritter Stelle der

meisten Kommentare. Nachholbedarf besteht hier vor allem in der Freihaltung von notwendigen Sichtbeziehungen sowie Nachbesserungen in ausgebleichten Rotmarkierungen von Fahrradfurten.

**Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise**

- Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen und Einmündungen: Instandsetzung vorhandener Rotfärbung (teilweise Ergänzung des Breitstrichs) von Radinfrastruktur (z. B. Max-Planck-Straße, Rinklinger Straße, vgl. B5) und stärkere Hervorhebung der Bevorrechtigung des Radverkehrs (z. B. Infrastruktur im Zweirichtungsverkehr auf der Wilhelmstraße entlang der Versorgermärkte).
- Signalisierte Knotenpunkte: Verlängerung der vorhandenen vorgezogenen Haltlinie am Alexanderplatz (auf mindestens 3,00 m); Optimierung der Signalisierung des Fuß- und Radverkehrs, um dreimaliges Halten und Warten für die Querung des Alexanderplatzes zu vermeiden; zur Verdeutlichung der Wartepflicht des Radverkehrs sollte eine Haltlinie in der Wilhelmstraße Höhe Luisenstraße markiert werden.
- Finanzierung: Im NRVP 2020 wird für Um-/Neubau von Radinfrastruktur ein Finanzbedarf von 5-12 € pro Einwohner\*in als Orientierungswert formuliert (Einsteiger-Aufsteiger).

**3.2.4 B4: Fahrradparken**



Ausreichend dimensionierte und sichere Radabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Fehlende oder nicht ausreichend sichere Radabstellanlagen können ein Hemmnis für die Fahrradnutzung darstellen. Um dem entgegenzuwirken, muss das Fahrrad in Wohnungsnähe oder an den Zielen des Radverkehrs sowie an wichtigen Verknüpfungspunkten zum ÖPNV (vgl. C6) sicher, standfest, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt abstellbar sein. Die Positionierung, Ausführung und Gestaltung der Anlagen bestimmen ihren Nutzwert und damit die Akzeptanz bei den Nutzenden. Orientierung bieten neben den Hinweisen zum Fahrradparken (FGSV 2012) insbesondere die technischen Richtlinien 6102 und die Empfehlungen des ADFC (2011)<sup>3</sup>.

3 ADFC (2011): Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen – Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit

Die zunehmende Heterogenisierung der Fahrradarten (Pedelecs, Lastenräder, Spezialfahrräder und Gespanne) sowie der Trend zu höherwertigerem Fahrradbesitz erfordern zudem eine höhere Qualität und gewisse Flexibilität der Radabstellanlagen. Um möglichst wenig störende Wirkung im öffentlichen Raum zu entfalten, ist auch eine städtebauliche Integration der Anlagen zu berücksichtigen, was einen gestalterischen Hintergrund hat, aber auch einen ordnenden Aspekt betrachtet (Nutzungskonflikte durch „wild parkende“ Fahrräder). Qualitätsmerkmale sind u. a.:

- guter und sicherer Halt aller Fahrradgrößen und -typen ohne Beschädigungsgefahr an Fahrrad oder der Abstellanlage
- gute Zugänglichkeit zum bequemen Ein- und Ausparken mit ausreichendem Bewegungsspielraum
- ausreichend Platz für Fahrrad-Sonderformen, wie Lastenräder, Handbikes und Fahrradanhänger
- ausreichende Beleuchtung und gute Sichtbarkeit der Anlage zum Schutz vor Diebstahl und zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls
- ausreichender Diebstahlschutz durch Anschließmöglichkeit eines der Räder sowie des Rahmens, sofern das Fahrrad nicht komplett eingeschlossen werden kann
- einfache Reinigung und sicherer Betrieb durch übersichtliche Gestaltung, ausreichende lichte Höhe bei Überdachung, Vermeidung von scharfen Kanten und Sturzgefahren
- Einschränkungen der Barrierefreiheit durch Radabstellanlagen sollten vermieden werden
- regelmäßige Entfernung von „Schrottfahrrädern“
- einfache Handhabung durch vielseitige Anlehn- und Anschließmöglichkeiten (z. B. durch zusätzlichen Unterholm)
- stadtgestalterische Verträglichkeit in Form von einfachen und zurückhaltenden Formen und Farben
- Angebote nach Nutzungsart (Wohnen, Arbeit, Bildung, Einkauf, Freizeit, Verknüpfung mit dem ÖPNV) und Nachfrage

Im Rahmen der Bürgerbeteiligungen in Bretten (vgl. entsprechende Dokumentationen), aber auch in den gutachterlichen Analysen (vgl. Zwischenbericht 2) wurde deutlich, dass zwar ein Grundstock an Radabstellanlagen vorhanden ist, aber insbesondere die Ausführung (häufig Vorderradhalter) die oben genannten Qualitätsmerkmale vermissen lässt. Letzteres wird auch durch die schlechte Bewertung der Radabstellanlagen (Schulnote 4,2 und damit der am schlechtesten bewerteten Teilbereich im Radverkehr) in der Mobilitätserhebung (vgl. Zwischenbericht 1) deutlich. Handlungsschwerpunkt liegt verstärkt an den Verknüpfungen zum ÖPNV – hier auch und vor allem in der Fläche – aber auch im Nahbereich zur Fußgängerzone, dem Kraichgau-Center und an ausgewählten Einrichtungen (z. B. Rathaus, Krankenhaus).

**Abbildung 9: Kommunikation des Mehrwerts von Radabstellanlagen in Stuttgart (links); städtebaulich integrierte Radabstellanlagen in Lemgo (rechts)**



Quelle: Planersocietät

### **Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise**

- Sukzessiver und deutlicher Ausbau von Radabstellanlagen gemäß der Qualitätsmerkmale im gesamten Stadtgebiet und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der entsprechenden Nutzungsart; Beratung von Privaten (Betriebe, Einzelhandel); Individuelle Bedarfsabschätzung je Nutzung gemäß der Bedarfskennwerte in den Hinweisen zum Fahrradparken (FGSV 2002) sowie gemäß des „Leitfaden Bike+Ride“ der Verkehrsministeriums Baden-Württemberg (vgl. C6); Finanzierung: Im NRVP 2020 wird für Abstellanlagen ein Finanzbedarf von 1,10-2,50 € pro Einwohner\*in als Orientierungswert formuliert (Einsteiger-Aufsteiger).
- Wohnen: Bewohner/Besucher > (kurzfristige bis) dauerhafte Parkdauer > Hinweis: starker Grundbedarf an Witterungsschutz.
- Arbeit/ Bildung: Schüler/Beschäftigte/(Besucher/Kunden) > (kurzfristig bis) langfristige Parkdauer > Hinweis: nach Möglichkeit Witterungsschutz; geeignet für ergänzende Elemente wie Luftpumpe oder Werkzeugstation; geeignet für Ladeinfrastruktur (Arbeit).
- Einkaufen: Kunden/Beschäftigte > kurz- (bis langfristige) Parkdauer > Hinweis: Sammelplatz am Anfang der Fußgängerzone (weitere kleinere Angebot an Zuläufern der Fußgängerzone in Bretten); geeignet für ergänzende Elemente wie Schließfächer; Bedarf an Sonderflächen bspw. für Lastenfahrräder.
- Freizeit: Besucher > kurz- bis langfristige Parkdauer > Hinweis: starke Abhängigkeit Einrichtungsart und stark schwankender Bedarf.
- Verknüpfung mit dem ÖPNV: hier sollte insbesondere auch auf ein Angebot in der Fläche geachtet werden – so sollte unter anderem jede zentrale Bushaltestelle in den Stadtteilen (im Sinne eines Mobilpunkts, vgl. C6) mit ausreichend und hochwertigen Radabstellanlagen ausgestattet sein. Hinweise zum (Mindest-) Bedarf bietet der B+R-Leitfaden des Landes Baden-Württemberg (siehe oben).

### 3.2.5 B5: Erhaltung und Betrieb von Radinfrastruktur



Nicht nur dem (Aus-) Bau und der Weiterentwicklung der Radinfrastruktur kommt eine Bedeutung bei der Radverkehrsförderung in Bretten zu, sondern auch dem Erhalt und Betrieb (z. B. auch Winterdienst oder Reinigung von Laub und Scherben) der Radinfrastruktur. Zentrale Aspekte hierbei sind die Sicherheit und der Komfort beim Radfahren, die im Wesentlichen durch eine gute Radinfrastruktur (z. B. entsprechende Standards zur Breite, Oberflächenbeschaffenheit) gestützt werden und ermöglichen, dass Radfahren vielfältigen Zielgruppen ganzjährig für viele Wegezwecke ermöglicht wird.

Erhaltung und Betrieb der Radinfrastruktur obliegt den entsprechenden Baulastträgern. Die RadSTRATEGIE BW bescheinigt bei ihnen einen Bedarf zur Schaffung von Strukturen und Kapazitäten für ein systematisches Erhaltungs- und Unterhaltungsmanagement. Für Bretten lässt sich diesbezüglich aus der Online-Beteiligung ein konkreter Handlungsbedarf ableiten. Knapp ein Viertel der Beiträge zum Radverkehr konnten der Kategorie „Oberflächenmängel und Zustand“ der Radinfrastruktur zugewiesen werden.

Im Rahmen der gutachterlichen Analysen und Befahrung konnten auch Mängel bzw. missverständliche und unzureichende Lösungen der Radverkehrsführung im Rahmen von eingerichteten Baustellen beobachtet werden. Auch dieser Aspekt ist im Rahmen des Betriebs von Radinfrastrukturen grundsätzlich zu berücksichtigen.

#### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

##### **Erhaltung:**

- Die Erhaltung der Radinfrastruktur ist in der Bedeutung mit dem Um- und Neubau von Radinfrastruktur gleich zu setzen. Ein Erhaltungsmanagement setzt entsprechende Kapazitäten voraus und ist mit weiteren Baulastträgern und relevanten Akteuren abzustimmen. Grundvoraussetzung ist eine Bestandserfassung bzw. eine regelmäßige Streckenkontrolle des Radverkehrsnetzes sowie eine begleitende Dokumentation.

**Betrieb:**

- **Reinigung:** Kurzfristige und punktuelle Verunreinigungen von Radinfrastrukturen, wie sie bspw. in den Beteiligungsformaten genannt wurden (Scherben, Verunreinigung durch Tätigkeiten des Wirtschaftsverkehrs) lassen sich in der Regel nur durch Hinweise von Radfahrenden beseitigen. Ein digitaler Mängelmelder oder ein „Scherbentelefon“ können zweckdienlich sein (vgl. Maßnahmenfeld B8).
- **Winterdienst:** Es ist ein Räumplan anzustreben, der gewährleistet, dass wichtige Alltagsverbindungen des Radverkehrs ganzjährig zu nutzen sind. Aus Kosten- und Personalgründen sowie ggf. aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit einiger Verbindungen empfiehlt die ERA die Definition eines Winternetzes bzw. die Definition und Kommunikation der freien Strecken. Hierzu kann hierarchisch vorgegangen werden: RadNETZ BW und bspw. Hauptradstrecken des Landkreises Karlsruhe. Besondere Berücksichtigung können in diesem Zusammenhang auch Streckenabschnitte zu Arbeitsplatzschwerpunkten und Bildungseinrichtungen (z. B. Umfeld des Melanchthon-Gymnasiums) finden oder Verbindungen zwischen Ortsteilen und der Kernstadt. Die Lagerung von abgeräumten Schneemassen oder Blätterhaufen von Straßen und Gehwegen auf die Radinfrastruktur sind stets zu vermeiden.
- **Baustellen:** Die Fachbroschüre „Leitfaden Baustellen – Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen“ der AGFK-BW vermittelt rechtliche und technische Grundlagen sowie Grundsätze und Vorgaben. Darüber hinaus gibt sie Hilfestellungen durch Musterpläne und Hinweise zur Umleitung für Fuß- und Radverkehr sowie zu Kontrollen (Checklisten). Die Fachbroschüre soll bei der Einrichtung von Baustellen berücksichtigt werden, wenn in die Führung des Radverkehrs eingegriffen wird.

**Finanzierung:**

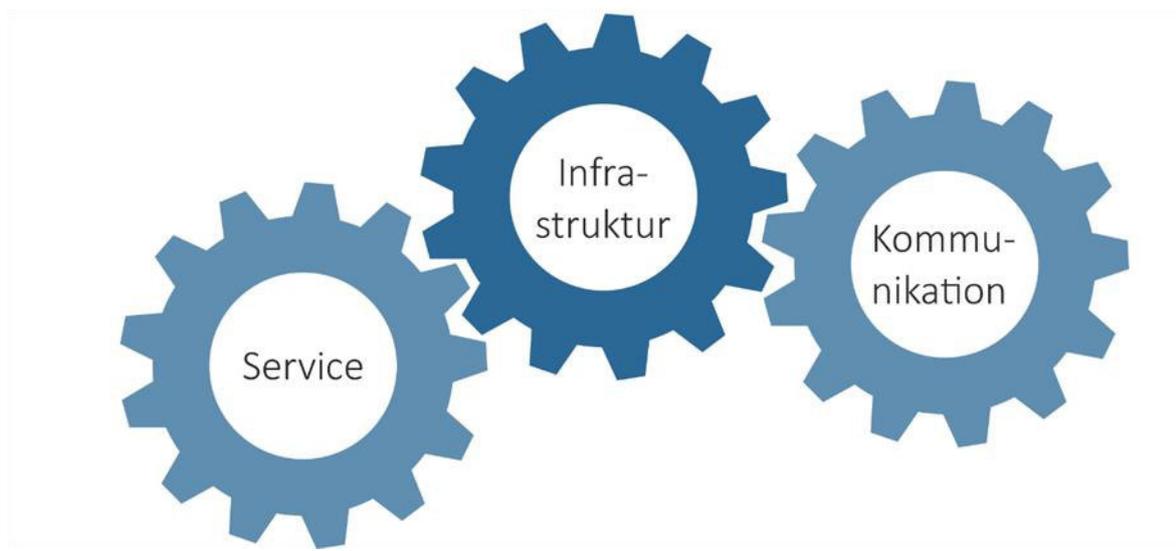
- **Finanzierung:** Im NRVP 2020 wird für die betriebliche Unterhaltung von Radinfrastruktur ein Finanzbedarf von 1,10-1,70 € pro Einwohner\*in als Orientierungswert formuliert (Einsteiger-Aufsteiger)

**3.2.6 B6: Service und Kommunikation**



Dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP) liegt das Leitbild des „Radverkehrs als System“ zu Grunde. Dieses Leitbild soll verdeutlichen, dass nicht nur eine fahrradfreundliche Infrastruktur erforderlich ist, um den Radverkehr zu fördern und den Radverkehrsanteil zu erhöhen, sondern ebenso eine intensive Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie Services und Dienstleistungen notwendig sind. Nur durch Aktivitäten in allen diesen Bereichen sind die vorhandenen Potenziale des Radverkehrs auszuschöpfen und die Erhöhung des Radverkehrsanteils zu erreichen.

**Abbildung 10: Radverkehr als System**



Quelle: Eigene Darstellung

Investitionen in Service- und Dienstleistungen stellen einfache Maßnahmen dar, die Nutzungshemmnisse des Fahrrads abzubauen und das Radfahren komfortabler und angenehmer zu gestalten. Zusätzlich dienen sie der Wertschätzung der Radfahrenden und können bisherige Nicht-Nutzer\*innen vom Radfahren überzeugen. Wirkungsvoll sind sie insbesondere an stärker frequentierten Streckenabschnitten (z. B. RadNETZ BW) und an wichtigen Quell- und Zielorten (z. B. Schnittstellen mit dem ÖPNV, Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulen, öffentliche Einrichtungen) des Radverkehrs. Services und Dienstleistungen können in einigen Fällen über den Status „einfache Maßnahmen“ hinausgehen und werden im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes in einem separaten Maßnahmenfeld geführt (z. B. das Fahrradverleihsystem oder Maßnahmen, die in enger Verknüpfung mit dem Fahrradparken zu sehen sind).

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind wichtige Instrumente, um die Vorteile und Chancen des Radfahrens (gesellschaftlich und individuell), aber auch die Anforderungen an eine sichere Radinfrastruktur zu vermitteln sowie Menschen aller Generationen für das Radfahren zu begeistern und Verhaltensänderungen anzustoßen. Neben der Motivation dienen die beiden Bereiche auch verstärkt einer gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden und der Förderung der Verkehrssicherheit. Bundes- und landesweit erprobte Maßnahmen werden häufig durch Akteure wie die AGFK-BW, den ADFC oder den VCD unterstützt.

**Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise****Beispielhafte Services und Dienstleistungen:**

- Haltegriffe/Fußstützen an Knotenpunkten (z. B. Heidelberg, Ulm)
- Stationäre Luftpumpe und Werkzeugstationen (z. B. Bahnhof Schwaigern, KIT Campus Süd Karlsruhe)
- Schlauch-O-Mat (z. B. St. Ingbert)
- Schließfächer mit Lademöglichkeiten (z. B. Eingang der Fußgängerzone in Lahr)
- Fahrrad-Selbsthilfe-AGs an Schulen (z. B. FahrRad und Schule!)
- (kostenlose) Fahrrad-Sicherheitschecks (z. B. Radl-Sicherheitschecks München)
- Fahrradkompetenzkurse z. B. zum Umgang mit Pedelecs oder Lastenfahrrädern (z. B. Seniorenbeirat Lahr: Sicherheitstraining für Senioren auf dem Pedelec)
- Mängelmelder oder „Scherbentelefon“ (z. B. Scherbentelefon Karlsruhe, RADar! Landshut)
- Fahrradwaschanlagen (z. B. BikeWash München)
- Fahrrad-Mülleimer (z. B. Wilhelmshaven)
- Fahrradschiene als Schiebehilfe an Treppenanlagen z. B. an Bahnhöfen

**Beispielhafte Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit:**

- Integration des Themas Radverkehr auf der Internetseite der Stadt Bretten (Inhalte: Angebotene Services und Dienstleistungen im Stadtgebiet, Informationen rund ums Radfahren, Öffentlichkeitsarbeit in Bezug auf Aktionen und Events)
- Neubürgermarketing (z. B. Neubürgermarketing BW, Pendler-Tour München)
- Veranstaltungen und Aktionen, die die Vorzüge des Radfahrens vermitteln (z. B. STADTRADELN, FahrRad! Fürs Klima auf Tour)
- Aktionen zur Verkehrssicherheit (z. B. Nikolausaktion der AGFK-BW, „Schwarzfahren“ ist uncool des ADFC, plus5 – Minuten die schützen Heidelberg)
- Aktionen zur gegenseitigen Rücksichtnahme (z. B. Poolnudel-Aktion des ADFC)
- Unterstützung von lokalen Schulen zur Erreichung der Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“
- Radverkehrsförderung in Unternehmen (z. B. Initiative „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ von EU und ADFC, Mit dem Rad zur Arbeit des ADFC)
- Erfahrungsgemäß dauert die Implementierung einer Radkultur auf kommunaler Ebene viele Jahre. Um eine breitere Öffentlichkeitswirkung zu erreichen, müssen auch Vertreter\*innen aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft (lokale Multiplikatoren) aktiv die Vorzüge des Radfahrens bewerben und als Vorbild für die Bürger\*innen agieren

**Finanzierung:**

- Finanzierung: Im NRVP 2020 wird für nicht-investive Maßnahmen (Kommunikation und Service) ein Finanzbedarf von 0,50 € pro Einwohner\*in als Orientierungswert formuliert (Einsteiger-Aufsteiger)

### 3.2.7 B7: Fahrradverleihsystem



Ein wichtiger Baustein aus der umfangreichen und systematischen Radverkehrsförderung besteht in Leihangeboten. Im städtischen Raum stellen Fahrradverleihsysteme (FVS) vor allem für die erste und letzte Meile sowie kurze Strecken eine Komponente für eine spontane und unkomplizierte Mobilität dar und sind für Bürger\*innen, Einpendler\*innen und Besucher\*innen ein klimafreundliches Mobilitätsangebot. Adressat ist sowohl der Personenkreis, der kein eigenes Fahrrad besitzt als auch der Personenkreis, der ein eigenes Fahrrad besitzt.

Die FVS stehen, bestenfalls tariflich bzw. organisatorisch mit dem ÖPNV verknüpft, an Haltestellen bereit, um die Weiterfahrt zu erleichtern und spitzenstündliche Kapazitätsprobleme bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV zu entschärfen. Auch im ländlichen Raum können FVS die Chance bieten, vom ÖPNV weniger gut erschlossene bzw. bediente Stadtteile an stärkere ÖPNV-Schnittstellen anzuschließen. Weiteres Potenzial bietet die Integration von Pedelecs in das örtliche Fahrradverleihsystem, um die Fahrradnutzung auch in bewegtem Gelände zu erleichtern und fördern.

**Abbildung 11: FVS an einer Haltestelle in Ettlingen (links); FVS-Station für Pedelecs in Lahr (rechts)**



Quelle: Planersocietät

Ein Verleihsystem für Fahrräder ist in Bretten nicht vorhanden. Im Nahverkehrsplan des Karlsruher Verkehrsverbunds heißt es diesbezüglich: „An den Bahnhöfen in [...] Bretten soll der Bedarf eines

Fahrradparkhauses und/oder Fahrradverleihsystems geprüft und gegebenenfalls gebaut/eingerichtet werden“. Im Rahmen der Mobilitätshebung wurde die Bereitschaft zur Nutzung eines Fahrradverleihsystems der Bürger\*innen in Bretten abgefragt. Dabei gaben 26 % an, sich eine gelegentliche Nutzung vorstellen zu können – hinzu kommen weitere 3 %, für die eine häufigere Nutzung vorstellbar ist (vgl. Zwischenbericht 1).

Neben dem Ausstattungsumfang des FVS sind Komponenten der Ausstattungsart („konventionelle“ oder E-Fahrräder), aber auch Fragen der Finanzierung und Betreiberwahl zu beachten. Ein FVS wird sich kaum alleine durch Nutzungsgebühren finanzieren lassen, sondern in der Regel durch den Kommunalhaushalt unterstützt.

**Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise**

- **Betreibersuche:** Aktuell wird in Deutschland die überwiegende Zahl der FVS von einem externen Dienstleister betrieben (z. B. nextbike, Call a Bike). Mit dem KVV.nextbike, als öffentliches FVS des KVV, existiert bereits ein regional bekanntes Angebot (derzeit in Karlsruhe, Baden-Baden, Ettlingen, Rastatt, Bruchsal und Rheinstetten).
- **Ausstattungsumfang und -art:** Auch in kleineren Kommunen wie bspw. Dossenheim, Hockenheim und Schwetzingen (alle VRNnextbike) wird die Möglichkeit des Fahrradverleihs angeboten (geringe Anzahl an Stationen und Fahrrädern – System erweiterbar). Die Ausstattungsart kann durch rein „konventionelle“ Fahrräder oder ein reines Pedelec-System (z. B. Lahr) gestaltet werden. Mischformen sind ebenfalls möglich.
- **Finanzierung:** Integration in Haushaltsposten (z. B. Radverkehrsförderung, ÖPNV), ggf. Vermarktung von Werbeflächen auf Fahrrädern und Stationen; Im NRVP 2020 wird für „weitere Maßnahmen“ wie Fahrradverleihsysteme oder Fahrradstationen ein Finanzbedarf von 0,50-2 € pro Einwohner\*in als Orientierungswert formuliert (Einsteiger-Aufsteiger)

**3.2.8 B8: Radtourismus**



Bei der touristischen/freizeitlichen Fahrradnutzung erleben viele Radfahrende die Vorteile des Fahrrads, was das Potenzial einer Fahrradnutzung auch im Alltag birgt. Zur Abschöpfung dieses Potenzials kann auch die Stadt Bretten ihren Teil beitragen.

Insbesondere von einer qualitativ hochwertigen Radinfrastruktur profitiert sowohl der Alltagsradverkehr als auch der Radtourismus (vgl. B2). Für Bretten ist hier an erster Stelle der Landesradfernweg („Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee-Radweg“ als einer von 19 überregionalen Landesradfernwegen in Baden-Württemberg) zu nennen, der durch das Stadtgebiet führt und vom ADFC als Qualitätsroute ausgezeichnet ist. Die Landesradfernwege sind durchgängig nach den Standards der FGSV beschildert. Die touristischen Radrouten des Landkreises und der Tourismusverbände stellen wichtige Ergänzungen dar (insbesondere im Freizeit- und Ausflugsverkehr).

Die Fahrradmitnahmemöglichkeit im ÖV (im KVV außerhalb der werktäglichen Stoßzeiten kostenfrei möglich) bildet eine wichtige Basis für den nachhaltigen Tourismus. Weitere Rahmenbedingungen bzw. ergänzende Infrastrukturen und Angebote für einen attraktiven Radtourismus – aber auch für den Alltagsradverkehr – sind bspw. sichere Abstellmöglichkeiten, Rastplätze, Gepäckablage, Leihradangebote sowie Ladeinfrastruktur für Pedelecs und Informationsmaterial. Insbesondere bei letzterem sind dabei stets die Chancen der Digitalisierung zu nutzen.

**Abbildung 12: Selfservice an einem Fahrradgeschäft in Passau (links); Ladestation und Schließfach am Rathaus in Karlsbad entlang einer touristischen Radroute (rechts)**



Quelle: Planersocietät

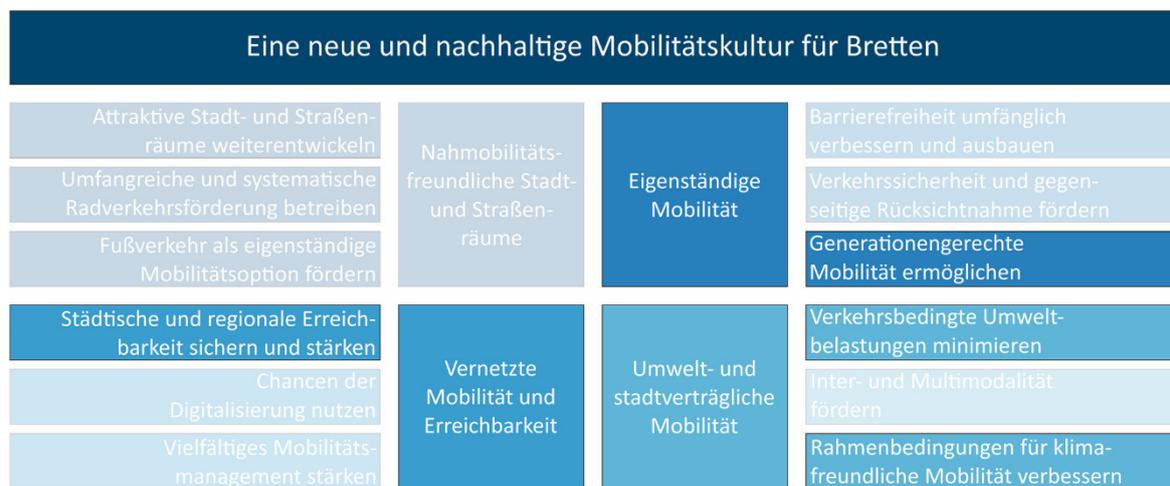
### **Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise**

- Für die konzeptionelle (Weiter-)Entwicklung von touristischen Radrouten sowie deren Beschilderung vor Ort und die Vermarktung sind intensive Zusammenarbeiten mit dem Landkreis, aber auch den entsprechenden Tourismusverbänden und -vereinen (z. B. Kraichgau-Stromberg-Tourismus) notwendig. Synergien sollen geschaffen und Einzellösungen vermieden werden.
- Zielgruppenspezifische Weiterentwicklung ergänzender Infrastrukturen und Rahmenbedingungen: Bemühung um die Zertifizierung weiterer ADFC Bett + Bike-Betriebe insbesondere im Bereich des überregionalen Landesfernradweges (z. B. Gasthaus LoewenThor; Gasthaus zum Lamm); Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zum Radtourismus auf der städtischen Internetseite (u. a. lokale Reparaturwerkstätten oder Möglichkeiten der

Selbstreparatur (z. B. Passau), Verweise auf Tourenplaner des Landkreises Karlsruhe); Ladinfrastrukturen und Gepäckverschlussmöglichkeiten, bspw. am Eingang der Fußgängerzone oder am Rathaus (z. B. Karlsbad); neue Rastplätze und Informationstafeln entlang ausgewählter touristischer Radrouten (z. B. am Tierpark, zwischen Diedelsheim und Gondelsheim)

### 3.3 Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr

#### 3.3.1 C1: Angebotsqualität des ÖPNV in Bretten: Verbindungen und Erschließung



Das Maßnahmenfeld C1 beschreibt Maßnahmen zur Optimierung von Verbindungen und besseren Erschließung des Stadtgebiets. Das Ziel besteht in einem qualifizierten Busnetz mit möglichst schnellen und direkten Linienführungen einerseits sowie einer hohen Erschließungsqualität andererseits, dazu mit kurzen und gesicherten Anschlüssen, um Fahrzeitnachteile gegenüber dem Pkw möglichst gering zu halten. Neue oder veränderte Linienführungen sollen identifizierte Erschließungslücken abmildern und zudem zusätzliches Nachfragepotenzial heben. Die nachfolgenden Vorschläge stehen zudem unter dem Vorbehalt einer betrieblichen Machbarkeit und wirtschaftlichen Vertretbarkeit. Gleichwohl soll im Rahmen des Mobilitätskonzepts vor dem Hintergrund der Ziele der ÖPNV im Sinne einer Angebotsplanung betrachtet werden.

#### **SPNV, Regionalstadtbahn**

Das Regionalstadtbahnnetz, insbesondere die Linie S4, bildet die Basis des ÖPNV in Bretten und stellt ein Grundnetz mit hoher Qualität sowohl in größeren Gebieten innerhalb Bretzens als auch in die Region, v. a. Richtung Karlsruhe und Heilbronn, dar. SPNV-Verbindungen sorgen für regionale Verbindungen in Richtung Bruchsal und Pforzheim/ Stuttgart. Die Stadt Bretten ist im Handlungsbereich des SPNV sowie der Regionalstadtbahn jedoch nicht (alleinig) entscheidungsbevollmächtigt, sodass bei allen diesbezüglichen Planungen ein regionaler Konsens erreicht werden muss. Dann können die Maßnahmen durch die zuständigen Aufgabenträger (Land Baden-Württemberg,

KVV, Landkreis Karlsruhe) beispielsweise im Nahverkehrsplan festgeschrieben und auf den Weg gebracht werden. Die nachfolgenden Maßnahmenvorschläge stellen daher die Ambitionen der Stadt Bretten dar, die in die entsprechenden Gremien und Prozesse zur Prüfung einzubringen sind.

Aus Sicht der Stadt Bretten muss gelten, die Angebotsqualität im SPNV und vor allem bei der Regionalstadtbahnlinie S4 mindestens zu erhalten und darüber hinaus darauf hingewirkt werden, punktuelle Verbesserungen zu erreichen. Dazu gehört – als langfristiges Projekt – der zweigleisige Ausbau der S4-Strecke auf Brettener Stadtgebiet, wodurch eine höhere Betriebsstabilität erreicht wird sowie Taktverdichtungen grundsätzlich möglich sind. So kann mittel- bis langfristig der 20-Minuten-Takt zu einem 15-Minuten-Takt verdichtet werden. Mindestens eine stündliche Verbindung sollte zu einer Eilverbindung ausgebildet werden, die – gegenüber den derzeit verkehrenden beschleunigten, teils als Eilzug bezeichneten Verbindungen – größere Fahrzeiteinsparungen erreichen, so dass die Attraktivität der Stadtbahnverbindung weiter erhöht wird. Dazu ist zu prüfen, ob und welche Unterwegshaltestellen ggf. ausgespart werden können und ob sich Fahrzeitverkürzungen auf Karlsruher Stadtgebiet – wesentlicher Grund für die derzeit geringe Fahrzeiteinsparung der Eilzüge – realisieren lassen, beispielsweise durch eine direkte Führung zum Hauptbahnhof ab KA-Durlach. Die derzeit bestehenden Sprinterzüge, die zweimal täglich allerdings außerhalb der Hauptverkehrszeit verkehren, können ein Vorbild sein.

#### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Verfolgung und Hinwirkung auf den durchgängig zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecke der S4, um perspektivisch einen 15-Minuten-Takt zu erreichen
- Vorschlag zur Prüfung weiterer/ alternativer Sprinterzüge zur Hauptverkehrszeit und mit weiter verkürzter Fahrzeit gegenüber den bestehenden Eil- und Sprinterzügen

#### ***Busverkehr***

Die wesentlichen Buslinien in Bretten sind in der Regel auf die Ankünfte und Abfahrten der Stadtbahnen an den Verknüpfungspunkten Bretten Bahnhof (S4) und Diedelsheim (S9) ausgerichtet und binden, im Fall der S4, in der Regel zwei von drei stündlichen Fahrten mit optimierten Umsteigezeiten an. Dieses Grundprinzip sorgt für oftmals schnelle Verbindungen insbesondere von/ nach Karlsruhe auch für stadtbahnferne Brettener Siedlungsgebiete. Es gilt, dieses Prinzip auf der einen Seite zu erhalten, auf der anderen Seite jedoch in vielen Details weiter zu optimieren. Dazu gehören eine bessere Erschließung des Stadtgebiets, möglichst direkte Linienwege sowie weiterhin ein hoher Angebotsstandard und die Verknüpfung von wichtigen Linien. So werden folgende Anforderungen und Maßnahmen für den Busverkehr formuliert:

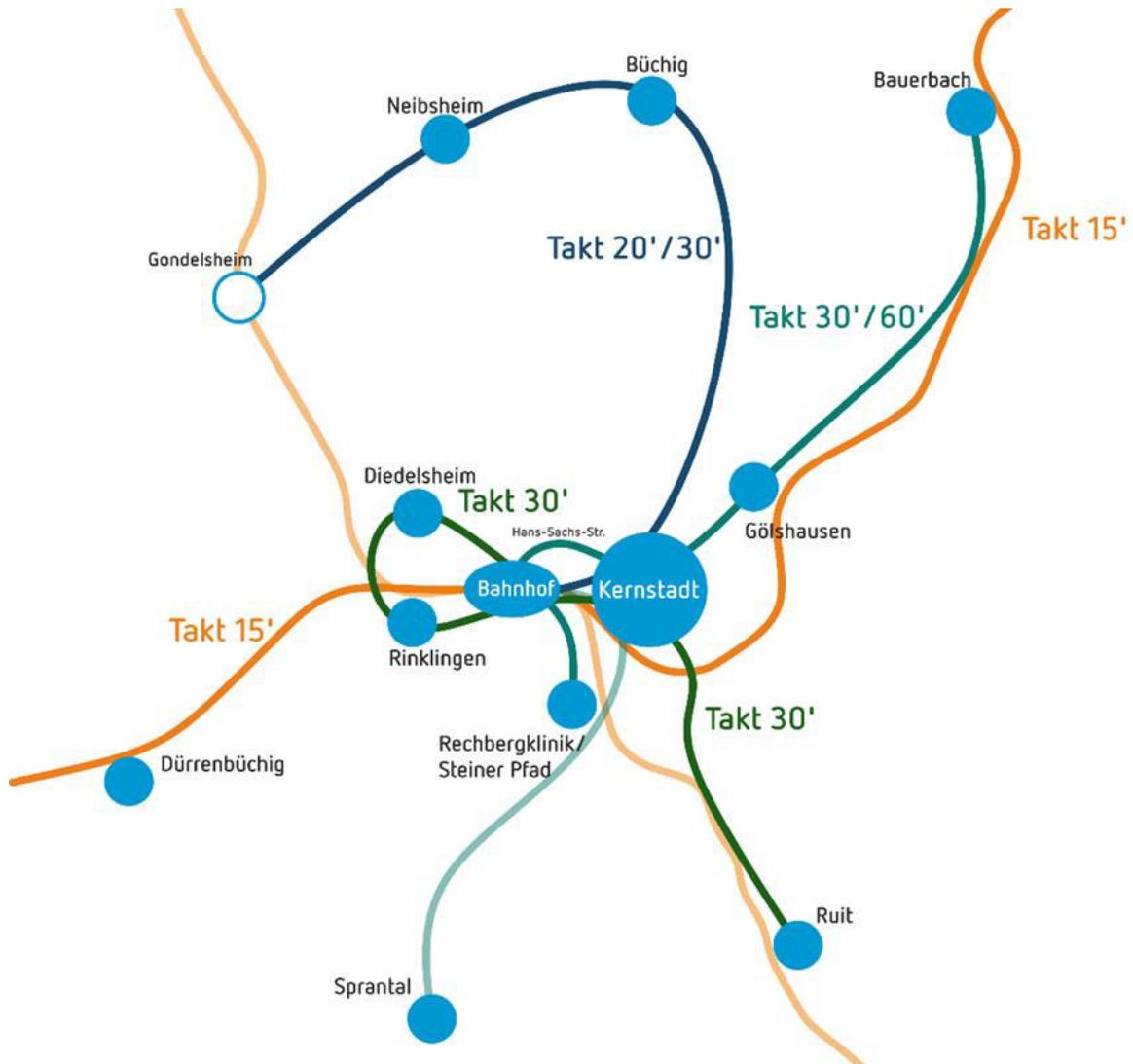
#### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Weiterentwicklung des Busverkehrsangebots zu einem Brettener Stadtbusnetz mit einem Rendezvous-Knoten am Bahnhof Bretten: Hier soll ein möglichst direkter Übergang von den Stadtbuslinien zur Stadtbahn mit Priorität von/ nach Karlsruhe gewährleistet werden.

- Vor dem Hintergrund der Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts wird als Mindest-Angebotsqualität montags bis freitags sowie samstags während der Geschäftsöffnungszeiten ein 30-Minuten-Takt empfohlen. Darüber hinaus wird empfohlen, zu prüfen, ob die zentrale Stadtbuslinie 141 als Zubringer zur Stadtbahn perspektivisch in einem 20-Minuten-Takt verkehren und somit jede Stadtbahnfahrt anbinden kann.
- Der derzeitige Betrieb im Abendverkehr bis ca. 24 Uhr auf der „Hauptlinie“ 141 sollte gesichert werden – hier sollte das Prinzip verfolgt werden, dass bestenfalls bis zum Betriebschluss mindestens einmal stündlich eine Stadtbahn mit dem Bus verknüpft wird. Am Wochenende könnte dementsprechend geprüft werden, ob ein Kleinbus – der ggf. auf Abruf (on demand) bestellt wird oder als flexible Linie am Bahnhof bereitsteht – auch den Nachtverkehr der Stadtbahn anschließt und das Stadtgebiet ohne festen Linienweg flächenmäßig erschließt. Somit würde der ÖPNV vor allem im Freizeitverkehr am Wochenende deutlich an Attraktivität gewinnen. Aufbauend auf Erfahrungen aus anderen derartigen (Pilot-)Projekten sollte die Machbarkeit der Umsetzung im regionalen Kontext, z. B. mit den Kommunen ohne Schienenanschluss Oberderdingen(-Großvillars) und Knittlingen geprüft werden.
- Veränderungen bei der Linienführung können Erschließungsdefizite beheben. So sollte sichergestellt werden, dass auch die nördliche Brettener Kernstadt um die Hans-Sachs-Straße sowie der südwestliche Siedlungsbereich und insbesondere die Rechbergklinik mit den genannten Angebotsstandards durch den Stadtbus erschlossen wird. Darüber hinaus ist eine Einbindung des Stadtteils Bauerbach in das Stadtbusnetz zu empfehlen, da die dortige Stadtbahnhaltestelle derzeit keine große Erschließungswirkung sowie keine Netzwirkung aufweist. Auf diese Weise wird zudem der Stadtteil Gölshausen besser erschlossen.
- Derzeit erarbeitet der KVV zusammen mit der Stadt Bretten ein System für ein Brettener Stadtbusnetz mit Rendezvous-Punkt am Bahnhof, welches die zuvor genannten Empfehlungen bereits weitestgehend berücksichtigt. Im Sinne des Mobilitätskonzepts sind diese Planungen zu unterstützen und ggf. Feinjustierungen bzw. Nachsteuerungen vorzunehmen – ggf. mittels Evaluationen und Testzeiträumen für neue Angebote. Der bisherige Schülerverkehr ist von dem angedachten Rendezvousystem nicht betroffen bzw. bleibt unberührt.
- Die Änderungen, die unter dem Projekt „Stadtbus für Bretten“ vorgenommen werden, sollten aktiv kommuniziert und beworben werden – beispielsweise mit einem neuen, eigenständigen Corporate Design und Online-Auftritt, Sonderaktionen wie Gutscheine, Test- und Freifahrten und Ähnlichem.

Ein schematisches Zielnetz des ÖPNV im Raum Bretten könnte sich wie folgt darstellen:

Abbildung 13: Zielnetz Stadtbus Bretten



Quelle: Eigene Darstellung/ Planersocietät

### 3.3.2 C2: Optionen bei der Tarif- und Preisgestaltung

Eine neue und nachhaltige Mobilitätskultur für Bretten			
Attraktive Stadt- und Straßenräume weiterentwickeln	Nahmobilitätsfreundliche Stadt- und Straßenräume	Eigenständige Mobilität	Barrierefreiheit umfänglich verbessern und ausbauen
Umfangreiche und systematische Radverkehrsförderung betreiben			Verkehrssicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme fördern
Fußverkehr als eigenständige Mobilitätsoption fördern			Generationengerechte Mobilität ermöglichen
Städtische und regionale Erreichbarkeit sichern und stärken	Vernetzte Mobilität und Erreichbarkeit	Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität	Verkehrsbedingte Umweltbelastungen minimieren
Chancen der Digitalisierung nutzen			Inter- und Multimodalität fördern
Vielfältiges Mobilitätsmanagement stärken			Rahmenbedingungen für klimafreundliche Mobilität verbessern

Die Stadt Bretten liegt im Tarifgebiet des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV) und ist über den Landkreis Karlsruhe in den KVV-Gremien vertreten. Dadurch gilt bei den ÖPNV-Angeboten im Stadtgebiet der KVV-Tarif mit den entsprechenden Vorteilen eines einheitlichen und überwiegend preislich angemessenen Ticketangebots in der Region. In einzelnen Fällen können jedoch Tarifstrukturen weiter optimiert werden, weiterhin können durch kommunale Initiative den jeweiligen Einwohner\*innen noch attraktivere, v. a. preisgünstigere Tarife angeboten werden, wenn z. B. im Rahmen einer kommunalen Mobilitätsstrategie verstärkt Menschen zur Nutzung des ÖPNV bewegt werden sollen. Vor diesem Rahmen ergeben sich für die Stadt Bretten einige Handlungsoptionen, die sich vor allem auf die Rückmeldungen der Bürger\*innen beziehen und konkrete Verbesserungen für den ÖPNV in Bretten darstellen können und die entsprechend auf kommunaler Ebene durch- und umgesetzt werden können.

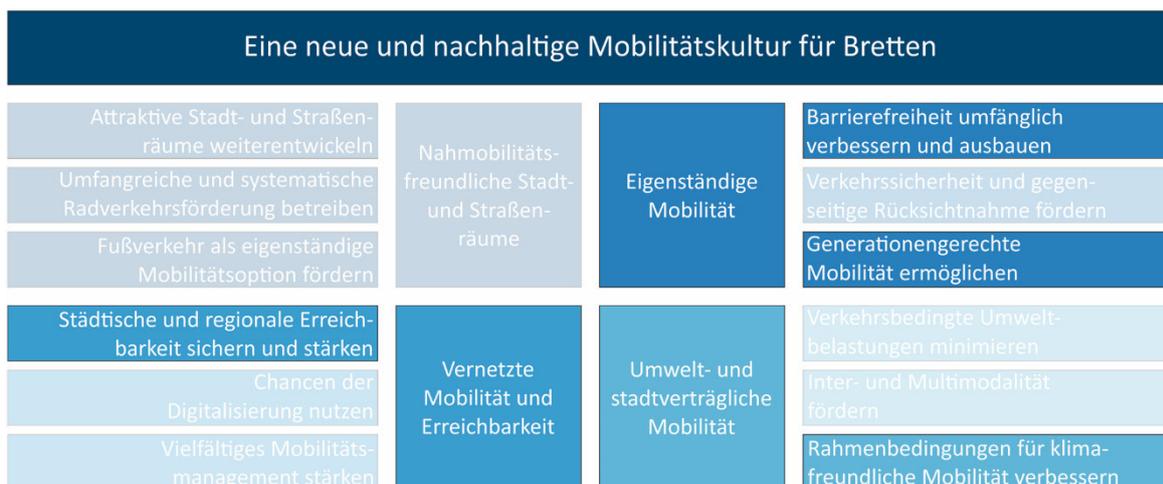
Für alle tariflichen Maßnahmen gilt, dass diese nur in enger Abstimmung und unter Zustimmung des KVV umgesetzt werden können. Dies sind sowohl einzelne preisliche Anpassungen als auch mittelfristig die Modernisierung und Flexibilisierung des Tarifsystems. Dadurch können neue Nutzergruppen erschlossen werden.

#### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Einführung eines Kurzstrecken-Tickets oder -Tarifs: Vielfach wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der Wunsch geäußert, für kürzere Fahrten innerhalb des Stadtgebietes ein preislich faireres Angebot zu erhalten. Dies ergibt folgende Handlungsoptionen:
  - Einführung eines Kurzstreckentickets: Eine bestimmte Anzahl an Haltestellen (i. d. R. bis zu vier) können für einen besonders günstigen Preis gefahren werden
  - Einführung eines Tarifangebots unterhalb der Preisstufe 1/2 für die Stadt Bretten, bspw. in Form einer speziellen Stadtpreisstufe (z. B. ein 1-Euro-Stadtticket)
  - Kooperation mit lokalen Einzelhändlern; Freizeiteinrichtungen und Gastronomen, um eine (teilweise) Erstattung bzw. Beteiligung am ÖPNV-Ticket zu erreichen (vgl. C5)
  - Die jeweiligen Einnahmeausfälle als Differenz zur entsprechenden KVV-Preisstufe sind in der Regel durch die Stadt Bretten auszugleichen
- Erprobung und Umsetzung eines preisgerechteren und flexiblen, digitalen Tarifs im KVV: Bretten sollte, auch im Sinne der fortschreitenden Digitalisierung und Modernisierung des ÖPNV, sich im Rahmen des KVV dafür einsetzen, einen digitalen, flexiblen Tarif umzusetzen, der besser die tatsächlich gefahrenen Distanzen berücksichtigt und ohne aufwändiges Handeln des Fahrgastes aktiviert wird. Zum Einsatz können hier Varianten des „Check-in, Be-Out“ oder „Check-in, Check-out“ kommen, die bereits in Pilotphasen in anderen Verkehrsverbänden getestet werden. Beim Modell „Check-in, Be-Out“ loggt sich der Fahrgast beim Fahrtantritt an der Haltestelle ein; die Tarif-App erkennt das Fahrtende und berechnet den entsprechenden individuellen Preis (z. B. luftlinienbasiert), wobei automatisch jeweils die günstigste Variante (z. B. Gruppenpreise bei mehreren Fahrgästen) sowie monatliche Obergrenzen im Preisrahmen eines Monatstickets erkannt und beachtet werden. Das Modell

„Check-in, Check-out“ setzt auf das gleiche Prinzip, jedoch muss sich der Fahrgast individuell wieder ausloggen. Ein derartiges Tarifmodell kann zunächst parallel zum klassischen Tarifangebot laufen, sukzessive präzisiert werden und schließlich den klassischen Tarif ersetzen. Ein entfernungsbasiertes Tarifsystem ist zudem nur auf (über-) regionaler Ebene sinnvoll und würde zumindest das gesamte KVV-Gebiet betreffen. In diesem Sinne sollte sich die Stadt Bretten auf dieser Ebene für die entsprechenden Maßnahmen stark machen und bereits bestehende Initiativen diesbezüglich unterstützen.

### 3.3.3 C3: Barrierefreiheit im ÖPNV: Bushaltestellen



Ein guter ÖPNV zeichnet sich durch mehrere Bausteine aus, die allesamt zu einem hochwertigen, gut funktionierenden System beitragen. Dazu zählen neben der Qualität des Angebots auch die Qualität und Zugänglichkeit von Verknüpfungspunkten und Haltestellen, insbesondere im Sinne der Barrierefreiheit. Die Herstellung einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ist im Sinne des Zielkonzepts Bretten in Verbindung mit § 8 (3) PBefG ein Ziel von hoher Priorität. Dazu ist ein positiver erster Eindruck vom „System“ ÖPNV im Stadt- und Straßenbild sowie das Wissen um die Nutzbarkeit („ich komme an der Haltestelle in den Bus und an meinem Ziel komme ich auch sicher wieder hinaus“) wichtig.

Der Nahverkehrsplan benennt konkret folgende Zielsetzung: „Für die Busverkehre im KVV wird angestrebt, die Haltestellen in Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern mit einem 18/21 cm Hochbord auszustatten. In Verbindung mit Niederflurbussen (bzw. Low-Entry-Bussen) und der Kneelingtechnik ergibt sich auch hier ein nahezu stufenloses Betreten der Fahrzeuge.“ Darüber hinaus enthält der Nahverkehrsplan jedoch keine weiteren Informationen bezüglich konkreter Zielsetzungen, Anforderungen, Maßnahmenplanungen und Zeithorizonten – dazu auch keine von der Barrierefreiheit auszunehmenden Haltestellen. Daher dient diese Maßnahme als Fahrplan und Leitlinie zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV.

**Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise**

- Fortführung und Intensivierung des barrierefreien Bushaltestellenausbaus in Zuständigkeit der Stadt Bretten sowie in Abstimmung mit den weiteren Straßenbaulastträgern (Kreis, Land).
- Beim Umbau sind die aktuellen planerischen, technischen und rechtlichen Standards bezüglich Barrierefreiheit umzusetzen, mindestens jedoch die Herstellung eines Hochbords, eines taktilen Leitsystems sowie einer gesicherten Querungshilfe im unmittelbaren Haltestellenumfeld
- Erstellung einer Prioritätenliste zum Umbau von Haltestellen hinsichtlich Mindestanforderungen, Kategorisierung von Haltestellen ihrer Bedeutung entsprechend, Festlegung von Zeithorizonten, Umsetzung durch die Stadt Bretten bzw. weitere Straßenbaulastträger. Ergänzung der Prioritätenliste um Qualitätsstandards von Bushaltestellen, die entsprechend der Bedeutung (Fahrgastnachfrage, Verknüpfung, zentrale Haltestelle im Ortsteil etc.) auszustatten sind. Dies betrifft vor allem das Angebot von Sitzgelegenheiten, ein Fahrgastunterstand und eine dynamische Fahrgastinformation.
- Obligatorisch ist bei einem Haltestellenausbau eine sichere und barrierefreie Zuwegung zu berücksichtigen und ggf. herzustellen (z. B. Querungshilfe, Beleuchtung); dies betrifft auch eine konfliktarme Führung des Radverkehrs im Bereich von Bushaltestellen.
- Prüfung des Umbaus von Haltestellen zu Buskaps: Bei umzubauenden Bushaltestellen sollte zudem geprüft werden, ob in Abhängigkeit von den Verkehrsmengen/vom Verkehrsfluss eine Ausgestaltung als Buskap sinnvoll und möglich ist, um die Zuverlässigkeit (Bus muss sich nicht wieder in den fließenden Verkehr einfädeln, sondern bleibt Pulkführer) und Qualität des Einstiegs (Bus kann besser gerade an die Haltestellenkante anfahren, sodass der Spalt zwischen Tür und Haltestelle minimiert wird) weiter zu verbessern. Dies betrifft insbesondere Bushaltestellen an Hauptverkehrsstraßen, die als Busbucht ausgestaltet sind. Beispiele sind die Bushaltestellen „Bretten Gymnasium“, „Alte Post“ und „Pforzheimer Straße“
- Erhöhung der jährlichen zur Verfügung stehenden Finanzmittel zur Beschleunigung des Ausbaus.

**Tabelle 2: Vorschlag zum Aufbau einer Prioritätenliste zum barrierefreien Umbau der Bushaltestellen**

Prioritätsstufe	Kriterien (mind. eins erfüllt)	Zeithorizont Umbau	Beispiel Haltestellen
Stufe 1	Bushaltestellen mit den höchsten Ein-/Aussteigerzahlen, im unmittelbaren Umfeld von sensiblen Einrichtungen (insb. Seniorenheime, Ärztehäuser), in Kern- und besonders verdichteten Siedlungsbereichen, mindestens eine Bushaltestelle je Stadtteil, mit hochfrequenter Bedienung, bedeutende Umsteigepunkte	2021 – 2024	z. B. Gölshauser Lücke, Neibsheim Kirche, Rinklingen Kirche, Im Grüner, Otto-Hahn-Straße, Anne-Frank-Straße
Stufe 2	Bushaltestellen mit durchschnittlichen bis geringen Ein-/Aussteigerzahlen, in verdichteten Siedlungsbereichen/Wohngebieten, mit regelmäßiger Bedienung	2024 – 2028	z. B. Derdinger Straße
Stufe 3	Bushaltestellen mit sehr geringen Ein- und Aussteigerzahlen, mit ggf. spezifischer Bedeutung/Zuordnung, außerhalb von Siedlungsbereichen, mit großen baulichen/planerischen Hindernissen	nach 2028	z. B. Dürrenbüchig Siedlung, Ruit Höhenstraße

Quelle: Eigene Darstellung

### 3.3.4 C4: Barrierefreiheit und Erreichbarkeit der Stadtbahnhaltestellen



Die Stadtbahnstrecken in Bretten stellen eine wesentliche Säule für die lokale und regionale Mobilität der Brettener\*innen dar. Insbesondere die Stadtbahnlinie S4 wird häufig genutzt und erschließt weite Teile des Stadtgebiets. Kritisch ist jedoch die Zugangssituation zu einigen Haltestellen zu bewerten, sowohl und insbesondere vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit, aber auch im Hinblick der allgemeinen Erschließung, Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Sichtbarkeit. Ihrer verkehrlichen und teils stadtprägenden Bedeutung entsprechend sollte den Haltestellen selbst sowie ihren Zuwegungen und Umfeldern eine besondere Bedeutung geschenkt werden. Unterschiedliche Haltestellen weisen hier unterschiedliche, teils komplexe Problemlagen auf. Entsprechende Verbesserungsmaßnahmen sind individuell zu prüfen und betreffen an den jeweiligen Haltestellen vor allem die nachfolgend angeführten Aspekte. Sie entsprechen zudem dem Handlungsbedarf, der im

Analysebericht identifiziert wurde. Die Zuständigkeit der Stadt Bretten endet jedoch an den Haltestellenanlage selbst, sodass Maßnahmen an den Bahnsteigen, Zugängen und Haltestelleneinrichtungen durch die AVG und in Abstimmung mit dem KVV umzusetzen sind, was insbesondere die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit betrifft. Für die Zugänglichkeit, Erreichbarkeit, Maßnahmen im Umfeld und z. T. bei Maßnahmen der Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten ist die Stadt Bretten verantwortlich. Bei der Herstellung von B+R-Angeboten ist sich quantitativ am Bike and Ride-Leitfaden des Landes Baden-Württemberg zu orientieren; es werden jedoch die oberen Werte der angegebenen Spannen empfohlen (vgl. C6).

Die nachfolgende Tabelle legt einen Schwerpunkt auf diese Maßnahmen. Maßnahmen in Zuständigkeit bzw. unter aktiver Mitwirkung der Stadt Bretten sind fett gekennzeichnet. Die farbliche Hinterlegung zeigt den Handlungsbedarf und -prioritäten – von grün/bereits in Umsetzung über gelb/mittlerer Handlungsbedarf bis orange/hocher Handlungsbedarf.

Tabelle 3: Handlungsbedarf an den Brettener Stadtbahnhaltestellen

Haltestelle	Handlungsbedarf und Maßnahmen	B+R-Kategorie	Priorität
Bretten Bahnhof	kurzfristige Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an den Bahnsteigen und Bahnsteigzugängen, <b>Aufwertung des Bahnhofsgebäudes und des Umfeldes durch Mobilitäts- und Serviceangebote im Sinne einer Mobilitätsdrehschreibe (siehe Projekt regioMOVE-Port)</b>	M (50-200 Stellplätze)	hoch
Stadtmitte	Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit am Bahnsteig und Bahnsteigzugang, <b>Ausbau des Angebots an Fahrradabstellanlagen (überdachte Bügel, Boxen z. T. mit Lademöglichkeit)</b>	S (< 50 Stellplätze) [im Zusammenhang mit der Haltestelle Rechberg]	hoch
Wannenweg	Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit, <b>Aufwertung und Aufstockung des Angebots an Radabstellanlagen (überdachte Anlehnbügel, ggf. Fahrradboxen in geringem Umfang)</b>	XS (< 20 Stellplätze)	mittel
Schulzentrum	Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit, Verbesserung und Pflege des Allgemeinzustandes, <b>Einrichtung von Radabstellanlagen (überdachte Anlehnbügel, ggf. Fahrradboxen in geringem Umfang)</b>	XS (< 20 Stellplätze)	hoch
Kupferhölde	Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit am Bahnsteig und am Bahnsteigzugang, <b>Einrichtung von Radabstellanlagen (überdachte Anlehnbügel, ggf. Fahrradboxen in geringem Umfang), Überprüfung der lokalen Zuwegungen insb. für den Fußverkehr (Qualität Gehwege, Barrierefreiheit, Orientierung)</b>	XS (< 20 Stellplätze)	mittel
Gölshausen	Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit am Bahnsteig und am Bahnsteigzugang, <b>Aufwertung und ggf. Erweiterung der Radabstellanlagen, Überprüfung der Qualität des Zugangs (Sauberkeit, Gestaltung, Barrierefreiheit)</b>	XS (< 20 Stellplätze)	mittel
Gölshausen Industrie	<b>Prüfung der Einrichtung von Verknüpfungsangeboten für die „letzte Meile“ in Kooperation mit den Betrieben des Gewerbegebiets Gölshausen (z. B. Elektro-Tretroller, Einbindung in ein Fahrradverleihsystem)</b>	XS (< 20 Stellplätze)	mittel
Bauerbach	Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an den Bahnsteigen und an der Schienenquerung, <b>Prüfung der Möglichkeiten zur besseren Anbindung der Haltestelle an den Siedlungsbereich: Ausreichende und hochwertige Radabstellanlagen (überdachte Anlehnbügel, Fahrradboxen, Lademöglichkeiten), Abstellmöglichkeiten für weitere Fahrzeuge i. S. d. eKFV (möglichst gesichert und mit Lademöglichkeiten), Einbindung des Bahnhofs ins ÖPNV-Netz (On-Demand-Angebot, Bürgerbus, Linienbus?)</b>	XS (< 20 Stellplätze)	hoch

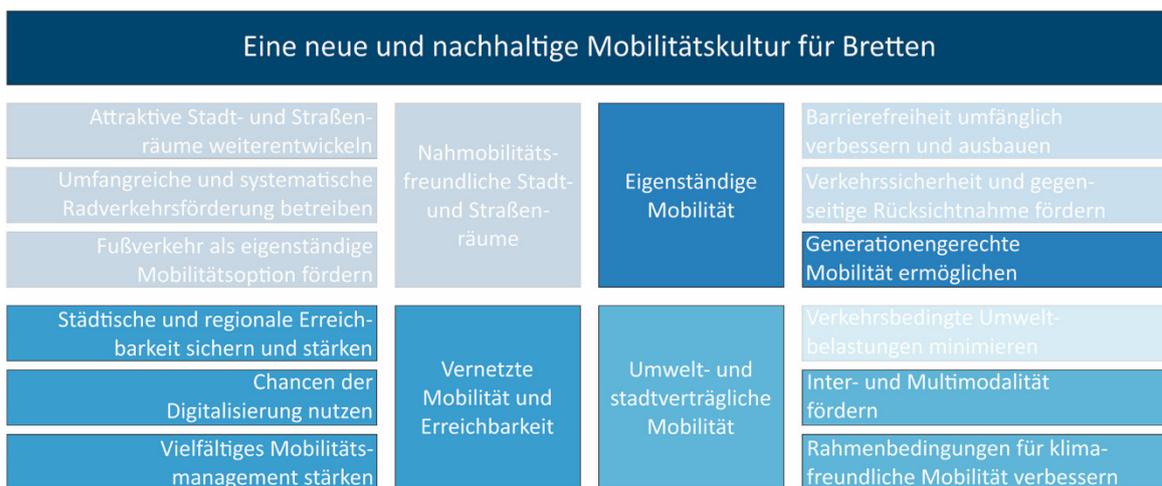
Halte- stelle	Handlungsbedarf und Maßnahmen	B+R-Kategorie	Priorität
Rechberg	Herstellung der Barrierefreiheit in Umsetzung	siehe Haltestelle Stadtmitte	erledigt
Rinklingen	Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit am Bahnsteig, <b>Aufwertung der Radabstellanlagen (überdachte Anlehnbügel, ggf. Fahrradboxen in geringem Umfang), Verbesserung der Zugänglichkeit über die Straße Am Leisenrain beispielsweise mittels eines Geländers/Handlaufs, Ruhepodesten, weiteren Elementen der Barrierefreiheit, ggf. Beschilderung des Wegs zur Station aus dem Ortszentrum Rinklingen über die Strecke Hauptstraße – Am Zollstock – Im Schußrain</b>	XS ( < 20 Stellplätze)	mittel
Dürrenbü- chig	Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit am Bahnsteig, <b>Aufwertung der Radabstellanlagen (überdachte Anlehnbügel, ggf. Fahrradboxen in geringem Umfang)</b>	XS ( < 20 Stellplätze)	mittel

Quelle: Eigene Darstellung

**Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise**

- Umsetzung der individuellen Einzelmaßnahmen an den Stadtbahnhaltestellen gemäß obenstehender Tabelle
- Erhöhung der jährlichen zur Verfügung stehenden Finanzmittel zur Beschleunigung des Ausbaus (vgl. B4).

**3.3.5 C5: Kommunikation und Marketing**



Neben einem umfangreichen Leistungsangebot (Takt, Verbindungen, Betriebszeiten) sowie einem positiven Erscheinungsbild im Stadt- und Straßenraum (anhand von Fahrzeugen und Haltestellen) spielt auch der „weiche“ Zugang zum System eine entscheidende Rolle für eine unkomplizierte und komfortable Nutzung des ÖPNV und zur Erschließung neuer Kundengruppen, vor allem Gelegenheitskunden und in ihrer Mobilität wahlfreie Menschen. Ein modernes Erscheinungsbild und

Auftreten in Verbindung mit intelligentem Marketing und Imagebildung kann zu neuen Ansichten und Einstellungen gegenüber dem System ÖPNV führen, wie bundesweit einige Beispiele dokumentieren. Daher ist eine moderne Marketing- und Kommunikationsstrategie eine wichtige Maßnahme. Dies beginnt beim persönlichen Kontakt und Internetauftritt, geht über den einfachen, modernen und hindernisfreien Zugang zu Informationen und Tickets und endet bei besonderen Marketingaktionen, Specials, Kooperationen etc., um Kundenbindung zu betreiben und Neukunden zu gewinnen.

Auch in diesem Maßnahmenfeld sind die jeweiligen Zuständigkeiten im System ÖPNV zu berücksichtigen, die letztlich die Umsetzung von Maßnahmen maßgeblich beeinflussen können. Die Stadt Bretten soll aber auch selbst zu einer verbesserten Außendarstellung und Wirkung des ÖPNV im Stadtgebiet beitragen. Dazu können insbesondere eigene Aktivitäten und Kanäle stärker mit Blick auf den ÖPNV bespielt werden und mit weiteren städtischen Akteuren Kooperationen und Gespräche gesucht werden. Folgende Handlungsoptionen sind dabei vorstellbar:

#### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Vereinfachung und stärkerer Verweis auf die Nutzung des ÖPNV, bspw. indem im Rahmen von Anfahrtsbeschreibungen städtischer Einrichtungen oder bei Veranstaltungen der ÖPNV an erster Stelle genannt wird oder bei städtischen Veranstaltungen auf eine Erreichbarkeit mit dem ÖPNV Rücksicht genommen wird.
- Neubürgermarketing mit Fokus ÖPNV: Beigabe eines ÖPNV-Schnuppertickets (z. B. Tages- oder Monatsticket) im Rahmen der Begrüßung von Neubürgern in Bretten.
- Kostenloses Zeitticket für Menschen/ Senioren, die den Führerschein abgegeben
- Kooperation mit Einzelhandel und Gastronomie für Sondertickets z. B. samstags als „Einkaufsticket“ oder für Spätfahrten als Heimfahrt von Gastronomiebesuchen: Tickets werden vergünstigt angeboten, den Zuschuss teilen sich die Stadt sowie die Einzelhändler/ Gastronomen, sofern sie dadurch Umsatz gemacht haben. Limitiert auf bspw. 20.000 Tickets/Jahr. Dies erfordert intensive Abstimmungen und Investitionen, es können sich jedoch auch Win-Win-Effekte einstellen.
- Gesonderte Bewerbung größerer Angebotsmaßnahmen durch kostenfreie Nutzung des Angebots für einen Tag/ eine Woche, Integration in Straßen-/ Stadtfest o. Ä.
- Optimierung von Darstellung und Information im Internet, v. a. auf [www.bretten.de](http://www.bretten.de), zusätzlich jährliches Budget für Plakataktionen, Haltestellenverschönerungen etc.
- Sonstiges Marketing in Zusammenarbeit mit dem KVV: Bereitstellung eigener oder Anmietung von Werbeflächen in der Stadt

### 3.3.6 C6: Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln



Aufgrund des linienbasierten Systems im ÖPNV und den Entfernungen zur nächstgelegenen Haltestelle sind in der Regel Zu- und Abbringerwege von meist mehreren Hundert Metern, häufig auch mehr, zurückzulegen. Um diesen Weg komfortabel und ohne Zeitverluste mit dem Fahrrad zurücklegen zu können, ist die Ausstattung der wichtigen ÖPNV-Haltestellen mit hochwertigen, bedarfsgerechten Radabstellanlagen von großer Bedeutung. Bei Haltestellen, die zentrale ÖPNV-Verknüpfungspunkte darstellen, beispielsweise der Brettener Bahnhof, sind zumeist weitere Verknüpfungsmöglichkeiten sinnvoll. Dazu gehören unter anderem ein Angebot an Park-and-Ride-Parkplätzen (sofern dies mit der lokalen verkehrlichen Situation verträglich in Einklang zu bringen ist) und weitere Mobilitätsangebote wie Bike- und Carsharing. Ziel ist, möglichst vernetzte und vielfältige Mobilitätsoptionen anzubieten, um Angebote „aus einer Hand“ für unterschiedliche Wegeziele und -zwecke zu schaffen, die Abhängigkeit vom Pkw zu verringern und eine Wahlfreiheit zu ermöglichen.

Entsprechend der Bedeutung der Haltestellen werden unterschiedliche Maßnahmen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel in Bretten empfohlen. Im Zentrum steht dabei der Ausbau des Brettener Bahnhofs als zentrale Mobilitätsdrehscheibe der Stadt. Darüber hinaus eignen sich insbesondere die weiteren Stadtbahnhaltestellen in Bretten, aber auch einige Bushaltestellen zur Ausbildung als kleinere Mobilpunkte. Grundsätzlich ist zudem ein Angebot an Bike + Ride-Anlagen an vielen Haltestellen sinnvoll.

Bike + Ride-Anlagen stellen eine wichtige Schnittstelle zum ÖPNV und Voraussetzung für intermodale Wegeketten dar, um ein sicheres Abstellen des Fahrrads als Zu- und Abbringer zum ÖPNV, auch über einen längeren Zeitraum, zu gewährleisten. Die Grundanforderungen an Bike + Ride-Anlagen umfassen die bequeme Zugänglichkeit mit ausreichendem Bewegungsspielraum, eine ausreichende Standsicherheit (z. B. durch Anlehnbügel) sowie einen umfassenden Diebstahlschutz (z. B. durch Anschließmöglichkeit eines der Räder sowie des Rahmens). Je nach örtlicher Situation, kann dieses Angebot von der Grundausstattung bis zu zusätzlichen Angeboten wie Lademöglichkeiten für Pedelecs sowie Fahrradreparatur-Stationen an stärker frequentierten Bahnhöfen reichen.

Im Rahmen der gutachterlichen Bestandsaufnahme und -analyse sowie der Beteiligung der Bevölkerung wurden verschiedene Situationen in Bretten identifiziert, in denen derzeit keine oder für Nutzerinnen und Nutzer unattraktive Radabstellanlagen existieren. Standardmäßig finden sich an

den Stadtbahnhaltestellen in Bretten Vorderradhalter, die weder ausreichenden Halt noch Schutz vor Diebstahl und Vandalismus gewährleisten.

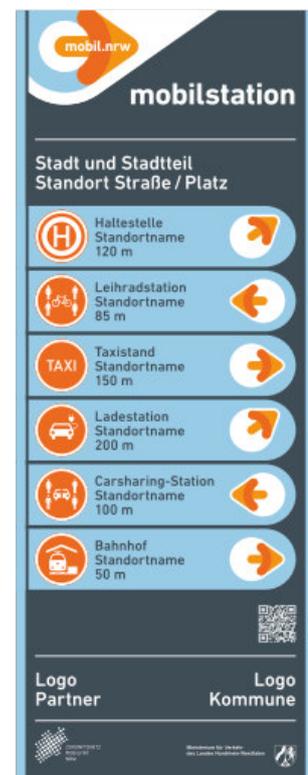
### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Ausweitung von Bike + Ride-Angeboten: Bedarfsermittlung von B+R-Anlagen gemäß des Leitfadens Bike + Ride des Landes Baden-Württemberg: Bedarfsermittlung für die Haltestellenkategorien 1-4 auf Basis des Verfahrens gemäß des Leitfadens Bike + Ride des Landes Baden-Württemberg.
  - Die Brettener Stadtbahnhaltestellen sind dabei in der Regel der Kategorie XS zuzuordnen (bis zu 20 B+R-Stellplätze); die Haltestellen Stadtmitte und Rechberg können gemeinsam betrachtet der Kategorie S (bis zu 50 B+R-Stellplätze) zugeordnet werden (vgl. C4)
  - ausgewählte Stadt- und Regionalbushaltestellen, mindestens eine zentrale Haltestelle pro Stadtteil, können in der Regel der Kategorie XXS zugeordnet werden (bis zu 6 B+R-Stellplätze); in nicht durch die Stadtbahn erschlossenen Stadtteilen Neibsheim, Sprantal und Büchig ggf. auch der Kategorie XS (bis zu 20 B+R-Stellplätze)
  - Grundsätzlich sind Bike + Ride-Anlagen an allen Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV vorzusehen. Ein teilweise beschränkter oder unbeschränkter Zugang zu zielgruppenspezifischen Serviceelementen (z. B. Schließfächer, Lademöglichkeiten, stationäres Werkzeug, Schlauch-O-Mat) erhöht die Attraktivität der Abstellanlage. Auch die Stadtbahnhaltestellen der umliegenden Ortsteile sind mit entsprechendem Fahrradparken auszustatten. Hierbei sind neben den Grundanforderungen insbesondere längere Standzeiten durch Pendlerinnen und Pendler zu berücksichtigen. Anwendungsbeispiele finden sich regional beispielsweise in Form des Fahrradparkhauses am Hbf. Karlsruhe oder der Mobilstation inkl. Fahrradparkhaus am Bahnhof Offenburg
  - Weitere Anforderungen: Standort und stadtgestalterische Verträglichkeit, Zugänglichkeit, soziale Sicherheit, sicherer Betrieb und einfache Reinigung, Vermarktung und Kommunikation
- Ausbau des Bahnhofs Bretten zur Mobilitätsstation: Mobilitätsstationen verknüpfen unterschiedliche Verkehrsmittel räumlich an einem zentralen Bezugspunkt, insbesondere an Bahnhöfen oder hervorgehoben Bushaltestellen. Neben unterschiedlichen Mobilitätsangeboten bieten Mobilitätsstationen Serviceelemente (Toiletten, dynamische Fahrgastinformationen (DFI), Überdachungen/Wartehäuschen etc.) und besondere Informations- und Identifikationsmöglichkeiten. Durch die systematische Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel wird die Wahlfreiheit erhöht, für jeden Weg das passende Mobilitätsangebot auszuwählen. Ziel von Mobilitätsstationen ist die Verringerung der Auto-Abhängigkeit. Am Bahnhof in Bretten sowie an vereinzelt Bushaltestellen bestehen bereits Verknüpfungspunkte, die unterschiedliche Mobilitätsangebote vereinen, jedoch nicht systematisiert, dazu in schlechten optischem bzw. baulichen Zustand oder auch nicht mehr den heutigen Mobilitätsanforderungen gerecht werdend (z. B. im Hinblick auf das Fahrradparken). Zum

einen ist zu empfehlen, Service- und Mobilitätsangebote auszubauen. Zum anderen sollten die öffentliche Wahrnehmbarkeit gesteigert und Angebote auch digital und kommunikativ eingebunden werden. Die Stadt Bretten ist hierzu bereits zusammen mit dem KVV und der Region Karlsruhe über das Projekt regioMOVE-Port in Planungen zur Gestaltung des Bahnhofs Bretten als zentrale Mobilitätsstation der Stadt. Der Bahnhof Bretten ist dabei als eines von sieben Pilotstandorten ausgewählt worden – der Bau des regioMOVE-Ports beginnt im Herbst 2021. Hier sollen künftig der Zugverkehr, die Stadtbahn, das verbesserte Busverkehrsangebot und weitere Mobilitätsangebote und Servicedienstleistungen miteinander verknüpft und räumlich gebündelt werden. Im Einzelnen bedeutet dies die nachfolgend aufgelisteten Bausteine, die schließlich räumlich, optisch, kommunikativ und digital zusammengeführt werden müssen:

- Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Bretten für eine stufenfreie Erreichbarkeit aller Bahnsteige und ebenerdige Einstiege in die Stadtbahnen und Züge des Regionalverkehrs entsprechend der aktuell geltenden Standards
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltespositionen am Bahnhof Bretten im Sinne eines zentralen Busbahnhofs für den „Stadtbus Bretten“, städtebaulich/ architektonisch hochwertig, mit kurzen barrierefreien Übergängen zum Schienenverkehr und weiteren Verkehrsmitteln
- Errichtung eines umfassenden Informationssystems (Infostelle(n) sowie dynamische Informationssysteme) zur Orientierung und Verbindung der verschiedenen Angebote zu einer räumlichen Einheit
- Erweiterung der Radabstellanlagen: Aufwertung und Ausweitung des Angebots an Fahrradboxen sowie der überdachten Radabstellanlagen entsprechend der in Maßnahme B4 genannten Mindeststandards sowie den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen (Kurz- bis Langzeitparken etc.), Prüfung der Errichtung eines Fahrradparkhauses mit mindestens 150 Stellplätzen
- Bereitstellung bzw. Ausweitung des Carsharing-Angebots (vgl. E1) am Bahnhof bzw. am regioMOVE-Port
- Bereitstellung von E-Ladesäulen auf designierten Parkplätzen in bevorzugter Lage nahe dem Bahnhof bzw. des regioMOVE-Ports
- Bereitstellung eines Bikesharing-Angebotes (vgl. B7)
- Bereitstellung von Service-Angeboten, wie z. B. Fahrrad-Reparaturservice, Ausleihe von Fahrrad-Sonderformen wie Anhänger/Lastenräder etc., ggf. Kiosk, Sanitäranlagen und ähnliche Angebote
- Einrichtung einer Mobilitätszentrale, nach Möglichkeit im Bahnhofsgebäude, die mindestens zeitweise personenbesetzt ist und für die Bereitstellung von Auskünften, Anmeldungs- und Buchungsprozesse, ÖPNV-Ticketverkauf etc. zuständig ist

**Abbildung 14: Stelenvariante Mobilstationen in NRW**



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW

- Nach Möglichkeit Verknüpfung bzw. Integration aller Mobilitätsangebote in einem System, sodass eine Buchung aus einer Hand erfolgen kann: Ein Account – ein Zahlungsvorgang – ein Ticket (inkl. Integration in Zeittickets)

**Abbildung 15: Design-Entwurf für regioMOVE-Ports**



Quelle: regiomove.de 2020

**Abbildung 16: Mobilitätsstation Offenburg Bahnhof**



Quelle: Planersocietät

- Aufbau eines Netzes von Mobilpunkten in Bretten: Nach dem Vorbild des regioMOVE-Ports Bretten Bahnhofs sollen sich in kleinerem, der Lage und Nachfrage angemessenem Standard, weitere Mobilpunkte entwickeln, die ein Grundangebot an Mobilitätsmöglichkeiten garantieren: ausreichend und hochwertige Radabstellanlagen (siehe dazu auch die Ausführung weiter oben in C6), optional ein Bike- und Car-Sharing-Angebot und eine besonders hochwertige Ausstattung der Haltestelle im Sinne der Informationsbereitstellung und des Komforts. So kann sich mittel- bis langfristig ein Netz von gut vernetzten und ausgestatteten Haltestellen im Stadtgebiet etablieren. Im Zusammenhang mit bzw. aufgrund der Gartenschau 2031 hat die Stadtbahnhaltestelle Stadtmitte ergänzend Potenzial zum regioMOVE-Port. So wird die die Mobilitätsvielfalt und die Wahlfreiheit für die Brettener\*innen gestärkt und die Abhängigkeit von einem einzigen Verkehrsmittel gemindert.

Folgende Kriterien und Ausstattungsmerkmale sollten die Mobilpunkte im Stadtgebiet Bretten erfüllen:

- Bushaltestelle im Siedlungskern der schienenfernen äußeren Stadtteile bzw. in Wohngebieten mit hoher Siedlungsdichte im Einzugsbereich mit regelmäßigen Bus-Abfahrten
- B+R-Anlage der Kategorie XXS bzw. XS (siehe oben): bis zu 20 (teil-)überdachte Fahrradstellplätze
- Überdachter Wartebereich mit Sitzmöglichkeit und umfangreichen Aushanginformationen
- dynamisches Fahrgastinformationssystem mit Abfahrtsanzeigen mindestens der nächsten zwei Fahrten sowie zusätzlich akustischer Informationsausgabe
- optional: Bike-Sharing-Angebot (in Abhängigkeit von B7) sowie Carsharing-Angebot
- Die entsprechend ausgestatteten Stadtbahnhaltestellen (vgl. C4) sollten dann ebenfalls die Bezeichnung „Mobilpunkt“ erlangen.

Die Prüfung zur Aufwertung und Weiterentwicklung zu Mobilpunkten werden kurz- bis mittelfristig folgende Bushaltestellen empfohlen:

- Neibshem: Große Gasse
- Büchig: Rathaus
- Sprantal

Mittel- bis langfristig – zur Verdichtung des Netzes an Mobilpunkten sowie in Abhängigkeit von einer Busanbindung – kann der Ausbau für folgende Haltestellen geprüft werden:

- Otto-Hahn-Straße
- Rinklingen: Kirche
- Diedelsheim: Friedhof oder Schule
- eine Bushaltestelle im nördlichen Siedlungsbereich der Kernstadt um die Hans-Sachs-Straße
- eine Bushaltestelle im Bereich Steiner Pfad
- eine zentrale Bushaltestelle in den Stadtteilen Bauerbach und Gölshausen
- ggf. weitere aufkommensstärkere Bushaltestellen im Stadtgebiet

**Abbildung 17: Mobilpunkt in Würzburg**



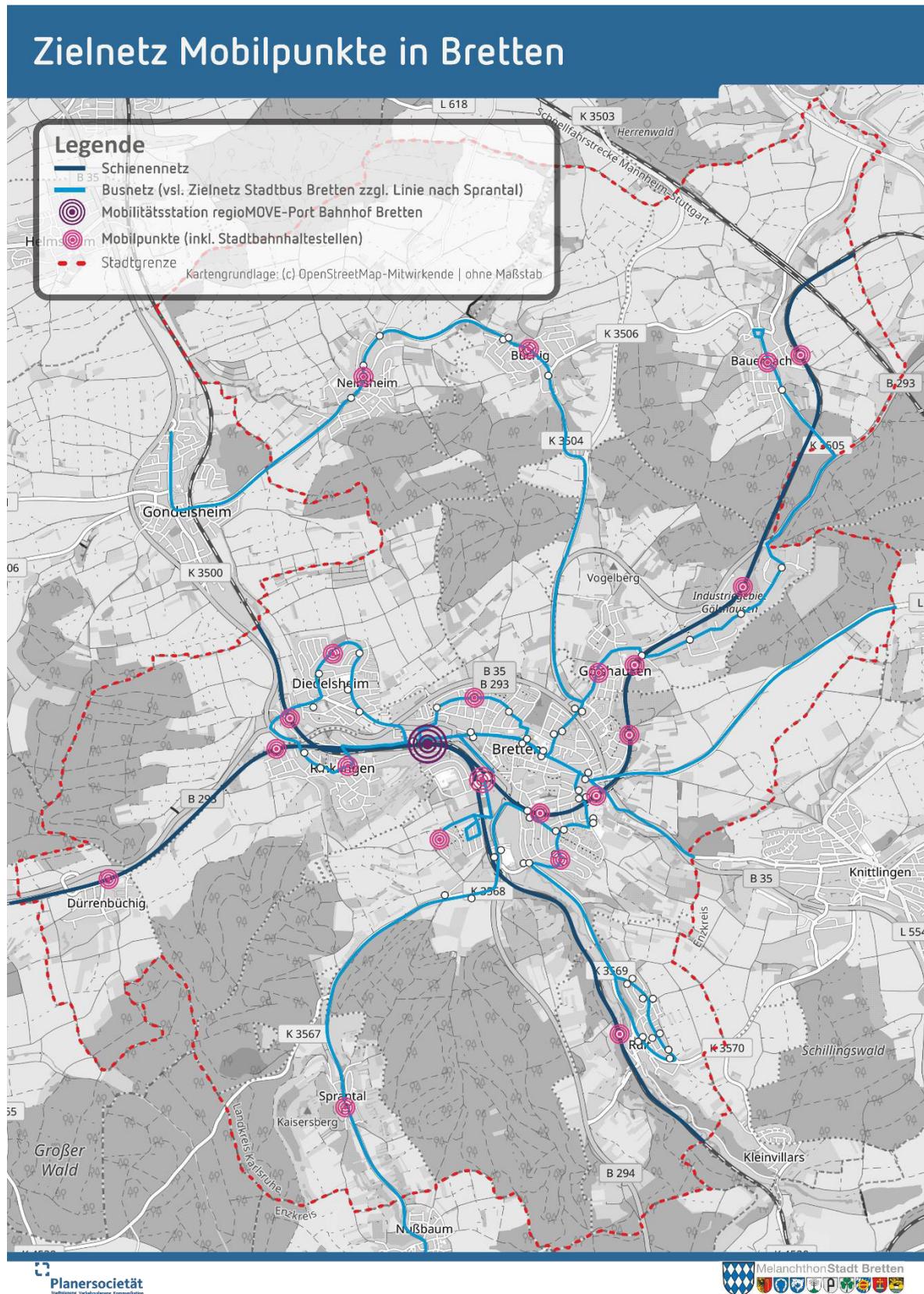
Quelle: Planersocietät

**Abbildung 18: Mobilpunkt in Bremen**



Quelle: Planersocietät

Abbildung 19: Langfristiges Zielnetz der Mobilpunkte in Bretten



Quelle: Eigene Darstellung

### 3.4 Handlungsfeld Kfz-Verkehr

#### 3.4.1 D1: Weiterentwicklung des Straßennetzes



Das Maßnahmenfeld der Weiterentwicklung des Straßennetzes wird als übergeordnetes Maßnahmenfeld gesehen und beinhaltet insbesondere die funktionale Gliederung des Straßennetzes. Auf dieser Grundlage können kleinteiligere Einzelmaßnahmen, bspw. Geschwindigkeitsregelungen sowie bauliche Maßnahmen, umgesetzt werden. Der Fokus liegt in diesem Maßnahmenfeld auf einer nachhaltigen Weiterentwicklung und Hierarchisierung des Straßennetzes bei gleichzeitiger Sicherstellung der Kfz-Erreichbarkeit.

Die Stadt Bretten verfügt über eine gute regionale Erreichbarkeit, was auf einem gut ausgebautem Straßennetz basiert. Ziel sollte weiterhin die Bündelung der Kfz- und Wirtschaftsverkehre auf Hauptverkehrsstraßen bei gleichzeitiger Entlastung sensibler Stadtbereiche sein. Wie bereits im Zwischenbericht 2 erläutert, werden die Planungen zum Bau einer west-südlich verlaufenden Umgehungsstraße in der übergeordneten Fachplanung abgewogen, geprüft und konkretisiert.

Die anzustrebende perspektivische funktionale Gliederung des Straßennetzes in Bretten unterscheidet sich zum Bestand auf der heutigen K3573 in Diedelsheim und, in Abhängigkeit der Planungen zur Umgehungsstraße B294, auf der Wilhelmstraße (vgl. Zwischenbericht 2). Die Wilhelm- und Melanchthonstraße sowie die Pforzheimer Straße werden daher in der nachfolgenden Abbildung zwei Funktionen zugeordnet („orange-grün-gestrichelt“). In beiden Fällen könnte künftig die nahräumige, innerörtliche Verbindungsfunktion im Vordergrund stehen und die Durchgangsfunktion zurückgenommen werden.

Wesentlich Stellschrauben bei der Weiterentwicklung des Straßennetzes in Bretten sind – unabhängig einer Umgehungsstraße der B294 – die Maßnahmenfelder:

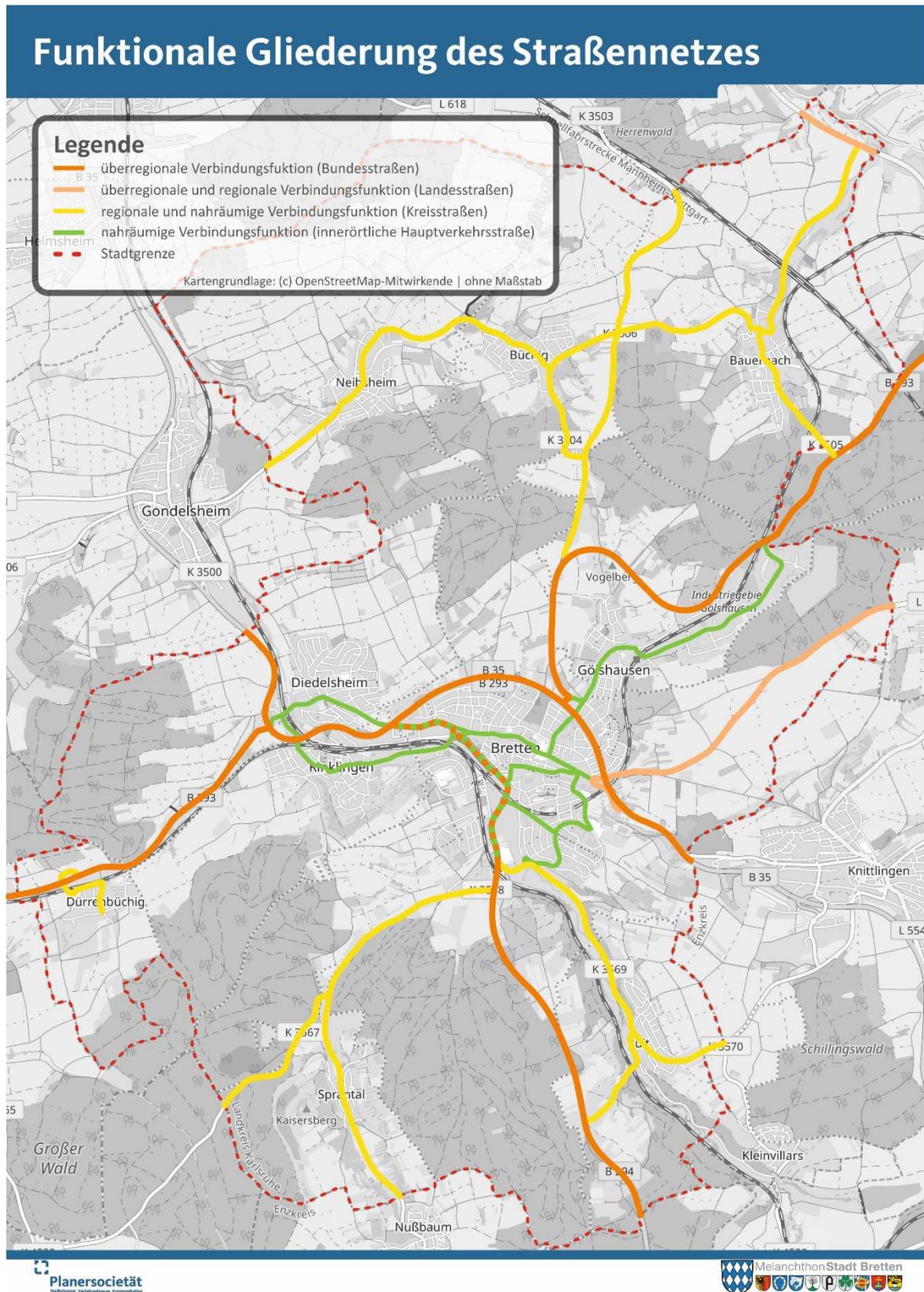
- D1.1 – Optimierung der Verkehrsgeschwindigkeiten
- D1.2 – Straßenraumaufteilung/ -gestaltung von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
- D1.3 – Straßenraumaufteilung/ -gestaltung von Sammel- und Wohnstraßen
- D1.4 – Lkw-Führungskonzeption

Sie tragen alle zur Weiterentwicklung des Straßennetzes in Bretten bei und haben einen vielfältigen Zielbezug sowie unmittelbare Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel, das Stadtbild und die Umwelt und Lebensqualität in Bretten. Der Handlungsbedarf innerhalb der Maßnahmenfelder D1.1-D1.4 ergibt sich aus den Analysen des Zwischenberichts 2, wie z. B. der Straßenraumverträglichkeitsanalyse.

#### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Definition einer perspektivischen funktionalen Gliederung des Straßennetzes unter der Prämisse, „sensible Bereiche“ zu meiden und dadurch verkehrsbedingte Umweltbelastungen zu minimieren und die Rahmenbedingungen für die klimafreundliche Mobilität zu verbessern. (vgl. Abbildung 20)
- Entwicklung eines Schnell-Langsam-Netzes zur Optimierung der Verkehrsgeschwindigkeiten ausgehend von der Funktion der Straßen (vgl. D1.1)
- Gestaltungsprogramm zu innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen durch die sensiblen Bereiche der Stadt (vgl. D1.2)
- Gestaltungsprogramm abseits der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mit überwiegender Wohnfunktion (vgl. D1.3)
- Optimieren der Abwicklung von Schwerlastverkehren im Sinne einer Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen unter besonderer Berücksichtigung einer Entlastung innerstädtischer Bereiche sowie der handelnden als auch betroffenen Akteure (vgl. D1.4)

Abbildung 20: Vorschlag zur perspektivisch funktionalen Gliederung des Straßennetzes



Quelle: Eigene Darstellung

### 3.4.2 D1.1: Optimieren der Verkehrsgeschwindigkeiten



Die Optimierung zulässiger Verkehrsgeschwindigkeiten im innerstädtischen Bereich trägt maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung negativer Umwelteinflüsse bei. Geringere Geschwindigkeiten kommen dabei besonders der Aufenthaltsqualität und dem Fuß- und Radverkehr zu Gute. Hinzu kommt, dass im städtischen Alltagsverkehr von Bretten eine ohnehin geringere durchschnittliche Geschwindigkeit als die zulässige Höchstgeschwindigkeit gefahren wird (z. B. Wilhelmstraße, Melanchthonstraße/ Engelsberg). Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von z. B. 50 km/h auf 30 km/h stellt zu Spitzenstunden meist keinen wahrnehmbaren Zeitverlust dar. Durch gezielten Einsatz von Temporegulierungen können zudem die Routenwahl beeinflusst und die Kfz-Belastungen besser verteilt werden, was letztlich auch der Verbesserung der Situation des MIV dient und somit einen wesentlichen Aspekt der künftigen bedarfs- und nutzungsorientierten Weiterentwicklung des Straßennetzes in Bretten ist.

Insbesondere in Wohngebieten wird flächendeckend max. 30 km/h empfohlen. Wie eine Auswertung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gezeigt hat (vgl. Zwischenbericht 2) sind in Bretten vielerorts entsprechende Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebieten bereits eingerichtet; es gibt jedoch auch Straßenabschnitte, wo dies nicht der Fall ist oder verbessert werden kann. Auch auf Abschnitten von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen kann es sinnvoll sein, die zulässige Geschwindigkeit herabzusetzen. Dies ist insb. bei sensibler Umfeldnutzung (z. B. Schule, Kita, Seniorenheim, Krankenhaus), hohem Fußverkehrsaufkommen oder starker Luftschadstoff- und Lärmbelastung sinnvoll.

Ein sogenanntes Schnell-Langsam-Netz mit Vorrang- und Nebenstraßen kann die Verkehrsströme entsprechend ihrer vorgesehenen Funktion positiv beeinflussen. Die folgende Abbildung veranschaulicht die Optimierung der Verkehrsgeschwindigkeiten und zu empfehlende Änderungen der Geschwindigkeitsregelungen (vgl. dazu Zwischenbericht 2) in einer Karte. Die Karte zeigt das Straßennetz aus D1 mit Ergänzung der Pforzheimer Straßer und Weißhoferstraße.

Im Stadtgebiet Brettens gilt bspw. in Diedelsheim auf der gesamten Ortsdurchfahrt (Steinzeugstraße/ Schwandorfstraße) Tempo 50, obwohl sich das Umfeld vorwiegend durch Wohnbebauung in Kombination mit kleinen Lebensmittelgeschäften, Dienstleistungsbetrieben und Gastronomien auszeichnet. Auch Teile der Ortsdurchfahrten in Neibsheim, Büchig, Bauerbach, Ruit und Sprantal

weisen Geschwindigkeitsanordnungen von mehr als 30 km/h auf. An den genannten Stellen sollte die Realisierung niedriger Fahrgeschwindigkeiten angestrebt und auch bauliche Umsetzungen (z. B. Fahrbahnverengungen, Querungsmöglichkeiten, Querschnittsanpassungen) perspektivisch (z. B. im Rahmen der Sanierungszyklen) verfolgt werden. Auf Grund von sensibler Umfeldnutzung und teilweise hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen sollte auch für Abschnitte der Wilhelmstraße (BSB), Am Gottesackertor, Carl-Benz-Straße sowie das Umfeld der Rechbergklinik (Virchowstr./ Edisonstr.) eine Temporeduzierung angestrebt werden.

Die stärkste Überlagerung dieser Faktoren tritt, wie auch die teilweise stark negativen Bewertungen in der Straßenverträglichkeitsanalyse zeigen, im „Dreieck“ aus Melanchthonstraße/ Engelsberg/ Sporgasse, Wilhelmstraße und Pforzheimer Straße/ Weißhofer Straße auf. Folglich sind hier Maßnahmen zu Gunsten einer verträglicheren Verkehrsabwicklung erforderlich. Neben baulichen Lösungen, die im Rahmen der geplanten Umgestaltung der Pforzheimer Straße sowie dem Zuschlag zur Gartenschau für die Wilhelmstraße bereits bestehen, sollten ebenso auch Anpassungen durch die Optimierung der Verkehrsgeschwindigkeiten vorgenommen werden. So könnte eine streckenbezogene Ausweisung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger (s. u.) auf der Ost-West-Achse Melanchthonstraße/ Engelsberg/ Sporgasse zwischen Friedrich-List-Straße und Breitbachweg Verlagerungseffekte erzielen und Durchgangsverkehre verringern (durch Verkehrsmodell zu prüfen). Gleichzeitig werden dadurch die Lärmemissionen gesenkt und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer in dieser innerstädtischen Lage erhöht. Eine solche Temporeduzierung lässt sich verhältnismäßig kurzfristig umsetzen und ermöglicht einen Beobachtungs- und Versuchszeitraum vor einer etwaigen langfristigen Umgestaltung. Dies lässt sich ebenso auf die Wilhelmstraße übertragen. Im Zuge einer kurzfristigen Tempoanpassung könnten diese Ideen schon kurzfristig hinsichtlich einer optimierten Verkehrsabwicklung einschließlich einer steigenden Aufenthaltsqualität getestet werden. Eine steigende Aufenthaltsqualität sollte auch der Anspruch einer Umgestaltung der oberen Pforzheimer Straße sein. Auf Grund der zahlreichen Geschäfte und Dienstleister, einem ausgeprägten gastronomischen Angebot und vor allem hohem Fußverkehrsaufkommen (vgl. A2) wird empfohlen, diesen Bereich als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich auszuweisen. Einhergehend mit einer Temporeduzierung auf 20 km/h kann so ein Beitrag zur Attraktivierung des öffentlichen Raums und mehr Aufenthaltsqualität geleistet werden. Die Voraussetzungen für einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich – ein zentraler städtischer Bereich mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion – werden ebenso in der Sporgasse erfüllt.

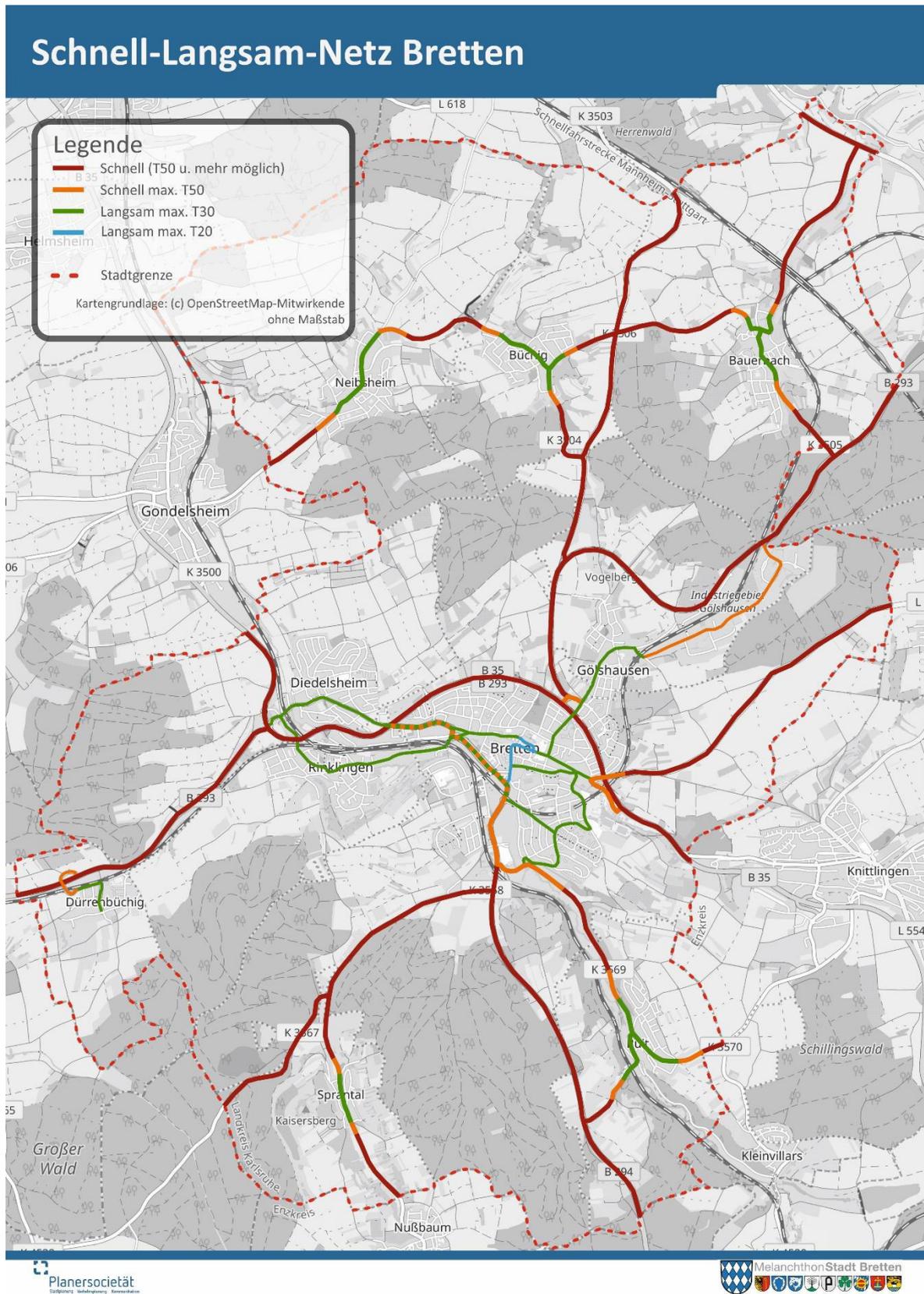
Derzeit setzt die VwV-StVO für die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen noch enge Grenzen. Änderungen sind jedoch mittel- bis langfristig bedingt durch Diskussionen zur Verkehrssicherheit und Klimaschutz, aber durchaus möglich und werden daher an dieser Stelle in das Maßnahmenfeld aufgenommen.

#### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Flächendeckende Verkehrsberuhigung abseits der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen und Ausweitung von verkehrsberuhigten Bereichen in maßgeblich von Wohnnutzung geprägten Bereichen ohne Verbindungsfunktion

- Konsequente Umsetzung streckenbezogener Temporeduzierung zur allgemeinen Verkehrssicherheit: Bereiche an Straßen mit Verbindungsfunktion und sensiblem Umfeld identifizieren (vgl. D1) und rechtliche Realisierungsmöglichkeiten prüfen. Insb. Schulen, Kindergärten, Seniorenheime und Krankenhäuser (z. B. Wilhelmstraße, Umfeld Rechbergklinik)
- Ausweisen von Tempo 30-Zonen abseits der Straßen mit Verbindungsfunktion (vgl. D1) (z. B. Carl-Benz-Straße, Bahnhofstraße)
- Prüfung von Temporeduzierungen auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen aus Umweltaspekten: Reduzierung von Lärm- und Luftbelastung; u. a. aktive Lärmaktionsplanung (v. a. auch zum Nachtverkehr), auch in den Ortsteilen
- Temporeduzierung auf innerstädtischen Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität (z. B. verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche Pforzheimer Straße und Sporgasse)
- Ausweitung von Geschwindigkeitskontrollen: Vordergründig sind dabei die bereits im Zwischenbericht 2 identifizierten Bereiche (V85 über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) sowie sensible Bereiche vor Schulen, Kindergärten, Seniorenheimen und Krankenhäusern zu kontrollieren. Neben der rechtlich notwendigen Beschilderung können hier auch weitere Hinweisschilder die Sensibilisierung zur Anpassung der Geschwindigkeit erhöhen.

Abbildung 21: Vorschlag zum Schnell-Langsam-Netz in Bretten



Quelle: Eigene Darstellung

### 3.4.3 D1.2: Straßenraumaufteilung und -gestaltung von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen



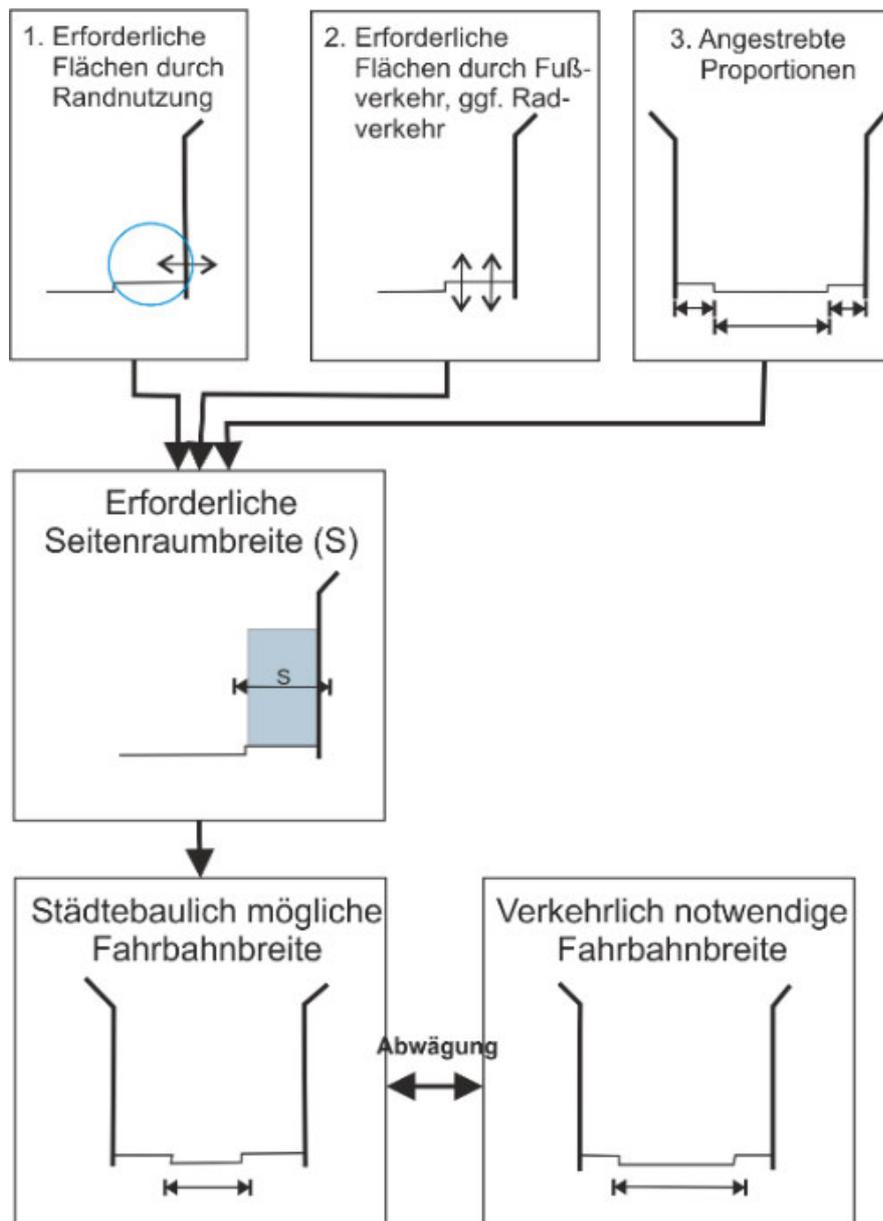
Nicht nur die Geschwindigkeit im Straßennetz, sondern auch die Gestaltung von Straßenräumen nimmt entscheidenden Einfluss darauf, dass die angestrebte funktionale Gliederung in der Realität auch genauso ihre Wirkung entfaltet und wahrgenommen wird. Verkehrsregulierende Maßnahmen sollen bzw. müssen sich teilweise auch (siehe z. B. verkehrsberuhigte Bereiche) in der baulichen Gestaltung einer Straße widerspiegeln. Die Gestaltung einer Straße sollte dabei so ausgewogen sein, dass sie die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden und -mittel (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, MIV) entsprechend ihrer Funktion berücksichtigt. Nur so können die Verkehrsabläufe für alle Nutzenden optimiert und Konfliktsituationen minimiert werden. Auf Grund des in der Vergangenheit vorherrschenden Planungsparadigmas der „autogerechten Stadt“ ist diese Ausgewogenheit oft mit einer neuen Gestaltung und Aufteilung der Verkehrsräume zu erreichen – so auch in Bretten.

Mit besonderen Herausforderungen sind dabei Umgestaltungen von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wie der Wilhelmstraße oder den Ortsdurchfahrten verbunden. Eine Orientierung gibt die RASt. Dort werden Lösungen für typische Entwurfsituationen empfohlen. Dabei werden unter anderem die „örtliche Geschäftsstraße“ und die „dörfliche Hauptstraße“ charakterisiert, deren typische Randbedingungen und Anforderungen dargestellt und mögliche Querschnitte unter Berücksichtigung erforderlicher Mindestbreiten je Verkehrsteilnehmer in Abhängigkeit der Straßenraumbreite vorgeschlagen. Daneben entfällt aber auch eine große Bedeutung auf das gewählte Material und die Ausgestaltung. Mit Hilfe eines durchgängigen Materials, dadurch einheitlicher Gestaltung und einem niveaugleichen oder durch Flachborde weniger stark trennenden Ausbau kann die gemeinsame Nutzung eines Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmer bspw. noch stärker unterstrichen und so die Rücksichtnahme erhöht werden. Trotz bisweilen hohen planerischen und finanziellen Aufwands sollte der Anspruch nach einer fairen Aufteilung des Straßenraums mit mehr Miteinander, Begegnung, Aufenthaltsqualität und letztlich öffentlichem Leben überwiegen. Dazu bedarf es auch in Bretten stellenweise einer Neuordnung bzw. -gestaltung. Im Zuge dieser Neuordnung und -gestaltung sind innerörtliche Straßenräume vom Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die befahrbaren Flächen (d. h. Fahrbahn, Radverkehrsanlagen) zu erzielen (das sogenannte 30:40:30-Prinzip). Das heißt, dass zunächst die Ansprü-

che der Seitenraumverkehre (zu Fuß Gehende, ggf. auch Radfahrende) sowie Seitenraumaktivitäten (bspw. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu berücksichtigen sind. Hieraus wird die erforderliche Seitenraumbreite ermittelt, die gleichzeitig die städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite definiert. Letztere wird schließlich mit der verkehrlich notwendigen Fahrbahnbreite abgewogen.

Das Prinzip der städtebaulichen Bemessung von Straßenräumen sollte Leitbild für das bestehende und perspektivische Straßennetz in Bretten sein, auch wenn der Idealzustand einer Flächenaufteilung von 30:40:30 nachträglich in vielen Fällen nur langfristige Perspektive sein wird (insb. bei Beteiligung übergeordneter Baulastträger) oder bisweilen nicht realisierbar ist. Letzteres trifft zu vorerst auf gewachsene (dörfliche) Strukturen zu, die häufig wenig Spielraum in der Gestaltung lassen. Für an den Straßenraum angrenzende Bereiche ist seitens der Stadt das Vorkaufsrecht nicht zu vernachlässigen. Langfristig eröffnen sich so vermehrt Möglichkeiten zur Generierung von Flächen zur weiteren Ausgestaltung z. B. von Aufenthaltsbereichen. Bei der Planung von Straßen sind die je nach Straßenraum und Verkehrsbelastung (Bedeutung für den Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) unterschiedlich gewichteten Aspekte der Verbindungs-, Erschließungs- sowie der Aufenthaltsfunktion (für alle Verkehrsteilnehmenden) zu betrachten.

Abbildung 22: Prinzip der städtebaulichen Bemessung



Quelle: Eigene Darstellung nach RASt 2006

Konkret sind z. B. an der Wilhelmstraße Überlegungen nötig, wie die sehr stark Kfz-orientierte Flächenverteilung verbessert werden kann. Stehen aktuell dem Kfz-Verkehr zwei Fahrspuren je Richtung zur Verfügung, kommt es gleichzeitig zu Nutzungskonflikten im Seitenraum zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden. Hinzu kommt die Barrierewirkung durch die geringe Anzahl an Quermöglichkeiten und der nicht gegebenen Zugänglichkeit des Saalbachs. Bestehende Entwürfe aus der Bewerbung zur Gartenschau liefern hier erste Vorschläge zur Umgestaltung: Bei einer Reduzierung auf eine Fahrspur für den Kfz-Verkehr je Richtung bieten sich viele Möglichkeiten für eine optimierte Straßenraumaufteilung. Die Zugänglichkeit des Saalbachs könnte durch einen begrünten Mittelstreifen ähnlich einer Promenade erreicht werden, der gleichzeitig Aufenthaltsqualität generiert und bei niveaugleicher Ausgestaltung auch das Querens in der Fläche ermöglichen könnte. Ne-

ben Sicherheitsaspekten sollte vor allem auch für einen verbesserten Verkehrsablauf die Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit auf 30 km/h geprüft werden (vgl. D1.1). Große Schnittstellen bestehen an dieser Stelle zu den Maßnahmenfeldern A2 und B1.

Die Ortsdurchfahrten stellen in aller Regel auch die Ortsmitte der jeweiligen Stadtteile dar, sind aber gleichzeitig vom Verkehr geprägt. Mit Hilfe von Umgestaltungsmaßnahmen kann neben der Verkehrsberuhigung daher auch eine Stärkung der lokalen Identität einhergehen. So konnte bspw. im Zentrum Rudersbergs auf einem 650 Meter langen Abschnitt unter anderem durch die Rückkehr von Schankgärten mehr Miteinander im Ortskern entstehen. Dies konnte durch eine Verschmälerung der Fahrbahn auf 6,5 m, einer einheitlichen Gestaltung bis zu den Gebäudekanten und einer lediglich 3 cm und damit barrierefreien Bordhöhe erreicht werden. Darüber hinaus wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Eine solche Ausgestaltung ließe sich bspw. auch auf den vorgeschlagenen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Pforzheimer Straße anwenden (vgl. D1.1) – dann entsprechend mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Maßnahmen dieser Art lassen sich darüber hinaus auf die Ortsdurchfahrten der Ortsteile Bretten anwenden und diese aufwerten, ohne Verkehrsteilnehmende unzumutbar einzuschränken. Der Handlungsbedarf auf den Ortsdurchfahrten leitet sich auch aus der Straßenraumverträglichkeitsanalyse ab (vgl. Zwischenbericht 2). Die schwächsten Bewertungen entfallen demnach auf die Ortsdurchfahrten in Diedelsheim, Rinklingen und Neibsheim.

#### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Maßgebende Richtlinien und Prinzip der städtebaulichen Bemessung: Bei jeglichen Um- und Neubaumaßnahmen ist die Gestaltung des Straßenquerschnitts mit den Vorgaben aus der RASt abzugleichen. Die empfohlenen Querschnitte sollten nach Möglichkeit entsprechend der Nutzungsansprüche mindestens eingehalten werden. Als Instrument zur Optimierung der Verteilung des Straßenraums eignet sich das Prinzip der städtebaulichen Bemessung, bei dem Straßenräume vom Rand aus geplant werden, um dem Verhältnis 30:40:30 langfristig gerecht zu werden.
- Einheitliche Gestaltungsvorgaben können das Straßenbild positiv beeinflussen. Im Zuge der Bewerbung um die Gartenschau wurden dazu bereits umfangreiche Ideen und Vorschläge ausgearbeitet, die auf das gesamte Stadtgebiet projiziert werden können. In der Gemeinde Rudersberg konnte die Ortsdurchfahrt so zu einem bis zu den Gebäudekanten homogenen Straßenraum umgestaltet werden. Der Verkehrsraum wirkt zusammenhängender und größer, fördert aber gleichzeitig die Rücksichtnahme und Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer. In Rudersberg wurden für diese einheitliche Gestaltung umfangreiche Gespräche mit den Anliegern geführt.

Durch welche baulichen Maßnahmen der Straßenquerschnitt von (innerörtlichen) Hauptverkehrsstraßen, insbesondere vor dem Hintergrund der zuvor dargestellten Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsträger, verändert werden kann, wird in der folgenden Tabelle im dargestellten Baukasten deutlich:

Tabelle 4: Umgestaltungsmöglichkeiten auf und an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

<p><b>Attraktive Gehwege</b></p>  <p>Stark frequentierte Erdgeschossnutzungen; Hauptverkehrsstraße</p>	<p><b>Einengungen</b></p>  <p>Gefahrenbereiche; Eingangsbereiche zu Stadtteilen/-zentren</p>	<p><b>Mittelstreifen</b></p>  <p>hohes Fußverkehrsaufkommen; attraktive Erdgeschosszonen</p>
<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, z. B. Pforzheimer und Weißhofer Straße</li> <li>- Umfeld Innenstadt</li> <li>- Schwandorfstraße (Diedelsheim)</li> <li>- Wilhelmstraße</li> </ul>	<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Otto-Hahn-Straße</li> <li>- Steinzeugstraße/Schwandorfstraße (Diedelsheim)</li> <li>- Eppinger Straße (Gölshausen)</li> <li>- weitere Ortsteildurchfahrten</li> </ul>	<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wilhelmstraße</li> <li>- östl. Georg-Wörner-Straße</li> <li>- ggfs. Weißhofer Straße</li> </ul>
<p><b>Niveaugleicher Ausbau</b></p>  <p>hohes Fußverkehrsaufkommen; zentrale Versorgungsbereiche belebte Ortsdurchfahrten</p>	<p><b>Aufenthaltsbereiche</b></p>  <p>Zentren und Ortskerne; Entlang von Hauptfußwegen</p>	<p><b>Attraktive Radabstellanlagen</b></p>  <p>durch Einzelhandel geprägte Bereiche</p>
<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, z. B. Pforzheimer und Weißhofer Str.</li> <li>- Steinzeugstraße/Schwandorfstraße (Diedelsheim)</li> <li>- weitere Ortskerndurchfahrten</li> </ul>	<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Innenstadt</li> <li>- Ortsteil-/Quartierszentren</li> <li>- Plätze und zentrale Knotenrandbereiche</li> </ul>	<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zugänge zur FGZ</li> <li>- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, z. B. Pforzheimer und Weißhofer Str.</li> <li>- Engelsberg/Sporgasse</li> <li>- zentrale öffentliche Einrichtungen &amp; ÖPNV-Haltestellen</li> </ul>

Quelle: Eigene Darstellung

### 3.4.4 D1.3: Straßenraumaufteilung/-gestaltung von Sammel- und Wohnstraßen



Im Vergleich zu den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen kommen Sammel- und Wohnstraßen andere Funktionen zu. Sie zeichnen sich weniger durch hohe Frequenzen aller Verkehrsträger aus, als dies für Hauptverkehrsstraßen gilt. Dennoch haben sie häufig eine große Bedeutung für die kleinräumliche Erschließung und sind dementsprechend für die Nahmobilität von besonderer Relevanz. Ebenso liegen im näheren Umfeld dieser Sammel- und Wohnstraßen häufig Gemeinbedarfseinrichtungen, vor allem auch Schulen (z. B. Edith-Stein-Gymnasium, Pestalozzischule) oder Kindergärten (z. B. St. Albert, Haus Regenbogen, Kinderhaus „Im Brückle“), die das Betreuungsangebot für das umliegende Wohngebiet sicherstellen. Damit einher geht folglich auch, dass an diesen Straßenräumen von besonderer Bedeutung ist, dass sie generationenübergreifend nutzbar und dabei sicher und attraktiv sein sollen – für alle Verkehrsteilnehmer. Diese erforderliche Rücksichtnahme kann auch durch Gestaltung unterstützt werden.

In Bretten sind diese Straßenraumtypen vor allem in den Ortsteilen abseits der Ortsdurchfahrten sowie in den an die Innenstadt angrenzenden Wohngebieten (Umfeld Hirschstraße oder Otto-Hahn-Straße) auszumachen. Besonders die Quartiere in Diedelsheim und im Umfeld der Otto-Hahn-Straße sind durch die ansässigen Schulen als besonders sensibel einzuschätzen. In Diedelsheim sind zudem der Kindergarten und Spielflächen dort verortet. Wie mit einer Überlagerung von sozialen Einrichtungen und höherem Verkehrsaufkommen umgegangen werden kann, zeigt ein Beispiel aus Hamburg. Zwei durch eine Straße getrennte Schulhöfe konnten durch eine entsprechende Gestaltung optisch miteinander verbunden werden, die Fahrbahn wurde so in den Platz integriert und forderte so zu mehr Rücksichtnahme auf (vgl. Krieterstraße in Hamburg-Wilhelmsburg). Spielelemente verdeutlichen darüber hinaus den Platzcharakter und laden zum Spielen und Verweilen ein. Ein solcher „geteilter Straßenraum“ kann sich auch in Diedelsheim anbieten. Der Aufenthaltscharakter des Umfelds kann entsprechend der Maßnahmenfelder A2 und A4 gestalterisch unterstrichen werden und so zu mehr Miteinander animieren und einen Straßenraum für Alle nochmals unterstreichen. Einschränkungen für den fließenden MIV sind dabei nicht erforderlich, gleichwohl aber eine größere Aufmerksamkeit. Die kann wiederum erleichtert werden, indem Einsehbarkeiten in Seitenräume verbessert werden. Dazu sind bisweilen Geschwindigkeitsreduzierungen, der einzelne Wegfall von Parkplätzen, vorgezogene Seitenräume zum Queren oder eine stärkere Kontrolle des Gehwegparkens erforderlich. So wurden in und um die Krieterstraße in Hamburg Kfz-Stellplätze

reduziert und Seitenräume zu Aufenthaltsbereichen aufgeweitet. Es bestehen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und im direkten Schulumfeld ein Parkverbot.

### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Maßgebende Richtlinien: Bei jeglichen Um- und Neubaumaßnahmen ist die Gestaltung des Straßenquerschnitts mit den Vorgaben aus der RASSt abzugleichen. Die empfohlenen Querschnitte sind entsprechend der Nutzungsansprüche mindestens einzuhalten.
- Fließende Übergänge in der Gestaltung zwischen vermeintlich getrennten Teilbereichen sollen das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer betonen.
- Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeiten auf max. 30 km/h (vgl. D1.1)
- Einsehbarkeiten erhöhen: Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmern muss ein hoher Grad an Einsehbarkeit gegeben sein. Dazu sind bei Bedarf Parkflächen, Verkehrsschilder o. Ä. zu entfernen bzw. deren Anordnung neu zu strukturieren.

Einige der kleinteiligen baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Qualitätssteigerung im Sinne eines verträglicheren Miteinanders aller Verkehrsträger und der Nahmobilitätsförderung in Sammel- und Wohnstraßen werden in dem in der folgenden Tabelle dargestellten Baukasten ersichtlich:

**Tabelle 5: Umgestaltungsmöglichkeiten für Sammel- und Wohnstraßen**

<p><b>Einengung</b></p>  <p>Fahrspurverengung durch Begrü- nungselemente od. Möblierung; Ge- schwindigkeitsreduzierung</p>	<p><b>Querungsstellen</b></p>  <p>vorgezogene Seitenräume (sog. Geh- wegnasen), Querungshilfen, Fußgän- gerüberwege</p>	<p><b>Spiel-/Aufenthaltsbereiche</b></p>  <p>Verkehrsberuhigter Bereich; Punktu- ell umgestaltete Sitz-, Spiel- und Auf- enthaltsbereiche</p>
<p>Beispielhafter Anwendungsvor- schlag: - Max-Planck-Straße - Otto-Hahn-Straße - Hans-Sachs-Straße, Bismarckstraße</p>	<p>Beispielhafter Anwendungsvor- schlag: - Otto-Hahn-Straße - Max-Planck-Straße - Hirschstraße</p>	<p>Beispielhafter Anwendungsvor- schlag: - Wohnstraßen, Verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“) - Randbereiche überdimensionierter Knoten oder Wendehammer - im Umfeld von Schulen und Kitas</p>
<p><b>Aufpflasterung &amp; Markierung</b></p>  <p>Deutliche Temporeduzierung an Kno- tenpunkten; Höhenunterschied oder nur Belagswechsel; Markierungen: Tempo 30, Kinder</p>	<p><b>Gehwegüberfahrt</b></p>  <p>Vorrang und niveaugleiche Querung für zu Fuß Gehende; Verkehrsberuhi- gung; Straßennetzhierarchisierung</p>	<p><b>Niveaugleicher Umbau</b></p>  <p>Barrierefreie Querung, Verkehrsberu- higung; insb. bei Neubaugebieten oder Fahrbahn-/Kanalsanierung</p>
<p>Beispielhafter Anwendungsvor- schlag: - Knotenpunkte Hirschstraße, Bis- marckstraße - Richard-Wagner-Straße</p>	<p>Beispielhafter Anwendungsvor- schlag: - Wilhelmstraße - Melanchthonstraße - Weißhofer Straße - Einmündungen zu vorfahrtberech- tigten Sammelstraßen</p>	<p>Beispielhafter Anwendungsvor- schlag: - Wohnstraßen, Verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“) - Umfeld Otto-Hahn-Straße</p>

Quelle: Eigen Darstellung

### 3.4.5 D1.4: Lkw-Führungskonzeption



Der Schwerlastverkehr ist maßgeblich für Luftschadstoff- und vor allem Lärmemissionen verantwortlich, sodass Einfahr- oder Durchfahrverbote häufig auf Basis der Lärmaktions- oder Luftreinhalteplanung erlassen werden. Oft sind Einfahr- und Durchfahrverbote ausgewählter Straßen oder Bereiche für bestimmte Verkehrsmittel Teil der Maßnahmen bei der Einrichtung von Umweltzonen. Daneben können Beschränkungen vor dem Hintergrund einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Aufenthaltsqualität erlassen werden. Dies wird zuvorderst dort verfolgt, wo sich mehrere Nutzungen überlagern und somit erhöhtes Konfliktpotenzial besteht. Um dem vorzubeugen, eignet sich u. a. das Mittel der Verkehrsleitung (bis hin zum Fahrverbot). Die Lkw-Führungskonzeption betrachtet den Schwerlastverkehr (>3,5t) und sieht, wo immer möglich, eine Bündelung auf unsensiblen Straßen vor. Gleichwohl muss dem Quell- und Zielverkehr (insb. Anlieferung, aber auch Gewerbebetrieben und Unternehmen in verdichteten Bereichen) weiterhin die Möglichkeit der Erreichbarkeit erhalten bleiben.

Die genannten Handlungsansätze setzen voraus, dass geeignete Alternativrouten bestehen, über die der Durchgangsverkehr geleitet werden kann. Für die bedeutende West-Süd-Relation (B294) besteht aktuell keine Umfahrung, wodurch die Achse Wilhelmstraße entsprechend durch den Schwerlastverkehr beansprucht und belastet wird.

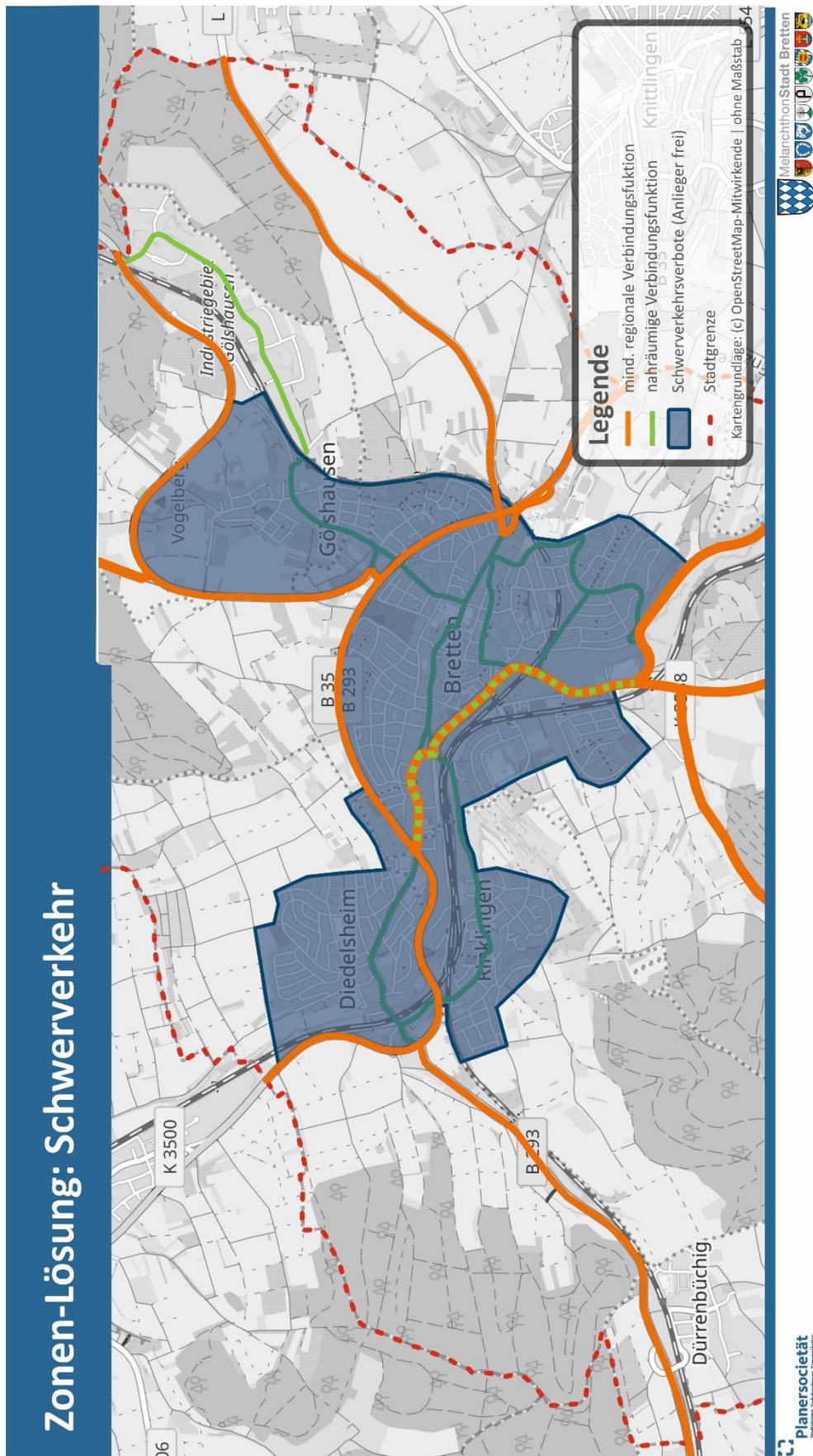
Der Schwerlastverkehr sollte dabei vorwiegend auf Straßen mit regionaler und überregionaler Verbindungsfunktion geführt werden. Explizit ausgeschlossen werden sollte er nach Möglichkeit auf Straßen mit lediglich nähräumlicher Verbindungsfunktion (vgl. dazu D1). Dies ist in Bretten aktuell nicht vollumfänglich möglich (Achse Melanchthonstraße – Wilhelmstraße). Die zentrumsnahe Aufenthaltsqualität auf dieser Achse sollte, wie in der Bewerbung zur Gartenschau deutlich wird, im Mittelpunkt stehen. Anderenorts, wie z. B. auf der Ortsdurchfahrt Diedelsheim, kann durch eine Verbotzone aber auch effektiv dem belastenden Schwerlastverkehr entgegengewirkt werden. Derzeit bestehen in Bretten bis dato missverständliche und streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkungen für Lkw. Hier gilt es, mehr Transparenz zu schaffen. Eine geeignete Maßnahme kann dazu – analog zu den Umweltzonen – die Einrichtung einer oder mehrerer Zonen für Ein- bzw. Durchfahrverbote für Fahrzeuge oberhalb eines bestimmten zulässigen Gesamtgewichts sein. Gerade für eine Stadt wie Bretten mit seiner belebten Innenstadt sowie bedeutsamen Ortskernen ist dies eine zielführende Maßnahme, insofern die Anlieferung der Innenstadt weiter sichergestellt wird. Eine Zone

weist den Vorteil einer klaren und ununterbrochenen Abgrenzung auf. Dies erhöht die Transparenz und erleichtert die Kommunikation und Kontrolle der Maßnahme.

***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Durchsetzung der Bündelung des Schwerlastverkehrs auf die dafür vorgesehenen übergeordneten Straßen (Bundesstraßen) bzw. Ausweisung von Lkw-Durchfahrtsverboten auf den potenziellen Schleichverkehrsrouten durch leicht nachvollziehbare Zonierung (z. B. Karlsruher Straße – Schwandorfstraße – Steinzeugstraße ggf. in Kombination mit anderen aktuellen Planungen des RP Karlsruhe Melanchtonstraße – Wilhelmstraße); Anlieferung von Anliegerbetrieben ausgenommen
- flächendeckende Schwerverkehrsverbote in den umliegenden Wohngebieten (Anlieger frei)
- Durchführung von Gesprächsrunden mit ansässigen Unternehmen bzw. Wirtschaftsvertretern zur freiwilligen Definition von Lieferwegen abseits der sensiblen Bereiche bzw. Festlegung von Lieferzeiten

Abbildung 23: Vorschlag zur Zonen-Lösung: Schwerverkehr



Quelle: Eigene Darstellung

### 3.4.6 D2: Umfassende Parkraummanagementstrategie



Die Erarbeitung einer umfassenden Parkraummanagementstrategie fußt auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht 2). Diese Analysen (Stichprobenerhebung und Auslastungsquoten) haben gezeigt, dass es im Innenstadtbereich von Bretten ausreichend Stellplätze in Parkbauten (Parkhaus Pfluggasse, Parkhaus Engelsberg, Parkhaus Löwenhof, Parkplatz Sporgasse, Parkplatz Am Seedamm, Parkplatz Weißhofer Straße/ Hohlkreuzstraße, Parkplatz Postweg/ Heilbronner Straße) gibt, die mit einem vergleichsweise günstigen Tarif bewirtschaftet werden. Dem gegenüber stehen straßenbegleitende Parkstände im öffentlichen Raum der Innenstadt, die kostenfrei zur Verfügung stehen und lediglich über die Parkdauer reglementiert sind. Dies fördert Parksuchverkehre und behindert die effiziente Auslastung bereits vorhandener und gut erreichbarer Parkbauten negativ. Gleichzeitig schränken einige straßenbegleitende Parkstände in Bretten bspw. die Aufenthaltsqualität, die Barrierefreiheit oder die Verkehrssicherheit für andere Verkehrsteilnehmer ein (z. B. Pforzheimer Straße, z. T. Melanchthonstraße und Engelsberg, Schwandorfstraße in Diedelsheim).

Die Weiterentwicklung des Parkraummanagements in Bretten ist daher eine bedeutende Maßnahme zur Etablierung einer neuen und nachhaltigen Mobilitätskultur. Es zielt auf eine Minderung der Parkraumkonflikte im öffentlichen Raum ab, indem eine Verlagerung des Parkens im Seitenraum in die bisher untergenutzten Parkbauten forciert wird. Der gewonnene öffentliche Raum kann für neue attraktive und sichere Bereiche für Zufußgehende, Radfahrende und auch ÖPNV-Nutzende genutzt werden. Davon profitiert nicht nur der Umweltverbund, sondern auch der innerstädtische Einzelhandel, der – im Gegensatz zur Konkurrenz auf der „grünen Wiese“ oder dem wachsenden Online-Handel – mit einem Einkaufserlebnis und realen Begegnungen punkten kann.

Verkehrspolitisch ist das Parkraummanagement – insbesondere die Gebührengestaltung – ein intensiv diskutiertes Thema, weshalb die Notwendigkeit und der sich vielfältig entfaltende Mehrwert für den Innenstadtbereich, die Anwohner und die Verkehrsteilnehmer gut kommuniziert werden muss. Gleichzeitig entfalten viele Pull-Maßnahmen des Mobilitätskonzepts ihre größte Wirkung, wenn zugleich auch Push-Maßnahmen umgesetzt werden – so vor allem beim Parkraummanagement. Hier zeigt sich, dass eine ganzheitliche Parkraummanagementstrategie mehr ist als wenige Einzelmaßnahmen. Push- und Pull-Maßnahmen müssen aufeinander abgestimmt und ausgewogen sein und gut kommuniziert werden.

Bei der Weiterentwicklung des Parkraummanagements in Bretten sind darüber hinaus die verfügbaren Chancen der Digitalisierung und Elektrifizierung zu prüfen und nutzen, um Angebot und Nachfrage effizienter zu gestalten und den Parksuchverkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Parking-Apps bieten Plattformen, die z. B. freie Stellplätze in Parkieranlagen vermitteln und anfallende Kosten automatisch und bargeldlos via Smartphone abrechnen. Darüber hinaus muss die Ausrüstung der öffentlichen Parkbauten mit einer ausreichenden und wachsenden Anzahl an E-Ladesäulen forciert werden.

Die Verlagerung des Parkens in die designierten Parkbauten wird erst effizient funktionieren, wenn die bestehenden bzw. veränderten Parkregelungen auch überwacht werden. Daher ist eine konsequente Ahndung des Falschparkens sowie eine Kommunikation der Parkraumstrategie im zentralen Innenstadtbereich notwendig.

### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt als zentraler und steuernder Hebel: Grundprinzip eines effizienten Parkraummanagements muss sein, die Parkgebühren im öffentlichen Raum höher zu gestalten als auf den vorgesehenen Parkieranlagen (insbesondere Parkbauten). Idealtypisch ist zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung die Erarbeitung eines detaillierten Parkraumkonzepts (Datenbasis mindestens zur detaillierten Parkraumnachfrage und -bedarf, Parkdauer und zu unterschiedlichen Nachfragegruppen). Auf dieser Basis sind auch weitere Faktoren (nicht nur monetär) der Parkraumbewirtschaftung zu konzipieren wie bspw. Parkzweck- und Parkdauerbeschränkung oder Regelungen für bestimmte Fahrzeuge (z. B. Lieferfahrzeuge) und Halter (z. B. Anwohner, Menschen mit Behinderung) – ebenso das konkrete Bewirtschaftungsgebiet. Insbesondere konkrete Ziele und Visionen des Parkraumkonzepts (z. B. 50% Reduktion der straßenbegleitenden Parkstände innerhalb des Bewirtschaftungsgebiets) lassen sich partizipativ mit entsprechenden Stakeholdern (z. B. VBU) entwickeln, was eine entsprechende Umsetzung fördert und eine etwaige Skepsis lindern kann.
- Untersuchung des Gehwegparkens mit dem Ziel, eine verbindliche Restbreite des nutzbaren Gehwegs zu gewährleisten: Legales Gehwegparken nur nach Einzelfallprüfung der Gegebenheiten (dazu zählt auch die Betrachtung der Situation in Nachbarschaften) und unter Berücksichtigung der verbindlichen Restbreite und eindeutiger Markierungsarbeiten (sowie unter Berücksichtigung von Restfahrbahnbreiten für z. B. Rettungswege). Ein ähnliches Vorgehen gibt es in Karlsruhe und Lahr.
- Kontrolle: Eine effizient angelegte Parkraumbewirtschaftung kann nur funktionieren, wenn auf ihre Einhaltung hingewirkt wird. Ein Einsatz des Personals des Ordnungsamts ist daher über die gesamte Bewirtschaftungszeit sowie alle bewirtschafteten Parkmöglichkeiten in regelmäßigen Intervallen notwendig. Hierzu sind die personellen Ressourcen im Ordnungsamt zu schaffen/ sicherzustellen.
- Steuerung durch Angebot: Eine effizientere Nutzung der vorhandenen Parkieranlagen und eine Lenkung durch die Gebührenordnung kann in der Regel mit Umwidmungen und Reduzierungen straßenbegleitender Parkstände einhergehen. Beides sollte im Sinne der

Ziele des Mobilitätskonzepts als Chance genutzt werden, Qualitäten neu zu schaffen, bspw. für breitere Gehwege, Sitzgelegenheiten, Radabstellanlagen, Radinfrastruktur im Längsverkehr, Stadtgrün und Flächenentsiegelung sowie Außengastronomie im Sommer. Im Mittelpunkt könnte auch hier der Straßenzug Pforzheimer/ Weißhofer Straße sowie ggf. Abschnitte der Melanchthonstraße und Engelsberg stehen. Verkehrliche Nutzungsänderungen und städtebauliche Qualitätsverbesserungen lassen sich im Kleinen (z. B. PARK(ing)-Day, Parklet) wie im Großen (z. B. Umgestaltung der Sendlinger Straße in München zur Fußgängerzone) durch temporäre Aktion und/ oder Verkehrsversuche erproben, woraus Akzeptanz und Erfolgchancen steigen. In Kurvenbereichen kann bspw. durch das Angebot von Sitzpollern oder Radabstellanlagen (Anlehnhalter) das illegale Gehwegparken verhindert und Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern sichergestellt werden.

- Steuerung durch Anreize: Im Rahmen des Parkraummanagements können bspw. nachhaltigere Formen der Kfz-Mobilität bevorrechtigt werden, was zu Nutzungsanreizen führen kann. So können im Sinne des EmoG E-Fahrzeuge für eine bestimmte Zeit von zu entrichtenden Parkgebühren befreit werden (z. B. in Lahr) oder „prominente“ Parkstände Carsharing-Fahrzeugen vorgehalten werden (z. B. in Karlsruhe).
- Informationssystem: Während die Parkstände auf den öffentlichen Verkehrsflächen weitestgehend über die Parkraumbewirtschaftung beeinflusst werden, kommt den öffentlichen Parkbauten (s. o.) auch ein stärkerer Informationsbedarf zu. Autofahrende sollten gezielt zu entsprechenden Parkbauten geleitet werden, um Parksuchverkehr zu minimieren. Dazu eignet sich zum einen ein digitales Parkleitsystem an den „Eingängen“ zur Stadt (bzw. die Erneuerung und ggf. Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems) in Verbindung mit einer präzisen Auslastungsüberprüfung durch Parksensoren, Einfahrtschranken und Ähnlichem, als zum anderen auch ein Anzeigen mittels Website und App, die freie Kapazitäten live wiedergeben. Die Beratung und Prüfung der technischen Voraussetzungen für die Integration von Parkieranlagen in ein digitales Parkleitsystem einer Plattform wie z. B. Park Now, Park and Joy, Easy Park o. Ä. ist kurz- bis mittelfristig anzugehen. Städte in der Größenordnung Bretten, die solch ein Angebot bereits bereitstellen, sind z. B. Ettlingen, Landau in der Pfalz, Schongau oder Wörthsee
- Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität bei anstehenden Tiefbaumaßnahmen an Parkplätzen und Schaffung der notwendigen Voraussetzungen (z. B. Leerrohrverlegung) bei Parkbauten, nach Möglichkeit Berücksichtigung in einer kommunalen Stellplatzsatzung
- Multi-Use-Lösungen: Zu prüfen ist, in wie weit die Parkieranlagen zu Zeiten geringer Auslastung effizienter genutzt werden können (z. B. Parkplätze von großflächigem Einzelhandel, Schule, Schwimmbad etc.). Nächtliche Freigaben bzw. Angebote für Anwohner oder die Freigabe einer bestimmten Fläche für Logistik- und Paketunternehmen für den Umschlag von Waren auf der „Letzten Meile“ bspw. per Lastenfahrzeug (z. B. aktuelles Forschungsprojekt „Park-Up“ in Stuttgart (vgl. D3)). Hier werden intensive Abstimmungen erforderlich. Zunächst sind Maßnahmen im Rahmen von Tests und Pilotprojekten zu erforschen und weiterzuentwickeln.
- Kommunale Stellplatzsatzung: Identifizierung von Zielen und Potenziale für die Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung für Bretten. Aus gutachterlicher Sicht besteht Poten-

zial für größere Wohnungsbauprojekte, indem konkrete Vorgaben zur Anzahl und Ausgestaltung von Pkw- und Fahrradstellplätzen sowie die Förderung von E-Mobilität und Anreize für Car-Sharing und weitere Mobilitätsmaßnahmen gesetzt werden. Die zukünftige Ausarbeitung obliegt dem Amt Stadtentwicklung und Baurecht.

### 3.4.7 D3: „Fortschritt“ Wirtschaftsverkehr



Der wachsende Waren- und Wirtschaftsverkehr in Städten wird heute überwiegend mit Dieselfahrzeugen durchgeführt, deren schädliche Emissionen (Feinstaub, Lärm) im innerstädtischen Bereich besonders belastend sind. Insbesondere für die Brettener Innenstadt ist der Wirtschaftsverkehr – und v. a. der Verkehr der Logistikdienstleister – eine Herausforderung und wird es in den kommenden Jahren sein. Einige Städte erarbeiten aktuell entsprechende City-Logistik-Konzepte oder versuchen sich an einzelnen (innovativen) Logistikanätzen und -lösungen, um zwar das wachsende Verkehrsaufkommen in diesem Sektor stadt- und umweltverträglicher zu machen, aber auch um den differenzierenden Kundenansprüchen und dem Bedeutungsgewinn von individuellen Serviceleistungen des Lieferns und Abholens gerecht zu werden.

Ein Handlungsschwerpunkt in Bretten liegt in seinem kompakten Zentrum. Hier gilt es innovative und umweltverträgliche Ideen und Konzepte für eine Optimierung der Innenstadtlogistik zu finden. In der einberufenen Fokusgruppe Kernstadt im Rahmen der Unternehmensbefragung wurden bereits erste Maßnahmenvorschläge diskutiert. So wurde die Erarbeitung eines Konzepts für eine emissionsfreie (City-) Logistik mit einem Logistikhub außerhalb der Stadt unter einem White Label<sup>4</sup> positiv aufgenommen. Eine Feinverteilung mit Lastenrädern durch dieses White Label bringe den Vorteil mit sich, dass nicht mehr jeder KEP-Dienst bis zu den Händlern in die Innenstadt fahren müsste. Mit Hilfe eines Pilotprojekts ließe sich dieses Vorgehen in Bretten testen. Teil eines solchen Pilotprojekts könnte auch das Angebot oder die kommunale Förderung von Lastenfahrrädern für private wie betriebliche Transportfahrten sein. Mit der Parkraummanagementstrategie (vgl. D2) geht unter anderem auch ein Lieferzonenmanagement einher.

4 Ein White Label vermarktet oder vertreibt Produkte eines anderen Herstellers, der dabei selbst nicht in Erscheinung tritt (in diesem Fall die KEP-Dienstleister).

Den Betrieben der Innenstadt ist der Unternehmensbefragung zu Folge für ihre Beschäftigten im Besonderen eine Verbesserung der Erreichbarkeit, die Entlastung der Parkplatzsituation sowie die Stärkung der betrieblichen Gesundheitsförderung ein Anliegen. Gleichzeitig zeigen sich jeweils 40 % der befragten Unternehmen aus der Innenstadt offen für Firmenfahräder mit privater Nutzung, Ladestationen für Fahrräder, eine Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und überdachte Radabstellanlagen – zusammengefasst: offen für eine umfangreiche Radverkehrsförderung. Diese Belange gilt es innerhalb der Förderung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement mit zu berücksichtigen. In diesem Maßnahmenfeld sind dafür die Rahmenbedingungen zu setzen.

Ein zweiter Handlungsschwerpunkt im Themenbereich Logistik- und Wirtschaftsverkehr liegt im Gewerbegebiet Gölshausen. Im Vergleich zur Innenstadt zeichnet sich dieser Standort stärker durch Schwerlastverkehr aus. Insgesamt kommt der Stadt Bretten im Bereich des Wirtschaftsverkehrs vermehrt die Rolle des Kommunikators, vor allem aber des Initiators zu (vgl. E1.1). Die Stadt kann in dieser Thematik einen Vorbildcharakter einnehmen und mit eigens erworbener Expertise Maßnahmen anstoßen. So kann bspw. von städtischer Seite für eine Umstrukturierung des Fuhrparks geworben werden, um den Wirtschaftsverkehr nachhaltiger zu gestalten. Über Pilotprojekte ließe sich bspw. die Integration von E-Lkw und E-Transporter in den Fuhrpark testen. Im Speziellen für Handwerksbetriebe mit einem lediglich lokalen bis regionalen Aktionsradius eignen sich Elektrofahrzeuge ebenso gut wie konventionell betriebene. Wie auch in der Innenstadt gilt es zudem, eine Attraktivitätssteigerung in der Nutzung von Lastenfahrrädern z. B. für kleine Kurierfahrten zu generieren. Gerade in ausgewählten Handwerksbetrieben kann aber ein Lastenrad bisweilen auch ein Dienst-Kfz (tageweise) ersetzen, wie es in Berlin zum Test für die Betriebe durch das Unternehmen „velogut“ angeboten wird. Synergien können durch den Zusammenschluss mehrerer Betriebe für Themen mit Mobilitäts- und Verkehrsbezug entstehen, z. B. bei einem gemeinsamen Leihsystem innerhalb des Quartiers für Fahrräder, E-Lastenräder oder Kleinstfahrzeuge. Dies gilt vor allem auch für den Beschäftigtenverkehr. Aus der Unternehmensbefragung ging hervor, dass bereits heute in 32 % der aus Gölshausen teilgenommenen Unternehmen Fahrgemeinschaften gefördert werden. Durch ein betriebsübergreifendes Pendlerportal könnten diese weiter ausgeweitet werden. So könnten sich Beschäftigte zwischen den Betrieben digital hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens vernetzen. Eine Feinerschließung im Quartier könnte z. B. durch das Angebot von Kleinstfahrzeugen wie E-Scootern verbessert werden. Für den Ausbau dieser und weiterer innovativer Maßnahmen gilt es, die Möglichkeiten von Förderprogrammen bspw. von Seiten des Landes stärker an die Betriebe heranzutragen.

### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Erarbeitung eines Konzepts für eine (emissionsfreie) (City-) Logistik: Zu berücksichtigen sind Aspekte wie eine Koordinierung der Zunahme von Zustellungen, Schadstoffminderungen und effizientere Abläufe. Dabei ist eine fachliche Begleitung und der Einbezug der örtlichen Stakeholder zu empfehlen. Das Projekt KoMoDo in Berlin hat die emissionsfreie Zustellung per Lastenfahrrad unter Einbezug der KEP-Dienstleister getestet. In Bielefeld wurde im Jahr 2018 ein eigenständiges Logistik-Konzept für die Innenstadt aufgestellt.

- (Pilotversuch) dezentrales Logistikhub: Alternatives Zustellkonzept auf der letzten Meile zur Vermeidung von Lieferverkehr im Stadtgebiet und damit verbunden eine Steigerung der Lebensqualität in der Innenstadt. Die Zustellung erfolgt zunächst an ein verkehrlich gut angebundenes sog. Logistikhub außerhalb der (Innen-)Stadt oder an deren Rand (ggf. auch in nicht ausgelasteten Parkbauten, vgl. D2). Von dort erfolgt mittels Lastenrädern die Feinverteilung an den Empfänger. Ein Pilotprojekt kann die betriebswirtschaftliche Machbarkeit – ggfs. auch durch ein White Label umgesetzt – testen.
- Lieferzonenmanagement: Ein Konzept zum Lieferzonenmanagement soll Zufahrtsbestimmungen in sensible Bereiche wie die Fußgängerzone für den Lieferverkehr festlegen und so zu mehr Aufenthaltsqualität beitragen (vgl. D2).
- Abrufen von Fördermitteln für ein betriebliches Mobilitätsmanagement: Ein zentraler Ansprechpartner bei der Stadt (Mobilitätsmanager\*in) muss als Kommunikator und Initiator fungieren und den Betrieben die Vorzüge eines betrieblichen Mobilitätsmanagement vermitteln und die Finanzierungsmöglichkeiten z. B. durch das Landesprogramm B<sup>2</sup>MM aufzeigen (vgl. E1).
- Als Teil des betrieblichen Mobilitätsmanagement ist v. a. die Nutzung von Lastenrädern attraktiver zu gestalten. Diese sorgen für eine Steigerung der Mobilitätsoptionen, eignen sich gut für private wie auch betriebliche Kurierfahrten und können bisweilen auch Dienst-Kfz ersetzen (z. B. in Handwerksbetrieben wie Schornsteinfeger). Letzteres sorgt neben der medialen Aufmerksamkeit und Sensibilisierung der Bevölkerung und Betriebe für eine verkehrliche Entlastung. Die Stadt Bretten kann den Test bzw. die Anschaffung von Lastenfahrrädern durch finanzielle Anreize fördern.
- Ein zentrales und die Betriebe miteinander verbindendes Element kann die Initiierung eines (verkehrsmittelübergreifenden) Pendlerportals sein. Dieses verknüpft jegliche im Quartier vorhandenen Mobilitätsangebote (z. B. Abfahrtsmonitor für ÖPNV, Verfügbarkeit von Leihfahrrädern u. Ä.) inkl. einer Plattform zum Austausch der Beschäftigten für Mitfahrgelegenheiten. In erster Linie lässt sich so die Inter- und Multimodalität der Beschäftigten ausbauen.

### 3.5 Mobilitätsmanagement und -information

#### 3.5.1 E1: Kommunales Mobilitätsmanagement



Mobilitätsmanagement dient – im Gegensatz zu aufwendigen infrastrukturellen Lösungen - dazu, die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu beeinflussen und dadurch einen Beitrag zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu leisten. Der Stadt Bretten kommt hierbei vor allem eine initiierende, koordinierende und beratende Aufgabe zu. Hierzu ist eine dauerhafte Verankerung einer ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität in der gesamten Verwaltung notwendig.

Erste Grundlagen für ein kommunales Mobilitätsmanagement konnten in Bretten bereits gelegt werden. Einerseits durch die Realisierung von vier Doppelladesäulen und vier Elektroautos im Zuge des Förderprogramms „Elektromobilität“ sowie andererseits dem E-Carsharing-Modell zeozweifelhaft liefert die Stadt bereits erste Möglichkeiten für eine bewusster Mobilität im Arbeitsalltag. Daneben tritt die Stadtverwaltung mit ihren Mitarbeitenden als Ankerkunde des Carsharing-Angebots der Stadtmobil Carsharing GmbH auf und nimmt so eine Vorbildfunktion in der Gesamtstadt ein. Auch der stadteigene Fuhrpark mit mehreren E-Autos, zwei Hybrid Autos und zwei E-Bikes zeigt weitere Formen alternativer Mobilität auf. Dieses daraus erworbene Know-How kann in näherer Zukunft für eine Weiterentwicklung der eigenen Strukturen sowie die Übertragung von Maßnahmen für Betriebe und Unternehmen genutzt werden (vgl. E1.1).

In Bretten fehlt es bislang aber einer Gesamtstrategie, die es der Stadt ermöglicht, eine übergeordnete Positionierung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung zu erreichen. Zwar werden Einzelmaßnahmen initiiert und verfolgt, eine zentrale koordinierende Schnittstelle, im Idealfall ein/e interne/r Mobilitätsmanager\*in oder aber eine entsprechend koordinierende Arbeitsgruppe oder eine laufende externe Beratung gibt es allerdings nicht. Dass Zuständigkeiten bei verschiedenen städtischen Ämtern und Abteilungen liegen, zeigt die gegenwärtige Komplexität des kommunalen Mobilitätsmanagements auf. Lediglich mit einer zentralen Schnittstelle wird es möglich sein, Parallelarbeiten zu vermeiden und vorhandenes Know-How innerhalb der Verwaltung noch effektiver zu verbinden.

Zentral ist darüber hinaus, dass aus den gewonnenen Erkenntnissen eines kommunalen Mobilitätsmanagements dieses Wissen an die Betriebe, Unternehmen und Schulen in Bretten weitergegeben wird. Dazu muss sich die Stadt ihres Vorbildcharakters bewusstwerden und diesen weiter nach außen in die entsprechenden Institutionen tragen. Nach der Umsetzung bestimmter Maßnahmen können den Betrieben oder Schulen Auszeichnungen vergeben werden, um zum einen den Anreiz zu erhöhen und zum anderen den Pool an Multiplikatoren zu erweitern.

### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Schaffung einer zentralen Schnittstelle innerhalb der Verwaltung (z. B. Mobilitätsmanager\*in) zur Initiierung und Koordinierung von Ideen, Konzepten, Informationen und Maßnahmen sowie zur Beratung rund um das Thema Mobilität sowie künftigen Evaluation der Umsetzung des Mobilitätskonzepts (vgl. A1, B1, C5)
- Weiterentwicklung und Ausbau der bislang erfolgten Maßnahmen, v. A. Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks inkl. E-Bikes, Erweiterung des Ausbaus von Ladesäulen, Parkraummanagement auf Behördenparkplätzen (z. B. ausgewiesene E-Pkw-Stellplätze in bester Lage). Ebenfalls wird angestrebt, das vorhandene Carsharing-Angebot in Bretten weiter zu etablieren und ausgehend von der Verwaltung stärker zu verankern. Die Kommune als Ankernutzerin kann hier bspw. einen starken Anreiz für die Carsharing-Betreiber sein, weitere Fahrzeuge in Bretten zu stationieren. Die Stadt sollte dabei auf eine möglichst ausgewogene Verteilung der Fahrzeuge (siehe dazu v. a. Maßnahme C6) sowie auf unterschiedliche Fahrzeugtypen (vom Kleinwagen bis zum Transporter) und auf e-mobile Fahrzeuge hinwirken.
- Ergänzende Aktivitäten und Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements innerhalb der Stadtverwaltung initiieren und erproben, bspw.: Beschäftigten-Mobilitätsbefragung & Wohnstandortanalyse; Einrichtung einer digitalen (ggf. intranetbasierten) Mitfahrerbörse/ Mobilitätsportal; Erarbeitung von Mobilitätsrichtlinien für die Stadtverwaltung; Erstellung eines Homeoffice-Konzepts; Telefon-, Web- und Videokonferenzen (wo sinnvoll) statt Dienstreisen; positiv erprobte Maßnahmen können auf Brettener Unternehmen übertragen werden (vgl. E1.1)
- Weitergabe der gewonnen Erkenntnisse an Betriebe, Unternehmen und Schulen für ein übergreifendes Mobilitätsmanagement inkl. Lehrangebote und einheitlicher (Bild-) Sprache
- Teilnahme an Programmen und Wettbewerben (z. B. Förderprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement in Behörden“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg)
- Aktionen, z. B. Stadtradeln, integrierte ÖPNV-Fahrt bei Veranstaltungstickets, Freifahrten im ÖPNV zu besonderen Anlässen (bspw. Peter-und-Paul-Fest, Lichterfest/Weihnachtsmarkt), (vgl. A6, B6 und C5)

### 3.5.2 E1.1: Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement



Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Beschäftigten der Betriebe, Unternehmen und des Einzelhandels im Brettener Stadtgebiet auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstreisen, die Parkraumausstattung sowie den jeweiligen Fuhrpark betreffen. Durch betriebliches Mobilitätsmanagement sollen die Vorteile und Potenziale nachhaltiger Mobilität einer möglichst großen Zahl an Arbeitgebern und Arbeitnehmern vermittelt werden. Diese Aufgabe der Vermittlung obliegt in erster Linie auch der Stadt Bretten. Mit ihrer zentralen und präsenten Rolle kann sie zum einen eine Vorbildfunktion einnehmen und als erster Multiplikator fungieren, zum anderen aber auch die Rolle des Koordinators einnehmen (vgl. E1). Nur in Ausnahmefällen ist davon auszugehen, dass Unternehmen in Bretten eigenständig die Vielfalt der chancenreichen Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement erkennen und ausschöpfen. Deshalb kommt der koordinierenden und beratenden Ansprache von Betrieben, Unternehmen und Einzelhändlern eine wichtige Bedeutung zu. Erprobte Maßnahmen aus der eigenen Verwaltungsstruktur können weitergetragen, aus „Fehlern“ gelernt und Know-How im Stadtgebiet Bretten gestreut werden. Letzteres können mittelfristig auch Unternehmen im Verbund übernehmen. So gelten bspw. für das Gewerbegebiet Gölshausen andere Ansprüche an das Mobilitätsmanagement als in der Kernstadt. Ein Zusammenschluss in „Betriebsgemeinschaften“ kann hier betriebsübergreifende Lösungen und konkrete Maßnahmen ermöglichen.

Dass die Notwendigkeit eines betrieblichen Mobilitätsmanagements besteht, lässt sich unter anderem aus den Daten der Mobilitäts- und Unternehmensbefragung ableiten (vgl. Zwischenbericht 1). Insgesamt 25 % aller werktäglichen Wege sind Arbeitswege; hinzu kommen weitere 4 % der Wege zu dienstlichen Zwecken. Diese Wege werden zu großen Teilen mit dem MIV zurückgelegt. Insgesamt 72 % der Arbeitswege werden im Auto, mit dem Motorrad oder dem Roller bewältigt; dabei entfallen 3 % aller Wege auf MIV-Mitfahrer. Auf Dienstwegen steigt der Gesamt-MIV-Anteil auf 83 %. Mit einer durchschnittlichen Wegedistanz von 17,3 km zum Arbeitsplatz (Median 14,0 km) entfällt aber dennoch ein Großteil der Wege in den Nahbereich und birgt somit Verlagerungspotenziale. Als Hauptgründe für das Interesse an Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement bei den befragten Unternehmen konnten die Erhöhung der Zufriedenheit der Beschäftigten, die Verbesserung der Erreichbarkeit des Standorts, die Erhöhung der Produktivität der Beschäftigten sowie die Entlastung der angespannten Parkplatzsituation herausgestellt werden. Die Beratung

und Koordinierung seitens der Stadt sollte folglich diese Aspekte prioritär beleuchten und herausstellen, welchen Beitrag ein betriebliches Mobilitätsmanagement zur Stärkung dieser Standortfaktoren leisten kann. Dies schließt auch ein, die Möglichkeit, Standortfaktoren durch ein betriebliches Mobilitätsmanagement wesentlich zu stärken, besser und öffentlich zu platzieren und offensiv zu kommunizieren.

### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Systematische Ansprache der Brettener Unternehmen: Zu Beginn sind die größeren Betriebe und Unternehmen in Bretten anzusprechen, die vor allem im produzierenden und verarbeitenden Gewerbe sowie in der Logistikbranche zu finden sind (z. B. Neff)
- Sammlung und Austausch von in Bretten erprobten Maßnahmen: Initiierung und Leitung eines Netzwerks (Akteure aus Wirtschaft und Einzelhandel) zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, ggf. auch über die Stadtgrenzen hinaus
- Beratung beim Aufbau von Organisationsstrukturen und der Entwicklung von Maßnahmen (z. B. Nutzung von Dienstpedelecs oder E-Fahrzeugen, Flottenmanagement insgesamt, verschiedene Carsharing-Modelle, Jobticket, Parkgebühren, Fahrgemeinschaftsförderung, Home-Office-Programme, etc.)
- Unterstützung bei Aktionen/Schulungen, z. B. Schulungen für kraftstoffsparendes Fahren und Kopplung dieser mit Spritsparwettbewerben („Stadtreiniger“ Würzburg), Aktionstag/-stand Mobilität im Rahmen von Firmenfesten, Erstellung von Informationspaketen (Flyer, Plakate o. Ä.)
- Initiierung von Datengrundlagen: Konkretes Wissen über die spezifizierten Rahmenbedingungen und Anforderungen in Unternehmen und Betrieben ist ein wichtiger Baustein eines zielgerichteten betrieblichen Mobilitätsmanagements, weshalb Betriebe bei der Befragung ihrer Beschäftigten zum Mobilitätsverhalten unterstützt werden sollten (z. B. beim Aufbau eines geeigneten Befragungsbogens, der ggf. sogar zum Teil in der Stadtverwaltung erprobt wurde)
- Anstoß zu betriebsübergreifenden Maßnahmen und Konzeptionen: Initiierung von „Betriebsgemeinschaften“ zur Schaffung von Synergieeffekten, bspw. Zusammenschluss mehrerer Unternehmen für ein Jobticket
- Unterstützung von Unternehmen bei der Teilnahme an Programmen und Wettbewerben (z. B. Förderprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg)

### 3.5.3 E1.2: Initiierung von schulischem Mobilitätsmanagement



Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Kinder und Jugendlichen der Schulen und Kindergärten in Bretten auf dem täglichen Weg zur Schule bzw. nach Hause betreffen. In diesem Zusammenhang sind aber auch Eltern (Hol- und Bringverkehre) sowie Lehrkräfte (als Vorbilder, Initiatoren von Kampagnen und bezogen auf die eigene alltägliche Mobilität) einbezogen. Darüber hinaus können über die beruflichen Schulen in Bretten auch junge Erwachsene angesprochen werden. Durch schulisches Mobilitätsmanagement soll eine möglichst große Anzahl an Menschen der heranwachsenden Generation angesprochen werden, die für die Mobilität der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. Ihnen sollen die Vorteile, Potenziale und Notwendigkeiten nachhaltiger Mobilität nähergebracht werden.

Äquivalent zum betrieblichen Mobilitätsmanagement ist nur in Ausnahmefällen davon auszugehen, dass Schulen in Bretten die zahlreichen Maßnahmenmöglichkeiten selbstständig erkennen und effizient ergreifen. Deshalb liegt auch hier die Kernaufgabe bei der koordinierenden und beratenden Ansprache von Schulen sowie Unterstützung bei der Durchführung von Maßnahmen durch die Stadtverwaltung. Dazu eignen sich im besonderen Schulwegepläne, die den Heranwachsenden die verschiedenen Möglichkeiten der Mobilität aufzeigen sollen.

Dass dem Ausbildungsverkehr eine größere Bedeutung zukommen sollte, verdeutlichen auch die Ergebnisse aus der Mobilitätsbefragung (vgl. Zwischenbericht 1). Acht Prozent der Wege werden ausschließlich zum Zweck der Ausbildung zurückgelegt. Dabei überwiegen mit jeweils einem knappen Drittel dieser Wege der Fußverkehr sowie der Öffentliche Verkehr. Der Radverkehr mit lediglich 11 % wird seltener genutzt als der Pkw (14 % MIV-Fahrer, 7 % MIV-Mitfahrer). Zwischen den beiden letztgenannten gilt es mit Hilfe der oben genannten Schulwegepläne mögliche Verlagerungspotenziale offen zu legen - zumeist liegen Ausbildungswege in einem Radius, der gut durch die Nahmobilität zu bewältigen ist. Insgesamt zeigt sich, dass Kinder und Jugendliche in Bretten auf all ihren Wegen unter 5 km noch 16 % als MIV-Mitfahrer zurücklegen. Wird bereits der Schulweg eigenständig mit Hilfe des Umweltverbunds absolviert, kann sich diese Eigenständigkeit auch auf Alltagswege übertragen, den MIV-Mitfahreranteil senken und langfristig Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl nehmen.

Größere Schnittstellen hat das schulische Mobilitätsmanagement auch zur zielgruppenspezifischen Verkehrssicherheitsarbeit. Das Land Baden-Württemberg legt mit seiner landesweiten Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR ebenfalls einen Schwerpunkt auf die Mobilität von Kindern und Jugendlichen.

### ***Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise***

- Systematische Ansprache der Brettener Schulen: Die Mobilitätsbedürfnisse und Handlungserfordernisse sind stark vom Alter der Kinder und Jugendlichen sowie der Schulform abhängig. Zu Beginn sind die verschiedenen Schulen in Gruppen aufzuteilen, z. B. Grundschulen, Sekundarstufe I, Sekundarstufe II und sonstige Schulformen. So können entsprechend wirksame Maßnahmen herausgearbeitet werden und innerhalb (teilweise auch übergreifend) der Gruppen Anwendung finden. Auch hier kann aus Erfahrungen profitiert werden. Schwerpunktarbeiten sind mit einem zeitlichen Horizont denkbar
- Entwicklung von Schulwegeplänen für Grundschulen und weiterführende Schulen: z. B. durch ein Maßnahmenprogramm zur Gestaltung der Geh- und Radwege im Schulumfeld; Hilfestellung durch den Schulwegplaner Baden-Württemberg
- Prüfung und Einrichtung von Elternhaltestellen im Schulumfeld
- Information und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- und Bringverkehr: (z. B. Flyer und weiteres Info-Material, Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder bei Schulfesten in Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC)
- Anregung und Unterstützung bei der Organisation von Walking-Bus und/ oder Cycle-Train-Projekten (vgl. D1a); Initiierung der SchulRadler (Projekt der AGFK-BW, bei dem Schülergruppen der Sekundarstufe I in den ersten Wochen auf dem Schulweg von älteren Schülern begleitet werden)
- Anstoß regelmäßiger Aktionen zur Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit: z. B. Aktionswoche zum Thema eigenständige Mobilität/ umweltbewusste Mobilität/ sichere Mobilität; Aktion „mein Schulweg“ (geführte Begehung mit Eltern und Kindern vor der Einschulung, Programm „ich fahre Rad“ oder „Busfahren lernen“); Aktion Kindermeilen (Sammlung von „grünen“ Kilometern als Einzelner oder Klassengemeinschaft); Aktion Verkehrsdetektiv (Kinder untersuchen als Detektive das Schulumfeld und ihren Schulweg hinsichtlich mobilitätsrelevanter Aspekte)
- Beratung zur Zertifizierung zur Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“ in Baden-Württemberg
- Unterstützung der Schulen bei Befragungen der Lehrer, Schüler und deren Eltern zu Mobilitätsbedürfnissen auf dem Dienst-/Schulweg
- Begleitung der Evaluation der ein- und durchgeführten Maßnahmen

### 3.5.4 E2: Information & Kommunikation



Grundlegende Voraussetzung für eine nachhaltige Beeinflussung der Verkehrsnachfrage der Bevölkerung ist eine umfangreiche, einfache und transparente Information über die verschiedenen Mobilitätsangebote und -optionen. Dazu zählt auch die Kommunikation von etwaigen Vor- und Nachteilen verschiedener Verkehrsträger, um das Mobilitätsbewusstsein zu steigern und Akzeptanz für eine gegenseitige Rücksichtnahme zu stärken.

Derzeit werden Informationsangebote zu den jeweiligen Verkehrsmitteln in unterschiedlicher Intensität auf dem Internetauftritt der Stadt zur Verfügung gestellt – teilweise wird über Social Media Kanäle informiert. Eine separate, umfängliche und leicht zu bedienende Informationsplattform mit Informations- und Beratungsangeboten zu Mobilitätsoptionen ist allerdings nicht vorhanden. Im Sinne einer transparenten Kommunikation von Angelegenheiten mit Mobilitäts- bzw. Verkehrsbezug ist eine solche Plattform ein wichtiger Baustein und erfüllt eine zentrale Rückgratfunktion. Relevante Themen lassen sich bündeln und strukturiert präsentieren. Neben einem solchen digitalen Angebot fungiert die/der Mobilitätsmanager\*in als physische Ansprechperson und verwaltet und organisiert das Informationsangebot. Bedeutend ist dabei vor allem auch den Bekanntheitsgrad vorhanden und neu einzuführender Mobilitätsangebote zu steigern. Der Handlungsbedarf zeigt sich anhand der durchgeführten Mobilitätsbefragung. Angebote wie Carsharing (28 %), E-Ladesäulen für Pkw bzw. Fahrräder (32 % bzw. 37 %) sowie Fahrradboxen (38 %) sind vielen in Bretten noch gänzlich unbekannt, obwohl sie in der Stadt bereits verfügbar sind. Die Nutzung neuer Angebote wie Rad- oder Mobilstationen ist bislang lediglich für etwa ein Viertel der Bevölkerung vorstellbar. Hier gilt es durch entsprechende öffentlichkeitswirksame und gut verständliche Kommunikation gegenzuwirken und diese Angebote stärker in den Fokus zu rücken.

Um Informations- und Beratungsangebote gut und zielgerichtet zu kommunizieren, ist eine übergreifende kommunikative Öffentlichkeitsarbeit, die im Optimalfall mit einer wiedererkennbaren Dachmarke (bspw. „Bretten: nachhaltig mobil“) in Verbindung steht, nötig. Die regelmäßige und breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit soll den Informationsfluss unterstützen, optimieren, beschleunigen und durch Mobilitätsaktionen (vgl. u. a. E1.1 u. E1.2) ergänzt werden. Letztere eignen sich besonders, um die Stadtgesellschaft an der Transformation zur nachhaltig mobilen Stadt zu beteiligen (Partizipation). Damit lässt sich nicht nur die Akzeptanz, sondern auch die Wertschätzung nachhaltiger Mobilität steigern. Die Einwohner kennen die Gegebenheiten und Konfliktpunkte auf ihren

täglichen Wegen im Stadtgebiet besonders gut und sind als lokale Experten sowie Nutzer bestehender bzw. potenzieller Angebote in die Planungs- und Umsetzungsprozesse einzubeziehen. Gleiches gilt für die im Stadtgebiet ansässigen Betriebe, Unternehmen, Händler und Gastronomen sowie ihre jeweiligen institutionellen Vertretungen (z. B. IHK, Handwerkskammer, Wirtschaftsförderung, etc.) und für mobilitätsbezogene Institutionen (z. B. ADAC, ADFC, VCD, etc.).

### **Bausteine/ Einzelmaßnahmen/ Anwendungsbeispiele/ Planungshinweise**

- Entwicklung einer wiedererkennbaren Dachmarke bspw. "Bretten: nachhaltig mobil": Wichtig sind einheitliche und gut erkennbare Elemente hinsichtlich Design, Layout, Sprache etc. (z. B. EinfachMobil in Offenburg, ROLPH in Rheinland-Pfalz, bwegt in BW).
- Aufbau und Pflege einer zentralen und umfänglichen Informationsplattform zur Mobilität in Bretten: Integration einer Informationsplattform in den bestehenden Internetauftritt der Stadt Bretten; Berücksichtigung von Querverweisen zu weiteren Mobilitätsdienstleistern und externen Internetseiten zu wesentlichen Verkehrsanbietern (z. B. DB; KVV); mobile Nutzung der Informationsplattform ermöglichen; mögliche Inhalte: Kontaktinformation zur zentralen Schnittstelle in der Stadtverwaltung (Mobilitätsmanager\*in); Nutzungshinweise zu Sharing-Angeboten (u. a. Bike-Sharing und Car-Sharing); Überblick zu relevanten Verkehrsinformationen (u. a. Baustellen); Regelmäßige Berichterstattung aus aktuellen Mobilitätsprojekten (z. B. der Radverkehrsförderung); Überblick über das Radverkehrsnetz; ggf. aktuelle Daten einer Dauerzählstelle des Radverkehrs, zertifizierte bett+bike Unterkünfte in Bretten, Einbindung eines digitalen Mängelmelders, Werbung über Social Media
- Etablierung der Idee „Mobilität aus einer Hand“ bzw. „mobility as a service“: Ein intermodales Verkehrsverhalten, d. h. die Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer Wegekette, erfordert häufig verschiedene Reiseauskünfte, Fahrkarten und Tarife. Um den Kunden die sequenzielle Nutzung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen zu vereinfachen und daraus resultierend für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu motivieren, ist deren Bündelung, z. B. als Mobilitätskarte oder als App sinnvoll. Die Basis stellt der ÖPNV dar. Weiter können hierin Auskünfte und Angebote wie Bahncards, Parktickets, Bike- und Carsharing, Aufbewahrungsmöglichkeiten, Taxi oder Mietwagen integriert sein. Die Nutzung und Abrechnung der verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen erfolgen gebündelt. In Kombination mit zusätzlichen Vergünstigungen, z. B. für Kultureinrichtungen, kann die Mobilitätskarte auch ein attraktives Angebot für Besucher und Touristen darstellen. Beispiele für Mobilitätskarten sind Polygo Stuttgart (ÖPNV, Car- und Bikesharing, E-Ladestationen, Parkvergünstigungen, weitere städtische Angebote) , hvv switch Hamburg (ÖPNV, Taxi, Fahrrad, Mietwagen, Carsharing), SWA Mobil-Flat in Augsburg (erstmalige Flatrate für Mobilität: ÖPNV, Car- und Bikesharing), VRN-Mobilitätskarte Mannheim (ÖPNV, S-Bahnen im VRN-Gebiet, Car- und Bikesharing, Ruftaxi); Ziel: Bei erfolgreicher Integration von zwei oder mehr Mobilitätsangeboten in einer Plattform Zertifizierung des „Blauen Engels“ des Umweltbundesamts.
- Verknüpfung dieses Maßnahmenfelds mit den Angeboten eines regioMOVE-Ports am Brettenener Bahnhof (und ggf. an der Stadtbahnhaltestelle Stadtmitte) als ein Element der Idee

„Mobilität aus einer Hand“. Laufende Berichterstattung der vorhandenen und ggfs. ausgebauten Angebote und Möglichkeiten.

- Bereitstellung entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen für die Intensivierung der mobilitätsbezogenen Informations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die partizipativen Elemente.
- Gewinnung von stadtbekanntem Themenpaten/ Schirmherren\*frauen: Patenschaften können die Bekanntheit der Verkehrswende erhöhen. Kann z. B. in Kombination mit einer Auszeichnung „Verkehrswende Persönlichkeit“ im Jahreswechsel vergeben werden. Anwendungsbeispiel: Deutscher Fahrradpreis „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2020“.
- Initiierung von Projekt- und Themenwochen mit Aktionstagen, Veranstaltungen, Vortragsreihen und Medienberichten; Ggf. Querbezüge zum Klimaschutz, zur Gesundheitsförderung oder dem Energiesparen herstellen.

## 4 Zwischenfazit/ Schlussbemerkung

Der vorliegende Zwischenbericht 3 beinhaltet das Handlungs- und Maßnahmenkonzept. Die erarbeiteten Maßnahmenfelder und beinhaltende Einzelmaßnahmen und Bausteine der Maßnahmenfelder können in einigen Fällen als eigenständig umsetzbar verstanden werden. In vielen Fällen bestehen jedoch Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Maßnahmen bzw. greifen Maßnahmen in einander oder stehen teilweise in Abhängigkeit zu einander. Wo dies der Fall ist, sind die entsprechenden Verweise gegeben bzw. Zusammenhänge erläutert.

Die aus den Zwischenberichten 1 und 2 abgeleiteten konzeptionellen Ansätze sind die Basis für den nachfolgenden Abschlussbericht bzw. das darin befindliche Umsetzungskonzept. Alle Maßnahmenfelder haben einen Bezug zum vom Gemeinderat am 12. Mai 2020 beschlossenen Zielkonzept und haben daher ihre Bedeutung für das verkehrspolitische Handeln in den nächsten Jahren. Es muss jedoch klar sein, dass die oben genannten Maßnahmenfelder und Einzelmaßnahmen zwar in Teilen zügig umgesetzt werden können (bzw. sich teilweise in der Umsetzung befinden), sie im überwiegenden Teil aber konzeptionell und langfristig zu verstehen sind. Hier wird auch weiterhin der Gemeinderat in die Umsetzung einbezogen – allein, weil nicht alle Maßnahmenfelder und Einzelmaßnahmen direkt umsetzbar sind (u. a. sind personelle und finanzielle Ressourcen sowie weitere zu ergreifende Planungsschritte notwendig).

Der vorliegende Zwischenbericht dient der inhaltlichen Herleitung der entsprechenden Maßnahmenfelder und Einzelmaßnahmen und ist damit insbesondere für die Fachverwaltung eine wichtige Grundlage. Das nachfolgende Umsetzungskonzept im Abschlussbericht dient zusätzlich verstärkt der kommunalen Politik als Hilfe für die strategische Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung und die entsprechende Beauftragung der Fachverwaltung, um Maßnahmenfelder und Einzelmaßnahmen in die Umsetzung zu bringen.

## Quellenverzeichnis

**ADFC; Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2011):** Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen – Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit.

**BASt; Bundesanstalt für Straßenwesen (2019):** Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach

**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012):** Nationaler Radverkehrsplan NRVP. Den Radverkehr gemeinsam entwickeln. Berlin

**FGSV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002):** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln

**FGSV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006):** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. Köln

**FGSV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010):** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln

**FGSV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011):** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln

**FGSV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012):** Hinweise zum Fahrradparken. Köln

**FGSV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2015):** Richtlinien für Lichtsignalanlagen. Köln

**NVBW; Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (2019):** Leitfaden Bike+Ride. Stuttgart

**VM BW; Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2016):** Radstrategie Baden-Württemberg. Stuttgart