



Abschlussbericht

Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz

der Stadt Ditzingen



Stadt Ditzingen
Am Laien 1
71254 Ditzingen

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

M. Sc. Christopher Stiller (Projektleitung)

B. Sc. Lisa Schmitz

Bildnachweis

Titelseite: Dreigiebelhaus, Stadt Ditzingen

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis / Begriffserklärung	7
1 Anlass	9
2 Phasen des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz	12
3 Begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung	13
3.1 Politische Gremien	13
3.2 Workshops mit Akteuren	14
3.2.1 Erster Workshop – Analysephase	15
3.2.2 Zweiter Workshop – Maßnahmenplanung	16
3.3 Beteiligung der Öffentlichkeit	17
3.3.1 Beteiligung in der Analyse	17
3.3.2 Beteiligung in der Maßnahmenplanung	17
4 Analyse	19
4.1 Klimafit-Checkliste	19
4.2 Ortsbegehung	20
4.3 Auswertung von Daten, Materialien und Konzepten	20
4.4 Stärken-Schwächen-Analyse	21
5 Strategieentwicklung	22
6 Allgemeine Maßnahmenplanung	25
6.1 Leitlinien	26
6.2 Maßnahmen-Sets „Schnell + Wirksam“	26
6.3 Erarbeitung und Bewertung von Maßnahmen	30
7 Maßnahmen für Ditzingen	33
7.1 A) Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten	33
7.1.1 Einrichtung eines Modalen Filters in der Marktstraße	34
7.2 B) Gesünder Wohnen: Verkehrsberuhigte Quartiere	36
7.2.1 Änderung der Straßennetzgestaltung zur Unterbindung von Durchfahrtsverkehren	36
7.2.2 Autoarme Wohnquartieren	37
7.3 D) Mach mal langsam: Tempolimits	40
7.3.1 Weiterentwicklung des Geschwindigkeitsnetzes	40
7.3.2 Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung	44
7.3.3 Geschwindigkeitsanzeigen/Dialog-Displays	47
7.4 E) Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement und Bepreisung	50
7.5 F) Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum	52

7.5.1	Erweiterung des Baum- und Pflanzenbestands	52
7.5.2	Entsiegelung von befestigten Flächen	54
7.6	G) Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete	56
7.7	H) Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen schaffen	58
7.7.1	Schaffung von Mobilitätsstationen	58
7.8	I) Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität	63
7.8.1	Elektromobilitätskonzept umsetzen und fortschreiben	63
7.8.2	Zeitliche Beschränkung der Parkbevorrechtigung	65
7.9	J) Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr	66
7.9.1	Fahrradstraßen	67
7.9.2	Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung	71
7.9.3	Ausbau von Radabstellanlagen	72
7.9.4	RadService-Punkte	77
7.9.5	RadCheck	79
7.10	K) Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen	80
7.10.1	Busbeschleunigung durch signaltechnische Maßnahmen	81
7.10.2	Grünpfeil für den Radverkehr	83
7.10.3	Bedarfslichtsignalanlagen („Dunkelampeln“) für den Fußverkehr	84
7.11	L) Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement	86
7.11.1	Klimaschutzmanagement	86
7.11.2	Behördliches Mobilitätsmanagement	86
7.11.2.1	Modal Split-Erhebung/Haushaltsbefragung	88
7.11.2.2	Begrüßungspakete für Neubürger:innen	89
7.11.3	Schulisches Mobilitätsmanagement – Kommunale Unterstützung der Koordination und Umsetzung	90
7.11.3.1	Geh- und Radschulwegpläne	91
7.11.3.2	„Walking- und Riding-Busse“	92
7.11.3.3	Elternhaltstellen	94
7.11.3.4	Programme, Projekte, Aktionen und Kampagnen	95
7.11.4	Betriebliches Mobilitätsmanagement – Kommunale Unterstützung der Koordination und Umsetzung	97
7.11.5	Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation	100
7.12	Maßnahmenübersicht	102
8	Umsetzung	104
8.1.1	Konkretisierung und Umsetzung	104
8.1.2	Finanzierung	106
8.1.3	Personelle Ressourcen	106
9	Evaluation	107

9.1.1	Umsetzungsanalyse	107
9.1.2	Wirkungsanalyse	108
9.1.3	Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten	109
10	Zusammenfassung und Fazit	110
	Anhang	113

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ziele für die Verkehrswende in Baden-Württemberg	9
Abbildung 2: Zeitlicher Prozessablauf des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz	12
Abbildung 3: Ziele der Öffentlichkeitsbeteiligung	13
Abbildung 4: Erster Workshop im Rahmen der Analysephase – Plenarer Teil	15
Abbildung 5: Tagesordnung des ersten Workshops	15
Abbildung 6: Tagesordnung des zweiten Workshops	16
Abbildung 7: Zweiter Workshop im Rahmen der Maßnahmenplanung – Kleingruppenarbeit	16
Abbildung 8: Aufsuchende Beteiligung im Rahmen der Messe Ditzingen Mobil im Mai 2023	17
Abbildung 9: Postkarte als Einladung zur Teilnahme an der digitalen Umfrage	18
Abbildung 10: Priorisierung der Strategien im ersten Workshop	24
Abbildung 11: Leitlinien und Maßnahmen-Sets gemäß dem Leitfaden zur Erstellung von Aktionsplänen	25
Abbildung 12: Marktstraße als Ortsmitte	33
Abbildung 13: Geschwindigkeitszielnetz für Offenburg (Quelle: Masterplan Verkehr OG 2035)	42
Abbildung 14: Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz am Ortseingang, hier: L 637 in Büren (NRW)	44
Abbildung 15: Kreisverkehr am westlichen Ortseingang von Hirschlanden	44
Abbildung 16: Fahrbahnverengung der Heimerdinger Str. am westlichen Ortseingang von Hirschlanden	45
Abbildung 17: Bushaltestellenkap als Fahrbahnverengung in der Korntaler Str. in Ditzingen	45
Abbildung 18: Teilaufpflasterung der Schwabstraße an der Theodor-Heuglin-Schule in Hirschlanden	45
Abbildung 19: Plateaupflasterung in einer Erschließungsstraße in Dortmund (NRW)	45
Abbildung 20: Gehwegüberfahrt Einmündung Marktstraße/Kreuzerstraße in Ditzingen	45
Abbildung 21: Schwellen als Maßnahme der Geschwindigkeitsdämpfung in Büren (NRW)	45
Abbildung 22: Einfacher Fahrgassenversatz in Stuttgart	46
Abbildung 23: Dialog-Display im Leiterweg im Bereich der Theodor-Heuglin-Schule	48
Abbildung 24: Pflanzkübel zur zusätzlichen Begrünung der Bushaltestelle Ditzingen Bahnhof	52
Abbildung 25: Ruhige Gebiete in Ditzingen (Quelle: LAP 2021, Stadt Ditzingen)	56
Abbildung 26: Mobilitätsstation mit Mobilitätssäule (links) und Neugestalteter Vorplatz am Bahnhof Ditzingen mit Radabstellanlagen, WC und Grünelementen (rechts)	58
Abbildung 27: Mindestausstattung einer Mobilstation	59
Abbildung 28: Ausstattung der Mobilitätsstationen	60
Abbildung 29: Parkbevorrechtigung für Elektrofahrzeuge am Parkplatz P2 in Ditzingen	63
Abbildung 30: Ansatz eines Radwege-Konzepts, Stand 08.03.2022	66
Abbildung 31: Konventionelle Fahrradboxen auf der Südseite vom Bahnhof Ditzingen	72
Abbildung 32: Digitale Fahrradboxen am Bahnhof Ditzingen	72
Abbildung 33: Anlehnbügel aus Flachstahl ohne Querholm in Doppelaufstellung in der Marktstraße in Ditzingen	73
Abbildung 34: Anlehnbügel als Rundrohr ohne Querholm in Einzel-aufstellung am Bahnhof Ditzingen	73
Abbildung 35: Fahrradparker als Vorderradhalter mit abwechselnder Hoch- und Tiefeinstellung	73
Abbildung 36: Anlehnbügel aus gebogenen Rohrelementen („Fahrrad-Parkschnecke“)	73
Abbildung 37: Bereich des Parkdecks als Radabstellanlage im Parkhaus an der Dieselstraße	74
Abbildung 38: In ihrer Nutzbarkeit eingeschränkte Anlehnbügel ohne Querholm in der Marktstraße	75
Abbildung 39: E-Bike Ladestelle mit Luftstation am Platz an der Glems in Ditzingen	77
Abbildung 40: Beispiel für einen RadService-Punkt in Walldorf	77
Abbildung 41: Elternhaltestelle an der Gesamtschule in Büren (NRW)	94
Abbildung 42: Steinhaldenstraße in Hirschlanden, Blick in Richtung Bergstraße	119
Abbildung 43: Steinhaldenstraße in Hirschlanden, Blick in Richtung Hohe Straße	119
Abbildung 44: Steinhaldenstraße in Hirschlanden, Blick von der Schulzenstraße in Richtung Bergstraße	120
Abbildung 45: Steinhaldenstraße in Hirschlanden, Blick von der Schulzenstraße in Richtung Talstraße	120
Abbildung 46: Steinhaldenstraße/Ditzinger Str. in Hirschlanden, Blick in Richtung Osten	121
Abbildung 47: Glemsstraße in Ditzingen, signalisierte Kreuzung mit der Hirschlander Straße	123
Abbildung 48: Glemsstraße in Ditzingen, Blick von der signalisierten Kreuzung nach Osten	123
Abbildung 49: Glemsstraße in Ditzingen, schmale Fahrbahn, Blick in Richtung Osten	124
Abbildung 50: Glemsstraße in Ditzingen, Blick in Richtung Platz an der Glems (Osten)	124
Abbildung 51: Glemsstraße in Ditzingen, Blick vom Platz an der Glems in Richtung Breslauer Str.	125

Abkürzungsverzeichnis / Begriffserklärung

Abs.	Absatz
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen
Alt.	Alternativ
B	Bundesstraße
BauGB	Baugesetzbuch
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
BW	Baden-Württemberg
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
Co-Working-Spaces	Neben dem klassischen Arbeitsplatz im Betrieb und dem eigenen Zuhause bieten Co-Working Spaces als ‚dritte Orte‘ eine alternative Möglichkeit des Arbeitens, die sich vor allem durch Flexibilität, Unabhängigkeit und Zugänglichkeit auszeichnet. ¹
dB(A)	Schalldruckpegel A in Dezibel
d.h.	das heißt
E Klima 22	Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen, Ausgabe 2022
EU	Europäische Union
e. V.	Eingetragener Verein
FAQ	Frequently Asked Questions (Häufig gestellte Fragen)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
ggf.	Gegebenenfalls
HSRa	Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs
i.V.m.	In Verbindung mit
Kfz	Kraftfahrzeug
L	Landesstraße
LAP	Lärmaktionsplan
L _{DEN}	Lärmindex des Tages
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

¹ Quelle: Bundesverband Coworking Spaces e. V.: <https://www.bundesverband-coworking.de/was-ist-coworking/> [2023]

Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Verkehrsmittelwahl
N	Stichprobengröße
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P	Parkplatz
Pkw	Personenkraftwagen
Pull-Maßnahmen	„weiche“ Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, die Qualität des öffentlichen Raumes zu erhöhen sowie den Umstieg auf den Umweltverbund durch entsprechende Angebote zu erleichtern
Push-Maßnahmen	„harte“, eher restriktive Maßnahmen, die den Besitz und die Nutzung des privaten Pkw unattraktiv machen sollen
P+R	Park and Ride – Pkw-Abstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs
S.	Seite
StrG	Straßengesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
THG	Treibhausgas
Umweltverbund	Kooperation der umweltfreundlichen Verkehrsmittel: Öffentlicher Personenverkehr (Bahn, Bus, Taxis), Radverkehr, Fußverkehr, Carsharing ²
Vgl.	Vergleiche
V85-Geschwindigkeit	Die Geschwindigkeit, die von 85 % der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird. Sie zeichnet damit das vorherrschende Geschwindigkeitsniveau auf.
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

² Quelle: Vgl. Forschungs-Informationssystem für Mobilität und Verkehr des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/21907/> [2023]

1 Anlass

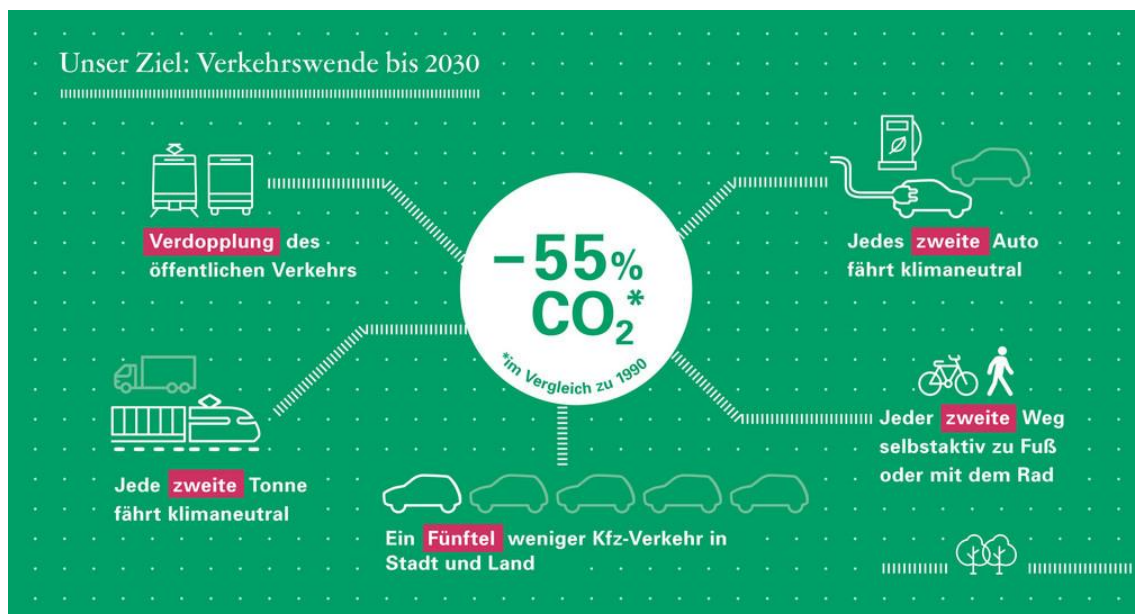
Der Verkehrssektor leistet bislang weder auf nationaler noch auf internationaler Ebene nennenswerte Beiträge zum Klimaschutz hinsichtlich der CO₂-Emissionsreduktion. Auch wenn in den vergangenen Jahren einiges für den Lärmschutz getan wurde, bleibt der Verkehr, insbesondere der Straßenverkehr, Lärmverursacher Nummer eins.

Auf Landesebene spricht der aktuelle Koalitionsvertrag der Landesregierung eine deutliche Sprache: Baden-Württemberg will Klimaland werden und beim Schutz vor Verkehrslärm weiter Vorreiter auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität sein. Der Klima- und Lärmschutz in Baden-Württemberg wird daher in den nächsten Jahren eine herausragende Rolle einnehmen.

Bis 2030 müssen die Emissionen im Verkehr um 55 Prozent reduziert werden. Um das zu erreichen, hat das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg fünf operative Verkehrswendeziele festgelegt (vgl. Abbildung 1). So soll bis 2030:

- jedes zweite Auto klimaneutral fahren,
- der öffentliche Verkehr verdoppelt werden,
- ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land unterwegs sein,
- jeder zweite Weg selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden und
- jede zweite Tonne im Güterverkehr klimaneutral transportiert werden.

Abbildung 1: Ziele für die Verkehrswende in Baden-Württemberg



Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg [2023]

Diese Ziele erfordern in Kommunen eine strategische, ganzheitliche und klimaschutzorientierte Verkehrsplanung.

Daneben soll der verkehrsbedingte Lärm deutlich reduziert werden. Verkehrslärm, insbesondere der Straßenverkehrslärm, ist eine der größten und gleichzeitig am meisten unterschätzten

Umweltbelastungen für die Menschen, nicht nur in Ballungsräumen, sondern auch in kleinen Kommunen und dem ländlichen Raum. Annähernd eine viertel Million Menschen sind derzeit in Baden-Württemberg nächtlichen Lärmpegeln durch den Straßenverkehr ausgesetzt, die zu Schlafstörungen, Stress oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen können. Das Land hat sich zum Ziel gesetzt, dass künftig niemand mehr gesundheitskritischen Verkehrslärmbelastungen ausgesetzt sein wird. Dazu ist es wichtig, dass der Lärmschutz als integraler Bestandteil der Mobilitätswende erkannt und die vor Ort bestehenden Handlungsmöglichkeiten im Interesse der Lärmbetroffenen ausgeschöpft werden.

In Zukunft gilt es daher, die bisherige verkehrsplanerische Prioritätensetzung zu Gunsten des Autos zu hinterfragen und klimafreundlicher und lärmarmere Mobilität den nötigen Raum zur Verfügung zu stellen. Damit wird die Lebensqualität vor Ort gestärkt, Straßen und Plätze werden aufgewertet.

Das Instrument der Klimamobilitätspläne, welches für die Stadt- und Landkreise gedacht ist, überschreitet hierbei die Ressourcen und Fähigkeiten kleiner und mittlerer Kommunen. Zudem soll der Aspekt des Schutzes vor Straßenverkehrslärm verstärkt Teil der Planungen sein.

Neben dem Klimamobilitätsplan stellt das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg den Gemeinden nun ein weiteres innovatives Instrument zur Verfügung: Den neuen AKTIONSPLAN FÜR MOBILITÄT, KLIMA- UND LÄRMSCHUTZ. Ein entsprechender Leitfaden zur Erstellung eines solchen Aktionsplan wird demnächst veröffentlicht.

Der Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz richtet sich vor allem an kleinere und mittlere Kommunen mit etwa 50.000 Einwohner:innen oder weniger. Mit dem Aktionsplan können kleinere und mittlere Kommunen ihre Verkehrsplanung ganzheitlich und an den SUMP-Prozess (Sustainable Urban Mobility Plan) angelehnt aufstellen, effektive Maßnahmen zur Reduktion lokaler Verkehrsemissionen identifizieren und dabei ihre Bürgerschaft in kommunikativen und partizipativen Prozessen mitnehmen. Dabei werden in einem kompakten, übersichtlichen Verfahren die Themen Mobilität, Klima- und Lärmschutz gemeinsam bearbeitet. Das Ziel ist es, innerhalb von 9 bis 12 Monaten konkrete Maßnahmen zu entwickeln, ggf. weitere Untersuchungen anzustoßen und mit der Umsetzung zu beginnen.

Der Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz hilft kleineren und mittleren Kommunen dabei, ihren Beitrag zum Erreichen der Klima- und Lärmschutzziele zu leisten.

Zur umfangreichen Erprobung und Evaluierung des neuen Instruments hat das Kompetenznetz Klima Mobil gemeinsam mit dem Verkehrsministerium im Jahr 2022 eine Modellkommune mit bis zu 50.000 Einwohner:innen gesucht, die bereit war, die Entwicklung des Instruments der Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz zu erproben und modellhaft anzuwenden.

Die Stadt Ditzingen wurde im Rahmen des Bewerbungsverfahrens als Modellkommune ausgewählt. Der Leitfaden zur Erstellung eines Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz war bis zu seiner Fertigstellung ein aktives Dokument, das sich fortlaufend weiterentwickelt hat. So sind einerseits die Erkenntnisse aus der Modellkommune in den Leitfaden eingeflossen. Andererseits haben sich Änderungen und Optimierungen im Leitfaden ergeben, die nicht mit den Erkenntnissen aus der Modellkommune zu begründen sind. Insbesondere die Änderungen, die sich im fortgeschrittenen Stadium des Leitfadens ergeben haben, konnten aufgrund des Prozessfortschritts in der Modellkommune nicht mehr in diesen Prozess integriert werden.

Aus diesem Grund ergeben sich an der ein oder anderen Stelle Abweichungen zwischen dem Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz der Modellkommune Ditzingen und dem finalen Leitfaden.

Der Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz stellt ein Planwerk dar, welches die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Ditzingen bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus definiert.

Auf Basis einer Analyse der verkehrlichen Ausgangssituation in Ditzingen werden sowohl Stärken als auch Schwächen betrachtet. Diese dienen als Basis für die Maßnahmenplanung, welche unterschiedliche Maßnahmen für alle Verkehrsträger aufzeigt.

Im Rahmen des Aktionsplans werden sowohl die einzelnen Verkehrsarten als auch ausgewählte übergeordnete und querschnittsorientierte Mobilitätsthemen wie Mobilitätsmanagement und neue Mobilitätsformen berücksichtigt.

Der Aktionsplan versteht sich als strategisches Planwerk, das verkehrsmittelübergreifend die „Leitplanken“ der Verkehrsplanung und Mobilitätsentwicklung für die nächsten Jahre in Ditzingen definiert, ohne die Maßnahmen bis zur Baureife auszuarbeiten.

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

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

2 Phasen des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz

Der Ablauf zur Erstellung eines Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz umfasst insgesamt fünf Phasen:

1. Vorbereitung innerhalb der Verwaltung
2. Analyse
3. Strategieentwicklung
4. Maßnahmenplanung
5. Umsetzung und Evaluation

Ergänzt werden diese Phasen um eine begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die erste Phase „Vorbereitung“ umfasst gemäß dem Leitfaden Inhalte und Aufgaben, die in dem vorliegenden Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz der Stadt Ditzingen eine untergeordnete Rolle spielten, da Ditzingen als Modellkommune ausgewählt wurde und der Vorbereitungsprozess demnach ein anderer gewesen ist als bei zukünftigen Aktionsplänen für Mobilität, Klima- und Lärmschutz. Die Vorbereitungsphase bestand im Wesentlichen aus der Bewerbung Ditzingens als Modellkommune. Zudem galt es zu klären, wer bzw. welche Stelle(n) der Stadtverwaltung den Erarbeitungsprozess federführend begleitet.

Der Prozess des Aktionsplans wird federführend vom Amt 30, dem Stadtbauamt, der Stadtverwaltung Ditzingen sowie der Stabstelle Klimaschutzmanagement betreut.

Abbildung 2 stellt den zeitlichen Prozessablauf des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz der Stadt Ditzingen dar.

Abbildung 2: Zeitlicher Prozessablauf des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz



Quelle: Planersocietät [2023]

Die verschiedenen Phasen des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz sowie deren Inhalte und Ergebnisse werden in den folgenden Kapiteln erläutert.

3 Begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Themen Mobilität, Klima- und Lärmschutz betreffen jeden Menschen – und Veränderungen in diesen Bereichen werden sehr unterschiedlich aufgenommen. Aus diesem Grund ist es bei der Erarbeitung eines Aktionsplans wichtig, zum Mitdiskutieren und Mitgestalten anzuregen und so Akzeptanz für die spätere Umsetzung zu schaffen. Das gilt sowohl für die Politik als auch für die Bürger:innen und Interessensvertretungen. Die Ziele der Öffentlichkeitsveranstaltung sind der nachfolgenden Abbildung 3 zu entnehmen.

Abbildung 3: Ziele der Öffentlichkeitsbeteiligung

Informieren	Beteiligte informieren
Anhören	Beteiligte anhören, Meinungen aufnehmen
Mitgestalten	Beteiligte können aktiv mitgestalten
Akzeptanz schaffen	Akzeptanz bei den Beteiligten gewinnen
Akteure gewinnen	Beteiligte werden zu Akteuren, leisten Beitrag zur Umsetzung

Quelle: Leitfaden „Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz“ des Ministeriums für Verkehr des Landes BW [2023]

Nachfolgend werden die verschiedenen Beteiligungsformate im Rahmen der Erarbeitung des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz der Stadt Ditzingen erläutert. Deren zeitliche Reihenfolge ist zudem der Abbildung 2 zu entnehmen.

3.1 Politische Gremien

Der Ausschuss für Technik und Umwelt wurde im Erarbeitungsprozess zweimal über den grundlegenden Prozess und den Prozessfortschritt informiert.

Am 31. Januar 2023 wurde die Politik im Ausschuss für Technik und Umwelt über die grundlegende Zielstellung und den Ablauf eines Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz, als neues Instrument in Baden-Württemberg, informiert (84. Sitzung, [Beschlussvorlage TU2023/008](#)). Der Ablauf, die einzelnen Phasen und die Zeitplanung wurden erläutert. Dem weiteren Vorgehen des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz wurde zugestimmt.

Am 21. März 2023 wurde die Politik ein zweites Mal in den Prozess einbezogen (86. Sitzung, [Mitteilungsvorlage TU2023/032](#)). Der Ausschuss wurde rückblickend über den Ablauf und die Ergebnisse des ersten Workshops vom 08. Februar 2023 informiert. Darüber hinaus ist das Maßnahmen-Set eines Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz vorgestellt worden, das im übergeordneten Leitfaden erarbeitet wurde und als Grundlage für alle Aktionspläne gilt. Aus diesem Maßnahmen-Set wurden bereits erste Maßnahmenvorschläge für Ditzingen erarbeitet und erläutert. Zum Schluss wurde ein Ausblick auf den zweiten Workshop am 22. März 2023 gegeben sowie auf die angestrebte, aufsuchende Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Messe Ditzingen Mobil am 06. und 07. Mai 2023. Da bei dieser Messe nicht bloß die Bevölkerung Ditzingens vertreten ist, sondern auch Besuchende aus anderen Kommunen, wurde im Ausschuss angeregt, darüber

hinaus eine weitere Beteiligung der Ditzinger Bevölkerung durchzuführen. Der Ausschuss hat den Vortrag zur Kenntnis genommen.

Der vorliegende Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz der Stadt Ditzingen wird am 27. und 28. September 2023 in den Ortschaftsräten Hirschlanden, Schöckingen und Heimerdingen und abschließend am 10. Oktober 2023 im Ausschuss für Technik und Umwelt vorgestellt.

3.2 Workshops mit Akteuren

Im Rahmen von zwei Workshops sind weitere Akteure in den Erarbeitungsprozess des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz der Stadt Ditzingen einbezogen worden. Bei den beiden Workshops handelte es sich um nicht-öffentliche Veranstaltungen. Die teilnehmenden Akteure wurden gezielt von der Stadtverwaltung angeschrieben und eingeladen.

Die teilnehmenden Personen vertraten die folgenden Institutionen und Gruppen:

- Regierungspräsidium Stuttgart
- IHK Region Stuttgart
- Aktive Wirtschaft Stuttgart
- Gemeinderat mit Mitglieder:innen unterschiedlicher Parteien
- Jugendgemeinderat
- Elternbeirat:innen verschiedener Schulen
- Geschäftsführung eines ansässigen Unternehmens

Darüber hinaus nahmen Vertreter:innen der Stadtverwaltung Ditzingen, der Planersocietät sowie des Kompetenznetzes Klima Mobil an den beiden Workshops teil.

3.2.1 Erster Workshop – Analysephase

Der erste Workshop fand am 08. Februar 2023 von 16:00 bis 19:00 Uhr im Bürgersaal des Ditzinger Rathauses statt. Insgesamt haben 22 ausgewählte Personen bzw. Akteure daran teilgenommen (inkl. der Stadtverwaltung, der Planersocietät und des Kompetenznetzes Klima Mobil).

Abbildung 4: Erster Workshop im Rahmen der Analysephase – Plenarer Teil



Quelle: Planersocietät [2023]

Der erste Workshop ist ein zentraler Baustein der Analysephase und bestand aus zwei Teilen. Die Tagesordnung ist der Abbildung 5 zu entnehmen. Teil A (TOP 1 - 5) des Workshops befasste sich mit der Stärken-Schwächen-Analyse. Teil B (TOP 6 - 9) befasste sich darüber hinaus bereits mit der Strategieentwicklung.

Abbildung 5: Tagesordnung des ersten Workshops

Tagesordnung:

TOP 1	Begrüßung und Ablauf
TOP 2	Vorstellungsrunde
TOP 3	Gedankenexperiment – Ein Blick in die Zukunft
TOP 4	Vorstellung des AMKL-Prozesses
TOP 5	Vorstellung der Stärken-Schwächen-Analyse
TOP 6-8	Strategien für Ditzingen – Workshop-Phase
TOP 9	Ausblick und Verabschiedung

Quelle: Planersocietät [2023]

Das Ziel von Teil A war es, anhand von den bereits erarbeiteten Stärken und Schwächen sowie der Datenauswertung zentrale Herausforderungen und Handlungserfordernisse abzuleiten. In Teil B wurde darauf aufbauend eine Strategie für die Kommune erarbeitet, die die Grundlage für konkrete Maßnahmenplanung darstellt.

Die Dokumentation des ersten Workshops ist dem Anhang 1 zu entnehmen.

3.2.2 Zweiter Workshop – Maßnahmenplanung

Der zweite Workshop fand am 22. März 2023 von 16:00 bis 18:30 Uhr im Sitzungssaal der Verwaltungsstelle Schöckingen statt. Der Kreis der Teilnehmenden entsprach dem des ersten Workshops. Insgesamt haben 21 Personen an dem Workshop teilgenommen. Die Tagesordnung des zweiten Workshops ist der Abbildung 6 zu entnehmen.

Abbildung 6: Tagesordnung des zweiten Workshops

Tagesordnung:

TOP 1	Begrüßung und Ablauf
TOP 2	Rückblick auf den 1. Workshop
TOP 3	Vorstellung des AMKL-Maßnahmen-Sets
TOP 4	Vorstellung der Maßnahmen für Ditzingen
TOP 5 - 6	Kleingruppenarbeit / Workshop - Ergebnisvorstellung
TOP 7	Ausblick und Verabschiedung

Quelle: Planersocietät [2023]

Ziel des zweiten Workshops war es, gemeinsam mit den Teilnehmenden die bis dahin erarbeiteten Maßnahmen zu diskutieren und zu konkretisieren. Nach einem kurzen plenaren Teil durch die Planersocietät teilten sich die Teilnehmenden in zwei Gruppen auf. Die erarbeiteten Maßnahmen hingen an mehreren Stellwänden aus. In Kleingruppen wurde diskutiert und kommentiert (siehe Abbildung 7).

Die Dokumentation des zweiten Workshops ist dem Anhang 2 zu entnehmen.

Abbildung 7: Zweiter Workshop im Rahmen der Maßnahmenplanung – Kleingruppenarbeit



Quelle: Planersocietät [2023]

3.3 Beteiligung der Öffentlichkeit

Neben der Beteiligung der Politik und relevanten Akteuren ist es von großer Bedeutung, dass die breite Öffentlichkeit in den Erarbeitungsprozess einbezogen wird. Information und die Möglichkeit zum konkreten Mitwirken gewährleisten Transparenz und können die Akzeptanz der erarbeiteten Ergebnisse erhöhen.

3.3.1 Beteiligung in der Analyse

Auf eine Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Analysephase wurde bewusst verzichtet, da es bereits im Rahmen der Bestandsanalyse des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Ende 2021 sowie im Jahr 2022 eine umfangreiche Beteiligung gegeben hat. Die Beteiligung bestand aus verschiedenen Veranstaltungen und Formaten. Es wurden verschiedene Themen und Schwerpunkte betrachtet, u.a. der Schwerpunkt „Mobilität und Verkehr“.³

Darüber hinaus fand in demselben Jahr 2022 der Fußverkehrscheck in Ditzingen statt, an dem sich die Öffentlichkeit ebenfalls beteiligen konnte. Der Fußverkehrscheck konzentrierte sich räumlich auf die Kernstadt Ditzingen sowie den Ortsteil Hirschlanden.

3.3.2 Beteiligung in der Maßnahmenplanung

Im Rahmen der Messe Ditzingen Mobil am 06. und 07. Mai 2023 fand eine aufsuchende Beteiligung der Öffentlichkeit statt, siehe Abbildung 8.

Abbildung 8: Aufsuchende Beteiligung im Rahmen der Messe Ditzingen Mobil im Mai 2023



Quelle: Planersocietät [2023]

³ Weitere Informationen: <https://gemeinsam-ditzingen-entwickeln.de/> [2023]

An einem eigenen Stand mit zwei Pavillons konnten sich Interessierte über das neue Instrument des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz in Baden-Württemberg, den Prozess des Aktionsplans in Ditzingen und die Maßnahmenplanung informieren sowie aktiv beteiligen. Der Stand wurde an beiden Tagen jeweils von einer Person der Stadtverwaltung sowie der Planersocietät betreut.

An Stellwänden hingen die bis dahin erarbeiteten Maßnahmenvorschläge für Ditzingen aus. Mittels Zettel und Stift konnten Anmerkungen notiert und der entsprechenden Maßnahme zugeordnet werden.

Abbildung 9: Postkarte als Einladung zur Teilnahme an der digitalen Umfrage



Quelle: Planersocietät [2023]

Darüber hinaus wurde mithilfe einer Postkarte inkl. QR-Code (siehe Abbildung 9) auf die Möglichkeit einer digitalen Beteiligung aufmerksam gemacht. Über den QR-Code gelangten Interessierte auf eine Internetseite, auf der ein digitaler Fragebogen zu den einzelnen Maßnahmen beantwortet werden könnte.

Die digitale Beteiligung war über einen Zeitraum von zwei Wochen vom 06. Mai bis zum 21. Mai 2023 möglich.

Insgesamt gingen in diesem Zeitraum 276 Rückmeldungen ein.

Die Umfrage ist nicht repräsentativ, stellt allerdings ein Stimmungsbild der Ditzinger Bevölkerung dar.

Die Rückmeldungen sind im Nachgang systematisch ausgewertet und aufbereitet worden. Die Ergebnisse sind auszugsweise dem Kapitel 7 sowie vollständig dem Anhang 4 zu entnehmen.

4 Analyse

Die Analysephase diente der Einarbeitung in die spezifischen, örtlichen Gegebenheiten in Ditzingen. Sie gliedert sich gemäß dem Leitfaden in fünf Arbeitsphasen, die in den nachfolgenden Kapiteln erläutert werden:

1. Ausfüllen und Auswerten der Klimafit-Checkliste
2. Ortsbegehung in Ditzingen
3. Auswertung von Daten, Materialien und Konzepten
4. Stärken-Schwächen-Analyse und Ableitung von zentralen Handlungsbedarfen
5. Erster Workshop mit Akteuren

Das Auftaktgespräch mit der Stadtverwaltung Ditzingen fand am 03. November 2022 vor Ort in Ditzingen statt. Neben Vertreter:innen der Stadtverwaltung und der Planersocietät hat ein Vertreter der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) sowie eine Vertreterin des Regierungspräsidiums Stuttgart an dem Auftaktgespräch teilgenommen.

4.1 Klimafit-Checkliste

Die Klimafit-Checkliste enthält Fragen zu grundlegenden Themen, insbesondere zu den verschiedenen Handlungsfeldern, die sowohl in der Stärken-Schwächen-Analyse als auch in der Strategieentwicklung wieder aufgegriffen werden.

Im Wesentlichen sind dies die folgenden Handlungsfelder:

Verkehrsträgerorientierte Handlungsfelder

Radverkehr
Fußverkehr
Öffentlicher Personennahverkehr
Kfz-Verkehr

Querschnittsorientierte Handlungsfelder

Lärm-, Klima- und Umweltschutz
Straßenraumgestaltung
Verkehrssicherheit
Inter- und Multimodalität
Elektromobilität
Barrierefreiheit
Mobilitätsmanagement
Institutionelle Struktur und Zusammenarbeit
Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung

Die Klimafit-Checkliste ist von der Stadtverwaltung Ditzingen ausgefüllt worden und gibt damit einen kompakten und umfassenden Überblick über die Ausgangslage in Ditzingen.

4.2 Ortsbegehung

Die Ortsbegehung wurde von der Planersocietät am 03. und 04. November 2022 durchgeführt. Die Begehung umfasste alle Ortsteile und wurde umfangreich fotodokumentiert.

Sinn und Zweck der Ortsbegehung war es, ein Gefühl für die Kommune und ihre aktuelle Situation zu bekommen, insbesondere von lokalen Begebenheiten, Besonderheiten und Problemen in Ditzingen.

Im weiteren Bearbeitungsprozess fanden weitere kleinräumige Begehungen statt.

4.3 Auswertung von Daten, Materialien und Konzepten

Ergänzend zu der Klimafit-Checkliste sind weitere Daten, Materialien und Konzepte ausgewertet worden. Diese wurden entweder von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt oder eigenständig recherchiert.

Folgende Daten und Konzepte stellten eine wesentliche Grundlage für die Analyse dar:

- Bestandsanalyse des Stadtentwicklungs- und Klimaanpassungskonzepts (Oktober 2021)
- Elektromobilitätskonzept (Juni 2020)
- Maßnahmenpaket „Nachhaltige Mobilität“ (2022)
- Mobilitätskonzept Stadtverwaltung Ditzingen (Dezember 2022)
- Parkraumkonzept für die Kernstadt (Juli 2018)
- Einzelhandels- und Zentrenkonzept (September 2009)
- 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Juni 2021)
- 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Ludwigsburg (Juli 2021)
- Schulwegeplanung
- Städtebauliche Konzepte

Weitere Untersuchungen

Während des Erarbeitungsprozesses des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz hat die Stadtverwaltung weitere Untersuchungen mit Mobilitätsbezug beauftragt. Da diese (externen) Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind, können die Ergebnisse und Erkenntnisse nicht in den Prozess des Aktionsplans einfließen.

Folgende Untersuchungen sind aktuell in Bearbeitung:

- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Marktstraße
- Parkraummanagement
- Modal Split Erhebung

4.4 Stärken-Schwächen-Analyse

Die Stärken-Schwächen-Analyse wurde dann anhand der folgenden verkehrsträgerorientierten sowie querschnittsorientierten Handlungsfelder durchgeführt:

- Ditzingen allgemein
- Kfz-Verkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Elektromobilität
- Inter- und Multimodalität
- Mobilitätsmanagement

Aus den Stärken und Schwächen sind zentrale Handlungserfordernisse für die unterschiedlichen Handlungsfelder abgeleitet worden.

Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Ditzinger Bevölkerung können nicht getroffen werden, da bislang keine repräsentative Erhebung des Modal Splits durchgeführt worden ist.

Die Dokumentation der Stärken-Schwächen-Analyse ist dem Anhang 4 zu entnehmen.

Zentrale Handlungsbedarfe

Zusammengefasst lassen sich aus der Stärken-Schwächen-Analyse zehn zentrale Handlungsbedarfe für Ditzingen ableiten:

- 1) Wechsel auf umweltfreundliche Verkehrsträger ermöglichen
- 2) Ausbau der Bedingungen für E-Mobilität
- 3) Parkraummanagement zur besseren Steuerung des ruhenden und fließenden Verkehrs
- 4) Besseres Zusammenwirken zwischen Fuß- und Radverkehr, insbesondere in der Innenstadt
- 5) Förderung einer integrierten Straßenraumgestaltung
- 6) Erhaltung und Ausbau kleinteiliger Strukturen – auch außerhalb der Innenstadt
- 7) Attraktive Bedingungen für Pendelnde schaffen
- 8) Lücken im Radwegenetz schließen
- 9) Verbesserung des ÖPNV-Angebots
- 10) Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität schaffen

5 Strategieentwicklung

Hinweis

Aufgrund der modellhaften Erprobung sowie parallelen Fortschreibung des Leitfadens zur Erstellung von Aktionsplänen für Mobilität, Klima- und Lärmschutz gibt es in dieser Phase der Strategieentwicklung Abweichungen vom finalen Leitfaden. Im finalen Leitfaden wird diese Phase als „Strategische Zielsetzung“ betitelt. Die Strategien, so wie sie in Ditzingen abgeleitet worden sind, sind nicht mehr vorgesehen. Es geht vielmehr um die Verständigung auf ein oder mehrere Bezugs- und Identifikationsobjekte für die anstehende Maßnahmenplanung und damit verbundene Kommunikation. Es geht um die Frage, was mit dem Aktionsplan in der Kommune erreicht werden soll. Weitere Informationen hierzu sind dem Leitfaden zu entnehmen.

Zwischen der Stärken-Schwächen-Analyse und der Maßnahmenentwicklung erfolgt üblicherweise die Definition von Zielen. Im Aktionsplan stehen mit dem Klimaschutz und dem Lärmschutz bereits zwei konkrete Ziele fest.

Die Strategien bzw. die strategische Zielsetzung übernehmen bei der Erarbeitung des Aktionsplans eine wichtige Rolle ein. Sie stellen die Verbindung dar zwischen:

- den lokalen Herausforderungen, beziehungsweise zentralen Handlungsbedarfen, die als Ergebnis der Analyse identifiziert wurden,
- den übergeordneten Zielen Klima- und Lärmschutz, weiteren Zielen des Landes Baden-Württemberg sowie Zielen aus bestehenden Plänen und Konzepten und
- den Maßnahmen des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz.

Für Ditzingen sind die acht nachfolgend aufgeführten Strategien abgeleitet worden.

1) Infrastruktur neu- bzw. ausbauen | Angebot erweitern

- Es werden neue Infrastrukturen geschaffen oder vorhandene Infrastrukturen ausgebaut.
z.B. Bau von straßenbegleitenden Radwegen oder Ausbau von Radabstellanlagen
- Es werden neue qualitativ hochwertige Angebote geschaffen und das vorhandene Angebot damit erweitert.
z.B. Taktausweitung des ÖPNV in den Randzeiten

2) Vorhandene Infrastruktur umbauen bzw. optimieren | Vorh. Angebot optimieren

- Bereits vorhandene Infrastrukturen werden umgebaut bzw. optimiert.
z.B. Anordnung von (Rad-)Schutzstreifen auf überbreiten Fahrbahnen
- Das vorhandene Angebot wird optimiert.
z.B. Anpassung der Abfahrzeiten von Bussen an die Zeiten der S-Bahn

3) Vernetzung & Digitalisierung

- Im Digitalen und Analogen sollen neue und bestehende Angebote (besser) vernetzt werden.
- Es werden vor allem neue (digitale) Technologien verwendet, um Zugänglichkeit, Attraktivität, Bekanntheit und Effizienz der Mobilitätsangebote zu erhöhen.

4) Steuern über Kosten und Preise

- Es werden monetäre Anreize zum Verzicht auf ein privates Auto geschaffen.
z.B. monetäre Parkraumbewirtschaftung
- Zugleich werden die Alternativen hinsichtlich Zugänglichkeit, Zeit und Kosten konkurrenzfähiger im Vergleich zum privaten Auto gestaltet.
z.B. JobRad oder Deutschland-JobTicket

5) Steuern über (Verkehrs-)Regeln

- Auf regulativer Ebene werden Maßnahmen getroffen, die die Qualitäten des öffentlichen Raums stärken und alle Verkehrsteilnehmenden schützen sowie das verkehrliche Miteinander stärken.
z.B. Bevorrechtigung von E-Fahrzeugen

6) Mobilitätsmanagement

- In der Verwaltung, in Schulen und in Betrieben/Unternehmen wird die Mobilität übergeordnet organisiert und es werden verschiedene, attraktive Angebote für die entsprechenden Personengruppen geschaffen.
z.B. schulisches Mobilitätsmanagement

7) Kommunikation & Aufklärung (Infokampagnen)

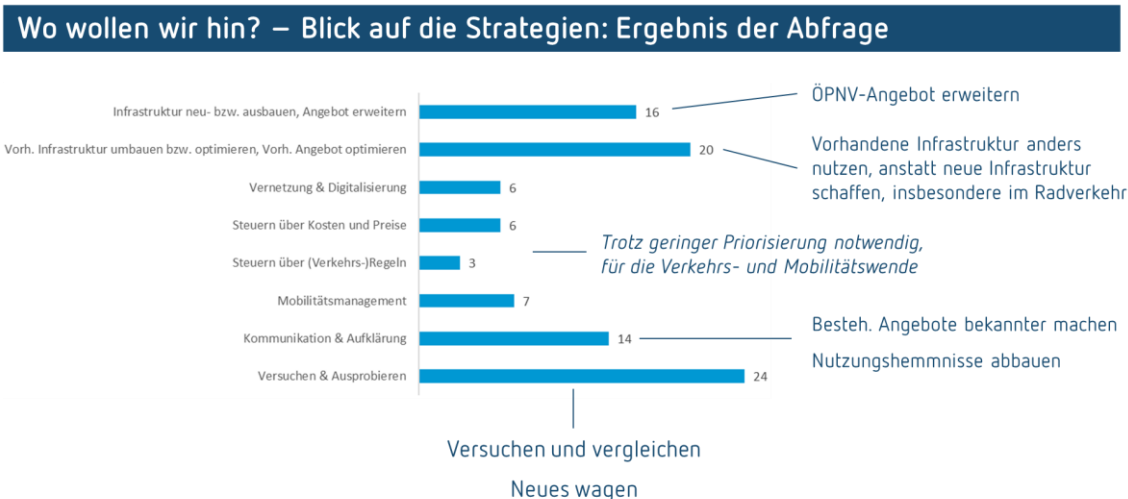
- Bestehende und neue Regelungen müssen auf Akzeptanz stoßen, um zu funktionieren, somit ist der kommunikative Aspekt für Formen und Ideen des Mobilitätsgeschehens wichtig.
- Die Anwendung von verschiedenen Formaten ist wichtig, da unterschiedliche Formate unterschiedliche Gruppen der Gesellschaft erreichen.

8) Versuchen & Ausprobieren

- Verkehrs- und Mobilitätswende bedeutet auch Mut! Neue Formen oder neue Verkehrsführungen können erprobt und evaluiert werden, um ihre Wirkung und Akzeptanz besser und valide abbilden zu können.
z.B. Anordnung einer Fahrradstraße als zunächst zeitlich befristeten Verkehrsversuch

Die Strategien wurden im ersten Workshop vorgestellt, diskutiert und priorisiert. Das Ergebnis der Priorisierung ist der Abbildung 10 zu entnehmen.

Abbildung 10: Priorisierung der Strategien im ersten Workshop



Quelle: Planersocietät [2023]

Der Fokus der Akteure stand dabei vor allem auf den Strategien „Infrastruktur neu- bzw. ausbauen, Angebote erweitern“ sowie „Vorhandene Infrastruktur & Angebote umbauen bzw. optimieren“. Aber auch die „weichen“ Strategien „Versuchen & Ausprobieren“ und „Kommunikation & Aufklärung“ wurden diskutiert und bei der Abstimmung priorisiert.

Für die folgende Maßnahmenplanung wird deutlich, dass es neben einer Angebotsplanung auch darum gehen wird, vorhandene Angebote zu optimieren und zu verbessern. Es gehört auch dazu, Hemmnisse abzubauen, um vorhandene Angebote häufiger zu nutzen und/oder sie stärker in die Alltagsmobilität zu integrieren. Dies wird dadurch unterstrichen, dass auch Prioritäten bei kommunikativen Maßnahmen gesetzt werden – etwa durch die stärkere Durchführung von Kampagnen, aber auch vergleichsweise neuere Instrumentarien wie Verkehrsversuche.

Um die notwendige Verkehrs- und Mobilitätswende zu erreichen, werden sowohl Push-Maßnahmen als auch Pull-Maßnahmen benötigt. Während Pull-Maßnahmen (weiche Maßnahmen) dazu beitragen sollen, die Qualität des öffentlichen Raumes zu erhöhen sowie den Umstieg auf den Umweltverbund⁴ durch entsprechende Angebote zu erleichtern, handelt es sich bei Push-Maßnahmen (harte Maßnahmen) um eher restriktive Maßnahmen, die den Besitz und die Nutzung des privaten Pkw unattraktiv machen sollen.

Die Reduzierung des Autoverkehrs gelingt nur, wenn auch die bislang oftmals unbeliebten Push-Maßnahmen eingesetzt werden – Erfahrungswerte und die Vergangenheit haben gezeigt, dass Pull-Maßnahmen alleine nicht ausreichen.

Es bedarf einen Maßnahmen-Mix aus Pull- und Push-Maßnahmen.

⁴ Kooperation der umweltfreundlichen Verkehrsmittel: Öffentlicher Personenverkehr (Bahn, Bus, Taxis), Radverkehr, Fußverkehr, Carsharing

6 Allgemeine Maßnahmenplanung

Der Leitfaden „Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz“ für mehr Klima- und Lärmschutz in kleineren und mittleren Kommunen gibt eine Übersicht, welche Maßnahmen den größten Beitrag zum Klima- und Lärmschutz liefern.

Bei der Auswahl der Maßnahmen für einen Aktionsplan sind zwei zentrale Fragen von Bedeutung:

1. Mit welchen Maßnahmen kann eine Kommune schnell (kurz- bis mittelfristig) einen Beitrag zum Klima- und Lärmschutz leisten?
2. Wie kann sichergestellt werden, dass sich eine Kommune auch langfristig im Sinne des Klima- und Lärmschutzes entwickelt?

Auch wenn mit Blick auf den Klimaschutz vor allem schnelle Maßnahmen mit einer kurzfristigen Wirkung attraktiv scheinen, ist die langfristige Perspektive mindestens genauso wichtig. Sofern nur Maßnahmen mit einer kurzfristigen Wirkung umgesetzt werden, besteht die Gefahr, dass langfristige Entwicklungen mit möglicherweise negativen Effekten für den Klimaschutz die kurzfristigen Erfolge wieder zunichtemachen. Deshalb muss auch bei langfristigen Entscheidungen berücksichtigt werden, wie sich diese auf das Klima auswirken. Auch können langfristige Maßnahmen ggf. eine größere positive Wirkung für den Klimaschutz haben.

Bei der Auswahl der Maßnahmen sind zwei Säulen wichtig: Die fünf Leitlinien für die langfristige Entwicklung und die 12 Maßnahmen-Sets, die sich als schnell und besonders wirksam für den Klima- und Lärmschutz in Baden-Württemberg herausgestellt haben. Die fünf Leitlinien sowie die 12 grundsätzlichen Maßnahmen-Sets sind Abbildung 11 zu entnehmen.

Abbildung 11: Leitlinien und Maßnahmen-Sets gemäß dem Leitfaden zur Erstellung von Aktionsplänen



Quelle: Leitfaden „Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz“ des Ministeriums für Verkehr des Landes BW [2023]

6.1 Leitlinien

- 1. Herstellung eines durchgängigen, sicheren + komfortablen Rad- und Fußverkehrsnetzes**
als Voraussetzung für eine nachhaltige Stärkung dieser Verkehrsarten.
- 2. Herstellung + Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Angebots**
als Alternative zum motorisierten Individualverkehr für Binnen- und Pendlerverkehre.
- 3. Neuverteilung des Straßenraums, Reduzierung der Kfz-Verkehrsfläche**
Dies beinhaltet vor allem umfangreichere bauliche Maßnahmen, die aufgrund der Planungs- und Finanzaufwände nur mittel- bis langfristig, z.B. im Rahmen der Straßenunterhaltung, umgesetzt werden können.
- 4. Steuerung der Siedlungsentwicklung**
um damit die grundlegenden Bedingungen für eine verkehrssparsame und nahmobilitätsorientierte Mobilität zu erreichen und sicherzustellen.
- 5. Verhaltensänderung /Kampagnen**
die auf eine nachhaltige Verhaltensänderung in der Bevölkerung abzielen und die für die Akzeptanz sowie dauerhafte und vollständige Wirkung der übrigen Maßnahmen des Aktionsplans erforderlich sind.

6.2 Maßnahmen-Sets „Schnell + Wirksam“

Die 12 grundsätzlichen Maßnahmen-Sets, die als besonders wirksam und schnell umsetzbar identifiziert wurden, sind das Ergebnis eines strukturierten und umfangreichen Abwägungsprozesses. Dazu wurden im Rahmen des Erarbeitungsprozesses des Leitfadens Maßnahmen-Sets aus dem Bereich Mobilität zusammengetragen und anschließend bewertet.

Anhand von Erfahrungswerten von Expert:innen, Studien und Literatur sowie der Einschätzung von Verantwortlichen aus dem Land Baden-Württemberg wurde für jede einzelne Maßnahme bewertet, wie hoch die Beträge zum Klimaschutz und zum Lärmschutz sind.

Daraus wurden die Maßnahmen ausgewählt, die die größte Wirkung entfalten und kurz- bis mittelfristig (bis 2030) umzusetzen sind. Im Folgenden wird stichpunktartig erläutert, worum es gemäß dem Leitfaden in den einzelnen Maßnahmen-Sets geht.

A) Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

- Belebung/Begrünung/Umbau der Ortsmitten und Stadtteilzentren
- Schaffung attraktiver, barrierefreier Wege und Flächen für den Fußverkehr
- Herstellen von barrierefreien Querungsstellen
- Herstellen von Sitzgelegenheiten
- Qualitativ hochwertige Abstellanlagen für Fahrräder, Lastenräder und andere Fahrzeuge der Nahmobilität

- Förderung aktivierender zentraler Nutzungen (Dorfläden, Gesundheitseinrichtungen, Co-Working-Spaces etc.)

B) Gesünder Wohnen: Verkehrsberuhigte Quartiere

- Bündelung des Kfz-Verkehrs auf definierten Hauptverkehrsstraßen/Vorbehaltsstraßen
- Unterbindung von Durchfahrtsverkehren und gebietsfremden Verkehren durch veränderte Straßennetzgestaltung
- Schaffung von attraktiven, direkten, sicheren und barrierefreien Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr in Wohnquartieren und Nebenstraßen mit geringen Kfz-Verkehrsstärken und Kfz-Geschwindigkeiten
- Flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierung

C) Sauber Unterwegs: Null-Emissionszonen

- Förderung der Anschaffung und Nutzung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen durch die verstärkte Anwendung des Elektromobilitätsgesetzes zur Bevorrechtigung von E-Fahrzeugen in Teilgebieten der Gemeinde.
- Beschränkung eines erheblichen Anteils der verfügbaren Stellplätze in einer „Zone“ auf E-Fahrzeuge, sodass für konventionell betriebene Fahrzeuge in diesen Gebieten keine oder nur wenige Abstellmöglichkeiten mehr vorhanden sind und somit künftig Fahren in dieses Gebiet vermieden werden.

D) Mach mal langsam: Tempolimits

- Einführung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts und außerorts sowie Tempo 30-Zonen
- Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Regeleinhaltung entsprechend den FGSV-Regelwerken und vor dem Hintergrund der konkreten örtlichen Verhältnisse
- Kontrollmaßnahmen

E) Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement und Bepreisung

- Einführung/Ausweisung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung und klimaschutzorientierten Preispolitik für den Parkraum
- Bündelung des Parkens auf Sammelparkplätzen sowie in Parkhäusern und Tiefgaragen
- Reduzierung der Stellplätze im Straßenraum
- Wirksame Parkraumüberwachung
- Bevorrechtigung für Elektro- und Carsharing-Fahrzeuge
- Aufwertung der freiwerdenden Flächen

F) Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum

- Entsigelung und Begrünung von Straßen und Plätzen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Entsigelung bereits kleiner Straßen- bzw. Platzflächen zugunsten einer Baum- oder Grünscheibe

G) Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete

- Schaffung oder Erhalt von attraktiven, lärmarmen Erholungsräumen und Ruhezeiten innerhalb einer Stadt bzw. Gemeinde – Rückzugsorte für die Bewohner:innen und Besucher:innen
- Schutz von Naturräumen
- Verknüpfung mehrerer Erholungsräume durch eine grüne Achse für Rad- und Fußverkehr
- Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Strecken außerhalb der Erholungsräume

H) Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen schaffen

- Einrichtung von qualitativ hochwertigen Mobilitätsstationen
- Digitalisierung
- Ergänzung um Mobilitätssäulen
- Ergänzung weiterer Angebote

I) Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

- Flächendeckender, nutzungsorientierter Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur für Kfz

J) Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr

- Herstellen eines durchgängigen Radnetzes sowie gesicherten Querungen
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung
- Kurzfristige Herstellung von sicheren Radverkehrsführungen durch Markierungslösungen und ggf. einfachen baulichen Schutz
- Bau von attraktiven Radabstellanlagen an zentralen und dezentralen Standorten

K) Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen

- Fuß- und radverkehrsfreundliche Ampelsteuerungen mit kurzen Wartezeiten
- ÖPNV-Beschleunigung durch Vorrangschaltungen
- Kfz-Zuflussdosierung und Koordinierung von Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“) für einen homogenen Verkehrsfluss in hoch belasteten Bereichen
- Digitalisierung von Lichtsignalanlagen

L) Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

- Bestimmung einer verantwortlichen Person (möglichst hochrangige Person aus der Verwaltung oder Mitarbeitende:r einer hochrangigen Stabsstelle) für den gesamten Prozess
- Einführung oder Ausbau von behördlichem Mobilitätsmanagement
- Neubürger:innen-Mobilitätsmanagement
- Kommunale Unterstützung der Koordination und Umsetzung von schulischem Mobilitätsmanagement
- Kommunale Unterstützung der Koordination und Umsetzung von betrieblichem Mobilitätsmanagement
- Förderung von Fahrgemeinschaften

6.3 Erarbeitung und Bewertung von Maßnahmen

Die in Kapitel 7 erarbeiteten Maßnahmen werden hinsichtlich verschiedener Faktoren bewertet. Hierbei handelt es sich um eine gutachterliche Einschätzung aufgrund von Erfahrungen mit vergleichbaren Planwerken.

Folgende Faktoren werden bewertet bzw. eingeschätzt:

- Zeitliche Umsetzung
- Einflussmöglichkeiten der Stadt
- Projekt mit besonderer Strahlkraft
- Grobe Kosten

Zeitliche Umsetzung

Bei der zeitlichen Umsetzung wird unterschieden nach kurzfristig bis 2026, mittelfristig bis 2030 und langfristig nach 2030.

Teilweise findet bei der Bewertung eine zeitliche Staffelung statt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass viele der Maßnahmen als Daueraufgabe zu verstehen sind, die zukünftig kontinuierlich umgesetzt bzw. durchgeführt werden sollten, um die Ziele Klimaschutz und Lärmschutz zu erreichen.

Einflussmöglichkeiten der Stadt

Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Ditzingen werden unterschieden nach gering, mittel und hoch.

Die Einflussmöglichkeiten werden beispielsweise als hoch eingeschätzt, wenn die Stadt Ditzingen nicht noch weitere Akteure, wie bspw. die Straßenverkehrsbehörde, einbeziehen muss.

Projekt mit besonderer Strahlkraft

Bei Projekten mit besonderer Strahlkraft handelt es sich um ausgewählte Projekte, die mit einer Umsetzung eine Beachtung erzielen können, die über die Stadtgrenze Ditzingens hinausgeht. Es handelt sich zumeist um richtungsweisende Projekte und neue Herangehensweisen. Grundsätzlich sollten jedoch alle Projekte und Maßnahmen eine Strahlkraft entwickeln.

Grobkostenschätzung

Die Grobkostenschätzung gibt eine Einschätzung darüber, ob eine geringe (≤ 100.000 €), mittlere (≤ 500.000 €) oder hohe (>500.000 €) Investition für die Umsetzung der Maßnahme(n) benötigt wird.

Da die Kosten von einer Vielzahl von Faktoren abhängen, die im Vorfeld nicht absehbar sind, handelt es sich lediglich um eine grobe Orientierungshilfe.

Über die Bewertung der zuvor genannten Faktoren hinaus, werden, sofern möglich, eine Zielgröße definiert, Fördermöglichkeiten benannt sowie weitere Informationsquellen angegeben.

Empfohlene Zielgröße

Dort, wo möglich und zweckmäßig, wird für die Maßnahme eine Zielgröße vorgeschlagen, die bis 2030 erreicht werden sollte. Teilweise findet eine zeitliche Staffelung der Zielgröße statt. Bei der jeweiligen Zielgröße handelt es sich um einen gutachterlichen Vorschlag.

Da sich bei manchen Maßnahmen ohne eine konkretere Planung und Auseinandersetzung keine spezifische Zielgröße benennen lässt, sind für diese Maßnahmen im weiteren Bearbeitungsprozess zweckmäßige Zielgrößen festzulegen und in den politischen Gremien zu beschließen.

Fördermöglichkeiten durch das Land Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg wurde 2020 eine novellierte Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG⁵) veröffentlicht. Mit der Förderung durch das LGVFG unterstützt das Land Baden-Württemberg seine Landkreise, Städte und Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen beim Bauen, Aus- und Umbauen ihrer Verkehrsinfrastruktur. Im Mittelpunkt stehen dabei Maßnahmen, die die Verkehrswende hin zu einer klima-, menschen- und umweltfreundlichen Mobilität vorantreiben.

Die Förderung gliedert sich in drei Bereiche:

1. Bereich: Kommunalen Straßenbau
Hierzu zählen z. B. der Bau, Aus- und Umbau von verkehrswichtigen Straßen, das Modernisieren von Brücken, Maßnahmen für lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten sowie zur Wiedervernetzung, des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung.
2. Bereich: Öffentlicher Personennahverkehr
Das Land fördert neben dem Bau von Verkehrswegen der Straßen- und Eisenbahnen u. a. das Einrichten von Bussonderspuren, den Bau, Aus- und Umbau von multimodalen Knoten sowie den barrierefreien Umbau von ÖPNV-Haltestellen.
3. Bereich: Rad- und Fußverkehr
Förderfähig sind neben dem Neu-, Aus- und Umbau von Rad- und Fußwegen unter anderem Querungsanlagen, Zählstellen, wegweisende Beschilderung sowie Fahrradabstellanlagen und Toilettenanlagen.

⁵ Weitere Informationen: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg> [2023]

Zudem gibt es (Stand August 2023) weitere Förderprogramme des Landes Baden-Württemberg, u.a. zu folgenden Themen⁶:

- Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement
- Qualifizierte Fachkonzepte
- Logistik- und Güterumschlag
- Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Stickstoffminderungssystemen
- Personalstellenförderung Nachhaltige Mobilität
- Sonderprogramm zur Stärkung der biologischen Vielfalt
- Zivilgesellschaftliche Initiativen, die mit Maßnahmen der Bürgerbeteiligung neue Mobilitätskonzepte vor Ort entwickeln und damit zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen möchten
- Erschließung offener Mobilitätsdaten

Über die Förderprogramme des Landes Baden-Württemberg hinaus gibt es weitere Förderprogramme des Bundes und der EU.⁷

Da die Fördermöglichkeiten sehr dynamisch sind, ist es notwendig, diese auch in den kommenden Jahren intensiv zu beobachten. Dadurch kann die tatsächliche finanzielle Belastung des kommunalen Haushalts reduziert werden. Für eine erfolgreiche Umsetzung sind daher langfristige Förderprogramme für eine ausreichende Planungssicherheit sowie eine Ausweitung auf neue Förderschwerpunkte wichtig.

Weitere Informationsquellen

Bei den weiteren Informationsquellen handelt es sich um Quellen, die über die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hinausgehen und i.d.R. einen Bezug zu Baden-Württemberg haben.

Die Auflistung der Informationsquellen ist nicht abschließend.

⁶ Weitere Informationen: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme> [2023]

⁷ Weitere Informationen: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/> [2023]

7 Maßnahmen für Ditzingen

In diesem Kapitel werden auf Grundlage der vordefinierten Maßnahmen-Sets des Leitfadens spezifische Maßnahmen für Ditzingen abgeleitet und erläutert. In Kapitel 7.12 werden die Maßnahmen tabellarisch zusammengefasst.

7.1 A) Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

Ortsmitten sind die zentralen Bereiche einer Stadt, in der sich verschiedene Funktionen und unterschiedliche Nutzungsansprüche überlagern. In einer Ortsmitte spielt insbesondere die Aufenthaltsfunktion eine große Rolle. Ortsmitten gilt es demnach attraktiv zu gestalten, sodass diese zum Verweilen und Flanieren einladen.

In Ditzingens Kernstadt stellt die Marktstraße die Ortsmitte dar. Die Marktstraße wurde Anfang der 2000er Jahre umgestaltet, mit dem Ziel eine Gleichberechtigung für den Fuß- und den Kfz-Verkehr herzustellen. In diesem Zug wurde sie als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) ausgewiesen. Unter anderem sind die Seitenräume nicht durch hohe Borde von der Fahrbahn getrennt.

Neben der Aufenthalts- und Erschließungsfunktion stellt die Marktstraße allerdings weiterhin eine wichtige Verbindungsfunktion dar. Sie ist die nördlichste Verbindung zwischen der Münchinger Straße (K 1704) im Osten der Kernstadt und der Hirschlander Straße (L 1177) in Westen der Kernstadt. Aufgrund dieser Verbindungsfunktion ist das Verkehrsaufkommen in der Marktstraße weiterhin hoch und auch die zulässige

Abbildung 12: Marktstraße als Ortsmitte



Quelle: Planersocietät [2022]

Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h wird oftmals überschritten. Dies führt vor allem zu Nutzungskonflikten mit dem Fußverkehr. In Tempo 20-Zonen sind keine Querungshilfen zulässig, allerdings kommt es bei der Bürgerschaft oftmals zu einem Unsicherheitsgefühl beim Queren. Das Ziel, eine Gleichberechtigung für den Fuß- und den Kfz-Verkehr auf der Marktstraße herzustellen, gilt daher als nicht erfüllt und die Aufenthaltsqualität der Ortsmitte leidet erheblich unter dem Verkehrsaufkommen. Die Verwaltung sieht die Notwendigkeit einer weiteren Verkehrsberuhigung.

Auch die Ortsmitten der anderen Ortsteile sind, sofern möglich, weiter zu verkehrsberuhigen. Dies betrifft insbesondere die Ortsmitte von Heimerdingen. Die Hemminger Straße ist durch eine hohe Verkehrsbelastung und insbesondere einem hohen Schwerverkehrsanteil geprägt. Eine Verkehrsberuhigung ist spätestens mit der Realisierung der Ortsumgehung Heimerdingen als Südumfahrung möglich.

7.1.1 Einrichtung eines Modaler Filters in der Marktstraße

Unter einem modalen Filter versteht man den Ausschluss von bestimmten Verkehrsmodi in abgegrenzten Bereichen. Zur Verkehrsberuhigung wird oft der Kfz-Verkehr ausgeschlossen. Ein modaler Filter mit Ausschluss des allgemeinen Kfz-Verkehrs ist auch für die weitere Verkehrsberuhigung der Marktstraße denkbar. Ein modaler Filter könnte entweder punktuell oder für den gesamten Bereich der Marktstraße eingerichtet werden. Sowohl bei einem punktuellen als auch bei einem modalen Filter für den gesamten Bereich der Marktstraße, würde der Verkehr umgeleitet werden über die Gartenstraße, Stuttgarter Straße und die Autenstraße.

Die Stadt Ditzingen hat bereits eine Untersuchung zur weiteren Verkehrsberuhigung der Marktstraße in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind daher abzuwarten. Zudem hat es sich in der Praxis oft bewährt Maßnahmen zunächst als Verkehrsversuch zu testen. Die Bevölkerung kann sich mit den veränderten Bedingungen so zunächst vertraut machen. Zudem helfen Verkehrsversuche mögliche Schwierigkeiten, die im Vorfeld nicht absehbar waren, zu erkennen und die Maßnahme entsprechend zu verändern, bevor sie erneut implementiert wird. In jedem Fall ist eine weitere Verkehrsberuhigung der Marktstraße unerlässlich.

Im Sinne einer verbesserten Aufenthaltsqualität ist es sinnvoll die Straßen durch attraktive Gestaltungselemente, wie Blumenkübel oder Hochbeete abzubinden. Zudem gilt es den neu gewonnenen Platz zu bespielen und für den Fuß- und Radverkehr umzugestalten (z.B. durch Sitzgelegenheiten und hochwertige Radabstellanlagen). Des Weiteren sind Ortsmitten vor allem als lebendige Orte zu verstehen und somit sind aktivierende Nutzungen wie z.B. Spielelemente für Kinder und Pocket Parks bei der Umgestaltung mitzudenken. Ein weiterer Aspekt ist hier der Umgang mit Leerständen, welche z.B. durch Dorfläden oder Coworking-Spaces belebt werden können. Coworking-Spaces sind eine neue Arbeitsform, bei der sich Menschen aus unterschiedlichen Bereichen in Büroflächen einmieten und dort arbeiten. Neben dem Aspekt der Arbeit, können diese Orte auch neue Treffpunkte in der Gemeinde darstellen, welche das Leben in Kleinstädten attraktiver gestaltet, und Pendelstrecken reduziert.

Ergebnisse der digitalen Umfrage

In der digitalen Umfrage wurde u.a. abgefragt, ob eine weitere Verkehrsberuhigung der Marktstraße grundsätzlich sinnvoll wäre. Diese Frage wurde von ca. 50 Prozent bejaht, von ca. 47 Prozent verneint und ca. 7 Prozent stehen dem neutral gegenüber (N = 274). Weiterführend wurde gefragt, ob eine Sperrung auf nahezu gesamter Länge oder auf einem kurzen Teilabschnitt bevorzugt wird. Die meisten Teilnehmenden, die sich für eine Sperrung aussprechen, bevorzugten eine Sperrung auf gesamter Länge (ca. 32 Prozent). Zudem wurden Argumente gegen und für eine Sperrung abgefragt. Das beliebteste Argument gegen eine Sperrung lautet „Sperrung führt zu Umwegen und mehr Verkehr“ und das beliebteste Argument für eine Sperrung lautet „zunehmende Attraktivität der Marktstraße“.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Untersuchung zur weiteren Verkehrsberuhigung der Marktstraße wird momentan erstellt. Für weitere Handlungsschritte gilt es die Ergebnisse abzuwarten
- Durchführung eines Verkehrsversuchs, um unterschiedliche Optionen zu erproben

Empfohlene Zielgröße

- Weitere Verkehrsberuhigung der Marktstraße bis 2030.
- Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt Heimerdingen nach Fertigstellung der Ortsumgehung.

Fördermöglichkeiten

- Förderung qualifizierter Fachkonzepte – lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/wirtschaft/foerderungen/fb88/foerderung-qualifizierter-fachkonzepte/> [2023]
- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Bereich Straßen: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/06_KStB_210728.pdf [2023]
- Städtebauförderung: https://www.staedtebaufoerderung.info/DE/Programme/LebendigeZentren/Foerderung/foerderung_node.html [2023]

Weitere Informationen

- Steckbriefe des Kompetenznetzes Klima Mobil zum Handlungsfeld „Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung“: <https://www.klimaschutz-bewegt.de/infothek/downloads-und-publikationen/> [2023]
- Qualitätserfassung – „Bestandsaufnahme für lebendige Ortsmitten“: <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/qualitaetserfassung/> [2023]
- Visualisierung: Vorher/Nachher – „Unsere neue Ortsmitte – Blick in die Zukunft“: <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/visualisierung-vorhernachher/> [2023]

- Temporäre Umgestaltung – Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten erleben: <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/temporaere-umgestaltung/> [2023]
- Servicestelle Ortsmitten: <https://www.aktivmobil-bw.de/service/servicestelle-ortsmitten/> [2023]

7.2 B) Gesünder Wohnen: Verkehrsberuhigte Quartiere

Verkehrsberuhigte Quartiere haben auf unterschiedliche Weise einen positiven Einfluss auf die menschliche Gesundheit. Zum einen ist der Lärm in verkehrsberuhigten Quartieren reduziert. Straßenverkehrslärm wird oft als belästigend empfunden und eine erhöhte Lärmbelastung kann zu negativen gesundheitlichen Folgen führen. Zum anderen treten in verkehrsberuhigten Quartieren bewegungsreiche und somit gesündere Fortbewegungsmöglichkeiten, wie der Fuß- und Radverkehr, in den Vordergrund.

In Ditzingen ist das innerörtliche Geschwindigkeitsniveau bereits gering. Im Nebenstraßennetz sind Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. In Maßnahme 8.1 wurde bereits die Problematik der Marktstraße und der stark befahrenen Ortsdurchfahrt - Hemminger Straße - in Heimerdingen thematisiert. Die Marktstraße ist zwar ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone), jedoch wird die Geschwindigkeitsbegrenzung oft überschritten und es gibt viel Durchgangsverkehr. Auch die Ortsdurchfahrt in Heimerdingen ist stark von Durchgangsverkehr belastet. Die geplante Ortsumgehung ist essenziell, um die Hemminger Straße zu verkehrsberuhigen.

7.2.1 Änderung der Straßennetzgestaltung zur Unterbindung von Durchfahrtsverkehren

Neben einer Verkehrsberuhigung auf der Marktstraße (siehe Maßnahme 7.1.1) gilt es auch die Hemminger Straße zu verkehrsberuhigen und Durchfahrtsverkehre umzuleiten.

Die Ortsumgehung Heimerdingen (Südumfahrung), welche die Ortsdurchfahrt von Heimerdingen entlasten wird, ist bereits in Planung. Aktuell gilt auf der Hemminger Straße nachts von 22 bis 6 Uhr eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Diese gilt es ganztäglich auszuweiten. Weitere Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind die Rutesheimer Straße und die Hochdorfer Straße.

Für die Marktstraße sind die Ergebnisse der Untersuchungen abzuwarten. Eine Umleitung des Durchgangsverkehrs über die Gartenstraße, Stuttgarter Straße und die Autenstraße ist denkbar.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Siehe 7.1.1 bezüglich der Unterbindung von Durchfahrtsverkehren auf der Marktstraße
- Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt Heimerdingen nach Fertigstellung der Ortsumgehung (z.B. durch Ganztägige Ausweitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Hemminger Straße von 30 km/h

Empfohlene Zielgröße

- Siehe 7.1.1
- Weitere Verkehrsberuhigung der Hemminger Straße nach Fertigstellung der Ortsumgehung

Fördermöglichkeiten

- Siehe 7.1.1

Weitere Informationen

- Siehe 7.1.1

7.2.2 Autoarme Wohnquartieren

Wohnquartiere mit autoarmen Straßenräumen bieten deutlich mehr Platz für Lebens- und Wohnqualität. Dort herrscht weniger Lärm, die Luftqualität ist besser und es gibt mehr Grünflächen. Aufgrund der sensiblen Nutzungen in Wohngebieten (z.B. spielende Kinder, wohnen) gilt es diese insbesondere vor den negativen Auswirkungen von Verkehr zu schützen. Autoarme Wohnquartieren setzen am Entstehungsort des überwiegenden Teils der täglichen Fahrten und Wege an. Zudem kann die Vorbildwirkung autoarmer Wohngebiete zum Umstieg autobesitzender Haushalte zu einem weniger autoorientierten Lebensstil motivieren.

Autoarme Quartiere können durch unterschiedliche Maßnahmen umgesetzt werden. Um **Neubauquartiere** von Beginn an autoarm zu konzipieren, gilt es mobilitätspolitische Grundsätze in Verbindung mit der Baulandentwicklung zu entwickeln, die in allen Baugebieten zur Anwendung kommen. Es kann zum Beispiel bei jeder größeren Neubauplanung verpflichtend werden, jeweils ein standortbezogenes Mobilitätskonzept erstellen zu lassen. Dies kann im Rahmen der Bauleitplanung implementiert werden. Standortbezogene Mobilitätskonzepte tragen dazu bei, mit weiteren Angeboten (Carsharing, Radabstellanlagen, Bündelung des ruhenden Verkehrs am Rand

der Quartiere oder in Quartiersgaragen), aber auch durchaus Restriktionen (z. B. Begrenzung der Stellplatzanzahl an der Liegenschaft) den Umweltverbund zu stärken und eine deutliche Reduzierung des Pkw-Besitzes und -Bedarfs der zukünftigen Bewohnerschaft zu erreichen. Mit einem standortbezogenen Mobilitätskonzept kann zudem der Stellplatzschlüssel des Quartiers gesenkt werden, was Vorteile für den Investor bietet (weniger Ablöse- oder Herstellungskosten für Stellplätze). Zudem können ein Mobilitätshandbuch und Beratungsangebote für Investoren und Bauherren Hilfestellung geben und vom Vorteil dieser Forderungen überzeugen.

Beispiele autoarmer/-freier Quartiere aus anderen Städten sind z. B.: Freiburg-Vauban, Münster-Geist - Gartensiedlung Weißenburg, Darmstadt - Lincoln Siedlung, Kassel-Unterneustadt - Christophstraße.

Um **Bestandsquartiere** langfristig autoarm zu gestalten, sollte eine Übertragung der Standards für Neubauquartiere auch auf bestehende Quartiere vorgenommen werden. Soweit es die baulichen Gegebenheiten in Bestandsquartieren zulassen, sind dort die gleichen Bewertungsmaßstäbe anzulegen wie für Neubauten. Als Handlungsansatz bietet sich im Bestand z.B. die Umgestaltung von Stellplätzen zugunsten der Aufenthaltsqualität an, wodurch Parkplätze verknappt werden. Weiterhin kann eine veränderte Stellplatzsatzung zur Ausweitung von autoarmen Quartieren beitragen. Durch den Bau von Quartiersgaragen und einer vollständigen Verlagerung der Stellplätze aus dem öffentlichen Raum in diese, kann eine stärkere Senkung des Pkw-Besitzes erreicht werden. Auch Fahrradzonen bieten sich dafür an, Quartiere autoarm und stärker auf alternative Verkehrsmittel auszurichten. In Fahrradzonen gilt maximal Tempo 30 und der Radverkehr genießt Vorrang. Die Beteiligung der Bürgerschaft sollte bei der Entwicklung im Bestand eine starke Rolle einnehmen. Durch zunächst temporäre Lösungen (wie Straßenfeste, Parklets oder Spielstraßen auf Zeit) können Vorteile und Verbesserungen erlebbar gemacht werden. Denkbar wäre auch die medienwirksame Auslobung eines Wettbewerbs und die partizipative Umgestaltung von Modellquartieren im Bestand mit Vorbildcharakter.

Ein geeignetes Bestandsquartier in Ditzingen, das gute Voraussetzungen bietet, um autoarm umgestaltet zu werden, ist das Quartier zwischen der Höfinger Straße und der Hirschlander Straße westlich der Kernstadt. Auf Grund der zentralen Lage sind viele wichtige Ziele bequem und schnell zu Fuß oder mit dem Rad zu erreichen. Das gesamte Quartier liegt innerhalb eines 800 m bzw. 1000 m Radius zur Kernstadt bzw. zum Ditzinger Bahnhof. Vom nord-westlichsten Teil des Quartiers (Georg-Elser-Straße) sind es z.B. nur 7 Minuten mit dem Fahrrad bis zum Ditzinger Bahnhof. In dem Quartier gilt bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und es sind viele verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Allerdings sind die Straßen stark vom ruhenden Verkehr geprägt und es bedarf es einer fußgängerfreundlicheren Umgestaltung mancher Straßenräume (z.B. Herterstraße, Beethovenstraße). Ein möglicher Lösungsansatz sind hier Quartiersgaragen, welche die Parkplätze an einem bestimmten Ort konzentrieren. Durch den Wegfall des ruhenden Verkehrs auf den Straßen bleibt so mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Entwicklung von mobilitätspolitischen Grundsätzen in Verbindung mit der Baulandentwicklung
- Verpflichtung der Investoren/Bauherren zur Erstellung eines standortbezogenen Mobilitätskonzeptes bei größeren Neubauplanungen
- Erstellung eines Mobilitätshandbuchs und Einrichtung von Beratungsangeboten für Investoren/ Bauherren
- Umgestaltung von Stellplätzen in Bestandsquartieren
- Anpassung der Stellplatzsatzung in Bestandsquartieren prüfen
- Einrichtung von Fahrradzonen in Bestandsquartieren
- Starke Beteiligung der Bürgerschaft in Bestandsquartieren

Empfohlene Zielgröße

- Eine zweckmäßige Zielgröße ist im weiteren Bearbeitungsprozess festzulegen und zu beschließen.
- Gutachterlicher Vorschlag:
 - Ausprobieren von autoarmen Quartieren im Neubau und im Bestand
 - Planung eines autoarmen Neubaugebiet
 - Ermittlung eines Bestandsgebietes, welches sich dafür eignet, ein autoarmes Quartier zu werden

Fördermöglichkeiten

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Quartiersgaragen: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/09_Quartiersgaragen_210728.pdf [2023]

Weitere Informationen

- Steckbriefe des Kompetenznetzes Klima Mobil zum Handlungsfeld „Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung“: <https://www.klimaschutz-bewegt.de/infothek/downloads-und-publikationen/> [2023]

7.3 D) Mach mal langsam: Tempolimits

Wie Maßnahme 7.2 bereits erläutert, ist das Geschwindigkeitsniveau im Straßennetz von Ditzingen bereits gering. In den Wohngebieten sind i.d.R. Tempo-30-Zonen angeordnet und stellenweise gibt es verkehrsberuhigte Bereiche. Auch auf den Hauptverkehrsstraßen gilt teilweise eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Maßnahme 7.2 definiert darauf aufbauend ein Geschwindigkeitsnetz, welches es umzusetzen gilt.

Um die Regeleinhaltung der Tempolimits zu unterstützen können bauliche Maßnahmen werden oder andere Kontrollmaßnahmen eingesetzt werden. Andere Kontrollmaßnahmen sind z.B. stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen („Blitzer“) oder Geschwindigkeitsanzeigen, die sensibilisierend wirken.

In Ditzingen gibt es bereits an verschiedenen Stellen stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen („Blitzer“). Die neuste Anlage befindet sich in der Marktstraße, in der eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h gilt.

Zusätzlich zu diesen stationären Geschwindigkeitsmessanlagen, die eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit „bestrafen“, gibt es an einigen Orten Geschwindigkeitsanzeigen, die sensibilisierend wirken, z.B. im Leiterweg im Bereich der Theodor-Heuglin-Schule in Hirschlanden.

7.3.1 Weiterentwicklung des Geschwindigkeitsnetzes

Langsamere Fahrgeschwindigkeiten haben innerstädtisch viele Vorteile: Eine Reduzierung bewirkt geringere Lärmemissionen der Fahrzeuge und trägt aktiv zu einem verbesserten Lärmschutz bei. Zusätzlich sinken die Treibhausgas-Emissionen, es wird ein Beitrag zur Erreichung der angestrebten Klimaziele geleistet und nicht zuletzt wirkt sich ein geringeres Tempo positiv auf die Verkehrssicherheit aus.⁸

Die aktuelle StVO ermöglicht keine generelle Geschwindigkeitsreduzierung in hochfrequentierten Gebieten. Stets muss abschnittsweise dafür argumentiert werden und z. B. eine konkrete Gefahrenlage vorliegen. Das Anordnen von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist möglich aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes, der Luftreinhaltung und im Zuge einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Bereits heute sind Geschwindigkeitsreduzierungen jedoch Gegenstand politischer Diskussionen. So setzt sich die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angemessene Geschwindigkeiten“ für Tempo 30 in deutschen Städten ein, die auch vom Deutschen Städtetag unterstützt wird.⁹ Mittlerweile nehmen bereits über 600 Kommunen teil (Stand April 2023) und fordern eine Änderung

⁸ Umweltbundesamt 2022: Tempolimit. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/tempolimit#tempolimit-auf-autobahnen> [2023]

⁹ Deutscher Städtetag 2021: "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten". Verfügbar unter: <https://www.staedtetag.de/themen/2021/lebenswerte-staedte-durch-angemessene-geschwindigkeiten> [2023]

der StVO.¹⁰ Angesichts der großen Zustimmung kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die StVO bis zum Zielhorizont 2030 durchaus eine Gesetzes-Novelle erleben wird.

Für die Entwicklung eines Geschwindigkeitsnetzes gilt es jeweils für den Kfz-, Fuß- und Radverkehr ein Zielnetz zu definieren (d.h. dass auf diesen Straßen die jeweilige Verkehrsart zu priorisieren ist). Durch die Definition von Zielnetzen wird zum Beispiel ersichtlich auf welchen Straßenabschnitten ggf. höhere Kfz-Geschwindigkeiten möglich sind. Aufbauend auf dem Zielnetz gilt es ein Geschwindigkeitsnetz zu definieren.

Die Entwicklung eines Geschwindigkeitsnetzes soll die generelle Senkung der Geschwindigkeiten im gesamten Stadtgebiet, vor allem aber auf innerstädtischen Straßenabschnitten, beinhalten. Daraus ergeben sich positive Effekte in puncto Sicherheit, Lärmschutz, Luftschadstoffe und THG-Emissionen. Eine Ausnahme bildet ein übergeordnetes Hauptnetz, das den Kfz-Verkehr bündeln und weiterhin eine gute Erreichbarkeit gewährleisten soll.

Zur Entwicklung eines Geschwindigkeitsnetzes gilt es innerstädtische Straßenabschnitte zu definieren, auf denen aus Gründen der Erreichbarkeit und Bündelung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptachsen eine Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h auch zukünftig weiterhin empfehlenswert ist; im Umkehrschluss soll auf den verbleibenden Straßen die Geschwindigkeit reduziert werden.

Als begleitende Maßnahme können besonders in kritischen Bereichen zudem Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt werden, z. B. durch den Einsatz von stationären Messgeräten oder Dialogdisplays (vgl. Maßnahme 7.3.3).

Zudem gilt es in neu ausgewiesenen Baugebieten Tempo-30-Zonen auszuweisen, außer sie sind Teil des übergeordneten Straßennetzes. Dabei wird vorausgesetzt, dass 30 km/h als Regelgeschwindigkeit eingeführt wird (StVO-Novelle erforderlich).

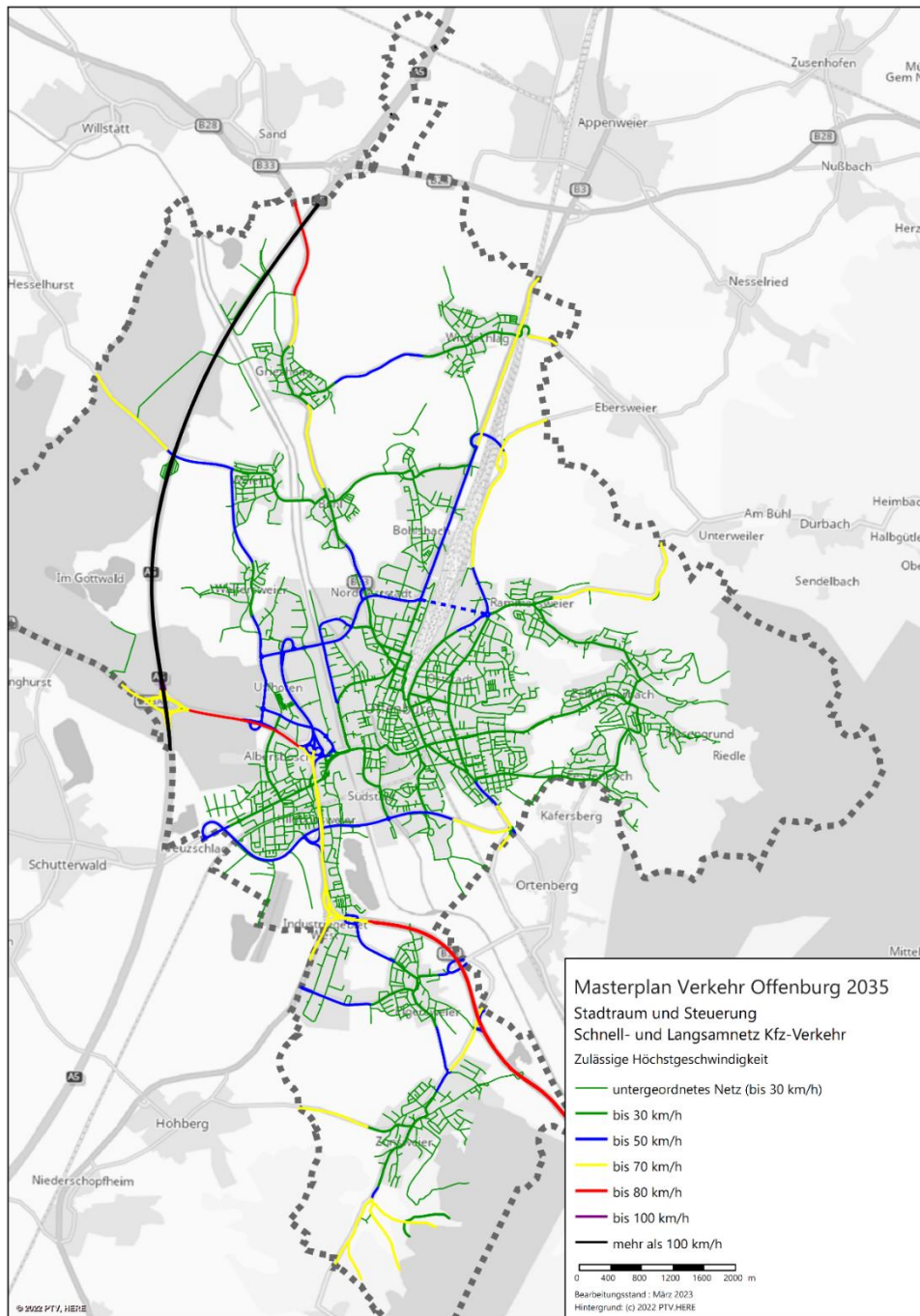
Abbildung 13 zeigt exemplarisch das Geschwindigkeitszielnetz¹¹ für Offenburg, welches im Rahmen des Masterplans Verkehr OG 2035¹² erstellt wurde. Die Darstellung dient als positives Beispiel für ein ausdifferenziertes Geschwindigkeitsnetz.

¹⁰ Initiative „Lebenswerte Städte“ 2023: Verfügbar unter: <https://lebenswerte-staedte.de/> [2023]

¹¹ Es ist zu beachten, dass das für Offenburg entwickelte Zielnetz Änderungen in der StVO voraussetzt.

¹² u.a. von der Planersocietät erarbeitet im Jahr 2023

Abbildung 13: Geschwindigkeitszielnetz für Offenburg (Quelle: Masterplan Verkehr OG 2035)



Quelle: WWI; Hintergrundkarte: © 2022 PTV.HERE

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Entwicklung von Zielnetzen für den Kfz-, Fuß- und Radverkehr
- Entwicklung eines Geschwindigkeitsnetz für den Kfz-Verkehr
- Innerörtliche Ausweisung von Tempo 30-Zonen (Ausnahmen definiert in Tabelle 1)

Empfohlene Zielgröße

- Definition von Zielnetzen für den Kfz-, Fuß- und Radverkehr bis 2025
- Entwicklung und Umsetzung des Geschwindigkeitsnetzes bis 2030

Fördermöglichkeiten

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Bereich Fuß- und Radverkehr – Qualifizierter Fachkonzepte: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/wirtschaft/foerderungen/fb88/foerderung-qualifizierter-fachkonzepte/> [2023]
- Städtebauförderung: https://www.staedtebaufoerderung.info/DE/Programme/WachstumNachhaltigeErneuerung/wachstumnachhaltigeerneuerung_node.html [2023]

Weitere Informationen

- Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230208_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf [2023]
- Veröffentlichungen „Tempo 30 selbst einrichten“ vom VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.: <https://www.strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/tempo-30/> [2023]
- Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden: <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/> [2023]

7.3.2 Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung

An den Ortseingängen muss der Kfz-Verkehr die außerorts höheren Geschwindigkeiten auf die innerorts angeordnete Geschwindigkeit von maximal 50 km/h reduzieren. Die Übergänge von der freien Strecke zur Ortseinfahrt müssen dem Kfz-Verkehr verdeutlichen, wo das Fahrverhalten den innerörtlichen Gegebenheiten angepasst werden muss.

Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung sind aus der jeweiligen örtlichen Situation abzuleiten. Dazu gehört wesentlich eine Berücksichtigung der Unfallgefahren im Ortseinfahrtbereich und im Zuge der weiteren Ortsdurchfahrt.

Um mit Beginn der geschlossenen Ortslage eine angemessene reduzierte Geschwindigkeit durchzusetzen, bieten sich folgende Maßnahmen an:

- Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz (siehe Abbildung 14)
- Kreisverkehr (siehe Abbildung 15)
- Fahrbahnverengung (siehe Abbildung 16)

In Erschließungsstraßen kommen zudem folgende bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung infrage:

- Bushaltestellenkap (siehe Abbildung 17)
- Teilaufpflasterung (siehe Abbildung 18)
- Plateaupflasterung (siehe Abbildung 19)
- Gehwegüberfahrt (siehe Abbildung 20)
- Schwellen (siehe Abbildung 21)
- Einfache Fahrgassenversätze (siehe Abbildung 22)

In Ditzingen gibt es bereits an einigen Ortseingängen bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung (z.B. Kreisverkehr am westlichen Ortseingang von Hirschlanden und Fahrbahnverengung an der Heimerdinger Str. am westlichen Ortseingang von Hirschlanden).

Abbildung 14: Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz am Ortseingang, hier: L 637 in Büren (NRW)



Quelle: Planersocietät [2023]

Abbildung 15: Kreisverkehr am westlichen Ortseingang von Hirschlanden



Quelle: Planersocietät [2022]

Abbildung 16:
 Fahrbahnverengung der Heimerdinger Str. am
 westlichen Ortseingang von Hirschlanden



Quelle: Planersocietät [2022]

Abbildung 17: Bushaltestellenkap als
 Fahrbahnverengung in der Korntaler Str. in
 Ditzingen



Quelle: Planersocietät [2023]

Abbildung 18:
 Teilaufpflasterung der Schwabstraße an der
 Theodor-Heuglin-Schule in Hirschlanden



Quelle: Planersocietät [2023]

Abbildung 19: Plateaupflasterung in einer
 Erschließungsstraße in Dortmund (NRW)



Quelle: Planersocietät [2023]

Abbildung 20:
 Gehwegüberfahrt Einmündung
 Marktstraße / Kreuzerstraße in Ditzingen



Quelle: Planersocietät [2022]

Abbildung 21: Schwellen als Maßnahme der
 Geschwindigkeitsdämpfung in Büren (NRW)



Quelle: Planersocietät [2023]

Abbildung 22: Einfacher Fahrgassenversatz in Stuttgart



Quelle: Planersocietät [2020]

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Prüfung der Anordnung von weiteren baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung
- Umsetzung bei erfolgreicher Prüfung

Empfohlene Zielgröße

- Umsetzung von baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung:
 - an allen Ortseingängen (bis 2030),
 - im direkten Umfeld von allen Schulen, Kindergärten, Altenheimen (bis 2030) und
 - in Bereichen mit einem besonders hohen Aufkommen an zu Fuß Gehenden und in Wohnstraßen (nach 2030).

Fördermöglichkeiten

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Bereich Straßen:
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/06_KStB_210728.pdf [2023]

Weitere Informationen

- Publikation „Ortsdurchfahrten gestalten – Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleineren Städten“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, April 2016: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ortsdurchfahrten-gestalten> [2023]
- Das Ministerium für Verkehrs Baden-Württemberg erarbeitet derzeit „Musterquerschnitte und -elemente für Ortsmitten“, die zukünftig als Orientierungshilfe dienen können

7.3.3 Geschwindigkeitsanzeigen/Dialog-Displays

Geschwindigkeitsanzeigen bzw. Dialog-Displays messen nicht nur die Fahrzeuggeschwindigkeit im Straßenverkehr, sondern visualisieren vielmehr die gefahrene Geschwindigkeit in Echtzeit.

Bei einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird der Kfz-Verkehr gewarnt. Die Warnung erfolgt visuell, beispielsweise durch eine rote Darstellung der gefahrenen Geschwindigkeit (Farbumschaltung) oder durch einen traurigen Smiley. Hierbei handelt es sich um eine freundliche Art, den Kfz-Verkehr zu tadeln. Ein lächelnder Smiley bzw. eine grüne Darstellung der gefahrenen Geschwindigkeit signalisiert dagegen die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Die Wirkungsweise von Dialog-Displays kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Dynamische Anzeige weckt die Aufmerksamkeit
- Belohnung anstelle von Bestrafung
- Individuelle Rückmeldung für jedes Fahrzeug
- Soziale Kontrolle (Publikumseffekt)

Abbildung 23 zeigt einen Dialog-Display im Leiterweg im Bereich der Theodor-Heuglin-Schule in Hirschlanden. Die Fahrbahn ist bereichsweise zusätzlich durch Leitplatten (Verkehrszeichen 626-20 StVO) verengt.

Abbildung 23: Dialog-Display im Leiterweg im Bereich der Theodor-Heuglin-Schule



Quelle: Planersocietät [2023]

Geschwindigkeitsanzeigen bzw. Dialog-Displays sollten insbesondere im Bereich von sensiblen Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten oder Seniorenheimen angebracht werden.

Weitere mögliche Standorte in Ditzingen sind daher insbesondere:

- Gröninger Straße in Ditzingen im Bereich des Schulzentrums
- Gottfried-Keller-Straße in Ditzingen im Bereich der Konrad-Kocher-Schule
- Gartenstraße in Ditzingen im Bereich der Wilhelmschule Grundschule
- Weissacher Str. in Heimerdingen im Bereich der Grundschule Heimerdingen

Ergebnisse der digitalen Umfrage

In der digitalen Umfrage wurde u.a. abgefragt, ob Geschwindigkeitsanzeigen und Dialog-Displays in Ditzingen einen Beitrag zur Geschwindigkeitsreduzierung bzw. -einhaltung leisten können. Etwa 64 Prozent (N = 274) bejahten, etwa 25 Prozent verneinten diese Frage. Darüber hinaus konnten die Teilnehmenden Straßen bzw. Standorte in Ditzingen benennen, in denen Geschwindigkeitsanzeigen bzw. Dialog-Displays errichtet werden sollten. Mit 48 Nennungen lag die Marktstraße¹³ auf Platz 1 – gefolgt von grundsätzlich vor Schulen und Kindergärten (35 Nennungen) und der Münchinger Straße (12 Nennungen). Weitere Straßen bzw. Standorte sowie die Ergebnisse der digitalen Umfrage sind dem Anhang 3 zu entnehmen.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

¹³ In der Marktstraße wird derzeit eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage eingerichtet.

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Festlegung von Standorten der Geschwindigkeitsanzeigen
- Einrichtung und Betrieb der Geschwindigkeitsanzeigen

Empfohlene Zielgröße

- Einrichtung und Betrieb von Geschwindigkeitsanzeigen:
 - an allen Ortseingängen (bis 2026) und
 - im direkten Umfeld von allen Schulen, Kindergärten, Altenheimen (bis 2026).

Weitere Informationen

- Publikationen der Unfallforschung der Versicherer (UDV):
<https://www.udv.de/udv/themen/geschwindigkeitsanzeigen-dialog-display-wirkt-am-besten-81718> [2023]

7.4 E) Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement und Bepreisung

Ein Parkraummanagement inkl. Bepreisung kann einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Reduktion im Verkehrssektor leisten, da der Umstieg vom privaten Kraftfahrzeug auf den Umweltverbund gefördert wird. Zudem können sich weitere Vorteile ergeben:

- Verringerung von Parksuchverkehren
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Umnutzung von Stellplatzflächen, z.B. für den Rad- und Fußverkehr, Grünflächen, Stadtmobiliar oder Carsharing-Fahrzeuge
- Querfinanzierung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten und Infrastruktur
- Förderung der Elektromobilität bei verstärkter Ausweisung von Parkständen für Elektrofahrzeuge (Parkbevorrechtigung)

Ein Parkraummanagement kann aus verschiedenen Maßnahmen bestehen, die sich gegenseitig ergänzen. Möglich sind:

- Einführung bzw. Erhöhung von Parkgebühren
- Einführung bzw. weitere Regulierung von Parkzeitlimitierungen
- Einführung von Bewohnerparken
- Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum
- Bündelung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum
- Einführung eines (digitalen) Parkleitsystems

Parkraumüberwachung

Bei der Umsetzung eines Parkraummanagements sind Information, Kommunikation und Beteiligung essenziell, da derartige Veränderungsprozesse Zeit, Transparenz und Glaubwürdigkeit brauchen.

Aktuelle Untersuchungen

Die Stadtverwaltung Ditzingen hat in der Vergangenheit bereits Untersuchungen zum Parkraummanagement durchgeführt. Zu nennen sind u.a. das [Parkraumkonzept für die Kernstadt](#) aus dem Jahr 2018 der BrennerPlan GmbH.

Das Parkraumkonzept wird aktuell fortgeschrieben. In diesem Zusammenhang hat im Mai 2023 eine erneute Parkraumerhebung stattgefunden.

Die Fortschreibung des Parkraumkonzepts ist noch nicht abgeschlossen, sodass die Ergebnisse nicht in den vorliegenden Aktionsplan für Mobilität, Klima und Lärmschutz einfließen können.

Aufgrund separaten (externen) Untersuchungen wird das Maßnahmen-Set „Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement und Bepreisung“ im Aktionsplan nicht weiter vertieft betrachtet.

Die Ergebnisse der Untersuchungen sind abzuwarten und in den weiteren Prozess einzubringen.

Ergebnisse der digitalen Umfrage

In der digitalen Umfrage wurden verschiedene Fragen zum Parkraummanagement gestellt. Die Ergebnisse der digitalen Umfrage sind dem Anhang 3 zu entnehmen.

Fördermöglichkeiten

- Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Bereich Fuß- und Radverkehr – Qualifizierter Fachkonzepte: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/wirtschaft/foerderungen/fb88/foerderung-qualifizierter-fachkonzepte/> [2023]
- Maßnahmenumsetzung über LGVFG, u.a. auch gemäß Anlage 22 für den Umbau von Stellplätzen in Rad- und Fußverkehrsanlagen sowie Verkehrsberuhigung: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg/> [2023]
und:
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/e_Foerdermittel/_Anlagen_LGVFG_einzeln/Anlage_22_Besonders_klimafreundliche_Vorhaben_Stand_Juni_2022.pdf [2023]
- Regelförderung Quartiersgaragen über LGVFG (Kommune): <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/foerderung-elektromobilitaet/lgvfg-foerderung-quartiersgaragen> [2023]
- E-Quartiershubs: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/foerderung-elektromobilitaet/foerderauf-ruf-e-quartiershubs-1> [2023]

Weitere Informationen

- Steckbriefe des Kompetenznetzes Klima Mobil zum Handlungsfeld „Parkraummanagement und Umnutzung von Straßenraum“: <https://www.klimaschutz-bewegt.de/infothek/downloads-und-publikationen/> [2023]
- Good-Practice-Beispiele im Handlungsfeld „Parkraummanagement und Umnutzung von Straßenraum“ des Kompetenznetzes Klima Mobil: https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/2021/11/Good-Practice-Beispiele_Handlungsfeld-Parkraummanagement-1.pdf [2023]

- Informationsmaterial der Initiative Platzgewinn fürs Klima: <https://www.klimaschutzbewegt.de/kommunikationsinitiative/> [2023]

7.5 F) Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum

Eine Begrünung des Straßenraums wirkt sich positiv auf den Menschen und Klima aus. Zum einen helfen Bäume im Sommer in urbanen Hitzeinseln die Temperatur zu senken, Schatten zu spenden und Niederschlagswasser kann im unversiegelten Boden versickern. Zum anderen tragen sie erheblich zu einer besseren Aufenthaltsqualität von Plätzen und Straßen bei. Trotz der bekannten positiven Aspekte von Bäumen und Begrünung im Straßenraum gibt es oft viel zu wenig Bäume und Begrünung und zu viel versiegelte Fläche.

7.5.1 Erweiterung des Baum- und Pflanzenbestands

In der Stadt Ditzingen gilt es den Baumbestand in den Ortsmitten und anderen zentralen Plätzen (am Laien/ Rathausplatz) zu erweitern oder die Aufenthaltsqualität durch andere Begrünung zu verbessern. Durch die Vor-Ort-Begehungen könnte festgestellt werden, dass auf der Marktstraße, am Laien/ Rathausplatz und am Bahnhofsvorplatz bereits viele Bäume vorhanden sind. Diese sind allerdings oftmals kleine Bäume, die wenig Schatten spenden. Daher soll zukünftig drauf geachtet werden Baumarten mit einem großen, dichten Laubdach anzupflanzen. Falls ein Anpflanzen aufgrund unterirdischer Infrastruktur nicht möglich ist, stellt temporäre Begrünung eine weitere Möglichkeit dar. Dies können zum einen Bäume in Pflanzkübeln sein, begrünte Sitzgelegenheiten oder Hochbeete.

Abbildung 24: Pflanzkübel zur zusätzlichen Begrünung der Bushaltestelle Ditzingen Bahnhof



Quelle: Planersocietät [2023]

Ergebnisse der digitalen Umfrage

In der digitalen Umfrage wurde u.a. abgefragt, ob Ditzingen eine grünere Stadt werden soll. Diese Frage wurde von ca. 65 Prozent bejaht, von ca. 22 Prozent verneint und ca. 12 Prozent stehen dem neutral gegenüber (N = 274). Zudem wurde nach konkreten Orten/Bereichen/ Straßenzügen gefragt an denen Bäume/ Begrünung fehlt. Diese fehlt vor allem auf der Marktstraße, am Laien/ Rathausplatz und auf dem Bahnhofsvorplatz Bäume/Begrünung.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Definition von Bereichen in denen Bäume und Begrünung fehlt
- Begrünung dieser Bereiche mit permanenten Bäumen/ Begrünungsmöglichkeiten oder durch temporäre Bäume/ Begrünungsmöglichkeiten (z.B. Wanderbäume, begrünte Sitzgelegenheiten, Blumenkübel).

Empfohlene Zielgröße

- Eine zweckmäßige Zielgröße ist im weiteren Bearbeitungsprozess festzulegen und zu beschließen.
 - Gutachterlicher Vorschlag:
 - An den Standorten Marktstraße, am Laien/ Rathausplatz und auf dem Bahnhofsvorplatz sollen jeweils bis 2025 15 neue Begrünungsmöglichkeiten (z.B. permanente Bäume, temporäre Bäume, begrünte Sitzgelegenheiten, Hochbeete) umgesetzt werden.

Fördermöglichkeiten

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Bereich Wiedervernetzung: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/05_Wiedervernetzung_210728.pdf [2023]

Weitere Informationen

- Forschungsprojekt: BlueGreenStreets Toolbox (Teil A und Teil B)
 - https://ressourceneffiziente-stadtquartiere.de/?page_id=204&lang=de [2023] und: <https://www.hcu-hamburg.de/research/forschungsgruppen/reap/reap-projekte/bluegreenstreets/> [2023]

- https://repos.hcu-hamburg.de/bitstream/hcu/638/5/2022-04-06_BlueGreenStreets_BlueGreenStreets_as_multicodierte_Strategie_zur_Klimafolgenanpassung_A.pdf [2023]
- https://repos.hcu-hamburg.de/bitstream/hcu/638/6/2022-04-06_BlueGreenStreets_BlueGreenStreets_as_multicodierte_Strategie_zur_Klimafolgenanpassung_B.pdf [2023]

7.5.2 Entsiegelung von befestigten Flächen

Ein zu großer Anteil an versiegelten Flächen führt unter anderem dazu, dass Niederschlagswasser nicht versickern kann und bei Starkregenereignissen zu Überschwemmungen führt. Zudem können die Grundwasservorräte nicht aufgefüllt werden, wenn der Boden in zu großen Anteilen nicht versickerungsfähig ist. Im Ditzinger Stadtgebiet gilt es so viele versiegelte Flächen wie möglich zu entsiegeln. Zukünftig sollten insbesondere Parkplätze, die neu-, um- oder ausgebaut werden, mit durchlässigen Pflasterbelägen versehen werden. Bei bestehenden Parkplätzen sollte eine Optimierung geprüft werden.

Zudem sollte über die Nachteile der zunehmenden Versiegelung von Flächen auf privatem Grund (z.B. Vorgärten) aufgeklärt werden, um die Bürgerschaft für diese Thematik zu sensibilisieren.

Insgesamt ist es wichtig das Thema entsiegelte Flächen, Retentionsflächen und Begrünung ganzheitlich zu denken. Dazu gehört das Thema beim Straßenneu- und -umbau mitzudenken (d.h. Straßenraumbegrünung, durchlässige Pflasterbeläge bei Parkplätzen, Berücksichtigung von Retentionsflächen).

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Begrünung und Versiegelungsgrad bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen mitdenken
- Entsiegelung von Flächen überall dort, wo es möglich und wirtschaftlich ist.

Empfohlene Zielgröße

- Eine zweckmäßige Zielgröße ist im weiteren Bearbeitungsprozess festzulegen und zu beschließen.

Fördermöglichkeiten

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Bereich Wiedervernetzung:
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/05_Wiedervernetzung_210728.pdf
[2023]

Weitere Informationen

- Forschungsprojekt: BlueGreenStreets Toolbox (Teil A und Teil B)
https://ressourceneffiziente-stadtquartiere.de/?page_id=204&lang=de [2023]

und:

<https://www.hcu-hamburg.de/research/forschungsgruppen/reap/reap-projekte/bluegreenstreets/> [2023]

und:

https://repos.hcu-hamburg.de/bitstream/hcu/638/5/2022-04-06_BlueGreenStreets_BlueGreenStreets_as_multicodierte_Strategie_zur_Klimafolgen_anpassung_A.pdf [2023]

und:

https://repos.hcu-hamburg.de/bitstream/hcu/638/6/2022-04-06_BlueGreenStreets_BlueGreenStreets_as_multicodierte_Strategie_zur_Klimafolgen_anpassung_B.pdf [2023]
- Broschüre „Straßenbegleitgrün - Hinweise zur ökologisch orientierten Pflege von Gras- und Gehölzflächen an Straßen“ des Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Ausgabe September 2016:
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren_Publikationen/Strassenbegleitgruen_Hinweise_zur_oekologisch_orientierten_Pflege_von_Gras-_und_Gehoelzflaechen_an_Strassen.pdf
[2023]
- Wanderbaumallee Stuttgart: <https://www.wanderbaumallee-stuttgart.de/> [2023]

7.6 G) Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete

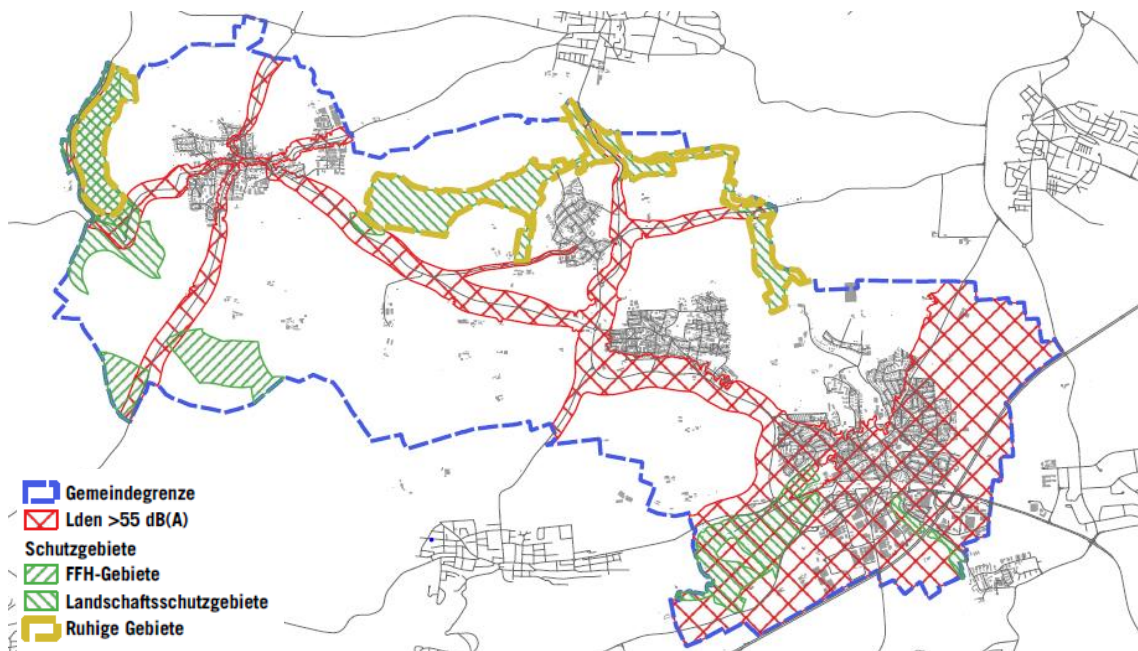
Neben einer reduzierten Lärmbelastung am direkten Wohnort sind sogenannte ruhige Gebiete wichtig. Ruhige Gebiete sind größere Freiflächen mit einer geringen Lärmeinwirkung. Ein genauer verbindlicher Lärmpegel ist nicht definiert. In der Praxis dient als Anhaltspunkt Gebiete mit Lärmpegeln zwischen 40 bis 55 dB(A) L_{den} als ruhige Gebiete auszuweisen. Eine Lärmbelastung von L_{den} 40 dB(A) gilt dabei für sehr ruhige Gebiete und ein Lärmpegel von 55 dB(A) L_{den} ist der Maximalwert. Im aktuellen Lärmaktionsplan der Stadt Ditzingen wird sich an einer Lärmbelastung von L_{den} 55 dB(A) orientiert. Ruhige Gebiete können sowohl innerstädtische Freiflächen oder bebaute Flächen als auch kleinere und größere Freiflächen außerhalb einer Stadt sein. Die Ausweisung ruhiger Gebiete ist als eine Vorsorgeplanung zu verstehen. Das Ziel muss nicht zwangsläufig sein, diese Gebiete von Lärm zu befreien oder den Lärm zu mindern. Unter Umständen kann für ein ruhiges Gebiet auch die Zielvorgabe gelten, dass eine mögliche zukünftige Lärmzunahme einen gewissen Pegelwert nicht überschreiten darf.

Im aktuellen Lärmaktionsplan der Stadt Ditzingen sind folgende Gebiete als ruhige Gebiete ausgewiesen:

- Landschaftsschutzgebiet „Döbachtal“
- Landschaftsschutzgebiet „Mittleres Glemstal“
- Landschaftsschutzgebiet „Strudelbachtal“
- FFH-Gebiet „Strohgäu und unteres Enztal“

Abbildung 25 stellt die kartografische Verortung der ruhigen Gebiete dar.

Abbildung 25: Ruhige Gebiete in Ditzingen (Quelle: LAP 2021, Stadt Ditzingen)



Aus Abbildung 25 wird ersichtlich, dass auf Grund der Lärmbelastung über 55 dB(A) die Auswahl an Gebieten, die als ruhige Gebiete ausgewiesen werden können gering ist. Bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans sollten die öffentliche Grünfläche entlang der Glems im nördlichen Bereich der Ditzinger Kernstadt als ruhiges Gebiet in Betracht gezogen werden, da der Lärmpegel hier unter 55 dB(A) liegt.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Fortschreibung der Lärmaktionsplanung inkl. Ausweisung von ruhigen Gebieten

Empfohlene Zielgröße

- Fristgerechte Fortschreibung der Lärmaktionsplanung

Fördermöglichkeiten

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Fachkonzepte und Personal – Förderung (Konzeptionsförderung):
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/221027_Fachkonzepte_und_Personal_barrierefrei.pdf [2023]

Weitere Informationen

- Publikation „Ruhige Gebiete – Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung BW“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, November 2019:
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhige-gebiet-leitfaden-zur-festlegung-in-derlaermaktionsplanung> [2023]
- Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230208_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf [2023]
- Fachbroschüre „Ruhige Gebiete“ des Umweltbundesamts:
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/181005_uba_fb_ruhigegebiete_bf_150.pdf [2023]

7.7 H) Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen schaffen

Attraktive Verknüpfungspunkte sind elementare Bausteine für die Mobilität der Zukunft. Immer häufiger werden dafür Mobilitätsstationen an zentralen Orten bzw. Plätzen installiert, um einen Verknüpfungspunkt zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu schaffen. Sie stellen einen wesentlichen und sichtbaren Baustein im kommunalen Mobilitätsmanagement dar. Mobilitätsstationen können in unterschiedlicher Größe, Ausstattung und Funktion bestehen. Dabei ist die Verknüpfung so gestaltet, dass ein Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen mit einem Wiedererkennungswert für die Nutzenden ermöglicht wird. Die Mobilitätsangebote sind dabei nutzerfreundlich und barrierefrei gestaltet.

Als Erweiterung der Park-and-Ride-Idee bieten Mobilitätsstationen vor allem Übergangspunkte zum Carsharing, Bikesharing oder dem eigenen Fahrrad. Insbesondere an Bahnstationen und Haltestellen sollen Mobilitätsstationen den Umstieg zwischen den Verkehrsträgern erleichtern.

7.7.1 Schaffung von Mobilitätsstationen

In Ditzingen stellen insbesondere die beiden Bahnhöfe Ditzingen und Heimerdingen potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen dar. Während der Bahnhof Ditzingen bereits viele verschiedene Verkehrsträger und Mobilitätsangebote verknüpft, ist beim Bahnhof Heimerdingen noch mehr Handlungsbedarf, um diesen zu einer Mobilitätsstation auszubauen. Ein weiterer Standort, der sich für eine Mobilitätsstation anbietet, ist der zentrale Rathausplatz in Hirschlanden. In Schöckingen ist die Errichtung einer Mobilstation nahe der Bushaltestelle „Schöckingen Rose – Ditzingen“ denkbar. Es gilt allerdings zu prüfen, ob dies einen geeigneten Standort für eine Mobilitätsstation darstellt.

Abbildung 26: Mobilitätsstation mit Mobilitätssäule (links) und Neugestalteter Vorplatz am Bahnhof Ditzingen mit Radabstellanlagen, WC und Grünelementen (rechts)



Quelle: Verkehrsministerium BW [2023]



Quelle: Planersocietät [2023]

In Baden-Württemberg werden Mobilitätsstationen mithilfe einer Mobilitätssäule kenntlich gemacht (siehe Abbildung 26). Die Mobilitätssäule ist die neue, sichtbare Wegmarke für nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg. Sie markiert Orte mit vielfältigen geteilten und öffentlichen Mobilitätsoptionen, hilft bei der Orientierung vor Ort, erleichtert den Zugang zu Buchungsinformationen und ergänzt – je nach Ausstattung – den Standort um praktische Funktionen wie

ein Radreparaturset oder eine Sitzbank. Mobilitätssäulen sind somit an allen Mobilitätsstationen zu errichten.

Eine Orientierungshilfe für die Ausstattung von Mobilitätsstationen ist das Handbuch Mobilstationen vom Zukunftsnetz Mobilität NRW. Dort wurde unter anderem eine Mindestausstattung für Mobilitätsstationen definiert (siehe Abbildung 27). Mit der Errichtung einer Mobilitätssäule wären bereits die Ausstattungsmerkmale einheitliche Beschilderung, Informationen zum Angebot und Stadt- und Umgebungsplan abgedeckt¹⁴.

Abbildung 27: Mindestausstattung einer Mobilstation

Dynamische Fahrgastinformationssystem
Einheitliche Beschilderung
Fahrradabstellanlagen (möglichst überdacht)
Fahrradbox (verschießbar)
Informationen zum Angebot
Sitzgelegenheiten
Stadt- und Umgebungsplan
Witterungsschutz
Bike-Sharing
Carsharing

Aufgrund der Lage und damit einhergehenden Bedeutung, ist die Ausstattung der Mobilitätsstationen unterschiedlich. Ein Vorschlag für eine zweckmäßige Ausstattung ist der Abbildung 28 zu entnehmen. Sofern es nicht umsetzbar ist, dass die einzelnen Ausstattungselemente bzw. Angebote direkt nebeneinander liegen, sollten diese jedoch aber in einer räumlichen überschaubaren Entfernung zueinander liegen. Falls keine Sichtbeziehungen hergestellt werden können, sind Hinweisschilder, die z.B. auf das Angebot verweisen, zu installieren. Zum Beispiel gibt es nahe dem Rathausplatz Hirschlanden eine Bikesharing-Station des Anbieters RegioRadStuttgart. Diese befindet sich zwar in einer fußläufigen Entfernung von 100 Metern, allerdings gibt es vom Rathausplatz keine Sichtbeziehung zu der Station und keine Hinweisschilder. Eine Ausschilderung der Bikesharing-Station ggf. mit Piktogrammen auf der Straße ist hier notwendig.

¹⁴ Vorausgesetzt dies ist bei der Mobilitätssäule integriert. Es gibt Mobilitätssäulen mit unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen.

Abbildung 28: Ausstattung der Mobilitätsstationen

Bahnhof Ditzingen	Bahnhof Heimerdingen	Rathausplatz Hirschlanden	Ausstattungsmerkmale je Kategorie: x Erforderlich und bereits vorhanden (x) Erforderlich, aber noch nicht vorhanden o optional - nicht erforderlich	
x	x	-	SPNV-Haltestelle	ÖPNV-Angebote
x	x	x	ÖPNV-Anschluss	
x	(x)	(x)	B+R-Anlagen (möglichst überdacht)	Radverkehr
x	(x)	o	Fahrradbox	
(x)	(x)	(x)	RadService-Punkte	
(x)	(x)	(x)	E-Bike-Ladestation	Sharing-Angebote
x	x	x	(E-) Fahrradverleihstation	
(x)	(x)	(x)	(E-)Lastenradverleih	
(x)	o	-	E-Scooter	
x	(x)	(x)	Carsharing	Kfz-Verkehr
x	(x)	(x)	P+R-Anlagen	
x	(x)	-	Kiss+Ride	
x	(x)	-	Taxistand	
(x)	(x)	x	Ladepunkte für E-Autos	Weitere Angebote
(x)	(x)	(x)	Mobilitätssäule	
x	x	(x)	Sitzgelegenheiten	
x	x	(x)	Witterungsschutz	
x	x	(x)	Dynamische Fahrgastinformation	
(x)	o	o	Schließfächer	
x	(x)	(x)	Öffentliches WC	

Ergebnisse der digitalen Umfrage

In der digitalen Umfrage wurde u.a. abgefragt, ob Mobilitätsstationen generell für sinnvoll gehalten werden. Diese Frage wurde von ca. 75 Prozent bejaht, von ca. 9 Prozent verneint und ca. 14 Prozent stehen dem neutral gegenüber (N = 276). Weiterführend wurde abgefragt, welche Ausstattungsmerkmale am Ditzinger Bahnhof bzw. am Heimerdinger Bahnhof zukünftig gewünscht sind. Die Mehrheit der Teilnehmenden wünscht sich eine Mobilitätssäule und ca. ein Drittel ein E-Scooter-Angebot. Weitere Ausstattungsmerkmale, welche sich die Teilnehmenden wünschen, sind am Ditzinger Bahnhof Radabstellanlagen (überdacht, diebstahlsicher, buchbar), eine Bikesharing-Station und ein Freefloating Carsharing-Angebot.

Die Top drei Ausstattungsmerkmale, die sich die Teilnehmenden am Heimerdinger Bahnhof wünschen, sind öffentliche Toiletten, P+R-Anlagen und B+R-Anlagen.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Identifizierung eines Standorts für eine Mobilitätsstation in Schöckingen
- Sukzessiver Ausbau der Standorte (Bahnhof Ditzingen, Bahnhof Heimerdingen, Rathausplatz Hirschlanden, Standort Schöckingen) zu Mobilitätsstationen

Empfohlene Zielgröße

- Der Ditzinger Bahnhof ist bis 2025, um weitere Ausstattungsmerkmale einer Mobilitätsstation zu ergänzen.
- Der Bahnhof Heimerdingen und der Rathausplatz in Hirschlanden sind bis 2030 zu Mobilitätsstationen auszubauen.
- Bis 2030 ist in Schöckingen ein geeigneter Standort für eine Mobilitätsstation zu identifizieren und zu einer Mobilitätsstation auszubauen.

Fördermöglichkeiten

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Mobilitätsformen vernetzen: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/02_Vernetzungsmassnahmen_210728.pdf [2023]
- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Bike+Ride: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/16_Bike_Ride_210728.pdf [2023]

Weitere Informationen

- Projekt „Mobilitätssäulen“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg <https://www.mobilitaetssaehlen-bw.de/> [2023]
- Flyer „Mobilitätssäulen für Baden-Württemberg“, Publikationsdatum: 07.06.202 https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/220607_Flyer_Mobilit%C3%A4tss%C3%A4ulen_2022_barrierefrei.pdf [2023]
- Wissensportal Mobilitätsstationen der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW): <https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/mobilitaetsstationen> [2023]

- Handbuch. Mobilstationen NRW 3- Auflage: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/3-auflage-handbuch-mobilstationen> [2023]

Exkurs ÖPNV

Der ÖPNV stellt in Ditzingen eine wichtige innerstädtische Verbindungsfunktion (Vernetzung der Statteile miteinander) dar und vernetzt Ditzingen mit der Region.

Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass eine weitere Stärkung des ÖPNVs in Ditzingen essenziell für eine nachhaltige Mobilität ist.

Als zentrale Handlungsbedarfe für den ÖPNV wurden u. a. ein verstärktes Busangebot in den Abend- und Nachtstunden identifiziert (siehe Stärken-Schwächen-Analyse im Anhang 4).

Der ÖPNV wird im Aktionsplan für Ditzingen untergeordnet behandelt, da der ÖPNV, gemeindeübergreifend für den Landkreis Ludwigsburg im Klimamobilitätsplan Ludwigsburg behandelt wird. Dieser wird derzeit erarbeitet.

Aktuelle Entwicklungen im Bereich des ÖPNVs:

- Im Nahverkehrsplan wurden einige Punkte angeregt
- Ditzingen wird durch die U-Bahnlinie U13 an das Stadtbahnnetz angeschlossen
- Es gibt eine Zubestellung für den Nachbusverkehr
- Es gibt ein Stadtticket. Es wurde umgesetzt, dass eine Stadt eine Zone ist, da Heimerdingen sonst in einer anderen Zone liegen würde.
- Es gibt mit der Buslinie 625 eine Art Shuttle vom Bahnhof Ditzingen ins Gewerbegebiet

7.8 I) Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

Die Elektromobilität leistet einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Reduktion im Verkehrssektor. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat das Ziel, dass bis 2030 ein Drittel aller Pkw in Baden-Württemberg klimaneutral angetrieben werden.

In Ditzingen gibt es bereits eine Vielzahl von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Straßenraum. Abbildung 29 zeigt zwei für Elektrofahrzeuge vorbehaltene Parkstände am Parkplatz P2 in Ditzingen. Das Parken ist auf die Dauer des Ladevorgangs beschränkt. In allen Ortsteilen ist mindestens eine Ladesäule mit zwei Ladepunkten vorhanden. Das Angebot wird derzeit ausgebaut.

Abbildung 29: Parkbevorrechtigung für Elektrofahrzeuge am Parkplatz P2 in Ditzingen



Quelle: Planersocietät [2023]

7.8.1 Elektromobilitätskonzept umsetzen und fortschreiben

Für den Bereich der Elektromobilität hat die Stadtverwaltung Ditzingen im Jahr 2020 ein Elektromobilitätskonzept erarbeiten lassen. Das Konzept beinhaltet u.a. Handlungsempfehlungen und Projektideen.

Das Maßnahmenset „Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität“ wird daher im vorliegenden Aktionsplan nicht vertieft betrachtet.

Grundsätzlich ist ein flächendeckender, nutzungsorientierter Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur für Kraftfahrzeuge zu betreiben.

Das Konzept aus dem Jahr 2020 ist nach ca. fünf Jahren fortzuschreiben, um dem Ausbau in Ditzingen sowie aktuellen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Elektromobilitätskonzept umsetzen
- Elektromobilitätskonzept fortschreiben

Empfohlene Zielgröße

- Elektromobilitätskonzept 2025 (nach 5 Jahren) fortschreiben

Fördermöglichkeiten

- Förderprogramme E-Mobilität des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/e-mobilitaet> [2023]
- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Fachkonzepte und Personal – Förderung (Konzeptionsförderung): https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/221027_Fachkonzepte_und_Personal_barrierefrei.pdf [2023]

Weitere Informationen

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg – Elektromobilität: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet> [2023]
- Leitfaden zum Elektromobilitätsgesetz – Praktische Tipps für die Umsetzung vor Ort: Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Ausgabe 03/2022: https://www.e-mobilbw.de/fileadmin/media/e-mobilbw/Publikationen/Broschueren/EmoG-Broschuere_Web.pdf [2023]

7.8.2 Zeitliche Beschränkung der Parkbevorrechtigung

Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge sind auszuweiten. Hierbei ist zu beachten, dass die Parkbevorrechtigung tagsüber (08:00 – 18:00 Uhr) auf die Dauer des Ladevorgangs (Höchstparkdauer von maximal vier Stunden) beschränkt werden sollte. Beim Festlegen der Höchstparkdauer soll die Ladeleistung und die Ladegeschwindigkeit der Ladestationen berücksichtigt werden.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Elektromobilitätskonzept umsetzen
- Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zeitlich beschränken
- Elektromobilitätskonzept fortschreiben

Empfohlene Zielgröße

- Zeitliche Beschränkung aller Parkbevorrechtigung für elektrisch betriebene Fahrzeuge bis 2026

Weitere Informationen

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg – Elektromobilität: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet> [2023]

7.9 J) Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr

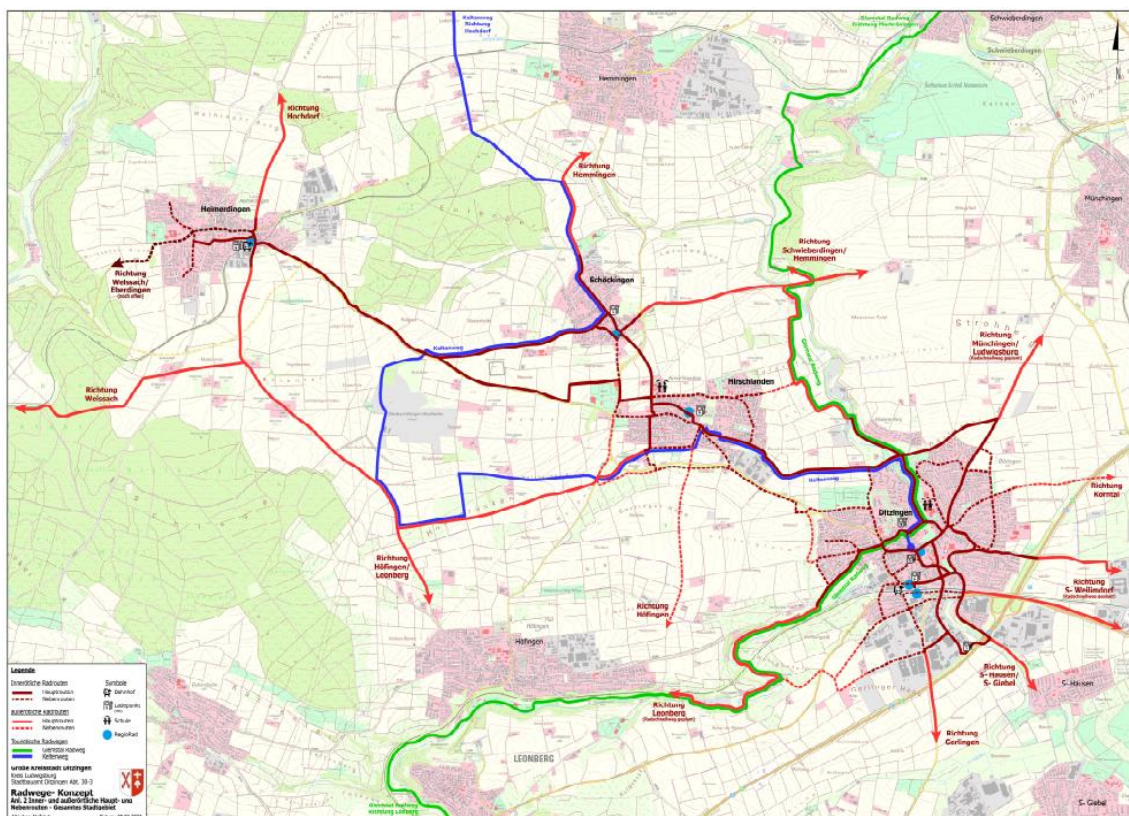
Radfahren ist gesund, leise, umweltverträglich, modern und flexibel. Das Fahrrad, insbesondere Pedelecs und Lastenräder, erfreuen sich in der jüngeren Zeit einer steigenden Beliebtheit. Daraus resultieren neue Herausforderungen für die teils bereits vorhandene Radinfrastruktur in Ditzingen und deren Nutzenden.

Verbesserungen für den Radverkehr müssen auf verschiedenen Ebenen erreicht werden. Dies betrifft insbesondere

- die Radverkehrsinfrastruktur für den fließenden Radverkehr,
- die Radverkehrsinfrastruktur für den ruhenden Radverkehr und
- Serviceangebote im Bereich des Radverkehr.

In Ditzingen bestehen bereits Ansätze für ein Radwege-Konzept, das inner- und außerörtliche Haupt- und Nebenrouten im gesamten Stadtgebiet unterscheidet, siehe Abbildung 30.

Abbildung 30: Ansatz eines Radwege-Konzepts, Stand 08.03.2022



Quelle: Stadt Ditzingen [2022]

Mit dem Glemstal Radweg und dem Keltenweg verlaufen zwei touristische Radwege durch Ditzingen und stellenweise durch die Ortsteile Hirslanden und Schöckingen.

Des Weiteren verläuft das RadNETZ Baden-Württemberg mit dem Alltagsradnetz und dem Zielnetz durch die Kernstadt Ditzingen. Für beide Netze sind Qualitätsstandards vorgegeben. In diesem

Zusammenhang existiert bereits ein Maßnahmenkataster für bestimmte Netzabschnitte und Knotenpunkte in Ditzingen.¹⁵

Radschnellwege¹⁶ sind geplant nach

- Weil der Stadt über Leonberg,
- Stuttgart über Weilimdorf und Stuttgart-Feuerbach und
- Korntal-Münchingen.

Der Radverkehr wird in Ditzingen innerorts überwiegend im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies ist insbesondere im Nebennetz entlang von Erschließungsstraßen vertretbar, da im Nebennetz i.d.R. durch die Anordnung von Tempo-30-Zonen die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf 30 km/h begrenzt ist. In Tempo-30-Zonen genießt der Radverkehr jedoch keinen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr.

Im gesamten Stadtgebiet von Ditzingen gibt es aktuell keine Radfahrstreifen.

In einigen (Hauptverkehrs-)Straßen sind Schutzstreifen markiert. Teilweise handelt es sich dabei jedoch um schmale und/oder nur einseitige Radverkehrsführungen.

Beispiele für Hauptverkehrsstraßen mit Schutzstreifen sind die Autenstraße, die Joh.-Fuchs-Straße, die Calwer Straße, die Stuttgarter Straße oder die Gartenstraße.

Im gesamten Stadtgebiet von Ditzingen gibt es aktuell weder Fahrradzonen noch Fahrradstraßen.

Mit Beschluss von TOP 6 der 77. Sitzung des Ausschusses für Technik und Umwelt (TU2022/017) und Ergänzung (TU2022/017-1) wurde die Verwaltung mit der Voruntersuchung und der Durchführung von Machbarkeitsstudien zu verschiedenen Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs beauftragt.

Punkt 2.7 lautet: „die Ausweisung von Fahrradstraßen im gesamten Stadtgebiet, ausgenommen Schöckingen, wo möglich und geeignet vorzunehmen.“

7.9.1 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind Straßen, die dem Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeugen vorbehalten sind. Fließender und ruhender Kfz-Verkehr ist nur dann erlaubt, wenn die Fahrbahnbreite eine verträgliche und sichere Abwicklung ermöglicht und der Kfz-Verkehr ausdrücklich durch entsprechende Verkehrszeichen zugelassen ist, z.B. Zusatzzeichen 1022-12 und 124-10 StVO „Kfz frei“.

Die Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 StVO zeigen den Beginn und das Ende einer Fahrradstraße. Diese Zeichen sind an jedem Knotenpunkt anzuordnen.

¹⁵ Weitere Informationen zum Verlauf und Maßnahmenkataster:
<https://www.wegedetektiv.de/bawrad16/#13/48.8374/9.0252> [2023]
und <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radnetz/das-radnetz/> [2023]

¹⁶ Weitere Informationen:
<https://www.landkreis-ludwigsburg.de/de/verkehr-sicherheit-ordnung/radverkehr/radschnellwege/> [2023]

Wie in Tempo-30-Zonen gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h. Der Radverkehr gibt die Geschwindigkeit vor.

Radverkehr hat gegenüber dem Kfz-Verkehr Vorrang und darf durch diesen weder gefährdet noch behindert werden. Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist ausdrücklich erlaubt.

Nebenstraßen sollten den Fahrradstraßen untergeordnet werden. Fahrradstraßen sollen vorfahrtberechtigt sein, grundsätzlich gilt jedoch rechts-vor-links.

Damit bieten Fahrradstraßen vielfältige Vorteile für den Radverkehr:

- Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs,
- Sichtbarmachung des Radverkehrs im Straßenraum,
- Stärkung der Rücksichtnahme des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Radverkehr,
- Bündelung des Radverkehrs auf bedeutenden Achsen,
- Erleichterung der Orientierung der Radfahrenden und
- Erhöhung des Komforts.

Fahrradstraßen sollten innerhalb des Stadtgebietes nach einem einheitlichen Standard umgesetzt werden, damit sie wiedererkennbar und für alle Beteiligten leicht und verständlich sind

Fahrradstraßen können

- aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 9 Satz 1 StVO)
oder
- zur Umsetzung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO)
angeordnet werden.

Bis zur Novellierung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2020 galt die Voraussetzung, dass Radfahrende die vorherrschende Verkehrsart sein müssen oder dies alsbald zu erwarten sei (VwV-StVO). Die angepassten Voraussetzungen für Fahrradstraßen sind entweder

- eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte oder
- eine untergeordnete Rolle des Kfz-Verkehrs oder
- eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr.

Fahrradstraßen sind kurzfristig und kostengünstig umsetzbar. Oftmals ist kein Eingriff in den Straßenraum notwendig. Zudem sind Fahrradstraßen vielfach erprobt und vielerorts bewährt. Für Anwohnende kann sich der Vorteil ergeben, dass sich das Verkehrsaufkommen in der Straße reduziert.

Bevor eine Fahrradstraße angeordnet wird, sind die rechtlichen Rahmenbedingungen, die gestalterischen Rahmenbedingungen sowie die Auswirkungen auf das Straßennetz zu prüfen und zu beurteilen.

Fahrradstraßen können auch außerorts angeordnet werden.

Potenzielle Straßen in Ditzingen

Potenzielle Fahrradstraßen in Ditzingen ergeben sich aus dem bereits vorhandenen Ansatz eines Radwege-Konzepts. Insbesondere Straßen, die Bestandteil der innerörtlichen Haupttrouten sind und aktuell als Tempo-30-Zone ausgewiesen sind, bieten sich als mögliche Fahrradstraßen an. Dies sind in Ditzingen zum Beispiel:

- die Steinhaldenstraße in Hirschlanden
- die Glemsstraße in Ditzingen.

Anhang 5 und Anhang 6 sind Steckbriefe für diese beiden Straßen zu entnehmen.

Weitere Straßen, die für eine Anordnung zur Fahrradstraße zu überprüfen sind, sind:

- Hegelstraße, Hirschlanden (ca. 400 m) (alternativ Leitweg)
- Gerlinger Weg / Brühlstraße, Hirschlanden (ca. 600 m)
- Ditzenbrunner Str., Ditzingen (ca. 850 m)
- An der Lache, Ditzingen (ca. 150 m)
- Hohenstauferstraße / Hornbergstraße, Ditzingen (ca. 800 m)
- Gottfried-Keller-Straße, Ditzingen (ca. 500 m)
- Feuerbacher Str. / Pforzheimer Str., Heimerdingen (ca. 500 m)

Ergebnisse der digitalen Umfrage

In der digitalen Umfrage wurde u.a. abgefragt, ob Fahrradstraßen in Ditzingen einen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs leisten können. Etwa 53 Prozent (N = 274) bejahten, etwa 34 Prozent verneinten diese Frage. Darüber hinaus konnten die Teilnehmenden Straßen in Ditzingen benennen, in denen Fahrradstraßen angeordnet werden sollten. Die genannten Straßen decken sich teilweise mit der gutachterlichen Einschätzung. Teilweise wurden Hauptverkehrsstraßen genannt, die sich nicht als Fahrradstraßen eignen, daher wurden diese Hinweise nicht aufgegriffen. Weitere Straßen sowie die Ergebnisse der digitalen Umfrage sind dem Anhang 3 zu entnehmen.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein	ja	
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Potenzielle Fahrradstraßen auf Grundlage der Netzplanung und einer Überlagerung mit Quellen und Zielen identifizieren
- Festlegung eines kommunalen Gestaltungsleitfadens für Fahrradstraßen
- Konkrete Umsetzungsprüfung; Abstimmung mit beteiligten Dritten
- Öffentlichkeitsarbeit: Begleitung der Einrichtung von Fahrradstraßen durch umfassende Informationskampagnen, um alle Verkehrsteilnehmenden über die Gebote und geltenden Regeln in Fahrradstraßen zu informieren. Dies kann mit allgemeinen Informationen in der Presse sowie mittels Flyer oder Plakaten passieren. Vor allem vor Ort sollte eine Begleitung, zum Beispiel durch die Polizei, im Rahmen der Einrichtung der Fahrradstraße stattfinden.

Empfohlene Zielgröße

- Anordnung von Fahrradstraßen mit einer Länge von ca. 2 km bis 2026.
- Erweiterung auf eine Gesamtlänge von insgesamt ca. 5 km (oder mehr) bis 2030.

Fördermöglichkeiten

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Bereich Fuß- und Radverkehr – Infrastruktur für den Radverkehr:
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/15_Radverkehr_210728.pdf [2023]

Weitere Informationen

- Leitfaden „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ der Bergischen Universität Wuppertal und des Deutschen Instituts für Urbanistik: https://www.svpt.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/svpt/Forschung/Projekte/Leitfaden_Fahrradstrassen_072021.pdf [2023]
- Qualitätsstandards und Musterlösungen zu Radschnellverbindungen und zu Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg¹⁷:
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/MobiZ/AZ_2-3942_31-174.pdf [2023]
- StVO-FAQ für Kommunen der AGFK-BW:
<https://www.agfk-bw.de/angebote/details/stvo-faq-fuer-kommunen-20> [2023]

¹⁷ Die Qualitätsstandards und Musterlösungen werden derzeit überarbeitet und fortgeschrieben.

7.9.2 Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung

In Ditzingen sind bereits einige Einbahnstraßen auch für Radfahrende in Gegenrichtung freigegeben, z.B. die Pforzheimer Straße in Heimerdingen.

Teilweise sind Netzlücken in Form von nicht freigegebenen Einbahnstraßen vorhanden, z.B. die Weilimdorfer Str. zwischen der Gerlinger Straße und dem Kreisverkehr Gartenstraße/ Kirchgartenstraße/Weilimdorfer Straße in Ditzingen. Der Radverkehr wird in dieser Straße auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg im nördlichen Seitenraum geführt.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Identifikation von Einbahnstraßen, die nicht für Radfahrende in Gegenrichtung geöffnet sind.
- Öffnung dieser Einbahnstraßen prüfen. Sollte eine Öffnung nicht möglich sein, ist dies zu schriftlich zu dokumentieren. Prüfen, ob weitere Begleitmaßnahmen, z.B. Fahrbahnmarkierungen notwendig bzw. zweckmäßig sind.

Empfohlene Zielgröße

- Öffnung aller Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung bis 2026 (sofern möglich).

Weitere Informationen

- Qualitätsstandards und Musterlösungen zu Radschnellverbindungen und zu Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg¹⁸:
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/MobiZ/AZ_2-3942_31-174.pdf [2023]
- AGFK-Faktenblatt 01-2022 „Einbahnstraßen für den Radverkehr öffnen“:
https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/AGFK_BW_Faktenblatt_Einbahnstrassen.pdf [2023]
- StVO-FAQ für Kommunen der AGFK-BW:
<https://www.agfk-bw.de/angebote/details/stvo-faq-fuer-kommunen-20> [2023]

¹⁸ Die Qualitätsstandards und Musterlösungen werden derzeit überarbeitet und fortgeschrieben.

7.9.3 Ausbau von Radabstellanlagen

Radabstellanlagen sollten so selbstverständlich sein wie Parkplätze für Kraftfahrzeuge. Sie müssen dort vorhanden sein, wo Wege starten oder enden, aber auch dort, wo Pausen gemacht werden.

Der Bedarf des Fahrradparkens im öffentlichen Raum ist sehr unterschiedlicher Natur: vom kurzen Abstellen zum Einkauf über mittlere Abstellzeiten während der Arbeits- oder Schulzeit bis hin zu längeren Abstellauern an Bahnhöfen und anderen ÖPNV-Knotenpunkten. Entsprechend vielfältig muss das Angebot an Radabstellanlagen sein.

Die Radabstellanlagen sollen dabei einen steigenden Anspruch der Schutzfunktion bieten, da der Wert von Fahrrädern z. B. durch Elektroräder steigt. Auch der sich entwickelnde Einsatz von Lastenrädern stellt Radabstellanlagen für Fahrräder vor neue Herausforderungen.

Ausführungsformen von Radabstellanlagen

In Ditzingen gibt es mit den Fahrradboxen am Bahnhof Ditzingen bereits Ansätze, dem Bedarf an hochwertigen Abstellanlagen gerecht zu werden. Auf der Südseite befinden sich zahlreiche konventionelle Fahrradboxen, siehe Abbildung 31. Auf der Nordseite wurden im Zuge der Umgestaltungsmaßnahme des Bahnhofvorplatzes pilotweise 15 digitale Fahrradboxen eingerichtet, siehe Abbildung 32. Aufgrund der offensichtlich geringen Auslastung wurde die Pilotphase bis Ende 2023 verlängert. Diese Boxen beinhalten u.a. Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes. Sie können stunden- oder tagesweise beim betreibenden Unternehmen gemietet werden.

Abbildung 31: Konventionelle Fahrradboxen auf der Südseite vom Bahnhof Ditzingen



Quelle: Planersocietät [2022]

Abbildung 32: Digitale Fahrradboxen am Bahnhof Ditzingen



Quelle: Planersocietät [2023]

Anlehnbügel mit Querholm (auch als Quersteg bezeichnet) haben sich vielerorts bewährt. Der Querholm bietet Vorteile beim sicheren Anschließen sowie beim Anschließen von kleinen Fahrrädern, z.B. Kinderfahrrädern, und anderen Fahrzeugen der Nahmobilität, z.B. Rollatoren oder E-Scootern.

In Ditzingen kommen bislang überwiegend Anlehnbügel ohne Querholm in unterschiedlicher Ausführung und unterschiedlichem Design zum Einsatz, siehe Abbildung 33 und Abbildung 34.

Abbildung 33: Anlehnbügel aus Flachstahl ohne Querholm in Doppelaufstellung in der Marktstraße in Ditzingen



Quelle: Planersocietät [2022]

Abbildung 34: Anlehnbügel als Rundrohr ohne Querholm in Einzelaufstellung am Bahnhof Ditzingen



Quelle: Planersocietät [2022]

Die Funktionalität der Radabstellanlagen soll über deren Design stehen. Inzwischen gibt es eine Vielzahl von Lösungen, die beides kombinieren und in Einklang bringen.

Ein Negativbeispiel für lediglich „designte“ Radabstellanlagen mit eingeschränkter Funktionalität sind Vorderradhalter in Spiralform. Auch die in Abbildung 35 und Abbildung 36 dargestellten Radabstellanlagen am Schulzentrum Glemsaue in Ditzingen sind z.T. als Vorderradhalter konzipiert.

Abbildung 35: Fahrradparker als Vorderradhalter mit abwechselnder Hoch- und Tiefeinstellung



Quelle: Planersocietät [2022]

Abbildung 36: Anlehnbügel aus gebogenen Rohrelementen („Fahrrad-Parkschnecke“)



Quelle: Planersocietät [2023]

Vorderradhalter – umgangssprachlich auch als „Felgenkiller“ bezeichnet – können bei der (nicht sachgerechter) Nutzung schnell zu Schäden am Vorderrad, der Felge oder der Fahrradgabel führen. Einen deutlich sichereren Stand haben Fahrräder, wenn diese mit dem gesamten Rahmen abgestellt und abgeschlossen werden.

Vorderradhalter sind zukünftig nicht mehr einzusetzen. Vorhandene Vorderradhalter sollen durch Anlehnbügel mit Querholm ausgetauscht werden.

Radabstellanlagen für Lastenfahrräder

Lastenfahrräder etablieren sich zu einem festen Bestandteil des innerörtlichen Radverkehrs. Sie besitzen einen erhöhten Platzbedarf, was bei der Planung zu berücksichtigen ist.

Es ist daher anzustreben, insbesondere an Orten mit erhöhtem Lastenradaufkommen (Innenstadt, Einkaufsmöglichkeiten, Kitas, Spielplätze etc.), Lastenradparkplätze zu schaffen. In diesem Zusammenhang können z.B. vorhandene Pkw-Parkstände umgenutzt werden, um den Fußverkehr im Seitenraum nicht zu beeinträchtigen.

Radabstellanlagen beim Einzelhandel

Der Einzelhandel ist ein wichtiges Ziel für den Alltagsradverkehr in Ditzingen. Hier sind die privaten Akteure gefordert, sichere und gut nutzbare Radabstellanlagen anzubieten. Im Einzelhandel ist der Witterungsschutz wegen der kürzeren Aufenthaltszeiten weniger wichtig, jedoch wünschenswert.

Es sollte jedoch Wert auf einen guten Diebstahlschutz, stabile Anlehnbügel für das Beladen der Fahrräder mit dem Einkauf und sehr geringe Entfernungen zum Eingang gelegt werden. Erforderlich sind außerdem breitere und längere Abstellmöglichkeiten für Lastenräder und Fahrradgespanne, die (zukünftig) vermehrt zum Einkauf genutzt werden.

Die Rolle der Verwaltung liegt hierbei in der Initiierung, Beratung und Förderung entsprechender Maßnahmen.

Radabstellanlagen am Arbeitsplatz

Abbildung 37: Bereich des Parkdecks als Radabstellanlage im Parkhaus an der Dieselstraße



Quelle: Planersocietät [2022]

Für das Fahrradparken am Arbeitsplatz ist wegen der langen Abstelldauer ein Witterungs- und Diebstahlschutz obligatorisch. Die Radabstellanlagen sind möglichst nah zur Arbeitsstelle zu platzieren. Abbildung 37 zeigt einen Bereich des Parkdecks im privaten Parkhaus an der Dieselstraße im Gewerbegebiet, der als überdachte und sichere Radabstellanlage dient.

Flankierende Angebote seitens der Unternehmen und Betriebe wie z.B. Duschen, Spinde und Umkleiden sind anzubieten und zu bewerben.

Die Stadt Ditzingen selbst sollte hier als Arbeitgeberin ihre Vorreiter- und Vorbildfunktion weiter stärken. Aktuell gibt es zwei Fahrradabstellräume sowie Duschmodöglichkeiten im Rathaus. Zusätzlich soll die Verwaltung die Initiierung, Beratung und Förderung entsprechender Maßnahmen übernehmen.

Nutzbarkeit und Zugänglichkeit von Radabstellanlagen

Über die Ausführungsform von Radabstellanlagen hinaus ist darauf zu achten, dass Radabstellanlagen jederzeit nutzbar sind und deren Nutzbarkeit nicht eingeschränkt ist, z.B. durch andere Verkehrseinrichtungen oder Elemente.

Abbildung 38 zeigt vier Anlehnbügel in der Marktstraße. Die Nutzbarkeit und Zugänglichkeit werden dauerhaft bzw. wurden an dem Tag durch Mülltonnen, Werbeaufsteller, Verkehrszeichen, Straßenleuchten und parkende Kraftfahrzeuge stark eingeschränkt.

Abbildung 38: In ihrer Nutzbarkeit eingeschränkte Anlehnbügel ohne Querholm in der Marktstraße



Quelle: Planersocietät [2023]

Ergebnisse der digitalen Umfrage

In der digitalen Umfrage wurde u.a. abgefragt, ob in Ditzingen zusätzliche Radabstellanlagen benötigt werden. Etwa 38 Prozent (N = 273) bejahten, etwa 31 Prozent verneinten diese Frage. Darüber hinaus konnten die Teilnehmenden Straßen bzw. Standorte in Ditzingen benennen, in denen zusätzliche Radabstellanlagen errichtet werden sollten. Mit 41 Nennungen lag der Bahnhof Ditzingen auf Platz 1 – gefolgt von der Marktstraße (31 Nennungen), grundsätzlich an Schulen und Kindertagesstätten (14 Nennungen) und der Rathausplatz/Am Laien in Ditzingen (13 Nennungen).

Weitere Straßen bzw. Standorte sowie die Ergebnisse der digitalen Umfrage sind dem Anhang 3 zu entnehmen.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Ersatz der veralteten, unattraktiven Vorderradhalter durch moderne Anlehnbügel, priorisiert in der Innenstadt, an Schulen und Freizeiteinrichtungen
- Bedarfsgerechter Ausbau der Abstellanlagen, insbesondere auch in den Ortsteilen, an Nahversorgern, Schulen, Kitas, in Gewerbegebieten, Haltestellen/Bahnhöfe und der Marktstraße.
- Die Nutzbarkeit von vorhandenen Radabstellanlagen ist zu überprüfen und fortan zu gewährleisten. Bestehende Hindernisse sind dauerhaft zu entfernen.

Empfohlene Zielgröße

- Eine zweckmäßige Zielgröße ist im weiteren Bearbeitungsprozess festzulegen und zu beschließen.

Fördermöglichkeiten

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Bereich Fuß- und Radverkehr – Infrastruktur für den Radverkehr: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/15_Radverkehr_210728.pdf [2023]
- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Bereich Fuß- und Radverkehr – Bike + Ride: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/16_Bike_Ride_210728.pdf [2023]
- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Bereich Fuß- und Radverkehr – Fahrradabstellplätze an Schulen: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/17_Radabstellanlagen_an_Schulen_210728.pdf [2023]

Weitere Informationen

- AGFK-Faktenblatt 07-2022 RadPARKEN „Sichere Radabstellanlagen bereitstellen“:
https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/2023_AGFK-BW_Faktenblatt_07_Fahrradparken.pdf [2023]

7.9.4 RadService-Punkte

Um zusätzliche Qualitäten für den Radverkehr in Ditzingen zu schaffen, können diverse Maßnahmen zur Steigerung des Radkomforts umgesetzt werden. Sie gehen über die definierten Standards und Qualitäten für den Radverkehr hinaus und sollen das Radfahren noch attraktiver gestalten.

Dabei geht es z. B. um eine angemessene Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur, Ausweitung der Winterdienste, Dauerzählstellen, Reparaturstationen und vieles mehr.

Die Stadt Ditzingen verfügt bisher lediglich über eine Luftstation für Fahrräder. Diese ist in eine Ladestelle für E-Bikes der Stadtwerke Ditzingen integriert und befindet sich am Platz an der Glems in der Kernstadt Ditzingen, siehe Abbildung 39.

Abbildung 39: E-Bike Ladestelle mit Luftstation am Platz an der Glems in Ditzingen



Quelle: Planersocietät [2022]

Abbildung 40: Beispiel für einen RadService-Punkt in Walldorf



Quelle: Planersocietät [2022]

In Baden-Württemberg werden vielerorts RadService-Punkte eingerichtet, vergleiche Abbildung 40. Die Standard-Ausführung der RadService-Punkte verfügt über ein stabiles Stahlgehäuse und wird fest im Boden verschraubt. Neben der Möglichkeit einen platten Reifen aufzupumpen, bietet ein RadService-Punkt auch verschiedene Werkzeuge, mit denen kleinere Defekte behoben werden können. Mit der zusätzlichen Halterung zur Fahrradaufhängung gehen Reparaturen noch leichter von der Hand.

Die Einrichtung eines RadService-Punktes wurde in der Vergangenheit bereits angefragt, aber nicht bewilligt.

Eine Positionierung solcher oder ähnlicher Reparaturstationen sollte vor allem auf dem Hauptnetz erfolgen. Eine Verknüpfung mit den Mobilitätsstationen im Stadtgebiet ist anzustreben.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Identifizierung potenzieller Standorte
- Einrichtung und Betrieb der RadService-Punkte
- Öffentlichkeitsarbeit

Empfohlene Zielgröße

- Einrichtung eines ersten RadService-Punktes am Bahnhof Ditzingen (Mobilitätsstation) bis 2025.
- Einrichtung zwei weiterer RadService-Punkte bis 2030 an den weiteren Mobilitätsstationen.

Fördermöglichkeiten

- Eine anteilige Kostenübernahme von bis zu 1.000 Euro netto für einen RadService-Punkt durch die Initiative RadKULTUR ist möglich:
<https://buchen.radkultur-bw.de/anteilsfinanzierung> [2023]

Weitere Informationen

- Initiative RadKULTUR des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Angebote für Kommunen. RadService-Punkte:
<https://www.radkultur-bw.de/kommunen/radservice-punkt> [2023]

7.9.5 RadCheck

Beim RadCheck der Initiative RadKULTUR haben Radfahrende die Möglichkeit, ihre Fahrräder vom fachkundigen Personal kostenlos durchchecken zu lassen. Dabei stehen sicherheitsrelevante Bauteile wie Bremsen, Licht und Klingel im Vordergrund.

Kleinere Mängel werden sofort behoben, dazu gehört: Bremsen einstellen, Lichtanlage überprüfen, Reifen aufpumpen, Fahrradhelm auf richtigen Sitz prüfen, Reflektoren anbringen, Kette ölen und vieles mehr.

Für größere Reparaturen wird an die Fachwerkstätten verwiesen.

Zudem gibt es Tipps für die regelmäßige Instandhaltung und viele Informationen rund ums Radfahren.

In Ditzingen fand der RadCheck der Initiative RadKULTUR statt. Der für die Nutzenden kostenlose RadCheck fand zuletzt am 24. Juli 2022 von 10:00 – 16:00 Uhr am Rathaus Ditzingen statt. Im Jahr 2023 fand/findet kein RadCheck statt.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktion

- RadCheck durchführen
- Öffentlichkeitsarbeit

Empfohlene Zielgröße

- Jährlich einen für Nutzende kostenlosen RadCheck anbieten (ab 2024).

Fördermöglichkeiten

- Eine anteilige Kostenübernahme von bis zu 1.500 Euro netto für einen RadCheck durch die Initiative RadKULTUR ist möglich:
<https://buchen.radkultur-bw.de/anteilsfinanzierung> [2023]

Weitere Informationen

- Initiative RadKULTUR des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Angebote für Kommunen. RadCheck:
<https://www.radkultur-bw.de/kommunen/radcheck> [2023]

7.10 K) Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen

Der Umweltverbund ist in der Verkehrsplanung angemessen zu berücksichtigen und verstärkt zu fördern. Die Regelung von Lichtsignalanlagen (umgangssprachlich „Ampeln“) an Knotenpunkten, an denen sich verschiedene Verkehre begegnen, ist eine wichtige Stellschraube, durch die der klimafreundlichen Mobilität Vorrang eingeräumt werden kann.

Die Stadt Ditzingen beteiligt sich aktiv an der regionalen Mobilitätsplattform RegioWin. Diese regionale Mobilitätsplattform zielt darauf ab, den Straßenverkehr in der Region Stuttgart flüssiger zu gestalten. Bewirken sollen dies Verkehrsmanagementstrategien durch steuerndes und regulierendes Eingreifen im Sinne „Grüner Wellen“ (koordinierte Steuerung von aufeinanderfolgenden Lichtsignalanlagen) über Gemeindegrenzen hinweg und Hinweise zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel (P+R).

Zu den Zielen gehören u.a. die Förderung nachhaltiger und vernetzter Mobilität sowie die Gestaltung einer intelligenten und nachhaltigen Mobilität durch Digitalisierung.

Die Stadt Ditzingen beteiligt sich als operativer Partner am regionalen Verkehrsmanagement. Dazu werden Lichtsignalanlagen ertüchtigt und ihre Programme erweitert. Sie werden außerdem über einen neuen regionalen Verkehrsrechner an die künftige regionale Verkehrsmanagementzentrale angebunden. Die Maßnahmen liegen im Wesentlichen an Knotenpunkten im Zuge der L 1137 und L 1141, an denen die Stadt Ditzingen Aufgaben als Straßenbaulastträger und -betreiber wahrnimmt.

Die Lichtsignalanlagen in Ditzingen sind bislang ohne separate Signalgeber für den Radverkehr ausgestattet. Ein einzelnen Lichtsignalanlagen gibt es Sondersignale und Bevorrechtigungen für den Busverkehr. Es gibt keine Bussonderfahrstreifen oder Busschleusen an Knotenpunkten.

Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen können folgende, positive Wirkungen haben:

- Veränderte Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes
- Verträglichere Verkehrsabwicklung durch einen homogenen Verkehrsfluss und damit eine Verringerung von Lärm-, Klimagas- und sonstiger Luftschadstoffemissionen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhung der Akzeptanzwirkung von Lichtsignalanlagen

Durch fuß- und radverkehrsfreundlichere Lichtsignalanlagensteuerungen können jedoch ggf. unter Umständen auch erhöhte Emissionen im Kfz-Verkehr entstehen. Daher ist eine Nutzenabwägung im Einzelfall zu treffen.

Das Maßnahmen-Set Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen umfasst insbesondere die folgenden Einzelmaßnahmen, die im Folgenden kurz erläutert werden:

- Busbeschleunigung durch signaltechnische Maßnahmen
- Grünpfeil für den Radverkehr
- Bedarfslichtsignalanlagen („Dunkelampeln“) für den Fußverkehr

7.10.1 Busbeschleunigung durch signaltechnische Maßnahmen

Bei der Busbeschleunigung geht es darum, die Verlustzeiten an Lichtsignalanlagen, aber auch an Haltestellen und auf der Strecke zu reduzieren. Busse müssen i.d.R. wie andere Kfz an roten Ampeln warten. Dabei befördern sie im besten Fall ein Vielfaches der Personenzahl von Pkw. Die Wartezeit beträgt vielerorts viele Sekunden, oftmals sogar Minuten, wenn z.B. mehrere Grünphasen abgewartet werden müssen.

Es sind geeignete Maßnahmen notwendig, die darauf abzielen, dass Busse Lichtsignalanlagen bei geringem Verkehrsaufkommen ohne Bremsen oder sogar Halt passieren können und Busse weniger Zeit im Rückstau verlieren.

Busbeschleunigungsmaßnahmen können dazu beitragen, dass Fahrten vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV verlagert werden.

Infrage kommen grundsätzlich signaltechnische, bauliche, betriebliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen.

Die Programmierung und Steuerung von Lichtsignalanlagen sind komplex und vielfältig. Die Festzeitsteuerung ist vielerorts Standard. Die Dauer der Grünphasen wird hierbei nach vorgegebenen Programmen geschaltet – unabhängig vom tatsächlichen Verkehrsaufkommen. Es findet i.d.R. keine Detektion der Verkehre und insbesondere der Fahrzeuge des ÖPNV statt. Daher sind beschleunigungswirkende Maßnahmen bei Festzeitsteuerungen schwierig umzusetzen. Dennoch können möglichst geringe Umlaufzeiten dazu beitragen, dass Wartezeiten an Lichtsignalanlagen gering bleiben. Längere Grünzeiten entlang des Linienverlaufs von Bussen können ebenso einen Beitrag zur Beschleunigung leisten. Bei der Programmierung von Grünen Wellen sind Aufenthaltszeiten an Haltestellen zu berücksichtigen, damit die Grüne Welle auch für den ÖPNV wirkt. Die Auswirkungen auf den allgemeinen Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit der Knoten sind stets zu berücksichtigen.

Das Gegenteil der Festzeitsteuerung ist eine verkehrsabhängige (flexible) Steuerung, die das tatsächliche Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Zufließende und stehende Fahrzeuge werden über Detektoren (z.B. Induktionsschleifen oder Kameras) erfasst. Das Signalprogramm wird in Echtzeit angepasst, sodass beispielsweise die Freigabezeit von hohen Verkehrsströmen entlang von Hauptverkehrsstraßen länger ist als von untergeordneten Straßen, in denen das Verkehrsaufkommen zu dem Zeitpunkt geringer ist. Mittels einer Detektion von sich annähernden Bussen kann das Signalprogramm so angepasst werden, dass die Ampel grün ist, wenn der Bus an der Ampel ist. Verlustzeiten können vermieden oder zumindest verringert werden.

Lichtsignalanlagen können auf diese Art und Weise einzeln gesteuert werden oder in Kombination mit benachbarten Lichtsignalanlagen in einem gemeinsam gesteuerten Netz.

Die Detektion von Bussen mittels in der Fahrbahn eingelassenen Induktionsschleifen ist nur möglich, wenn Busse eigene Fahrwege (Bussonderfahrstreifen) in Knotenpunkten haben. Busse sollten daher mit anderen Techniken detektiert werden. Hierzu zählen Infrarotbaken am Bus und am Fahrbahnrand, eine Funkübertragung des Standorts oder eine mobilfunkbasierte Übertragung des Standorts.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Prüfung, ob und wo klimaschutzorientierte Ampelschaltungen inkl. ggf. notwendiger/unterstützender baulicher Maßnahmen möglich sind.

Empfohlene Zielgröße

- Eine zweckmäßige Zielgröße ist im weiteren Bearbeitungsprozess festzulegen und zu beschließen.

Fördermöglichkeiten

- Maßnahmenumsetzung über LGVFG, u. a. auch gemäß Anlage 22 z. B. für den ÖPNV bzw. die ÖPNV-Beschleunigung, dynamischer Verkehrsleit-, Steuerungs- und Informationssysteme, Bau-, Aus- oder Umbau von Querungshilfen, Mittelinseln, LSA mit Sofortanforderung für Fuß- und Radverkehr:
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg/> [2023]
 und
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/e_Foerdermittel/_Anlagen_LGVFG_einzeln/Anlage_22_Besonders_klimafreundliche_Vorhaben_Stand_Juni_2022.pdf [2023]

Weitere Informationen

- Steckbriefe des Kompetenznetzes Klima Mobil zum Handlungsfeld „Bevorrechtigung umweltfreundlicher Verkehre“:
<https://www.klimaschutz-bewegt.de/infothek/downloads-und-publikationen/> [2023]
- Good-Practice-Beispiele im Handlungsfeld „Bevorrechtigung umweltfreundlicher Verkehre“ des Kompetenznetzes Klima Mobil: https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/2021/11/Good-Practice-Beispiele_Handlungsfeld-Bevorrechtigung-1.pdf [2023]
- Publikation „Busbeschleunigung – Maßnahmen und Fördermöglichkeiten des Landes Baden-Württemberg“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, April 2023:
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230510_Brosch%C3%BCre_Leitfaden_Busbeschleunigung_BW_barrierefrei.pdf [2023]

- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 22) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Steckbrief zum Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS): <https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022> [2023]

mit

Faktenblatt „E Klima“ der AGFK-BW: https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/AGFK-Faktenblatt_E_Klima.pdf [2023]

7.10.2 Grünpfeil für den Radverkehr

Mit der StVO-Novelle im April 2020 ist der grüne Pfeil für den Radverkehr eingeführt worden. Im Bereich von ausgewählten Knotenpunkten kann an Lichtsignalanlagen ein Rechtsabbiegen durch einen grünen Pfeil auf schwarzem Grund (Verkehrszeichen 721 StVO) für den Radverkehr gewährt werden. Hierbei sind u.a. mögliche Konflikte mit dem Fußverkehr zu beachten.

Er erlaubt das Rechtsabbiegen bei Rotlicht für Radfahrende nach vorherigem kurzem Anhalten. Der schon bekannte Grünpfeil für den Autoverkehr gilt auch für den begleitenden Radweg. Freies Rechtsabbiegen bei Rot fördert den Radverkehr, denn verkürzte oder vermiedene Wartezeiten machen das Radfahren attraktiver und führen zu einem Geschwindigkeitsvorteil. Außerdem kann der Grünpfeil da, wo die Erfüllung von Wartepflichten keinen Sicherheitsvorteil bringt, die Akzeptanz von Ampelsignalen dort erhöhen, wo sie notwendig sind.

Anordnungsvoraussetzung ist mitunter, dass der rechtsabbiegende Radverkehr nach der Kreuzung auf einen benutzungspflichtigen Radweg oder in eine Tempo-30-Zone eingeleitet wird. Ausnahmen hiervon bestehen bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (Verkehrszeichen 240), da Konflikte mit dem Fußverkehr entstehen können. Zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr sollten getrennte Geh- und Radwege sowie Wartebereiche des Fußverkehrs deutlich voneinander abgetrennt werden. Wartebereiche des Fußverkehrs müssen über eine hinreichend große Wartefläche verfügen.

Nicht erlaubt ist der Grünpfeil für den Radverkehr in Verbindung mit konfliktfreiem Kfz-Linksabbiegen im Gegenverkehr, da der entgegenkommende Kfz-Verkehr durch den Grünpfeil keinen Gegenverkehr erwartet. Darüber hinaus verbietet sich eine Anwendung in Verbindung mit indirektem Linksabbiegen, bei der Querung von Gleiskörpern und bei LSA mit vorgeschriebener Fahrtrichtung.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Prüfung, ob und wo Grünpeile für den Radverkehr möglich sind.

Empfohlene Zielgröße

- Eine zweckmäßige Zielgröße ist im weiteren Bearbeitungsprozess festzulegen und zu beschließen.

Weitere Informationen

- Qualitätsstandards und Musterlösungen zu Radschnellverbindungen und zu Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg¹⁹: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/MobiZ/AZ_2-3942_31-174.pdf [2023]
- StVO-FAQ für Kommunen der AGFK-BW: <https://www.agfk-bw.de/angebote/details/stvo-faq-fuer-kommunen-20> [2023]
- Artikel „Heilbronn: 17 Grünpeile nur für Radfahrer“ vom 26.06.2023 der AGFK-BW: <https://www.agfk-bw.de/news/details/heilbronn-17-gruenpeile-nur-fuer-radfahrer-4894> [2023]

7.10.3 Bedarfslichtsignalanlagen („Dunkelampeln“) für den Fußverkehr

Bedarfslichtsignalanlagen bzw. umgangssprachlich als „Dunkelampeln“ bezeichnet geben dem Fußverkehr die Möglichkeit, selbst zu entscheiden, ob der Signalschutz für das Queren einer Straße in Anspruch genommen wird oder nicht.

Bedarfsampeln zeigen im Grundzustand weder Grün noch Rot, weder für den Fußverkehr noch für den Kfz- und Radverkehr. Sie sind dunkel. Ein Zusatzzeichen „Bei Bedarf Grün anfordern“ sollte den Fußverkehr darauf hinweisen, dass die Ampel nicht aus ist, sondern betriebsbereit. Dieser Dunkelzustand ermöglicht auch ohne Signalschutz ein legales Queren. Bei Lichtsignalanlagen, die im Grundzustand Rot für den Fußverkehr zeigen, würde das Queren eine Ordnungswidrigkeit darstellen.

Sollte sich der Fußverkehr, z.B. aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, für den Signalschutz entscheiden, sollte die Wartezeit bis zur Freigabezeit möglichst kurz sein (maximal 40 Sekunden).

Bedarfslichtsignalanlagen kommen insbesondere bei reinen Fußverkehrslichtsignalanlagen und signalisierten Dreiecksinseln zum Einsatz.

¹⁹ Die Qualitätsstandards und Musterlösungen werden derzeit überarbeitet und fortgeschrieben.

Ergebnisse der digitalen Umfrage

In der digitalen Umfrage wurde u.a. abgefragt, ob optimierte Ampelschaltungen dazu beitragen können, dass die Attraktivität von Bus-, Fuß- und Radverkehr gesteigert wird. Etwa 56 Prozent (N = 273) bejahten, etwa 24 Prozent verneinten diese Frage. Darüber hinaus konnten die Teilnehmenden Straßen bzw. Knotenpunkte in Ditzingen benennen, in/an denen Ampelschaltungen optimiert werden sollten. Mit 20 Nennungen lag die Kreuzung Siemensstraße/Gerlinger Straße auf Platz 1 – gefolgt von der Kreuzung Hirschlander Straße/Autenstraße/Höfinger Straße/ Marktstraße/Glemsstraße (15 Nennungen) und der Siemensstraße im Bereich des Baumarkts (12 Nennungen). Weitere Straßen bzw. Knotenpunkt sowie die Ergebnisse der digitalen Umfrage sind dem Anhang 3 zu entnehmen.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein	ja	
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Prüfung, ob und wo bestehende Fußverkehrslichtsignalanlagen in Form von Bedarfslichtsignalanlagen möglich sind. Die Ergebnisse des Fußverkehrschecks 2022 sind zu berücksichtigen.

Empfohlene Zielgröße

- Eine zweckmäßige Zielgröße ist im weiteren Bearbeitungsprozess festzulegen und zu beschließen.

Fördermöglichkeiten

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Bereich Fuß- und Radverkehr – Infrastruktur für den Fußverkehr:
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/14_Fussverkehr_210728.pdf
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/15_Radverkehr_210728.pdf[2023]

Weitere Informationen

- Bericht „Entwicklung von Einsatzkriterien für Fußgängerschutzanlagen mit unterschiedlichen Grundstellungen“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), 22.02.2022: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2608/file/V356+BA+Gesamtversion.pdf> [2023]

7.11 L) Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement dient – im Gegensatz zu aufwendigen Infrastruktur-Lösungen – dazu, die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu beeinflussen und dadurch einen Beitrag zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur sowie erhöhten Nutzung von bestehenden Angeboten zu leisten.

Mobilitätsmanagement setzt vor der Entstehung des Verkehrs an, also bevor aus einem Mobilitätsbedürfnis die Entscheidung für einen Weg und für ein Verkehrsmittel wird.

7.11.1 Klimaschutzmanagement

Um den weiteren Prozess des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz aktiv fortzuführen, wird folgende verantwortliche Stelle bestimmt:

Klimaschutzmanagement/Klimaschutzmanagerin
innerhalb der Stabstelle „Grundsatzfragen und Nachhaltige Stadtentwicklung“
im Dezernat 2 „Bau- und Allgemeine Verwaltung“
der Stadtverwaltung Ditzingen

Die Stelle des Klimaschutzmanagements ist gemäß dem Verwaltungsgliederungsplan zum 01.08.2023 von der Klimaschutzmanagerin Frau Weinbrenner besetzt.

Die Klimaschutzmanagerin verantwortet zukünftig

- die Überprüfung der Umsetzbarkeit der Maßnahmen,
- die konkrete Maßnahmenplanung,
- die Umsetzung der Maßnahmen und
- deren Evaluation.

Da einzelne Maßnahmen ggf. nicht in der Zuständigkeit des Klimaschutzmanagements liegen, sind für diese im weiteren Prozess die verantwortlichen Stellen zu bestimmen.

Sollte die Stelle des Klimaschutzmanagements vakant werden, ist eine andere verantwortliche Stelle/Person zu benennen und schriftlich festzuhalten.

7.11.2 Behördliches Mobilitätsmanagement

Die Stadt Ditzingen hat im Jahr 2022 ein Mobilitätskonzept für die Stadtverwaltung Ditzingen erarbeiten lassen. Hierbei ging es um eine Standort- und Potentialanalyse der Arbeitswege der Außenstellen. Das Konzept wurde von der UnternehmenBERADUNG erstellt (Stand 02.12.2022)

Die städtische Kfz-Flotte wurde bereits auf Elektrofahrzeuge umgestellt. Zudem bietet die Stadtverwaltung JobRads und das Deutschland-Ticket Jobticket an.

Das behördliche Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung Ditzingen ist weiter auszubauen.

Die Stadtverwaltung sollte als eigener Betrieb verstanden werden und in den Bereichen des betrieblichen Mobilitätsmanagements als Vorbild voran gehen, indem sie ein Konzept mit geeigneten Maßnahmen erstellt.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Behördliches Mobilitätsmanagement kontinuierlich ausbauen
- Prüfung und Festlegung geeigneter Einzelmaßnahmen
- Implementierung von verwaltungsinternen Kommunikationsformaten, die einerseits über den Umsetzungsprozess und -stand sowie zu erreichten Meilensteinen informieren und andererseits dazu beitragen, die jeweilige Fachexpertise des in die Umsetzung einzubringen
- Öffentlichkeitswirksame Vermarktung der Mobilitätsangebote und -maßnahmen

Empfohlene Zielgröße

- Eine zweckmäßige Zielgröße ist im weiteren Bearbeitungsprozess festzulegen und zu beschließen.

Weitere Informationen

- Förderprogramm B²MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg:
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement/foerderprogramm-betriebliches-und-behoerdliches-mobilitaetsmanagement> [2023]
- Homepage des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, Rubrik „Nachhaltige Mobilität \ Mobilitätsmanagement“: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement> [2023]

7.11.2.1 Modal Split-Erhebung/Haushaltsbefragung

Der Modal Split gibt Aufschluss darüber, zu welchen Anteilen die verschiedenen Verkehrsmittel – Auto, Fahrrad, Bus und Bahn, Fußverkehr etc. – auf den alltäglichen Wegen genutzt werden.

Der Modal Split ist ein wichtiges Instrument für die Analyse und Bewertung der Mobilität in Ditzingen. Er dient zudem u.a. als Grundlage für die Wirkungsanalyse von Maßnahmen.

In Ditzingen wurde kürzlich eine entsprechende Haushaltsbefragung zur Ermittlung des Modal Splits durchgeführt. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Aufgrund des Aufwands einer repräsentativen Haushaltsbefragung wird ein Erhebungsintervall von ca. fünf Jahren empfohlen. Bei fortlaufenden Erhebungen ist zu beachten, dass das Untersuchungsdesign nicht oder nur geringfügig von der ersten Mobilitätsbefragung abweichen sollte.

Ausgehend von dem ersten Modal Split ist ein Wirkungsziel zu definieren. Es ist festzulegen, wie sich der Modal Split bis zur nächsten Erhebung (nach 5 Jahren) verändern soll.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Wirkungsziel bezogen auf die angestrebte Veränderung des Modal Splits festlegen
- Modal Split-Erhebung nach fünf Jahren fortschreiben

Empfohlene Zielgröße

- Fortschreibung nach 5 Jahren

Fördermöglichkeiten

- Förderung qualifizierter Fachkonzepte – Radverkehr, Fußverkehr, Schulwegpläne, Fußgängerquerung: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/wirtschaft/foerderungen/fb88/foerderung-qualifizierter-fachkonzepte/> [2023]

7.11.2.2 Begrüßungspakete für Neubürger:innen

Das Mobilitätsverhalten ist in der Regel eine Routine, mit der im Alltag nicht gebrochen wird. Wenn Personen diese Routine brechen z. B. durch den Umzug nach Ditzingen, besteht ein hohes Potenzial, einen Wechsel des Mobilitätsverhaltens zu einer möglichst nachhaltigen Mobilität anzuregen. Menschen sind nach einem Umzug besonders empfänglich für Informationen in Bezug auf die Mobilität, da sie ihre Wege neu planen müssen.

Durch die Verteilung bzw. das Verschicken von Begrüßungspaketen, die u.a. mobilitätsrelevante Informationen und Angebote enthalten, kann das Mobilitätsverhalten neuzugezogener Personen frühzeitig beeinflusst werden bzw. zu einer Verhaltensänderung angeregt werden.

Mögliche Inhalte dieser Begrüßungspakete könnten sein:

- Stadtplan
- Informationen rund ums Fahrrad
- Informationen zur polygoCard
- Gutschein(-code) für RegioRadStuttgart
- Gutschein für Carsharing von Stadtmobil
- Gutschein für ÖPNV

Gutscheine für Fahrten im ÖPNV oder Probefahrten bei Sharing-Angeboten können bei Neubürger:innen dafür sorgen, erste Erfahrungen mit den Mobilitätsangeboten und erste Anreize für einen Wechsel des Mobilitätsverhaltens schaffen.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Begrüßungspakete mit mobilitätsrelevanten Informationen an Neubürger:innen verteilen.

Empfohlene Zielgröße

- Begrüßungspakete sind ab dem Jahr 2024 zu verteilen.

Weitere Informationen

- Gute Beispiele von Aktivmobil BW: „Begrüßungspaket für Neubürger der Stadt Offenburg“: <https://www.aktivmobil-bw.de/gute-beispiele/kommunikation/offenburg-neubuergerpaket/> [2023]

- Endbericht „Förderprogramm Neubürgermarketing – Evaluation der Modellvorhaben Sulzfeld und Tübingen“ des Ministeriums für Verkehrs Baden-Württemberg und der NVBW:
https://www.nvbw.de/fileadmin/user_upload/PDF/fuss_radverkehr/190708_Bericht_Evaluation_Neubuergermarketing.pdf [2023]
- Carsharing-Gutschein von stadtmobil Stuttgart:
<https://stuttgart.stadtmobil.de/aktuelles/gutscheine/> [2023]

7.11.3 Schulisches Mobilitätsmanagement – Kommunale Unterstützung der Koordination und Umsetzung

Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Kinder und Jugendlichen auf dem täglichen Weg zur Schule/ zum Kindergarten bzw. nach Hause betreffen. In diesem Zusammenhang sollen aber auch Eltern (Hol- und Bringverkehre) sowie Lehrkräfte, Mitarbeitende der Schulsozialarbeit und in Schulen tätiges Personal (als Vorbilder, Initiatoren von Kampagnen und bezogen auf die eigene alltägliche Mobilität) einbezogen 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.

In Ditzingen gibt es mehrere Schulstandorte:

- Konrad-Kocher-Schule, Grundschule, am östlichen Stadtrand von Ditzingen
- Grundschule Heimerdingen, am westlichen Ortsrand vom Ortsteil Heimerdingen
- Theodor-Heuglin-Schule, Gemeinschaftsschule, am nördlichen Ortsrand vom Ortsteil Heimerdingen
- Wilhelmschule, sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum, im Zentrum von Ditzingen
- Realschule und Gymnasium in der Glemsaue in Ditzingen (Schulzentrum Glemsaue)
- Gymnasium in der Glemsaue in Ditzingen (Schulzentrum Glemsaue)

Am Standort der Konrad-Kocher-Schule entsteht ab 2023 die zentrale Grundschule in Ditzingen. Dieser Standort vereint zukünftig die Konrad-Kocher-Schule und die Wilhelmschule. Der neue Standort liegt demnach eher dezentral am östlichen Ortsrand der Kernstadt Ditzingen.

Die Mobilitätsbedürfnisse und Handlungserfordernisse sind stark vom Alter der Kinder und Jugendlichen sowie der Schulform abhängig. Daher sind die verschiedenen Schulen in Gruppen systematisch anzusprechen und entsprechend 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.

7.11.3.1 Geh- und Radschulwegpläne

Schulwegpläne sind die dokumentierte Empfehlung überprüfter und geeigneter Schulwege und damit Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung.

Für die Schulen im Stadtgebiet von Ditzingen bestehen bereits Geh-Schulwegpläne (Stand 2022). Es gibt Pläne für Ditzingen, Heimerdingen sowie einen gemeinsamen Plan für Hirschlanden und Schöckingen.

Rad-Schulwegpläne für die weiterführenden Schulen existieren bislang nicht.

Gemäß dem Erlass „Sicherer Schulweg“ des Innenministeriums Baden-Württemberg (Stand 24.08.2022²⁰) sind für alle Schulen im 3-Jahres-Turnus Geh-Schulwegpläne zu erstellen sowie für alle weiterführenden Schulen Rad-Schulwegpläne, die sich an den tatsächlichen Wegen der Schüler:innen orientieren.

Schulwegpläne können neben den tatsächlich zurückgelegten Wegen der Schüler:innen auch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements enthalten.

So könnten beispielsweise Stationen der Walking- und Ridingbusse in den Schulwegplan eingezeichnet werden.

Die Schulwegpläne sollten sowohl digital als auch als Printversion in den Schulen verteilt werden.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Erarbeitung von Radschulwegplänen
- Fortschreibung der Geh- und Radschulwegpläne

Empfohlene Zielgröße

- Erarbeitung von Radschulwegplänen für alle weiterführenden Schulen
- Fristgerechte Fortschreibung der Geh- und Radschulwegpläne für alle Schulen

²⁰ https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Erlass_Sicherer_Schulweg_2022.pdf [2023]

Fördermöglichkeiten

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Bereich Fuß- und Radverkehr – Qualifizierter Fachkonzepte: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/wirtschaft/foerderungen/fb88/foerderung-qualifizierter-fachkonzepte/> [2023]

Weitere Informationen

- Erlass „Sicherer Schulweg“ für das Schuljahr 2022/2023 des Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen des Landes Baden-Württemberg: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Erlass_Sicherer_Schulweg_2022.pdf [2023]
- mit der Anlage 1 „Ergänzende Hinweise und Informationen“ zum Erlass: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Erlass_Sicherer_Schulweg_2022_Hinweise.pdf [2023]
- Schulwegplaner Baden-Württemberg des Landesamts für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg: <https://schulwegplaner-bw.de/> [2023]

7.11.3.2 „Walking- und Riding-Busse“

Als Walking- bzw. Riding-Busse werden beaufsichtigte Zusammenschlüsse von Kindern verstanden. Dabei treffen sich die Kinder mit demselben Schulweg an vorab festgelegten Punkten und laufen bzw. radeln unter der Aufsicht von ein, zwei Erwachsenen gemeinsam zur Schule.

Anders als bei der Fahrt mit dem Auto sind die Kinder so bereits vor dem Unterricht körperlich aktiv und tun etwas gegen die morgendliche Müdigkeit. Darüber hinaus lernen sie sich unter Aufsicht auf ihrem Schulweg sicher im Verkehr zu bewegen. Außerdem wird mit den Walking- und Riding-Bussen das Kfz-Verkehrsaufkommen im Schulumfeld deutlich reduziert.

Ergebnisse der digitalen Umfrage

In der digitalen Umfrage wurde u.a. abgefragt, ob Walking-/Riding-Busse eine sinnvolle Alternative zum „Elterntaxi“ sind. Etwa 80 Prozent (N = 274) bejahten, etwa 8 Prozent verneinten diese Frage. 56 Prozent der Befragten können sich vorstellen, dass das eigene Kind einen Walking- oder Riding-Bus auf dem Schulweg nutzt. Gründe, die gegen eine Nutzung sprechen, wurden ebenfalls abgefragt. Die Ergebnisse der digitalen Umfrage sind dem Anhang 3 zu entnehmen.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Initiierung durch die Stadtverwaltung
- Gemeinsame Abstimmung mit den Schulen, Elternbeiräten, der Polizei und ggf. weiteren Dritten
- Berücksichtigung in den Schulwegplänen
- Öffentlichkeitsarbeit

Empfohlene Zielgröße

- Beaufsichtigte Walking- und Riding-Busse zu allen Grundschulstandorten ab dem Schuljahr 2024/2025

Weitere Informationen

- Information „Der laufende Schulbus“ des Landesgesundheitsamts Baden-Württemberg: https://www.gesundheitsamt-bw.de/fileadmin/LGA/DocumentLibraries/SiteCollectionDocuments/03_Fachinformationen/Impulse/2020_Impulse_Laufender_Schulbus.pdf [2023]
- Information „Walking Bus“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/8/2/95361bd77ab0de9d4156ea389ee26586/2020-kurzgesagt-walking-bus_5fd08f5368ac5.pdf [2023]
- Handlungsleitfaden „Walking Bus“ des Ministeriums für Bauen und Verkehr und des Ministeriums für Schule und Weiterbildung des Landes NRW, Ausgabe 2020: https://www.landesverkehrswacht-nrw.de/wp-content/uploads/2020/08/Walkingbus_Handlungsleitfaden.pdf [2023]

7.11.3.3 Elternhaltestellen

Im direkten Schulumfeld bündeln sich die Wege aller Schüler*innen. Daher sollte die Gestaltung des Schulumfelds und der Schulwege möglichst den Ansprüchen von Kindern entsprechen.

Neben einer Reduktion von zulässigen Geschwindigkeiten kann auch das Einrichten von Elternhaltestellen eine effiziente Maßnahme sein (vgl. Abbildung 41) Diese Haltezonen²¹ für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen müssen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr vor der Schule entzerren. Dabei sollten sich diese Zonen mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden.

Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist ebenfalls möglich. Zudem sollen für Schulbeginn und -ende begrenzte Halteverbote im direkten oder erweiterten Schulumfeld geprüft werden. Eine Berücksichtigung von ÖPNV, Wohnerverkehr sowie von Verkehrsverlagerungen sind bei der Umsetzung ebenfalls zu prüfen. Die Prüfung des Einsatzes von Elternhaltestellen, kann ein Bestandteil der Fachkonzepte zu Schulwegplänen sein.

Als Grundlage für die Prüfung kann die „Checkliste zur Standortbewertung“ des ADAC dienen, der nach positiver Prüfung auch Schilder zur Verfügung stellt.

Abbildung 41: Elternhaltestelle an der Gesamtschule in Büren (NRW)



Quelle: Planersocietät [2023]

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- In Abstimmung mit den Schulen prüfen, wo Elternhaltestellen sinnvoll sind
- Ggf. begleitende Maßnahmen umsetzen
- Öffentlichkeitsarbeit

Empfohlene Zielgröße

- Elternhaltestellen an allen Schulstandorten bis 2025

²¹ Eine Elternhaltestellen sollen nicht zum Parken dienen, sondern lediglich zum Halten zur Verfügung stehen und somit den Umschlag möglichst hochhalten, sodass alle die Elternhaltestelle nutzen können. Dieser Vorgang soll maximal drei Minuten dauern. Mithilfe der Errichtung eines eingeschränkten Haltverbotes können diese Voraussetzungen erreicht werden.

Weitere Informationen

- ADAC-Checkliste 06-22 „Standortbewertung für Elternhaltestellen“:
https://assets.adac.de/image/upload/v1654586800/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/Elternhaltestelle-Checkliste_06-2022_ggzhrp.pdf [2023]
- AGFK-Faktenblatt 03-2020 „Hol- und Bringzonen im Schulumfeld“: https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/AGFK-Faktenblatt_Hol-_und_Bringzonen_Download.pdf [2023]

7.11.3.4 Programme, Projekte, Aktionen und Kampagnen

Folgende Programme, Projekte, Aktionen und Kampagnen sind im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements denkbar. Hierbei handelt es sich um eine nicht abschließende Aufzählung.

Landesprogramm „MOVERS – Aktiv zur Schule“

Organisatoren: Ministerium für Verkehr, Ministerium des Innern, für Digitalisierung und Kommunen; Ministerium für Kultus, Jugend und Sport; NVBW
<https://www.movers-bw.de/> [2023]

Projekt „SchulRadler“

Organisator: AGFK Baden-Württemberg
<https://www.aktivmobil-bw.de/gute-beispiele/kommunikation/agfk-bw-schulradler/> [2023]

Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten

Organisatoren: VCD, Deutsches Kinderhilfswerk
<https://www.zu-fuss-zur-schule.de/> [2023]

Aktion „Mein Schulweg“

Organisator: Deutsche Verkehrswacht
Geführte Begehung mit Eltern und Kindern vor der Einschulung
<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/verkehrswachten/vw-aktion-mein-schulweg/> [2023]

Programm „Busfahren lernen“

Organisator: Deutsche Verkehrswacht
<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/mobil-teilhaben/bus-fahren-lernen/> [2023]

Kampagne „Kindermeilen“

Organisator: Klima-Bündnis e.V.
Sammlung von „grünen“ Kilometern als Einzelner oder Klassengemeinschaft
<http://www.kindermeilen.de/> [2023]

Aktionen „Verkehrshelden“

Organisator: ADAC Stiftung
<https://verkehrshelden.com/kinder/wissen-und-mitmachen> [2023]

Landesweite Verkehrssicherheitsaktion „Gib acht im Verkehr“

Organisator: Landeskriminalamt Baden-Württemberg – Referat Prävention Koordinierungs- und Entwicklungsstelle Verkehrsunfallprävention (KEV)

<https://www.gib-acht-im-verkehr.de/> [2023]

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Zusammenstellung einer spezifischen Maßnahmenammlung zur Etablierung von Mobilitätsmanagement für Schulen und Kindergärten
- Erarbeitung eines Akquisitionskonzepts zur Gewinnung von Schulen und Kindergärten als Kooperationspartner:innen für schulisches Mobilitätsmanagement
- Initiierung eines Netzwerks für schulisches Mobilitätsmanagement durch die Stadtverwaltung (Akteure sind u.a. das Amt 11 „Jugend, Bildung und Betreuung“, Schulen, Polizei, Stadtwerke, Verkehrswacht, Elternbeirat)
- Regelmäßige Netzwerktreffen zu Austausch und zur Information mit Vorstellung potenzieller sowie ggf. bereits erprobter Mobilitätsmanagement-Maßnahmen
- Finanzielle Förderung (oder ggf. volle Kostenübernahme) von externen Beratungsleistungen in Schulen und Kindergärten

Empfohlene Zielgröße

- Eine zweckmäßige Zielgröße ist im weiteren Bearbeitungsprozess festzulegen und zu beschließen.

Fördermöglichkeiten

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Bereich Fuß- und Radverkehr – Fahrradstellplätze an Schulen: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/17_Radabstellanlagen_an_Schulen_210728.pdf [2023]

7.11.4 Betriebliches Mobilitätsmanagement – Kommunale Unterstützung der Koordination und Umsetzung

Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Beschäftigten der Unternehmen in Ditzingen auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstfahrten, die Parkraumausstattung sowie den jeweiligen Fuhrpark betreffen.

Durch betriebliches Mobilitätsmanagement sollen die Vorteile und Potenziale nachhaltiger Mobilität einer möglichst großen Zahl an Arbeitgeber:innen vermittelt werden.

Die Aufgabe der Vermittlung obliegt in erster Linie auch der Stadt Ditzingen. Mit ihrer zentralen und präsenten Rolle kann sie zum einen eine Vorbildfunktion einnehmen und als erster Multiplikator fungieren, zum anderen koordinierend wirken.

Auch ist es Aufgabe der Verwaltung, betriebsübergreifende Strukturen zu schaffen, die sich positiv auf die nachhaltige Abwicklung von Arbeits- und Dienstwegen auswirken.

Nachfolgend erfolgt eine Zusammenstellung möglicher Maßnahmen zur Etablierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in Unternehmen, Betrieben und Gewerbe:

- **Erhebung relevanter Daten**
z.B. Mobilitäts- und Wohnstandortbefragung, Fuhrparkdaten etc.
Die Kenntnis über die spezifizierten Rahmenbedingungen und Anforderungen in Unternehmen und Betrieben ist ein wichtiger Baustein eines zielgerichteten betrieblichen Mobilitätsmanagements.
Betriebe sollen bei der Befragung ihrer Beschäftigten zum Mobilitätsverhalten unterstützt werden, z. B. beim Aufbau eines geeigneten Befragungsbogens. Kleine und mittlere Unternehmen unterschreiten mit ihrer Angestelltenzahl meist die notwendige Größe, um Aktionen durchzuführen. Hier kann es Aufgabe der Stadt sein, Strukturdaten zu erheben, aufzubereiten und in geeigneter Weise zugänglich zu machen, sodass Unternehmen und Betriebe für ihre Angestellten einen Nutzen daraus ziehen können.
- **Austauschnetzwerk etablieren**
Um einen regelmäßigen Austausch auch zwischen den Unternehmen und Betrieben zu ermöglichen, sollte ein regelmäßiger Austausch vor Ort durch die Stadt initiiert werden, mit dem Ziel, Erfahrungen und Wissen auszutauschen. Eine Ansprache zur Teilnahme sollte systematisch und vollständig erfolgen. Dazu können geeignete Akteur:innen wie die Industrie- und Handelskammer oder die Handwerkskammer eingebunden werden. Diese Unternehmenstreffen zum Thema Mobilität sollten in regelmäßigen Abständen (je Quartal/Halbjahr) angeboten werden.
- **Förderung und Unterstützung von Homeoffice-Modellen**
- **Anschluss an Portale für Pendelnde**
z.B. an die kommunale Mitfahrzentrale „PENDLA“ in Baden-Württemberg:
<https://www.pendla.com/> [2023]
- **Sukzessive Umrüstung der Fahrzeugflotte auf emissionsarme / -freie Antriebsformen**

- **Einführung emissionsarmer / -freier Dienstfahrzeuge**
z.B. Pedelecs, E-Roller, E-Scooter etc.
- **Einführung von Fahrzeugpooling**
- **Installation von E-Lademöglichkeiten für Kfz und Fahrrad**
- **Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten auf firmeneigenem Gelände**
- **Überarbeitung der unternehmenseigenen Dienstwagenregelung**
- **Verbesserung der Voraussetzungen zur Nutzung von Pkw-Alternativen auf dem Weg zur Arbeit**
z.B. Schaffung von Infrastruktur wie Duschen, qualitativ hochwertigen Radabstellmöglichkeiten, Reparaturmöglichkeiten, Förderungen von E-Bike-, Pedelec- und Lastenradleasing für Mitarbeitende / Jobtickets, usw.)
- **Durchführung von Aktionstagen und Wettbewerben**
z.B. Schulungen für kraftstoffsparendes Fahren und Kopplung dieser mit Spritsparwettbewerben, Aktionstag / -stand Mobilität im Rahmen von Firmenfesten
- **Interne und externe Kommunikation zu eingerichteten und umgesetzten Maßnahmen**
- **Begleitende Evaluation der eingeführten Maßnahmen**
Um die Effekte des betrieblichen Mobilitätsmanagements messen zu können und um eventuelle Schwierigkeiten vorzubeugen bzw. Verbesserungen während des Umsetzungsprozesses einzuleiten, sollte eine begleitende Evaluation erfolgen. Um auch von den Erfahrungen und Problemlösungen der anderen Betriebe zu profitieren, sollte es zumindest für Modellbetriebe eine übergeordnete Evaluation erfolgen.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Zusammenstellung einer spezifischen Maßnahmensammlung zur Etablierung von Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Betriebe und Gewerbe
- Erarbeitung eines Akquisitionskonzepts zur Gewinnung von Betrieben, Unternehmen und Gewerben als Kooperationspartner:innen für betriebliches Mobilitätsmanagement
- Regelmäßige Netzwerktreffen zum Austausch und zur Information mit Vorstellung potenzieller sowie ggf. bereits erprobter Mobilitätsmanagementmaßnahmen
- Finanzielle Förderung (oder ggf. volle Kostenübernahme) von externen Beratungsleistungen in Betrieben, Unternehmen und Gewerben

Empfohlene Zielgröße

- Eine zweckmäßige Zielgröße ist im weiteren Bearbeitungsprozess festzulegen und zu beschließen.

Fördermöglichkeiten

- Förderprogramm B²MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement/foerderprogramm-betriebliches-und-behoerdliches-mobilitaetsmanagement> [2023]

Weitere Informationen

- Förderprogramm B²MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (s.o.)
- Handreichung betriebliches Mobilitätsmanagement des Kompetenznetzes Klima Mobil: https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/2021/12/Hand-Out_BMM_Allgemein.pdf [2023]
- Betriebliches Mobilitätsmanagement – Informationsangebot der IHK Region Stuttgart: <https://www.ihk.de/stuttgart/branchen/verkehrswirtschaft/personenverkehr/effiziente-mobilitaet-fuer-ludwigsburger-unternehmen-3747716> [2023]
- Betriebliches Mobilitätsmanagement – Informationsangebot der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart: <https://nachhaltige-mobilitaet.region-stuttgart.de/mobilitaetsmanagement/betriebliches-mobilitaetsmanagement/> [2023]
- BMM-Impulsprogramm der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart: <https://nachhaltige-mobilitaet.region-stuttgart.de/bmm-impulsprogramm/ziele-und-ansatz/> [2023]

7.11.5 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Verhaltensveränderungen beginnen in den Köpfen der Menschen. Angebote können nur genutzt werden, wenn sie bekannt sind. Hierfür sind eine aktive Öffentlichkeitsarbeit und eine verständliche und ansprechende Kommunikation zentrale Schlüssel und Voraussetzungen für die Verkehrs- und Mobilitätswende. Die Öffentlichkeitsarbeit nimmt daher einen wichtigen Baustein innerhalb der nicht-investiven Maßnahmen ein.

Um das Thema (nachhaltige) Mobilität in all seinen Facetten erlebbar zu machen, sollte die Stadt Ditzingen die Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Mobilität sowie Klima- und Lärmschutz intensivieren und die Öffentlichkeit im Rahmen von Kampagnen einbinden.

Ansätze gibt es in Ditzingen bereits. Zu nennen sind beispielsweise:

- Medien (Homepage der Stadt, Ditzinger Anzeiger, Newsletter, interaktives Geoportal)
- Auto- und Zweiradmessen Ditzingen Mobil
- StadtRadeln
- Charity Bike Cup
- Brezel Race Stuttgart & Region
- RadCheck
- Nachhaltigkeitsmarkt
- Öffentlichkeitsveranstaltungen im Rahmen des integriertes Stadtentwicklungskonzepts und des Fußverkehrschecks

Durch eine gezielte, zielgruppen-spezifische und ansprechende Öffentlichkeitsarbeit sind Mobilitätsangebote, Wettbewerbe und Veranstaltungen auf verschiedenen Kanälen zu bewerben und zu vermarkten.

Bewertung der Maßnahme

Zeitliche Umsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einflussmöglichkeiten der Stadt	gering	mittel	hoch
Projekt mit besonderer Strahlkraft	nein		ja
Grobkostenschätzung	gering	mittel	hoch

Mit der Maßnahme verbundene Aktionen

- Öffentlichkeitswirksame Positionierung von Verwaltungs- und Stadtspitze zur Mobilitätswende in Ditzingen
- Bekanntmachung neuer / innovativer Mobilitätsangebote durch die sichtbare Platzierung dieser im öffentlichen Raum sowie eine marketing-technische Begleitung
- Aufzeigen der Praxistauglichkeit der Mobilitätsangebote (z.B. durch kostenlose Testangebote)
- Durchführung von öffentlichen Veranstaltungen und Aktionen zur Mobilität im öffentlichen Raum, bei Unternehmen oder Schulen
- Initiierung von stadtweiten Wettbewerben im Zusammenhang mit der Mobilitätswende (z.B. CO2-Einsparung im Alltag, gesundheitsfördernde Mobilität, etc.)

Empfohlene Zielgröße

- Eine zweckmäßige Zielgröße ist im weiteren Bearbeitungsprozess festzulegen und zu beschließen.

Weitere Informationen

- Steckbriefe des Kompetenznetzes Klima Mobil zum Handlungsfeld „Experimentierräume, Planungskultur, Kommunikation“:
<https://www.klimaschutz-bewegt.de/infothek/downloads-und-publikationen/> [2023]
- Infomaterial „Aktionsideen für Ihre Bürgerkommunikation“ des Kompetenznetzes Klima Mobil: https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/2022/07/Aktionsideen_Platzgewinn-fuers-Klima.pdf [2023]

7.12 Maßnahmenübersicht

Maßnahmen-Set	Nr.	Maßnahme	Zeitliche Umsetzung	Einflussmöglich- keiten der Stadt	Projekt mit besonderer Strahlkraft	Grobkosten- schätzung
			kurzfristig = bis 2026 mittelfristig = bis 2030 langfristig = nach 2030	gering mittel hoch	Nein Ja	gering (< 100T.) mittel (< 500 T.) hoch (> 500 T.)
A) Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten	A1	Einrichtung eines Modaler Filters in der Marktstraße (<i>Ergebnisse der aktuellen Untersuchungen abwarten</i>)	Mittelfristig	hoch	Ja	Mittel
	B1	Änderung Straßennetzgestaltung zur Unterbindung von Durchfahrtsverkehren	Mittelfristig	Mittel	Nein	Mittel
B) Gesünder Wohnen: Verkehrsberuhigte Quartiere	B2	Autoarme Wohnquartiere	Langfristig	Mittel	Ja	Mittel
	D1	Weiterentwicklung des Geschwindigkeitsnetzes	Mittelfristig	Mittel	Nein	Gering
D) Mach mal langsam: Tempolimits	D2	Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung	Mittelfristig	Hoch	Nein	Hoch
	D3	Geschwindigkeitsanzeigen / Dialog-Displays	Kurzfristig	Hoch	Nein	Gering
E) Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement und Bepreisung	E1	<i>Ergebnisse der aktuellen Untersuchungen abwarten</i>	-	-	-	-
F) Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum	F1	Erweiterung des Baum- und Pflanzenbestands	Mittelfristig	Hoch	Nein	Gering
	F2	Entsiegelung von befestigten Flächen	Mittelfristig	Hoch	Nein	Mittel
G) Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete	G1	Fortschreibung der Lärmaktionsplanung und Ausweisung von ruhigen Gebieten	Kurzfristig	Hoch	Nein	Gering
H) Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen schaffen	H1	Schaffung von Mobilitätsstationen	Mittelfristig	Hoch	Ja	Hoch
I) Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität	I1	Elektromobilitätskonzept umsetzen und fortschreiben	Kurzfristig	Hoch	Nein	Mittel
	I2	Zeitliche Beschränkung der Parkvorrechtigung für elektrisch betriebene Fahrzeuge auf die Dauer des Ladevorgangs (maximal 4 Stunden)	Kurzfristig	Hoch	Nein	Gering
J) Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr	J1	Fahrradstraßen	Kurzfristig	Hoch	Ja	Mittel
	J2	Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung	Kurzfristig	Hoch	Nein	Gering
	J3	Ausbau von Radabstellanlagen	Mittelfristig	Hoch	Nein	Mittel
	J4	Einrichtung von RadService-Punkten	Kurzfristig	Hoch	Nein	Gering
	J5	Durchführen von RadChecks	Kurzfristig	Hoch	Nein	Gering
K) Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen	K1	Busbeschleunigung durch signaltechnische Maßnahmen	Mittelfristig	Gering	Nein	Hoch
	K2	Grünpeil für den Radverkehr	Kurzfristig	Hoch	Nein	Gering
	K3	Bedarfslichtsignalanlagen („Dunkelampeln“)	Mittelfristig	Mittel	Ja	Mittel
	L1	Klimaschutzmanagement	Kurzfristig (2023)	Mittel	Nein	Mittel
	L2	Behördliches Mobilitätsmanagement	Mittelfristig	Hoch	Ja	Mittel

Maßnahmen-Set	Nr.	Maßnahme	Zeitliche Umsetzung	Einflussmöglichkeiten der Stadt	Projekt mit besonderer Strahlkraft	Grobkostenschätzung
			kurzfristig = bis 2026 mittelfristig = bis 2030 langfristig = nach 2030	gering mittel hoch	Nein Ja	gering (< 100T.) mittel (< 500 T.) hoch (> 500 T.)
L) Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement	L2	Modal Split-Erhebung	Kurzfristig	Hoch	Nein	Gering
	L3	Begrüßungspakete für Neubürger:innen	Kurzfristig	Hoch	Nein	Gering
	L4	Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements	Kurzfristig	Mittel	Nein	Mittel
	L5	Schulwegpläne (Fuß- und Radverkehr)	Kurzfristig	Mittel	Nein	Gering
	L6	Walking- und Riding-Busse	Kurzfristig	Mittel	Nein	Gering
	L7	Elternhaltestellen	Kurzfristig	Hoch	Nein	Gering
	L8	Programme, Projekte, Aktionen und Kampagnen	Kurzfristig	Hoch	Nein	Gering
	L9	Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements	Kurzfristig	Gering	Nein	Gering
	L10	Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation	Kurzfristig	Hoch	Nein	Gering

8 Umsetzung

Der Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz der Stadt Ditzingen wurde als strategisch-konzeptionelles Planwerk erarbeitet. Wichtig ist daher eine Konkretisierung und kontinuierliche Weiterentwicklung der Umsetzungsplanung. Die rechtlichen Rahmenbedingungen, dynamischen Förderbedingungen, die kommunale Haushaltslage, die konkrete Ausgestaltung der Maßnahmen und die Ergebnisse der Evaluation sind zu berücksichtigen.

8.1.1 Konkretisierung und Umsetzung

Die im vorliegenden Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz aufgeführten Maßnahmen sind im weiteren Prozess auf ihre Umsetzbarkeit hin zu überprüfen. Bei erfolgreicher Prüfung sind die Maßnahmen bis zur Umsetzungsreife zu konkretisieren. Für die umsetzbaren Maßnahmen sind Zielgrößen bis 2030 festzulegen und zu beschließen.

Für einzelne Maßnahmen des Aktionsplans bestehen in Ditzingen bereits Planungen und Fachkonzepte bzw. werden derzeit erstellt. Die Ergebnisse sind zu berücksichtigen und in den weiteren Prozess einzubringen.

Nicht alle Maßnahmen können zeitnah baulich, betrieblich oder organisatorisch umgesetzt werden, da es für einige Maßnahmen noch weiterführende Planungen benötigt. Diese Maßnahmen sind im weiteren Prozess räumlich zu lokalisieren und im Anschluss ggf. durch Lagepläne und Detailplanungen weiter zu konkretisieren.

Zudem sind unter Umständen fachliche Abstimmungen mit Dritten notwendig.

Der erste Schritt zur Umsetzung des Aktionsplans lautet: Einen politischen Beschluss herbeiführen, damit die Verwaltung handeln kann.

E Klima 2022

Bei der Konzeption vieler Maßnahmen sind neben gesetzlichen Vorgaben die technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) als anerkannter Stand der Technik zu berücksichtigen. Dabei ist zu beachten, dass viele Regelwerke aktuell im Hinblick auf den Klimaschutz überprüft und überarbeitet werden. Bei der Maßnahmenkonzeption in den Aktionsplänen sind in jedem Fall die „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen“, Ausgabe 2022, (E Klima 22)²² zu berücksichtigen. Sie enthalten klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen.

Die E Klima 22 formulieren u. a. ergänzende Anforderungen zur Anwendung des „Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“, Ausgabe 2015 (HBS 2015). So heißt es beispielweise in

²² Siehe: <https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022> mit dem Faktenblatt „E Klima“ der AGFK-BW: https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/AGFK-Faktenblatt_E_Klima.pdf [2023]

dem entsprechenden Steckbrief zum HBS 2015, dass die Verkehrsprognosen zur Ableitung der Bemessungsverkehrsstärken die Nachfragewirkungen von Entwicklungen und Maßnahmen umfassen sollten, die sich aus den Zielsetzungen des Klimaschutzes ergeben.

Die Bemessungsverkehrsstärken sollen die Wirkung aller geplanten Maßnahmen im ÖV, Kfz-, Rad- und Fußverkehr berücksichtigen. Damit schaffen die E Klima 22 einen gänzlich neuen Standard.

Verkehrsmodelle und Verkehrsprognosen leiteten bisher i. d. R. die Verkehrsentwicklung für den Prognose-Nullfall ausschließlich aus Annahmen zu den zukünftigen Entwicklungen von Strukturgrößen (Bevölkerungszahl, Arbeitsplatzzahlen etc.) sowie der Verkehrsnetze und dem Verkehrsangebot ab. Im Hinblick auf die gesetzlich vorgegebenen Klimaschutzziele und des für ihre Einhaltung notwendigen und angestrebten Rückgangs des Kfz-Verkehrs gilt es nun zu klären, wie dieser Umstand zukünftig in Verkehrsmodellen und bei Verkehrsprognosen berücksichtigt wird.

Die E Klima 22 stellen die Relevanz der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich dar und empfehlen die – teils modifizierte – Anwendung von FGSV-Veröffentlichungen (älteren Datums). Weitere Anpassungen, Aktualisierungen und Neufassungen von FGSV-Veröffentlichungen werden folgen.

Verschiedene Möglichkeiten, die Maßnahmen zu realisieren

Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen aufgrund einer vorliegenden Gefahrenlage sowie aus Gründen des Lärmschutzes

- Anordnung aufgrund einer vorliegenden Gefahrenlage (gemäß §45 Abs. 1 S. 1 i. V. m. Abs. 9 StVO): Es sollte eine ausreichende Begründung und Abwägung mit den entsprechend erforderlichen Analysen erfolgen.
- Anordnung aus Gründen des Lärmschutzes (gemäß §45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO z. B. in Verbindung mit Lärmaktionsplanung): Die Begründung und Abwägung erfolgen im Rahmen des Lärmaktionsplans.

Rechtliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung

- Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (gemäß §45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO)
- Einziehung gemäß § 7 StrG BW
- Realisierung über Bauleitplanung (gemäß BauGB)

Bauliche und organisatorische Maßnahmen

- Verwaltungsinterner Prozess (z. B. Personal für „Mobilitätsmanagement“ einstellen; Entwurfs- und Ausführungsplanung, Ausschreibung und Realisierung von Baumaßnahmen)

8.1.2 Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahmen ist ein essenzieller Parameter zur erfolgreichen Umsetzung des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz. Hier stehen derzeit durch attraktive Förderprogramme (z. B. Klimaschutzprogramme der EU, Bundesregierung, Landesprogramme) hohe Mittelbereitstellungen für den Verkehrs- und Mobilitätsbereich zur Verfügung.

Auch wenn im Rahmen aktueller Förderprogramme die Mittelbereitstellung für den Verkehrs- und Mobilitätsbereich vielfältig sind und erhöht wurden, ist die Fördermittelbereitstellung, auch angesichts der aktuellen gesamtwirtschaftlichen und -gesellschaftlichen Lage, über die nächsten Jahre nicht verlässlich prognostizierbar. Das finanzielle Budget für die Umsetzung der Maßnahmen des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz unterliegt somit einer gewissen Unsicherheit.

8.1.3 Personelle Ressourcen

Die Umsetzung des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz bedarf neben der Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen, der Deckung von Betriebskosten und Sachkosten auch der Berücksichtigung der personellen Ressourcen.

Eine gezielte Aufstockung des Personals kann zweckdienlich sein. Diesbezüglich existieren Unterstützungen, z. B. durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, welches die Förderung von Personalstellen für die nachhaltigen Mobilität in Städten und Landkreisen fördert.

In diesem Zusammenhang ist zudem wichtig, dass dem verantwortlichen Personal ausreichend Kapazität zur weiteren Prozessbearbeitung eingeräumt wird. Dies kann unter Umständen auch bedeuten, dass andere Aufgaben umverteilt werden müssen, um das Personal vom Alltagsgeschäft zu entlasten.

Die Verkehrs- und Mobilitätswende ist als „eigenständige Aufgabe“ zu verstehen. Projektmanagementstrukturen und schlanke, digitale Prozesse können einen wesentlichen Beitrag zur erfolgreichen Umsetzung leisten.

9 Evaluation

Alltagstauglich, einfach und verständlich. So sollte die Evaluation des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz in erster Linie verstanden werden. Eine Evaluation ist im Grunde nur die Antwort auf die Frage, ob die Maßnahmen des Aktionsplans wie geplant umgesetzt und die Ziele der Mobilität, des Klimaschutzes und der Lärminderung erreicht werden konnten.

Vorab ist zu klären, wer für die Evaluation zuständig ist. Diese Person muss die Evaluation nicht allein durchführen, aber die Federführung und Zusammenführung der Ergebnisse in die Hand nehmen. Die Zulieferung der Daten und eine fachliche Einschätzung können beispielsweise diejenigen übernehmen, die auch für die Umsetzung zuständig sind.

Diese Kontrolle erfolgt bei der Evaluation für jede Maßnahme für zwei Aspekte:

- 1) Umsetzungsanalyse – Die Umsetzung der Maßnahme
Wie weit konnte die einzelne Maßnahme zum Zeitpunkt der Evaluation umgesetzt werden?
Entspricht dies den vorher formulierten Erwartungen oder besteht noch Handlungs- oder Nachsteuerungsbedarf?
- 2) Wirkungsanalyse – Die Wirksamkeit der Maßnahme
Konnte mit der jeweiligen Maßnahme der beabsichtigte Effekt (u. a. Lärminderung) erreicht werden oder muss ggf. nachgesteuert werden?

Sinnvollerweise erfolgt eine Evaluation etwa alle zwei bis drei Jahre. Eine Zwischenevaluation innerhalb dieser Zeitspanne ist allerdings sinnvoll, um den Stand der Umsetzung (1.) zu überprüfen. Wenn das Ziel erreicht werden soll, bis zum Jahr 2030 erhebliche Erfolge beim Klima- und Lärmschutz zu erreichen, muss darüber hinaus die Wirksamkeit der Maßnahmen (2.) engmaschig überprüft werden. Damit der Aufwand nicht zu hoch wird, sollte die Evaluation systematisch und niedrigschwellig angelegt sein.

Dazu werden Indikatoren benötigt, mit denen der Stand der Umsetzung jeder Maßnahme und deren Wirksamkeit gemessen werden. Wichtig ist es, dass die Kriterien mit einem vertretbaren Aufwand erhoben werden können. Zum Beispiel durch standardisierte Erhebungen, die ohnehin durchgeführt werden, oder durch Daten, die mit wenig Aufwand erhoben werden können.

Als Ergebnis der Evaluation wird alle zwei bis drei Jahre ein Evaluationsbericht erstellt. Dieser setzt sich aus einem Umsetzungsbericht und einem Wirkungsbericht zusammen.

9.1.1 Umsetzungsanalyse

Im Vergleich zur Wirkungsanalyse oder auch in Teilen zur Evaluation von Einzelprojekten kann die Umsetzungsanalyse bei verwaltungsinterner und kontinuierlicher Pflege einfach durchgeführt werden.

Sie wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in der Planung oder einer anderen Phase befinden.

Etabliert hat sich in einigen Städten eine Art Ampelsystem²³. Das tabellarische Umsetzungskonzept zu den jeweiligen Maßnahmen-Sets kann dabei mit einer weiteren Spalte „Aktueller Stand“ ergänzt werden und je nach Bearbeitungsstand eingefärbt werden. Die Hintergründe der Einstufung sollten durch kurze Kommentare zum aktuellen Stand erläutert werden, zum Beispiel:

- Grün: Maßnahme bereits vollständig umgesetzt
- Gelb: Maßnahme in Umsetzung (Einzelmaßnahmen tlw. umgesetzt; in Detailplanung)
- Rot: Maßnahme noch nicht umgesetzt
- Grau: Maßnahme wird nicht weiterverfolgt (Schriftliche Begründung notwendig)

Die Ergebnisse sollen in einem Umsetzungsbericht dokumentiert werden.

9.1.2 Wirkungsanalyse

Häufig wird der Fokus in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung einzig und allein auf die Umsetzung von Maßnahmen gelegt. Ob umgesetzte Maßnahmen tatsächlich die gewünschten verkehrlichen Entwicklungen oder Veränderungen in der Mobilität der Bevölkerung erzielen, ist häufig nicht mehr Gegenstand der Bearbeitung.

Mit einer Haushaltbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Ditzingen im Rahmen der Bearbeitung des Mobilitätskonzepts soll eine wichtige Basis für eine solche Wirkungsanalyse gelegt werden. Sie liefert aussagekräftige Mobilitätsdaten der Bevölkerung in Ditzingen.

Ablesbare und gewünschte Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden nur in den seltensten Fällen auf die Umsetzung einer einzelnen Maßnahme zurückzuführen sein. Vielmehr wird hier ein stringenter Mix aus „Push“- und „Pull“-Maßnahmen notwendig sein.

Für die Wirkungsanalyse sind für verschiedenen Maßnahmen geeignete Indikatoren und Messgrößen festzulegen, anhand derer die Maßnahmen bzw. deren Wirkung bewertet werden können. Wichtig ist es, dass die Indikatoren und Messgrößen mit einem vertretbaren Aufwand erhoben werden können. Zum Beispiel durch standardisierte Erhebungen, die ohnehin durchgeführt werden, oder durch Daten, die mit wenig Aufwand erhoben werden können.

Nachfolgend werden beispielhaft einige mögliche Indikatoren aufgelistet:

- Länge neuer Radverkehrsinfrastruktur, z.B. Länge von Fahrradstraßen
- Modal Split
- Einwohner:innen mit gut erreichbarer, regelmäßiger ÖPNV-Anbindung
- Verkehrsunfälle, Schwerverletzte/Tote
- Entwicklung der durch Verkehr verursachten Emissionen im Stadtgebiet
- Anteil barrierefreier Bushaltestellen
- Anteil der Nahmobilität am Modal Split bei Wegen unter 2 und unter 5 km Länge

²³ Das System ist als Beispiel zu verstehen und kann angepasst bzw. weiterentwickelt werden.

- Zufriedenheit mit Wohn- und Mobilitätssituation
- Anteil Bürger:innen mit Nahversorgung in fußläufiger Entfernung
- Reisezeiten in die Nachbarkommunen
- Entwicklung Fahrgastzahlen im ÖPNV (insb. Pendelnde)
- Entwicklung der baulichen Kilometer im regionalen Radwegenetz
- Entwicklung der Anzahl lärmbelasteter Personen

Die Ergebnisse der Wirkungsanalyse sollen in einem Wirkungsbericht dokumentiert werden.

9.1.3 Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten

Unter den Einzelmaßnahmen befinden sich auch solche, bei denen in Ditzingen neue Wege gegangen werden, z.B. Anordnung von Fahrradstraßen. Es wird empfohlen, die Umsetzung im Detail zu evaluieren, um die gewonnenen Erfahrungen fundiert bewerten zu können.

Besonders Vorher-Nachher-Untersuchungen können Pilotprojekte effektiv unterstützen. Im Ergebnis können Erfolge der Einzelmaßnahmen ebenso wie Schwierigkeiten in der Umsetzung erkannt und benannt werden. Die Evaluation von Einzelprojekten ermöglicht auch ein Lernen aus Erfahrungen. Das Erproben von neuen Handlungsansätzen kann mit der Idee „Vom Projekt zum Prinzip“ durch die Evaluation systematisiert werden (z. B. Aspekte des schulischen Mobilitätsmanagements).

Gleichzeitig kann es sich für verschiedene Maßnahmen anbieten, einen zeitlich begrenzten Verkehrsversuch (§45 StVO) einzurichten und eine mögliche Umsetzung zu testen. Ein solcher Verkehrsversuch kann – je nach Maßnahme – unterschiedlich begleitet werden. Für eine Fahrradstraße könnten zum Beispiel begleitende Verkehrszählungen und V85-Geschwindigkeitsuntersuchungen²⁴ vor und während des Verkehrsversuch sinnvoll sein. Parallel zu den objektiven und technischen Begleitungen ist auch eine Beteiligung der Öffentlichkeit zweckmäßig, um ein Stimmungsbild zu eruieren.

Zukünftig gilt es, Neues ggf. einfach einmal „unperfekt“ (temporär) auszuprobieren, anstatt perfekt bis ins kleinste Detail zu berechnen, zu planen und zu diskutieren. Mit einer entsprechenden Evaluation kann so kurz- bis mittelfristig für die ein oder andere Maßnahme ein Standard geschaffen werden, der nicht jedes Mal aufs Neue lange Abstimmungsprozesse benötigt. Die Förderung des Umweltverbundes sollte zum „Normalstandard“ werden. Es ist ein Selbstverständnis zu erzeugen.

²⁴ Die Geschwindigkeit, die von 85 % der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird. Sie zeichnet damit das vorherrschende Geschwindigkeitsniveau auf.

10 Zusammenfassung und Fazit

Der Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz ist ein in Baden-Württemberg neues Instrument für eine integrierte, klimaschutzorientierte Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Mit einem entsprechenden Leitfaden unterstützt und begleitet das Land Baden-Württemberg zukünftig Kommunen bei der Erstellung von Aktionsplänen. Die ambitionierten Klimaschutzziele des Landes können nur erreicht werden, wenn alle Kommunen ihren Beitrag dazu leisten.

Ditzingen ist im vergangenen Jahr dem Aufruf des Kompetenz Netzes Klima Mobil gefolgt und hat sich erfolgreich als Modellkommune beworben. Damit hat sich Ditzingen dazu bereit erklärt, die Entwicklung des neuen Instrumentes zu erproben und modellhaft anzuwenden.

Der Leitfaden zur Erstellung eines Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz war bis zu seiner Fertigstellung (ebenfalls im September 2023) ein aktives Dokument, das sich fortlaufend weiterentwickelt hat. So sind einerseits die Erkenntnisse aus der Modellkommune in den Leitfaden eingeflossen. Andererseits haben sich Änderungen und Optimierungen im Leitfaden ergeben, die nicht mit den Erkenntnissen aus der Modellkommune zu begründen sind. Insbesondere die Änderungen, die sich im fortgeschrittenen Stadium des Leitfadens ergeben haben, konnten aufgrund des Prozessfortschritts in der Modellkommune nicht mehr in diesen Prozess integriert werden. Aus diesem Grund ergeben sich an der ein oder anderen Stelle Abweichungen zwischen dem Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz der Modellkommune Ditzingen und dem finalen Leitfaden.

Der Erarbeitungsprozess, der vom Auftaktgespräch im November 2022 bis zur finalen Vorstellung im politischen Gremium im Oktober 2023 gut ein Jahr gedauert hat, gliederte sich in verschiedene Phasen.

In der Analysephase wurden die Grundlagen für die spätere Maßnahmenplanung geschaffen. Ausgehend von der ausgefüllten Klimafit-Checkliste, einer Ortsbegehung im Stadtgebiet von Ditzingen und einer umfassenden Auswertung von vorliegenden Daten, Materialien und Konzepten, wurde eine Stärken-Schwächen-Analyse durchgeführt. In dieser wurden Stärken und Schwächen für verschiedene verkehrsträgerorientierte sowie querschnittsorientierte Handlungsfelder identifiziert. Aus der Stärken-Schwächen-Analyse wurden zehn zentrale Handlungsbedarfe für Ditzingen abgeleitet.

Bevor es an die konkrete Maßnahmenplanung ging, sind im Rahmen der Strategieentwicklung verschiedene Strategien erarbeitet und diskutiert worden. Es wurde deutlich, dass es neben einer Angebotsplanung auch darum geht, vorhandene Angebote zu optimieren und zu verbessern. Es gilt Hemmnisse abzubauen, um vorhandene Angebote häufiger zu nutzen und/oder sie stärker in die Alltagsmobilität zu integrieren. Dies kann u.a. mit kommunikativen Maßnahmen gelingen. Zunächst temporär befristete Verkehrsversuche können ebenfalls dazu beitragen, die Akzeptanz und den Nutzen von Maßnahmen zu erhöhen.

Der Leitfaden zur Erstellung von Aktionsplänen für Mobilität, Klima- und Lärmschutz gibt fünf Leitlinien für die langfristige Entwicklung und 12 Maßnahmen-Sets, die sich als schnell und besonders wirksam für den Klima- und Lärmschutz herausgestellt haben, vor.

Auch wenn mit Blick auf den Klimaschutz vor allem schnelle Maßnahmen mit einer kurzfristigen Wirkung attraktiv scheinen, ist die langfristige Perspektive mindestens genauso wichtig. Sofern nur Maßnahmen mit einer kurzfristigen Wirkung umgesetzt werden, besteht die Gefahr, dass langfristige Entwicklungen mit möglicherweise negativen Effekten für den Klimaschutz die kurzfristigen Erfolge wieder zunichtemachen. Deshalb muss auch bei langfristigen Entscheidungen berücksichtigt werden, wie sich diese auf das Klima auswirken. Auch können langfristige Maßnahmen ggf. eine größere positive Wirkung für den Klimaschutz haben.

Um die notwendige Verkehrs- und Mobilitätswende zu erreichen, werden sowohl Push-Maßnahmen als auch Pull-Maßnahmen benötigt. Die Reduzierung des Autoverkehrs gelingt nur, wenn auch die bislang oftmals unbeliebten Push-Maßnahmen eingesetzt werden – Erfahrungswerte und die Vergangenheit haben gezeigt, dass Pull-Maßnahmen alleine nicht ausreichen. Es bedarf einen Maßnahmen-Mix aus Pull- und Push-Maßnahmen.

Im Rahmen der vom Leitfaden vorgegebenen Leitlinien und Maßnahmen-Sets sind im Zuge der Maßnahmenplanung spezifische Maßnahmen für Ditzingen erarbeitet worden. Die verschiedenen Maßnahmen wurden jeweils hinsichtlich ihrer zeitlichen Umsetzung, der Einflussmöglichkeiten der Stadt Ditzingen, ihrer Strahlkraft bzw. Bedeutung sowie der damit verbundenen Kosten bewertet. Darüber hinaus beinhaltet der Aktionsplan weitere Informationen zu mit der jeweiligen Maßnahme verbundene Aktionen, zu einer empfohlenen Zielgröße der Maßnahme, zu Fördermöglichkeiten sowie zu Quellen, deren weitere Informationen entnommen werden können.

Die Erarbeitung des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz der Stadt Ditzingen wurde von unterschiedlichen Beteiligungsformaten begleitet. Die Politik wurde im Rahmen des Ausschusses für Technik und Umwelt über Prozessfortschritt und die Inhalte informiert. Wichtige und relevante Akteure könnten sich im Zuge von zwei Workshops informieren und aktiv beteiligen. Die breite Öffentlichkeit wurde im Zuge der Maßnahmenplanung mittels einer aufsuchenden Beteiligung einbezogen. An beiden Tagen der Messe Ditzingen Mobil konnten sich interessierte Bürger:innen informieren und beteiligen. Darüber hinaus war eine digitale Beteiligung über einen Zeitraum von gut zwei Wochen möglich. Die eingegangenen Rückmeldungen wurden aufbereitet und sind in die Maßnahmenplanung eingeflossen.

Als strategisches Planwerk stellt der Aktionsplan die Grundlage für die Entwicklung der Mobilität der kommenden Jahre in Ditzingen dar. Der vorliegende Aktionsplan dokumentiert die ersten vier Phasen eines Aktionsplans. Die fünfte Phase „Umsetzung und Evaluation“ steht noch aus. In dieser sind die erarbeiteten Maßnahmen auf ihre Umsetzbarkeit zu überprüfen und bei erfolgreicher Prüfung zu konkretisieren. Gegebenenfalls sind weitere Untersuchungen anzustoßen. Es ist alles dafür zu tun, dass die Maßnahmen kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Im Rahmen der Evaluation sind die Umsetzung sowie die Wirkung der einzelnen Maßnahmen zu analysieren und zu dokumentieren.

Die Ziele im Klimaschutz sind ambitioniert, aber dringend notwendig. Es gilt keine Zeit zu verlieren. Ditzingen ist bereits auf einem guten Weg, einen Beitrag zu den Zielen des Landes Baden-Württemberg zu leisten. In der Vergangenheit sind bereits verschiedene Konzepte und Planwerke erarbeitet und teilweise auch bereits umgesetzt worden. Auch während der Erstellung des Aktionsplans sind weitere Untersuchungen angestoßen worden, die im Einklang mit den Maßnahmen des Aktionsplans stehen. In Ditzingen passiert schon viel. Daran gilt es anzuknüpfen.

Ausblick

Um den vorliegenden Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz der Stadt Ditzingen umzusetzen, ist ein politischer Beschluss herbeizuführen. Erst dann kann die Verwaltung handeln und die fünfte Phase „Umsetzung und Evaluation“ beginnen.

Nach dem Beschluss des Aktionsplans sind die jeweiligen Maßnahmen auf ihre Umsetzbarkeit hin zu überprüfen und bei erfolgreicher Prüfung bis zur Umsetzungsreife zu konkretisieren. Für jede dieser Maßnahmen sollte eine Zielgröße festgelegt und beschlossen werden, die bis spätestens 2030 erreicht werden soll.

Werden Maßnahmen des Aktionsplans nicht weiterverfolgt, ist diese Entscheidung verwaltungsintern schriftlich zu begründen und zu dokumentieren.

Der vorliegende Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz hat die Weichen für eine erfolgreiche Umsetzung in Ditzingen geschaffen. Der Prozess endet nicht hiermit, sondern beginnt.

Anhang

Anhang 1	Dokumentation 1. Workshop	114
Anhang 2	Dokumentation 2. Workshop	115
Anhang 3	Dokumentation der digitalen Umfrage	116
Anhang 4	Dokumentation der Stärken-Schwächen-Analyse	117
Anhang 5	Steinhaldenstraße als potenzielle Fahrradstraße	118
Anhang 6	Glemsstraße als potenzielle Fahrradstraße	122

Anhang 1 Dokumentation 1. Workshop

Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz (AMKL)

Modellkommune Ditzingen

Protokoll des 1. Workshops

Ort: Bürgersaal im Rathaus, Am Laien 1, Ditzingen

Datum: Mittwoch, 08.02.2023

Uhrzeit: 16:00 – ca. 19:00

Teilnehmende:

- (1) Ulrich Bahmer (Bürgermeister, Stadt Ditzingen),
- (2) Lena Neudorfer (Klimaschutzmanagerin, Stadt Ditzingen),
- (3) Katharina Bauer (Umwelt und Stadtplanung, Stadt Ditzingen),
- (4) Andreas Zimmermann (Amt für Sicherheit, Soziales und Senioren, Stadt Ditzingen),
- (5) Tobias Vogt (NVBW – Kompetenznetz KLIMA MOBIL),
- (6) Kevin Hillen (Planersocietät),
- (7) Christopher Stiller (Planersocietät),
- (8) Lisa Schmitz (Planersocietät),
- (9) Kerstin Pauls (Regierungspräsidium Stuttgart),
- (10) Reiner Boucsein (IHK Region Stuttgart),
- (11) Thomas Müller (Aktive Wirtschaft Ditzingen),
- (12) Bernhard Arzt (Freie Wähler – Gemeinderatsmitglied, Ortsvorsteher in Heimerdingen),
- (13) Wolfgang Gommel (CDU - Gemeinderatsmitglied),
- (14) Herbert Hoffmann (SPD – Gemeinderatsmitglied),
- (15) Horst Ludewig (FDP – Gemeinderatsmitglied),
- (16) Michael Schmid (Freie Wähler – Gemeinderatsmitglied, Ortsvorsteher in Schöckingen),
- (17) Ulrich Steller (Bündnis 90/Die Grünen – Gemeinderatsmitglied),
- (18) Leoni Kükrekol (Jugendgemeinderat),
- (19) Jeanette Hauser (Elternbeirätin des Glemsaue Gymnasiums),
- (20) Kristina Hönes (Elternbeirätin Wilhelmschule),
- (21) Matthias Scholz (Elternbeirat Theodor-Heuglin-Schule),
- (22) Georg Mauser (Geschäftsführer - Mauser + Co. GmbH)

Anlage: Präsentation des Workshops (.pdf)

Tagesordnung:

TOP 1	Begrüßung und Ablauf
TOP 2	Vorstellungsrunde
TOP 3	Gedankenexperiment – Ein Blick in die Zukunft
TOP 4	Vorstellung des AMKL-Prozesses
TOP 5	Vorstellung der Stärken-Schwächen-Analyse
TOP 6-8	Strategien für Ditzingen – Workshop-Phase
TOP 9	Ausblick und Verabschiedung

TOP 1 – Begrüßung und Ablauf

Der Bürgermeister der Stadt Ditzingen, Herr Bahmer, begrüßt die Teilnehmenden. Anschließend begrüßt Herr Hillen von der Planersocietät die Teilnehmenden und stellt die Tagesordnung des zweigeteilten, ca. dreistündigen Workshops vor.

Neben der Vorstellung des AMKL-Prozesses und der Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse steht insbesondere die Strategiediskussion im Fokus dieses Workshops.

TOP 2 – Vorstellungsrunde

Die Teilnehmenden stellen sich der Reihe nach vor, mit

- dem jeweiligen Namen,
- der Position/Rolle/Interessenvertretung,
- der bisherigen Teilnahme an vergangenen Beteiligungsprozessen und
- der Erwartung an die bzw. dem Bezug zu der Thematik.

Am heutigen Workshop nehmen Vertretungen verschiedener Interessensgruppen, Parteien und Organisationen teil. Vertreten sind

- der Gemeinderat mit Mitgliedern unterschiedlicher Parteien,
- der Jugendgemeinderat,
- Mitglieder der Aktiven Wirtschaft Ditzingen,
- die IHK Region Stuttgart,
- Elternbeiräte verschiedener Schulen in Ditzingen und
- das Unternehmen Mauser + Co. GmbH.

Abbildung 1: Inkl. der Organisatoren nehmen 22 Personen an diesem ersten Workshop teil



Aus der Erwartungsabfrage wird deutlich, dass aus dem Aktionsplan eine tatsächliche Aktion folgen soll und Lösungen umgesetzt und nicht nur gefunden werden sollen. Zudem ist den Teilnehmenden ein verkehrliches Miteinander, ein verbesserter Lärmschutz und eine höhere Lebensqualität wichtig. Die nachfolgende Schlagwortwolke fasst die Erwartungen zusammen.

Abbildung 2: Schlagwortwolke als Ergebnis der Erwartungsabfrage



TOP 3 – Gedankenexperiment – Ein Blick in die Zukunft: Mobil in Ditzingen in 2030

Frau Schmitz (Planersocietät) leitet zur Auflockerung und zum Einstieg in die Strategiethematik ein Gedankenexperiment ein. Die Teilnehmenden diskutieren in Zweiergruppen zu folgendem Szenario:

„Stellen Sie sich vor, Sie sind im Jahr 2030... Unter dem Thema „Verkehr und Mobilität“ führen Sie eine Delegation Ihrer Partnerstädte durch Ditzingen und erläutern ihnen die Besonderheiten der Mobilität in Ditzingen. Dafür führen Sie die Delegation an neuralgische Punkte und zeigen die „neusten Errungenschaften“, erzählen, was Sie besonders gut finden, ...“

Nach einer kurzen ca. 5-minütigen Arbeitsphase werden die Ergebnisse im Plenum zusammengetragen. Zentrale Ergebnisse des Gedankenexperiments sind:

- die Aufenthaltsqualität im Straßenraum ist verbessert (explizit an der Marktstraße)
- die Ortsumgehung Heimerdingen ist verwirklicht
- rechtliche Bestimmungen sind flexibler geworden (z.B. Anordnung von Fußgängerüberwegen in verkehrsberuhigten Straßen)
- der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split ist stark erhöht
- eine dichtere Taktung des ÖPNVs wurde verwirklicht
- die neue U-Bahnlinie U13 ist umgesetzt worden
- funktionierende Dorfgemeinschaften fördern privates Carsharing und Mitfahrgelegenheiten
- zu Fuß Gehenden und Radfahrenden wird vermehrt Vorrang eingeräumt

TOP 4 – Vorstellung des AMKL-Prozesses

Herr Hillen stellt in aller Kürze den grundsätzlichen Prozess der Aktionspläne Mobilität, Klima- und Lärmschutz vor. Der Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz (AMKL) stellt in Baden-Württemberg ein weiteres, neues Instrument dar. Die AMKL ordnen sich thematisch in das Landeskonzept für Mobilität und Klima (LMK) sowie die Klimamobilitätspläne ein. Die AMKL richten sich an kleinere Kommunen bis 50.000 Einwohnende. Mit Hilfe dieses Instruments erhalten kleinere Kommunen die Möglichkeit, einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz und zur Verkehrswende zu leisten. Die bisherigen Instrumente übersteigen i.d.R. die Möglichkeiten und Kompetenzen kleinerer Kommunen.

Aktuell wird ein Leitfaden für die Erstellung solcher Aktionspläne erarbeitet. Die Erkenntnisse aus der Erarbeitung eines ersten Aktionsplans für die Modellkommune Ditzingen fließen in den Erstellungsprozess ein.

Die fünf Phasen der Erarbeitung eines AMKL sind der Präsentation zu entnehmen.

TOP 5 – Vorstellung der Stärken-Schwächen-Analyse

Bevor es in die Strategieentwicklung und Maßnahmenplanung geht, ist die bestehende Situation der Kommune zu analysieren. Die acht analysierten Themenfelder sind der Präsentation zu entnehmen. Die Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse sind in acht Steckbriefen aufbereitet worden. Diese wurden an zwei Stellwänden in A3-Größe ausgehangen, sodass sich die Beteiligten vor Beginn des Workshops sowie der ca. 10-minütigen Pause damit auseinandersetzen konnten.

Zudem sind die wesentlichen Stärken und Schwächen der jeweiligen Themenfelder in Kürze von Herrn Stiller und Frau Schmitz (beide Planersocietät) vorgestellt worden. Die Analyse basiert auf der Auswertung vorhandenen Konzepte und Pläne sowie einer durchgeführten Ortsbegehung. Die Ergebnisse sind bereits im Vorfeld mit der Stadtverwaltung abgestimmt worden.

Mit Ausnahme des oftmals fehlenden Winterdienstes auf bestehenden Radverkehrsanlagen sind keine Ergänzungen seitens der Teilnehmenden gemacht worden.

Abbildung 3: Acht Steckbriefe als Ergebnis der gutachterlichen Stärken-Schwächen-Analyse



Nach der Vorstellung der Stärken-Schwächen-Analyse sind die Teilnehmenden in eine ca. 10-minütige Pause entlassen worden. Die Stadt Ditzingen hat Getränke und Snacks kostenfrei zur Verfügung gestellt.

TOP 6-8 – Strategien für Ditzingen – Workshop-Phase

Im zweiten Teil des Workshops geht es um die Strategieentwicklung und -diskussion für Ditzingen. Herr Hillen stellt in aller Kürze die Rahmenbedingungen und die Aufgabenstellung für den Workshop vor. Die Teilnehmenden werden in zwei Gruppen aufgeteilt. Beide Gruppen erhalten dieselbe Aufgabenstellung.

In den beiden von der Planersocietät moderierten Kleingruppen diskutieren die Teilnehmenden, welche Strategien ihrer Meinung nach am wichtigsten sind, um die Klima- und Lärmschutzziele in Ditzingen zu erreichen.

Die insgesamt acht möglichen Strategien sind der Präsentation zu entnehmen.

Abbildung 4: Eine der beiden Kleingruppen bei der Diskussion von Strategien für Ditzingen



Zusammenfassung der Diskussion der ersten Kleingruppe – moderiert von Herrn Hillen

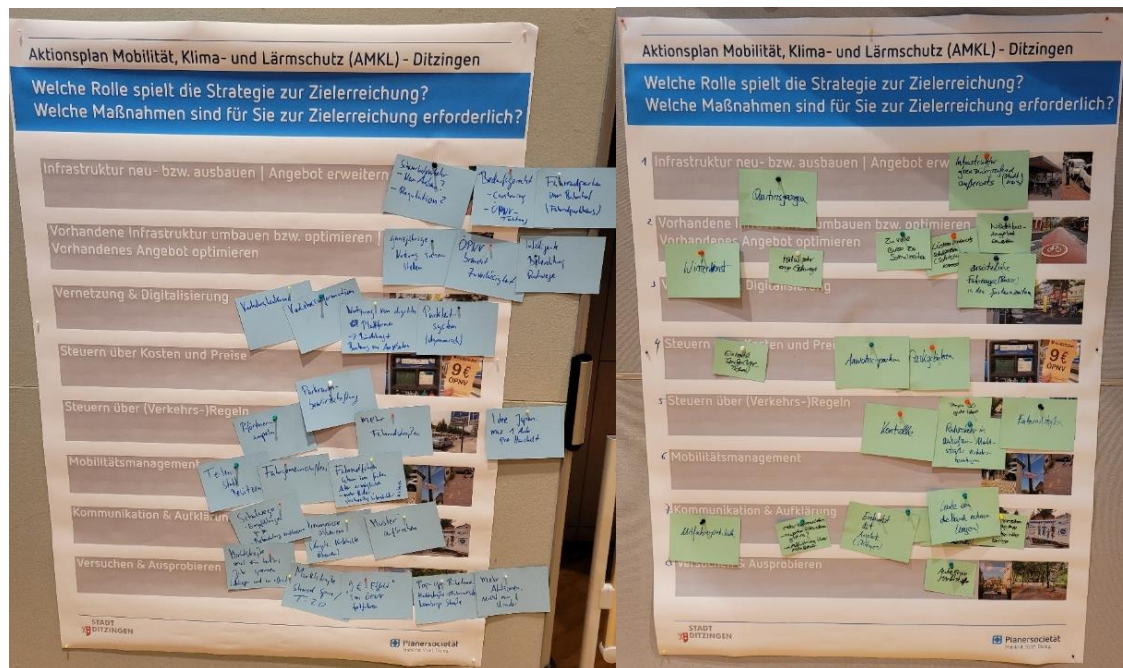
Der Fokus der Diskussion der ersten Kleingruppe lag insbesondere auf der besseren und effektiveren Nutzung bereits vorhandener Infrastrukturen und Angebote. Die Teilnehmenden waren sich einig, dass Angebote und vorhandene Infrastruktur im Grunde ausreichend sind, jedoch Optimierungen notwendig sind, um Infrastrukturen sicher, ganzjährig und flexibler nutzen zu können. So sollen bereits durch Information und Verkehrslenkung – vor allem unter Nutzung digitaler Hilfen – positive Effekte auf Lärm- und Klimaschutz erzielt werden.

Dennoch reicht allein das nicht aus. So soll ein besonderer Fokus daraufgelegt werden, den Radverkehr und den ÖPNV stärker in die Alltagsmobilität zu integrieren. Beleuchtung und eine regelmäßige Instandsetzung sind hierzu erforderlich und zweckmäßig.

Ein weiterer Schwerpunkt der Diskussion lag auf den Strategien zu den Themen Management, Kommunikation und Ausprobieren. Hemmnisse müssen verringert werden, um andere und/oder neue Mobilitätsangebote zu nutzen. Dafür muss jedoch gleichzeitig die Infrastruktur genau diese Gruppen stärker im Fokus haben – etwa durch Optimierung hinsichtlich Sicherheit und Komfort.

Als konkreter Ort möglicher bzw. notwendiger Maßnahmen wurde vermehrt die Marktstraße diskutiert. Im Fokus der Diskussion standen regulierende Maßnahmen wie beispielsweise temporäre oder dauerhafte Durchfahrtsbeschränkungen und Geschwindigkeitsreduzierungen.

Abbildung 5: Strategien für Ditzingen - Ergebnisse der beiden Kleingruppen



Zusammenfassung der Diskussion der zweiten Kleingruppe – moderiert von Frau Schmitz und Herrn Stiller

Ähnlich wie in der ersten Kleingruppe, lag der Fokus der Diskussion in der zweiten Kleingruppe auf der (baulichen) Verbesserung des vorhandenen Angebots. Vor allem zur Förderung des Radverkehrs müssen Lücken im Radnetz geschlossen werden. Zudem ist die vorhandene Infrastruktur regelmäßig zu unterhalten (z.B. Beseitigung von Verschmutzungen, Winterdienst).

Das bereits gute ÖPNV-Angebot muss weiter verbessert werden. Dies betrifft insbesondere den Schulverkehr. In den Kernzeiten reicht die vorhandene Kapazität nicht aus, sodass weitere Fahrzeuge einzusetzen sind. Zudem wird die Zuverlässigkeit kritisiert. Auch das Nachtbusangebot muss erweitert werden, damit Ditzingen auch weiterhin für vor allem jüngere Personengruppen attraktiv bleibt.

Die Teilnehmenden empfanden es zudem als sehr wichtig, die Strategie Kommunikation inkl. Information zu verfolgen. Die Bevölkerung ist umfangreicher über die (bestehenden) Angebote und Alternativen zur privaten Pkw-Nutzung zu informieren (z.B. Vorhandensein der polygoCard). Zudem ist die Nutzung des vorhandenen Angebots nicht immer leicht verständlich, sodass eine Nutzung abgelehnt wird (z.B. digitales Bezahlen von Parkgebühren). Angebote und Möglichkeiten müssen

verständlich erklärt werden, insbesondere den älteren Personengruppen, um auf Akzeptanz zu stoßen.

Aktionstage und Kommunikationskampagnen könnten mögliche Pull-Faktoren sein, um alternative Mobilitätsangebote beliebter machen.

Auch in der dieser Kleingruppe wurde vermehrt die Marktstraße erwähnt. Weitere regulative Maßnahmen sind zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität notwendig.

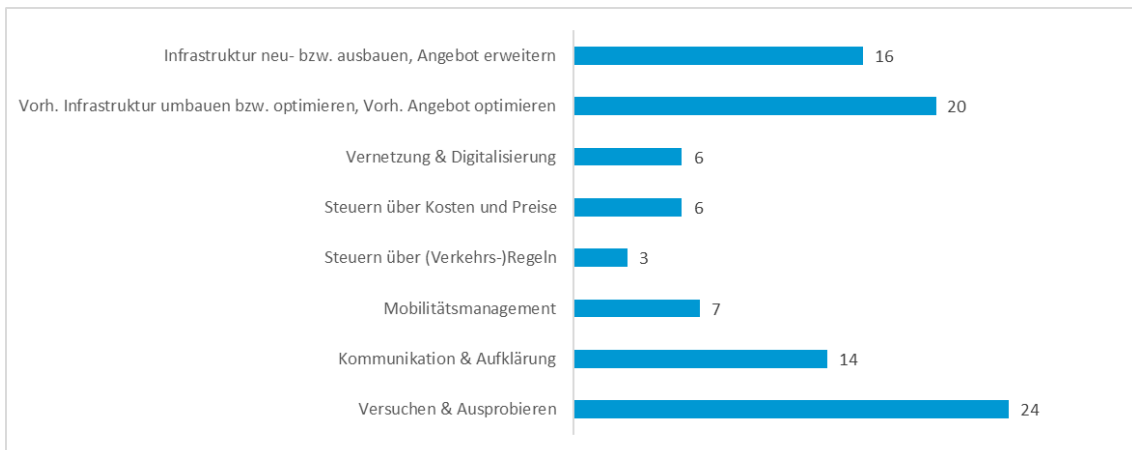
Zum Abschluss der Workshop-Phase hatten die Teilnehmenden beider Gruppen die Möglichkeit, eine subjektive Priorisierung der acht Strategien vorzunehmen. Alle Teilnehmenden haben acht blaue Klebpunkte zur Verfügung gestellt bekommen, die entsprechend zu platzieren waren. Das Verteilen von mehreren Klebepunkten für dieselbe Strategie war zulässig.

Abbildung 6: Subjektive Priorisierung der acht Strategien zum Abschluss der Workshop-Phase



Im Ergebnis zeigt sich, dass den Teilnehmenden die Strategie „**Versuchen und Ausprobieren**“ am wichtigsten ist. Es folgen die Strategien „**Vorhandene Infrastruktur umbauen bzw. optimieren, Vorhandenes Angebot optimieren**“, „**Infrastruktur neu- bzw. ausbauen, Angebot erweitern**“ und die Strategie „**Kommunikation & Aufklärung**“.

Abbildung 7: Ergebnis der Priorisierung



TOP 9 – Ausblick und Verabschiedung

Nach einem Zusammentragen der Beiträge aus der Workshop-Phase im Plenum, geben Herr Hillen und Herr Stiller einen kurzen Ausblick auf die nächsten Termine.

Der 2. Workshop findet am Mittwoch, den 22. März in Schöckingen statt. In diesem Workshop wird es, aufbauend auf den Ergebnissen des ersten Workshops, um konkrete Maßnahmen für Ditzingen gehen. Eine entsprechende Einladung erfolgt zeitnah durch die Stadt Ditzingen.

Zudem ist eine aufsuchende Bürgerbeteiligung im Rahmen der Auto- und Zweiradmesse Ditzingen Mobil am 6. und/oder 7. Mai 2023 geplant. In diesem Beteiligungsformat steht ebenfalls die konkrete Maßnahmenplanung im Fokus.

Abschließend bedankt sich auch der Bürgermeister, Herr Bahmer, für den konstruktiven Austausch der Teilnehmenden und verabschiedet alle Teilnehmenden.

Dortmund, 15.02.2023

gez. Planersocietät

Anhang 2 Dokumentation 2. Workshop

Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz (AMKL)

Modellkommune Ditzingen

Protokoll des 2. Workshops

Ort: Sitzungssaal Verwaltungsstelle Schöckingen, Schlossstraße 21, Ditzingen

Datum: Mittwoch, 22.03.2023

Uhrzeit: 16:00 – ca. 18:30 Uhr

Teilnehmende:

- (1) Ulrich Bahmer (Bürgermeister, Stadt Ditzingen),
- (2) Carmen Lack (Umwelt und Stadtplanung, Stadt Ditzingen),
- (3) Andreas Zimmermann (Amt für Sicherheit, Soziales und Senioren, Stadt Ditzingen),
- (4) Sören Bröcker (NVBW – Kompetenznetz KLIMA MOBIL),
- (5) Tobias Vogt (NVBW – Kompetenznetz KLIMA MOBIL),
- (6) Kevin Hillen (Planersocietät),
- (7) Christopher Stiller (Planersocietät),
- (8) Lisa Schmitz (Planersocietät),
- (9) Kerstin Pauls (Regierungspräsidium Stuttgart),
- (10) Karsten Thoms (Regierungspräsidium Stuttgart),
- (11) Thomas Müller (Aktive Wirtschaft Ditzingen),
- (12) Bernhard Arzt (Freie Wähler – Gemeinderatsmitglied, Ortsvorsteher in Heimerdingen),
- (13) Cornelia Mauch (Ortschaftsrat Schöckingen),
- (14) Wolfgang Gommel (CDU - Gemeinderatsmitglied),
- (15) Dr. Horst Ludewig (FDP – Gemeinderatsmitglied),
- (16) Sabine Roth (SPD - Gemeinderatsmitglied),
- (17) Dr. Ulrich Steller (Bündnis 90/Die Grünen – Gemeinderatsmitglied),
- (18) Leoni Kükrekol (Jugendgemeinderat),
- (19) Jeanette Hauser (Elternbeirätin des Glemsaue Gymnasiums),
- (20) Kristina Hönes (Elternbeirätin Wilhelmschule),
- (21) Matthias Schulz (Elternbeirat Theodor-Heuglin-Schule)

Anlage: Präsentation des Workshops (.pdf)

Tagesordnung:

TOP 1	Begrüßung und Ablauf
TOP 2	Rückblick auf den 1. Workshop
TOP 3	Vorstellung des AMKL-Maßnahmen-Sets
TOP 4	Vorstellung der Maßnahmen für Ditzingen
TOP 5 - 6	Kleingruppenarbeit / Workshop - Ergebnisvorstellung
TOP 7	Ausblick und Verabschiedung

TOP 1 – Begrüßung und Ablauf

Der Bürgermeister der Stadt Ditzingen, Herr Bahmer, begrüßt die Teilnehmenden. Anschließend begrüßt Herr Hillen von der Planersocietät die Teilnehmenden und stellt die Tagesordnung des Workshops vor. Beim 2. Workshop steht vor allem die Vorstellung und Diskussion der Maßnahmen im Fokus.

TOP 2 – Rückblick auf den 1. Workshop

Herr Hillen gibt einen Rückblick auf den 1. Workshop vom 08. Februar 2023. In diesem stand die Strategiediskussion im Vordergrund. Als Ergebnis haben die Teilnehmenden vor allem die folgenden Strategien priorisiert:

- *Versuchen & Ausprobieren (24 Nennungen)*
- *Vorhandene Infrastruktur umbauen bzw. optimieren, Vorhandenes Angebot optimieren (20)*
- *Infrastruktur neu- bzw. ausbauen, Angebot erweitern (16)*
- *Kommunikation & Aufklärung (14)*

Die beiden Strategien *Steuern über (Verkehrs-)Regeln* (3 Nennungen) sowie *Steuern über Kosten und Preise* (6 Nennungen) wurde nicht bzw. nur sehr gering priorisiert. Dennoch ist es zwingend notwendig, diese restriktiven Strategien (weiter) zu verfolgen, um die Verkehrs- und Mobilitätswende voranzutreiben.

TOP 3 – Vorstellung des AMKL-Maßnahmen-Sets

Herr Hillen ordnet die Phase der Maßnahmenentwicklung in den übergeordneten AMKL-Prozess ein. Als Ergebnis einer Zusammenarbeit von dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, dem Kompetenznetz Klima Mobil (NVBW), den beauftragten Gutachterbüros (GGR & Planersocietät) sowie von Expert:innen aus Mobilität, Klima- und Lärmschutz und dem Prozessbegleitenden Begleitgremium des AMKL wurde ein grundlegendes Maßnahmen-Set entwickelt. Dabei spielten insbesondere die beiden nachfolgenden, zentralen Fragen eine wesentliche Rolle:

1. Mit welchen Maßnahmen kann eine Kommune schnell (kurz-bis mittelfristig) ihren Beitrag zum Klima- und Lärmschutz leisten?
2. Wie kann sichergestellt werden, dass sich eine Kommune auch langfristig im Sinne des Klima- und Lärmschutzes entwickelt?

In Summe sind 12 übergeordnete Maßnahmen entwickelt worden, die in den teilnehmenden Kommunen schnell umsetzbar und besonders wirksam sind. Darüber hinaus wurden 5 Leitlinien erarbeitet, die die grundlegende, langfristige Ausrichtung einer Kommune widerspiegeln. Da sowohl die 12 Maßnahmen als auch die 5 Linien für alle zukünftig teilnehmenden Kommunen zur Auswahl

stehen, sich die Kommunen allerdings unterscheiden, wird es so sein, dass nicht jede Maßnahme (in vollem Umfang) für jede Kommune geeignet ist.

Daher hat das Gutachterteam der Planersocietät in Abstimmung mit der Stadt Ditzingen sowie dem Kompetenznetz Klima Mobil Maßnahmen aus diesem Maßnahmen-Set fokussiert, die speziell in der Modellkommune Ditzingen einen wesentlichen Beitrag leisten können bzw. sollen. Eine Rückkopplung mit den bereits abgeleiteten Handlungsbedarfen für Ditzingen sowie den erarbeiteten Strategien hat stattgefunden.

TOP 4 – Vorstellung der Maßnahmen für Ditzingen

Von den zwölf übergeordneten Maßnahmen des Maßnahmen-Sets sind acht Maßnahmen von Bedeutung für Ditzingen. Diese Maßnahmen wurden um kleinteiligere Maßnahmen ergänzt, konkretisiert und teilweise erste mögliche Umsetzungsorte im Ditzinger Stadtgebiet lokalisiert. Abbildung 1 zeigt eine Übersicht der Maßnahmen, die für Ditzingen erarbeitet wurden bzw. vorgeschlagen werden.

Abbildung 1: Maßnahmen-Set für Ditzingen

	<p>Gesünder Wohnen: Verkehrsberuhigte Quartiere</p> <p>Prüfen, ob eine weitere Verkehrsberuhigung der Marktstraße durch</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Abbindung von Straßen - die Einrichtung eines modalen Filters möglich ist
	<p>Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weitere Begrünung, z.B. der Ortsmitten und Plätze Marktstraße und Laien - Begrünung bei Straßenneu- und -umbau mitdenken (Straßenraumbegrünung, durchlässige Pflasterbeläge bei Parkplätzen, Berücksichtigung von Retentionsflächen)
	<p>Wir kümmern uns</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchführung von Aktionstagen und Kampagnen - Förderung von Fahrgemeinschaften - Bereitstellung von Co-Workingspaces - Förderung von betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement
	<p>Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Umsteigepunkte schaffen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahnhöfe von Ditzingen und Heimerdingen (weiter) zu Mobilitätsstationen ausbauen
	<p>Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung von Fahrradstraßen - Bau von Radabstellanlagen, u.a. Fahrradparkhaus am Bahnhof Ditzingen - Einrichtung von RadService-Punkten und Radzählstellen - Optimierung der Standorte der RegioRadStuttgart-Stationen - Intelligente Beleuchtung
	<p>Mach mal langsam: Geschwindigkeitsreduzierungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen - Aufstellung von Geschwindigkeitsanzeigen und Dialog-Displays - Regelmäßige Kontrollen durchführen - Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung vorsehen
	<p>Vorfahrt fürs Klima: Klima- und Lärmschutzorientierte Ampelschaltungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimierungen an Knotenpunkten prüfen, insbesondere am Knotenpunkt Hirschlander Str./Autenstr./Höfinger Str./Marktstraße - Barrierefreie Querungsanlagen herstellen
	<p>Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement und Bepreisung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Limitierung der Parkzeit im öffentlichen Straßenraum - Erhebung von Parkgebühren in der Marktstraße (bzw. dem Innenstadtbereich) - Dynamisches Parkleitsystem einrichten - Regelmäßige Parkraumüberwachung - Quartiersgaragen bauen

Herr Stiller und Frau Schmitz stellen die Maßnahmen in Kürze im Plenum vor. Eine erste, detailliertere Maßnahmenbeschreibung ist der Präsentation des Workshops (Anlage) zu entnehmen.

TOP 5 - 6 – Kleingruppenarbeit / Workshop – Ergebnisvorstellung

Die Maßnahmenvorschläge sind an Stellwänden im DIN A3-Format ausgehängt, sodass sich die Teilnehmenden bereits vor Beginn des Workshops, sowie in der ca. 15-minütigen Pause mit den Maßnahmenvorschlägen vertraut machen können.

An den, von der Planersocietät moderierten Thementischen, diskutieren die Teilnehmenden gemeinsam die einzelnen Maßnahmen. An dem von Frau Schmitz moderierten Thementisch werden die vier folgenden Maßnahmen diskutiert:

- Gesünder Wohnen: Verkehrsberuhigte Quartiere
- Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- Wir kümmern uns
- Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Umsteigepunkte schaffen.

An dem von Herrn Stiller moderierten Thementisch werden die übrigen vier Maßnahmen diskutiert:

- Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- Mach mal langsam: Geschwindigkeitsreduzierungen
- Vorfahrt fürs Klima: Klima- und Lärmschutzorientierte Ampelschaltungen
- Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement und Bepreisung.

Nach einer ca. 30-minütigen Diskussion wechseln die beiden Kleingruppen die Thementische, sodass alle Teilnehmenden jede Maßnahme diskutieren können.

Zusammenfassung der Diskussion des von Frau Schmitz moderierten Thementisches

Gesünder Wohnen: Verkehrsberuhigte Quartiere:

- Eine Wendemöglichkeit am südlichen Ende der Bauernstraße (Kreuzung Marktstraße/ Bauernstraße) muss bei der Einrichtung eines modalen Filters mitgedacht werden
- Bei der Einrichtung eines punktuellen modalen Filters wäre es sinnvoller, die automatisch versenkbaren Poller schon kurz nach der Kreuzung Stegstraße/Marktstraße zu installieren. Der Verkehr kann so auf direkterem Wege über die Stegstraße auf den Parkplatz an der Glems geleitet werden.
- Aktuell werden Schulbusse, die aber nicht an der Marktstraße halten, über die Marktstraße geleitet. Diese sollten besser über die Autenstraße und Stuttgarter Straße geleitet werden.
- Während die erste Kleingruppe den modalen Filter in der kompletten Marktstraße begrüßt, findet die zweiten Kleingruppe es bedenklich die komplette Marktstraße für den Kfz-Verkehr abzusperren. Argumente dagegen sind z. B., dass die auf der Bauernstraße ansässigen Ärzte für mobilitätseingeschränkte Personen mit dem KFZ erreichbar sein müssen.

Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum:

- Die Teilnehmenden bevorzugen eine Begrünung des Straßenraums durch gepflanzte Bäume anstatt durch eine temporäre Begrünung (z.B. durch Wanderbäume). Es sollte zunächst geprüft werden an welchen Stellen es möglich ist permanente Bäume zu pflanzen.

Wir kümmern uns:

- Fahrgemeinschaften fördern:
 - Eine Mitfahrbank kann vor allem für ältere Menschen, die kein Smartphone haben sinnvoll sein. Darüber hinaus ist es sinnvoll Fahrgemeinschaften per App zu organisieren.
- Schulisches Mobilitätsmanagement:
 - Walkingbusses und Ridingbusses sind vor allem in der Kernstadt sinnvoll, sobald die Grundschulen zusammengelegt wurden. Als Walking- und Ridingbusses wird ein gemeinschaftliches Laufen bzw. Radfahren zur Schule bezeichnet. I.d.R. wird dies bei Grundschüler:innen durch einzelne Elternvertretungen begleitet
 - Das Angebot sollte von der Schule organisiert werden.

Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Umsteigepunkte schaffen:

- Am Bahnhof Heimerdingen ist nur begrenzt Platz. Dort wird es vor allem als sinnvoll erachtet (digitale) Fahrradboxen und ein WC einzurichten.
- Die Mobilitätssäule wird nicht als unbedingt notwendig empfunden und sollte nicht als priorisierte Maßnahme umgesetzt werden.

Abbildung 2: Strategien für Ditzingen - Ergebnisse der beiden Kleingruppen



Zusammenfassung der Diskussion des von Herrn Stiller moderierten Thementisches

Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr:

- Fahrradstraßen:

Fahrradstraßen sollten grundsätzlich dort angeordnet werden, wo der Radverkehr die dominierende Verkehrsart ist. Dies ist in der Realität eher ein „Henne-Ei-Problem“. Diese Bedingung ist vielerorts noch nicht erfüllt. Daher sollte jedoch durch die Anordnung von Fahrradstraßen eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werden, sodass sich der Radverkehrsanteil erhöht.

In Fahrradstraßen dürfen nur Fahrräder fahren, außer, andere Verkehrsarten werden zugelassen. In der Praxis werden vielerorts Pkw und Motorräder zugelassen, entweder allgemein oder beschränkt auf einen Anliegerverkehr

Fahrradstraßen sollte eine Breite von 4,00 m haben. Dies kann ggf. nur durch den Entfall von Fahrbahnrandparken erreicht werden. Zu parkenden Pkw sollte zusätzlich ein 0,75 m

breiter Sicherheitsabstand eingehalten werden, insbesondere um „Dooring“-Unfälle zu unterbinden. Als „Dooring“-Unfälle werden Unfälle bezeichnet, die durch das unvorsichtige Öffnen von Kfz-Türen verursacht werden.

In Fahrradstraßen gilt Tempo 30. Fahrräder dürfen nebeneinander fahren.

- Fahrradstraßen werden grundsätzlich als attraktive Radverkehrsführung gesehen; sollten allerdings nicht erste Priorität sein
- Allerdings kommt die Frage auf, ob Fahrradstraßen wirklich dort zweckmäßig sind, wo der Radverkehr auch heute schon relativ geschützt und attraktiv fahren kann – das bezieht sich insbesondere auf bestehende Tempo-30-Zonen
- In der Kernstadt können Fahrradstraßen zweckmäßig sein; in den Ortsteilen eher weniger
- Prüfen, ob Fahrradstraßen in der Leonberger Straße und in der Gottfried-Keller-Straße möglich sind
- Es wird diskutiert, ob Fahrradstraßen wirklich 4,00 m breit sein müssen oder ob auch 3,50 m oder 3,00 m ausreichend sind, um ggf. das bestehende Fahrbahnrandparken aufrecht zu erhalten
- Reicht es nicht ggf. aus, bestehende Straßen als Fahrradstraße zu widmen, anstatt großartig (bauliche, restriktive) Veränderungen vorzunehmen?
- Einzelne Fahrradstraßen bringen nicht so viel. Die Schaffung eines attraktiven und durchgehenden Netzes ist entscheidend. Dazu gehört auch, dass Querungen an übergeordneten Hauptverkehrsstraßen und Gleistrassen mitgedacht werden.

Beispiel: Eine mögliche Fahrradstraße in der nachgeordneten Feuerbacher Straße (bereits Tempo 30-Zone und Einbahnstraße) in Heimerdingen bringt nicht viel, wenn es keine attraktive Querung der unübersichtlichen und übergeordneten Feuerbacher Straße / L 1177 inkl. Gleistrasse gibt.

- Abstellanlagen für den ruhenden Radverkehr:
 - In der Marktstraße werden weitere Abstellmöglichkeiten für notwendig erachtet.
- Einrichtung von RadService-Punkten:
 - RadService-Punkte sind eine gute Idee, allerdings eher für den touristischen Radverkehr.
 - Eher eine „Alibi“-Maßnahme, die keinen Beitrag zur Radverkehrsförderung leistet
 - Ein RadService-Punkt in der Stadt reicht aus
- Einrichtung von Radzählstellen:
 - Wofür? Eher kontraproduktiv, wenn man sieht, dass nur Wenige Fahrrad fahren?!
- Optimierung der Standorte der RegioRadStuttgart-Stationen:
 - Das Angebot wird als ausreichend bewertet
 - Es wird eher nicht genutzt. Ob andere Standorte dies ändern würden, wird hinterfragt
 - Die Lastenrad-Angebot gibt es noch nicht so lange
 - Ist die Größe der Lastenräder bzw. die Transportkapazität zu klein/unattraktiv?

- Das Angebot, insbesondere der Lastenräder, sollte besser kommuniziert werden

Mach mal langsam: Geschwindigkeitsreduzierungen:

- Geschwindigkeitsanzeigen und Dialog-Displays sind denkbar, aber der große Nutzen ist nicht zu erwarten

Vorfahrt fürs Klima: Klima- und Lärmschutzorientierte Ampelschaltungen:

- Zusätzlich zu der Optimierung von Ampelschaltungen sollten vorgezogene Haltelinien und aufgeweitete Radaufstellstreifen (Aufstellbereiche) geprüft werden. Damit positioniert sich der Radverkehr an Lichtsignalanlagen vor dem ebenfalls wartendem Kfz-Verkehr. Dadurch werden insbesondere Sichtbeziehungen verbessert, was zu einer höheren Verkehrssicherheit beitragen kann.

Zum Beispiel in der Höfinger Straße?

Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement und Bepreisung:

- Es wird befürchtet, dass eine Bepreisung des öffentlichen Parkraums in der Innenstadt dazu führt, dass die Kund:innen ausbleiben und stattdessen bspw. nach Leonberg oder Korntal fahren.
- Zunächst sollte ein digitales Parkleitsystem eingerichtet werden. Danach ggf. erst eine Bepreisung.
- Parkraum darf nicht ungleich verteilt sein.
- Eine Bepreisung muss nicht teuer sein und kann trotzdem eine Wirkung erzielen.
- Bestehende, private Stellplätze und Garagen sollten besser genutzt werden, um den ruhenden Kfz-Verkehr aus dem öffentlichen Straßenraum zu entfernen.
- Die Möglichkeit der Einführung von Anwohnerparken sollte geprüft werden.
- Sind Quartiersgaragen unwirtschaftlich?
- Dächer von Parkhäusern sollten alternativ genutzt werden, z.B. Begrünung oder Photovoltaik
- Bei einer Reduzierung des Parkraums im öffentlichen Straßenraum, insbesondere der Marktstraße, sollte berücksichtigt werden, dass gewissen Personengruppen darauf angewiesen sind, bis vor das Geschäft oder die Einrichtung zu fahren. Daher sollte es weiterhin zweckbestimmte Parkmöglichkeiten geben, z.B. für Arztbesuche, Dienstleistungen o.ä.
- Alternativ wird diskutiert, ob Kiss & Drop nicht eine Möglichkeit sein kann, um auch das Parken vor dem Geschäft/der Einrichtung zu untersagen
- Die Reduzierung des Parkraums kann auch Vorteile haben. Insbesondere die Vorteile sollten stärker kommuniziert werden. Alternativen und Angebote sollten aufgezeigt werden, um die Akzeptanz für restriktivere Maßnahmen zu fördern

Abbildung 3: Strategien für Ditzingen - Ergebnisse der beiden Kleingruppen



TOP 7 – Ausblick und Verabschiedung

Nach einer kurzen Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse der Workshop-Phase im Plenum, gibt Herr Stiller einen kurzen Ausblick auf den nächsten Termin.

Im Rahmen der Messe Ditzingen Mobil am 06. Mai und 07. Mai 2023 ist eine aufsuchende Beteiligung geplant. In diesem Beteiligungsformat steht weiterhin die Konkretisierung der Maßnahmen im Fokus. Die Ergebnisse des heutigen Workshops fließen bereits ein.

Abschließend bedankt sich auch Bürgermeister Herr Bahmer für den konstruktiven Austausch und verabschiedet alle Teilnehmenden.

Dortmund, 14. April 2023

gez. Planersocietät

Anhang 3 Dokumentation der digitalen Umfrage

Auswertung der digitalen Umfrage im Zuge der Maßnahmenplanung

Aktionspläne Mobilität, Klima- und Lärmschutz

Modellkommune Ditzingen

14. Juni 2023



Fragebogen im Rahmen der Maßnahmenplanung



Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz – Stadt Ditzingen

Liebe Ditzingerinnen und Ditzinger,

in Ihrer Stadt passiert etwas! Mit vielen unterschiedlichen **Aktionen** wollen wir zusammen mit Ihnen in Ditzingen das Klima und den Menschen schützen. Bis 2030 müssen die Emissionen im Verkehr um **55 %** reduziert werden. Das Verkehrsministerium hat sich fünf Ziele gesetzt, um das zu schaffen.

Bis 2030 soll:

- jeder **zweite Weg** selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden,
- jedes **zweite Auto** klimaneutral fahren,
- ein **Fünftel** weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land unterwegs sein,
- der öffentliche Verkehr **verdoppelt** werden,
- und jede **zweite Tonne** im Güterverkehr klimaneutral transportiert werden.

Der Aktionsplan für Ditzingen sieht verschiedene Maßnahmen vor. Sag uns bis zum 21. Mai deine Meinung! Hier geht's zur Umfrage



STADT DITZINGEN
Planersocietät
Mobilität, Stadt, Dialog

STADT DITZINGEN Planersocietät
Mobilität, Stadt, Dialog

Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz in Ditzingen

Fragebogen im Rahmen der Maßnahmenplanung

Liebe Ditzingerinnen und Ditzinger,

in Ihrer Stadt passiert etwas! Mit vielen unterschiedlichen Aktionen wollen wir zusammen mit Ihnen in Ditzingen das Klima und den Menschen schützen. Der Aktionsplan für Ditzingen sieht verschiedene Maßnahmen vor. Bitte sagen Sie uns Ihre Meinung zu den einzelnen Maßnahmen in dieser Umfrage.

Die Teilnahme an der Umfrage dauert ca. 15 - 20 Minuten und ist anonym.

Fragenübersicht

1) Weitere Verkehrsberuhigung der Marktstraße.....	3
2) Bäume statt Parkplätze	4
3) Zusammen ans Ziel mit Fahrgemeinschaften.....	5
4) Verknüpfung von verschiedenen Mobilitätsangeboten an Mobilitätsstationen	6
5) Gemeinschaftliches Arbeiten in Co-Working-Spaces	7
6) Aktiv zur Schule	8
7) Fahrradstraßen als attraktive Radverkehrsinfrastruktur.....	9
8) Sicheres Queren für zu Fuß Gehende und Radfahrende.....	10
9) Zusätzliche Radabstellanlagen.....	11
10) RegioRadStuttgart-Stationen (Fahrradleihe).....	12
11) Geschwindigkeitsüberwachung.....	13
12) Parkraummanagement und Bepreisung.....	14
13) Ampelschaltungen, die vermehrt auf den Bus-, Rad- und Fußverkehr ausgelegt sind	16

1 von 16 Bitte Rückseite beachten

STADT DITZINGEN Planersocietät
Mobilität, Stadt, Dialog

Mitmachen
Hier geht es zu den aktuellen Beteiligungsformaten

Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz

Der Aktionsplan für Ditzingen sieht verschiedene Maßnahmen vor. Die Umfrage ist abgeschlossen. Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

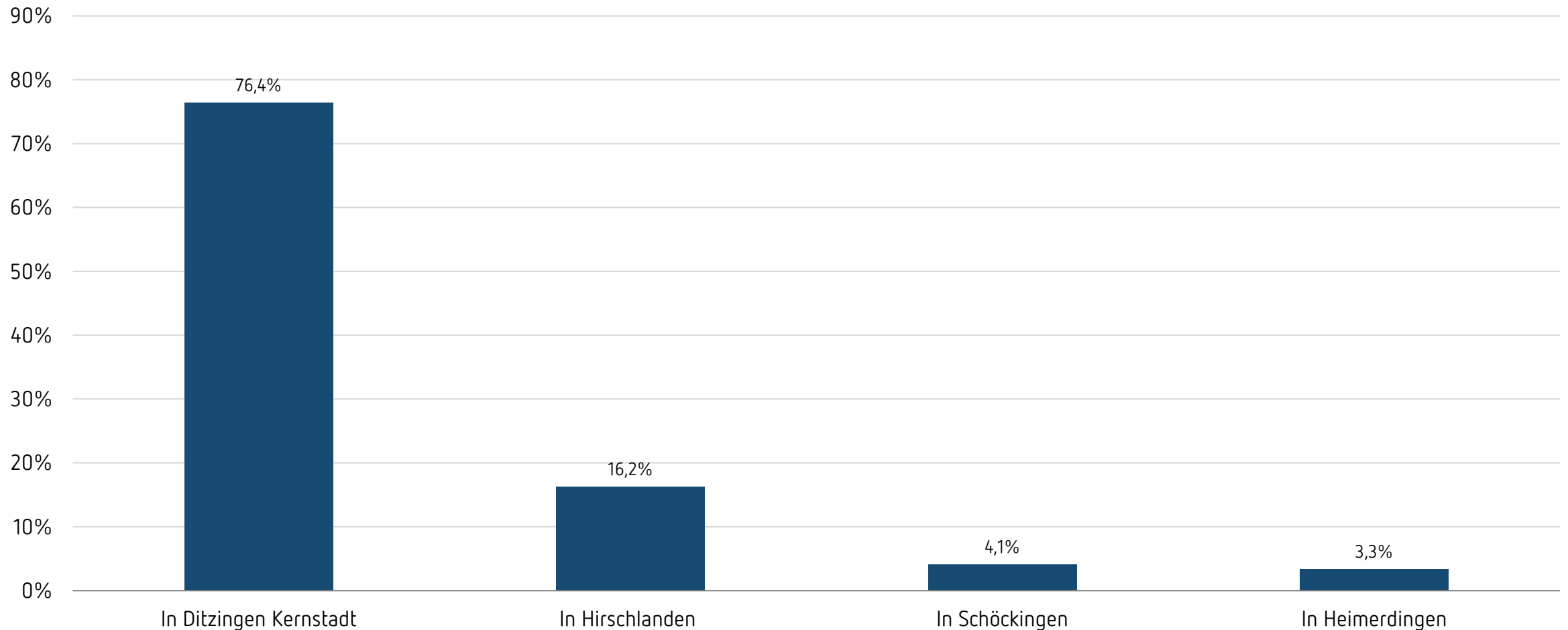
Umfragezeitraum: 06.05.23 - 21.05.23

Art: digital

Rückmeldungen: ≤ 276

Frage 0.1

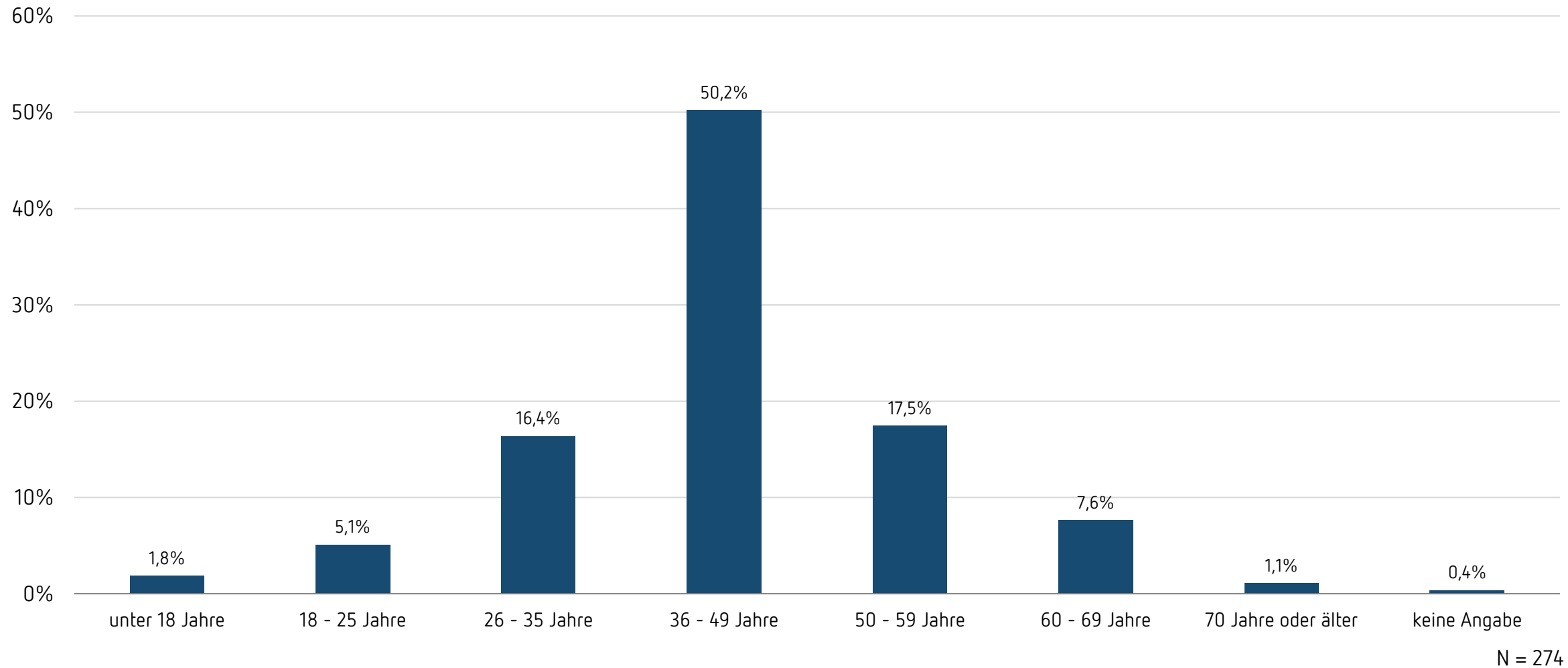
Wo wohnen Sie in Ditzingen?



N = 271

Frage 0.2

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?



Frage 1

Weitere Verkehrsberuhigung der Marktstraße

Eine weitere Verkehrsberuhigung der Marktstraße hat vor allem für zu Fuß Gehende und Radfahrende viele Vorteile.

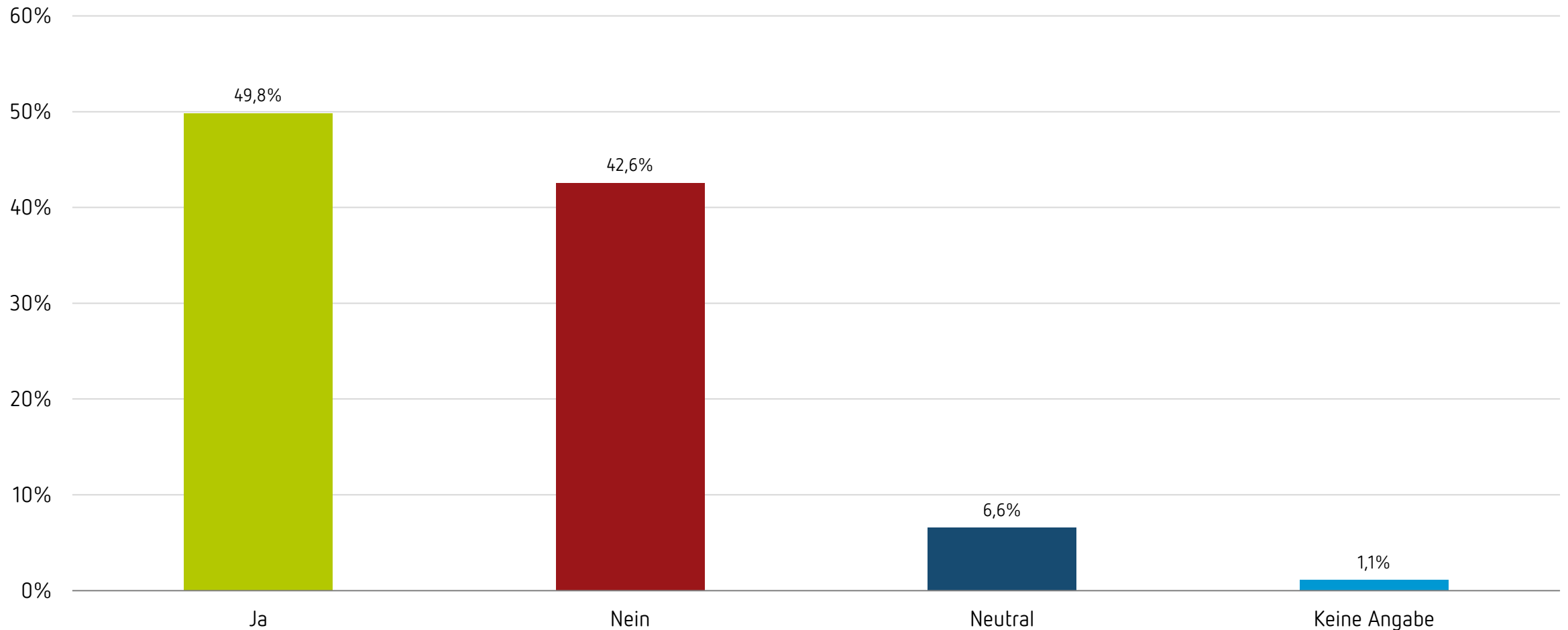
Die Einkaufsstraße ist zwar bereits eine Tempo-20-Zone, aber da das Verkehrsaufkommen weiterhin hoch ist und die Geschwindigkeitsbegrenzung oft überschritten wird, ist ein gemütliches Flanieren und Überqueren der Straße aktuell nur schwer möglich.

Durch eine (Teil-)Sperrung der Marktstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr könnte sich dies ändern. Die Marktstraße wäre durch automatisch versenkbare Poller jedoch weiterhin für Linienbusse und ggf. für Anlieger und Dienstleister befahrbar.

Es gibt die Möglichkeit, die Marktstraße entweder auf nahezu gesamter Länge für den Kfz-Verkehr zu sperren oder nur auf einem kurzen Teilabschnitt (bspw. im Bereich der Bushaltestelle „Markt-/Bauernstr.“), sodass der Durchgangsverkehr unterbunden wird.

Frage 1

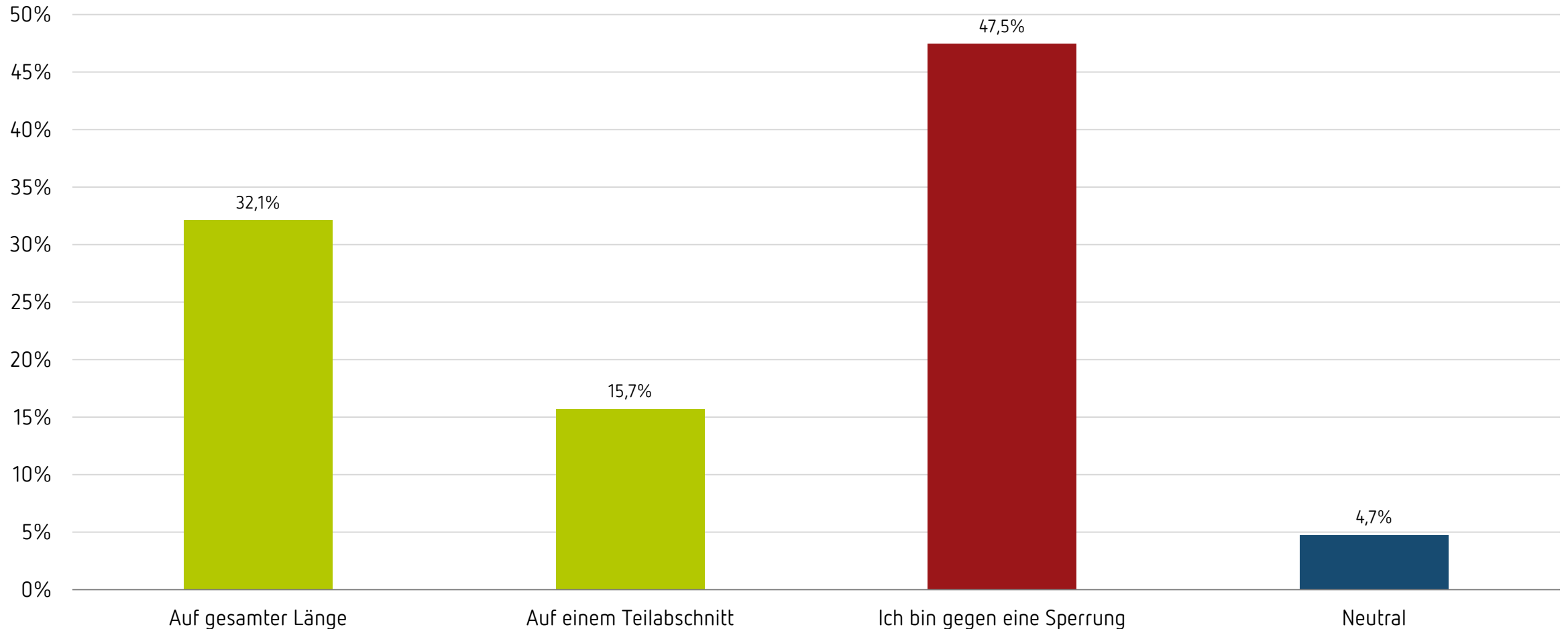
Ist eine weitere Verkehrsberuhigung der Marktstraße grundsätzlich sinnvoll?



N = 275

Frage 1.1

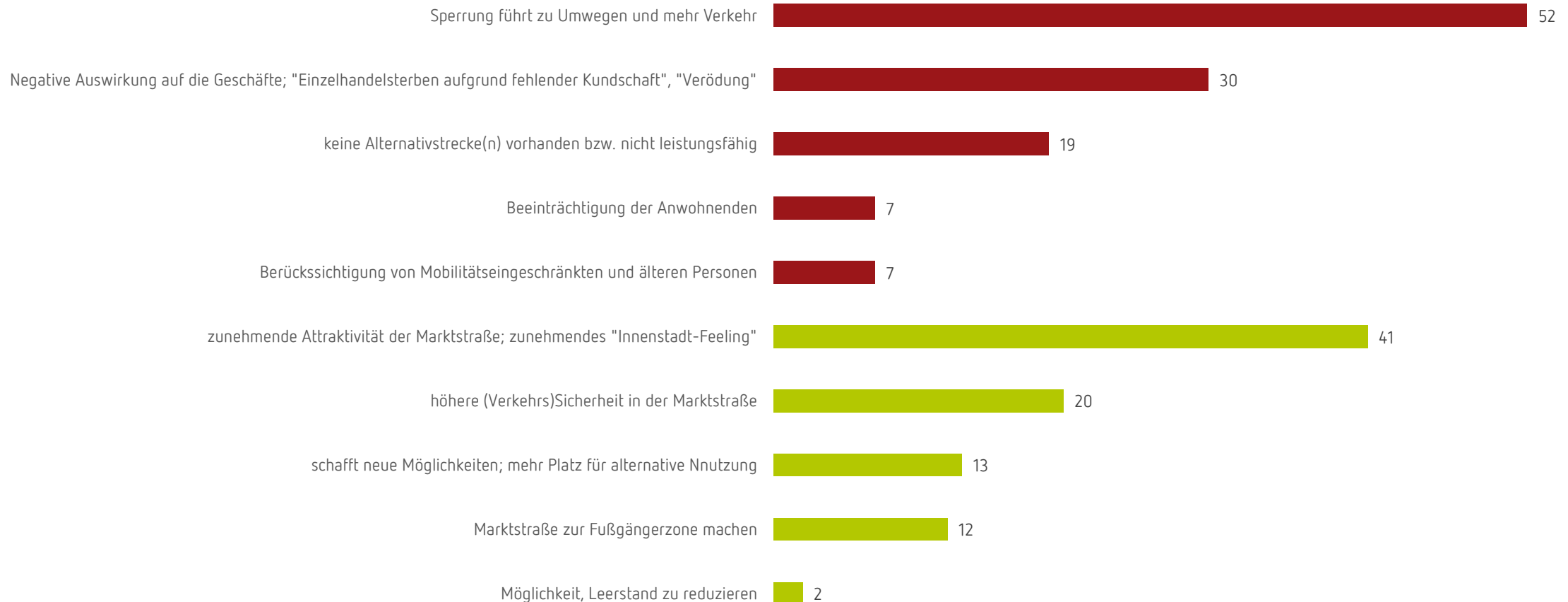
Würden Sie eine Sperrung der Marktstraße für den Kfz-Verkehr auf nahezu gesamter Länge oder auf einem kurzen Teilabschnitt bevorzugen?



N = 274

Frage 1.2

Argumente gegen und für eine (Teil-)Sperrung der Marktstraße



Absolute Nennungen

Frage 2

Bäume statt Parkplätze

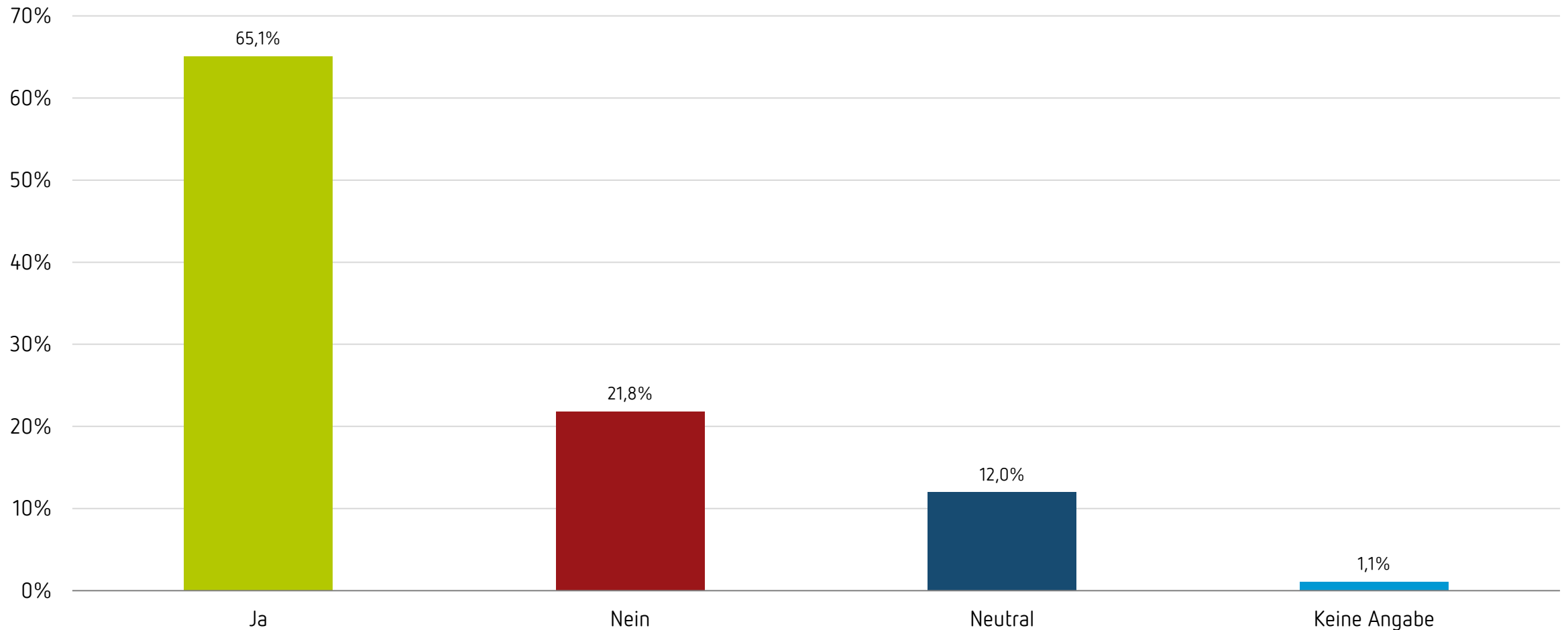
Bäume und andere Begrünung bringen viele Vorteile für das Klima und den Menschen mit sich. Im Sommer spenden sie Schatten und verringern ein Aufheizen der Stadt und generell machen sie unsere Städte lebenswerter.

Wo es möglich ist und wo unter der Straße keine Abwasserkanäle und andere Infrastruktur verlaufen, können Bäume gepflanzt werden. Wo dies nicht möglich ist, können Bäume in Kübeln platziert werden.

Der Wegfall von Parkplätzen (z.B. jeder fünfte Parkplatz im öffentlichen Straßenraum) bietet neuen Platz für Bäume und begrünte Aufenthaltsmöglichkeiten für den Menschen.

Frage 2

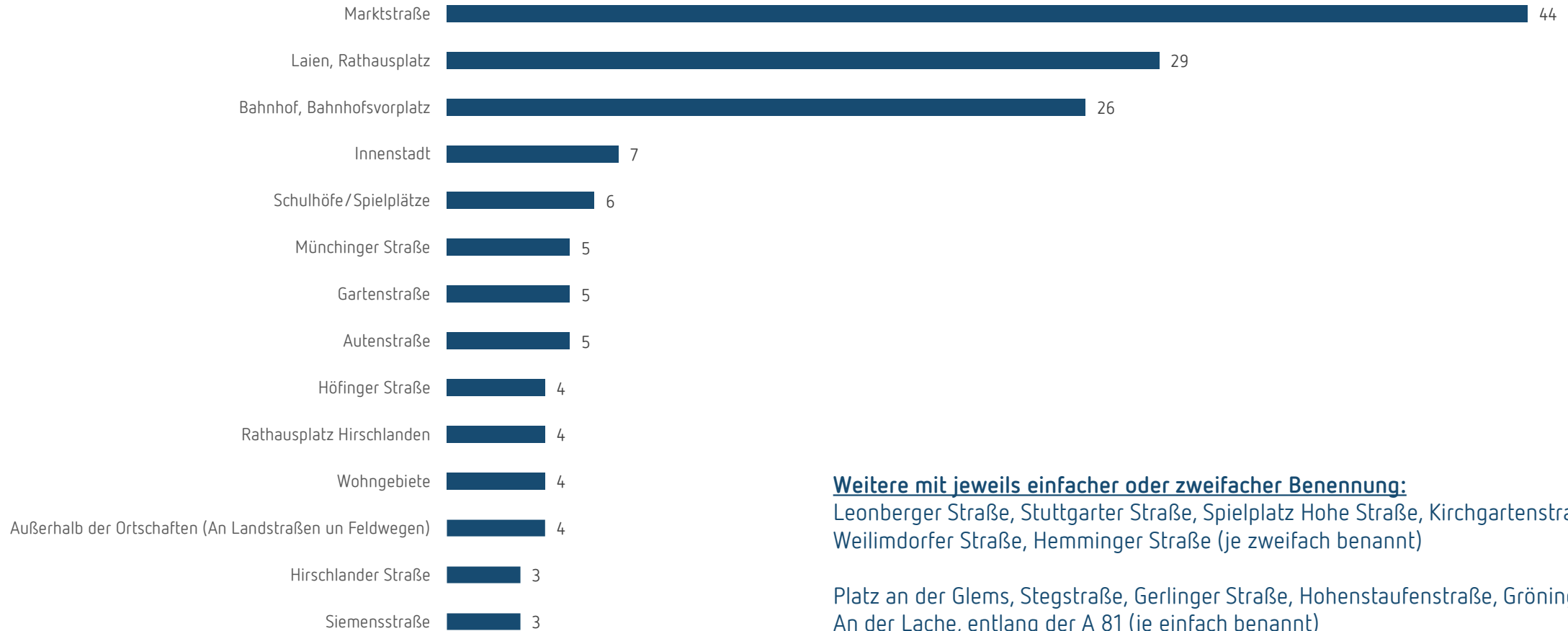
Sollte Ditzingen eine grünere Stadt werden?



N = 275

Frage 2.1

Konkrete Orte / Bereiche / Straßenzüge, an denen Bäume / Begrünung fehlt



Weitere mit jeweils einfacher oder zweifacher Benennung:

Leonberger Straße, Stuttgarter Straße, Spielplatz Hohe Straße, Kirchgartenstraße, Weilimdorfer Straße, Hemminger Straße (je zweifach benannt)

Platz an der Glems, Stegstraße, Gerlinger Straße, Hohenstaufenstraße, Gröninger Straße, An der Lache, entlang der A 81 (je einfach benannt)

Absolute Nennungen

Frage 3

Zusammen ans Ziel mit Fahrgemeinschaften

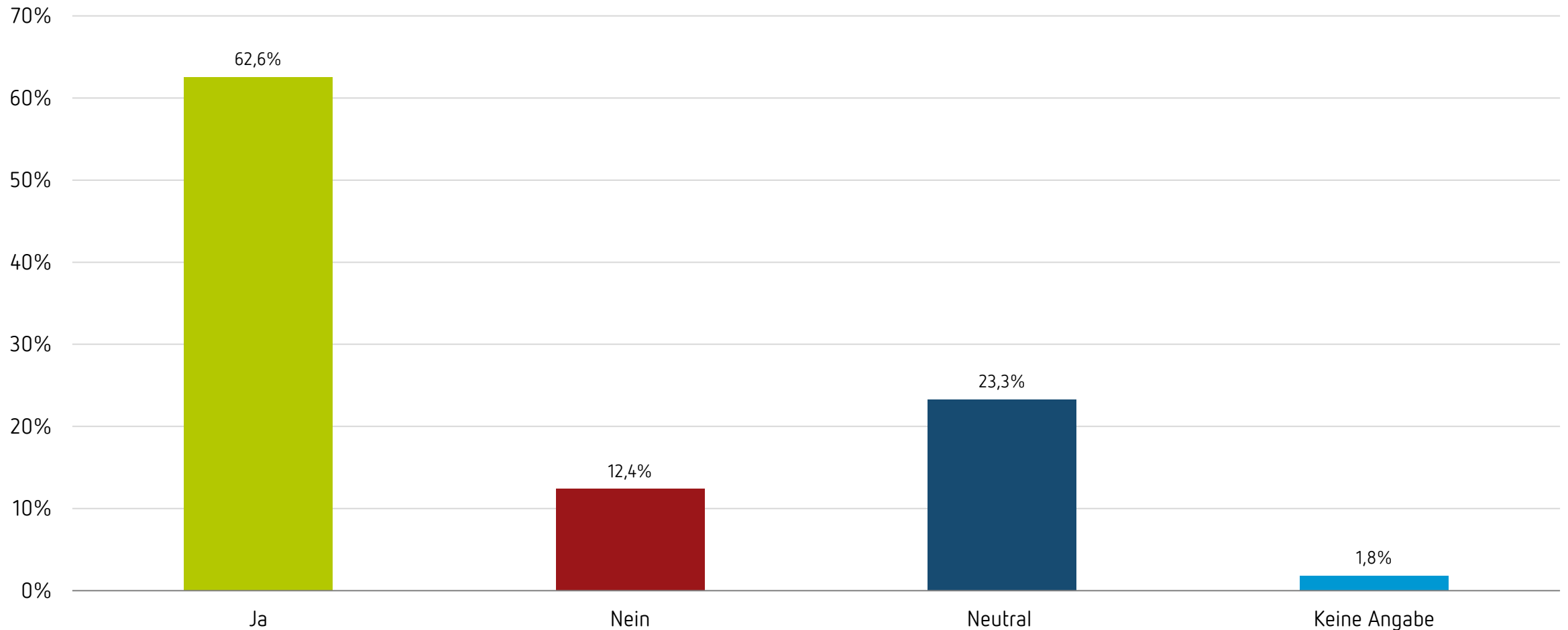
Fahrgemeinschaften haben das Potenzial, das Klima zu schützen.

Oft ist das Bus- und Bahnangebot nicht gut genug ausgebaut, um ganz auf das Auto zu verzichten. Gerade in kleinen Ortschaften, in denen sich die Leute persönlich kennen, besteht die Möglichkeit, Fahrgemeinschaften mit seinen Nachbarn zu bilden. Zum Beispiel für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder zum Sport.

Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, um Fahrgemeinschaften zu fördern, z. B.: Betriebsinterne Mitfahrbörsen zum Arbeitsort, Fahrgemeinschafts-App für alle Ditzinger*innen, Fahrgemeinschaftsbus in Gewerbegebiete ohne Bus- und Bahnanschluss und Mitfahrbänke, an denen Vorbeifahrenden durch Richtungsangaben auf Schildern signalisiert wird, wohin man mitgenommen werden möchte.

Frage 3

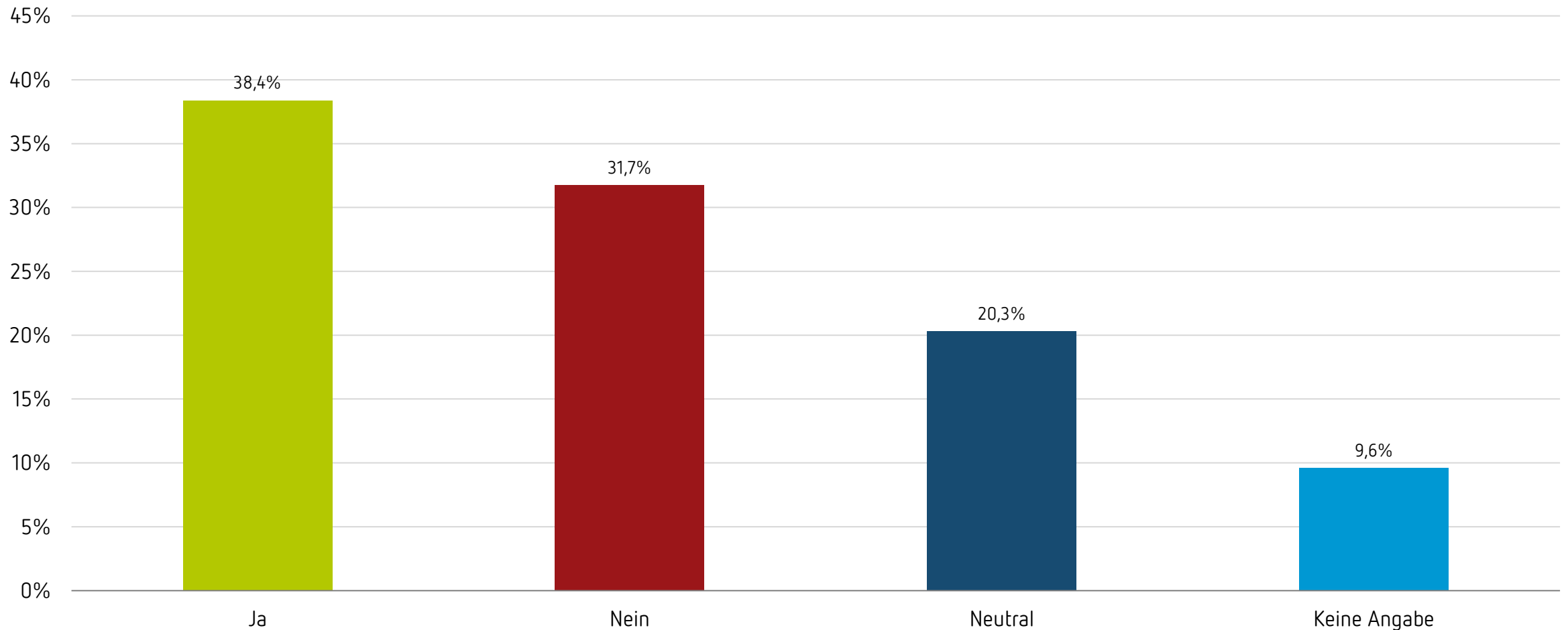
Finden Sie, dass Fahrgemeinschaften generell sinnvoll sind?



N = 275

Frage 3.1

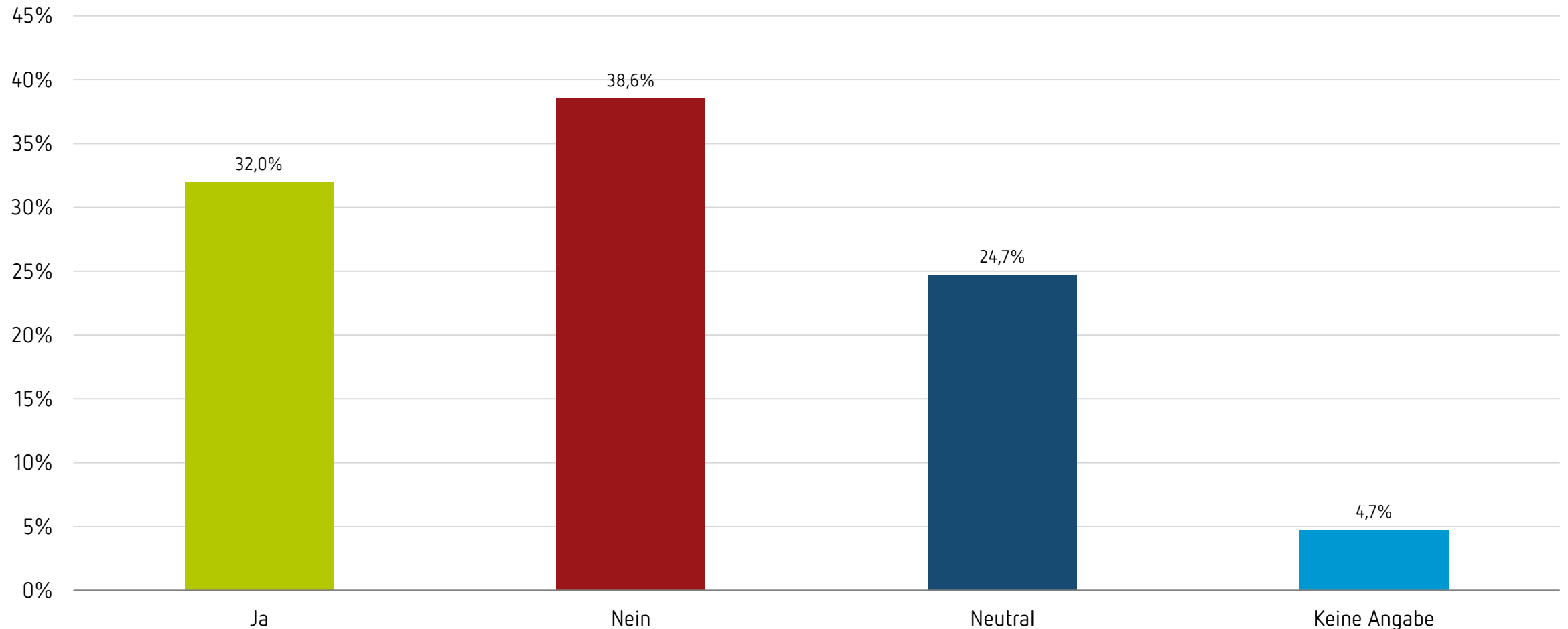
Würden Sie betriebsinterne Mitfahrbörsen zum Arbeitsort nutzen?



N = 271

Frage 3.2

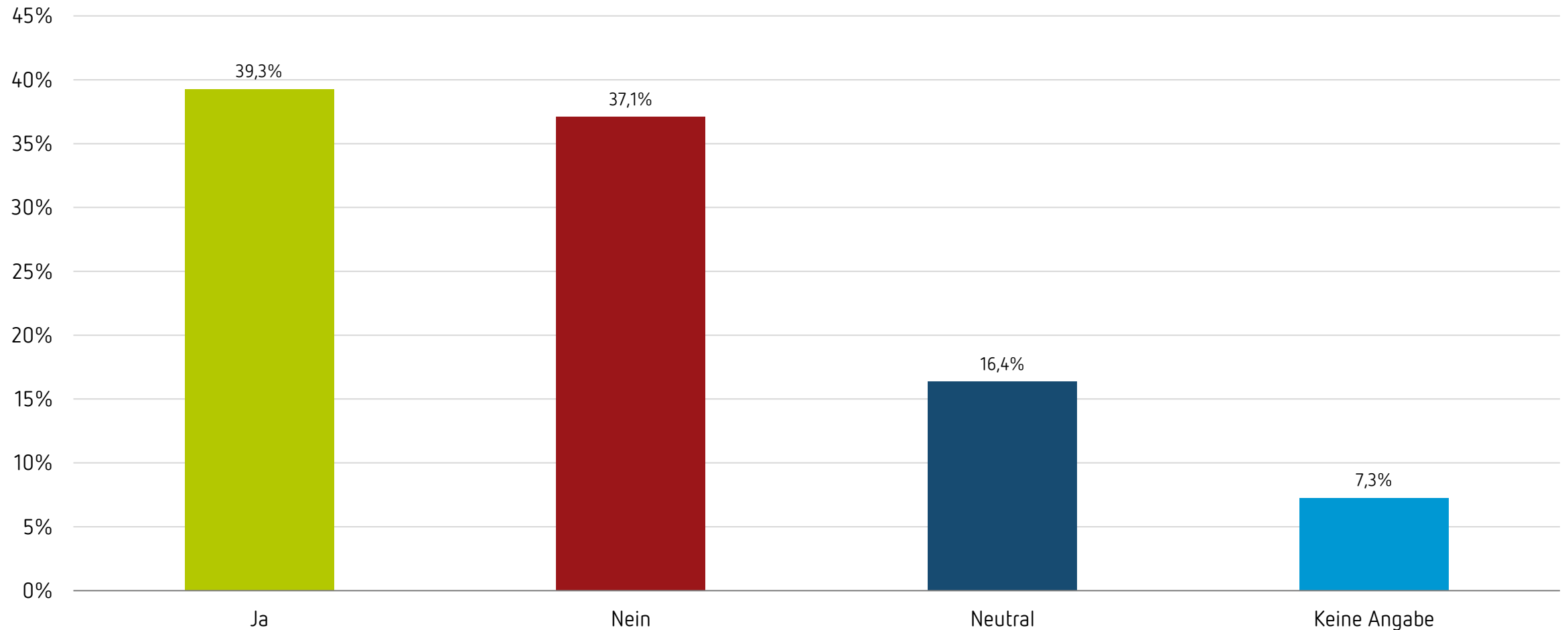
Würden Sie eine Fahrgemeinschafts-App für alle Ditzinger*innen nutzen?



N = 275

Frage 3.3

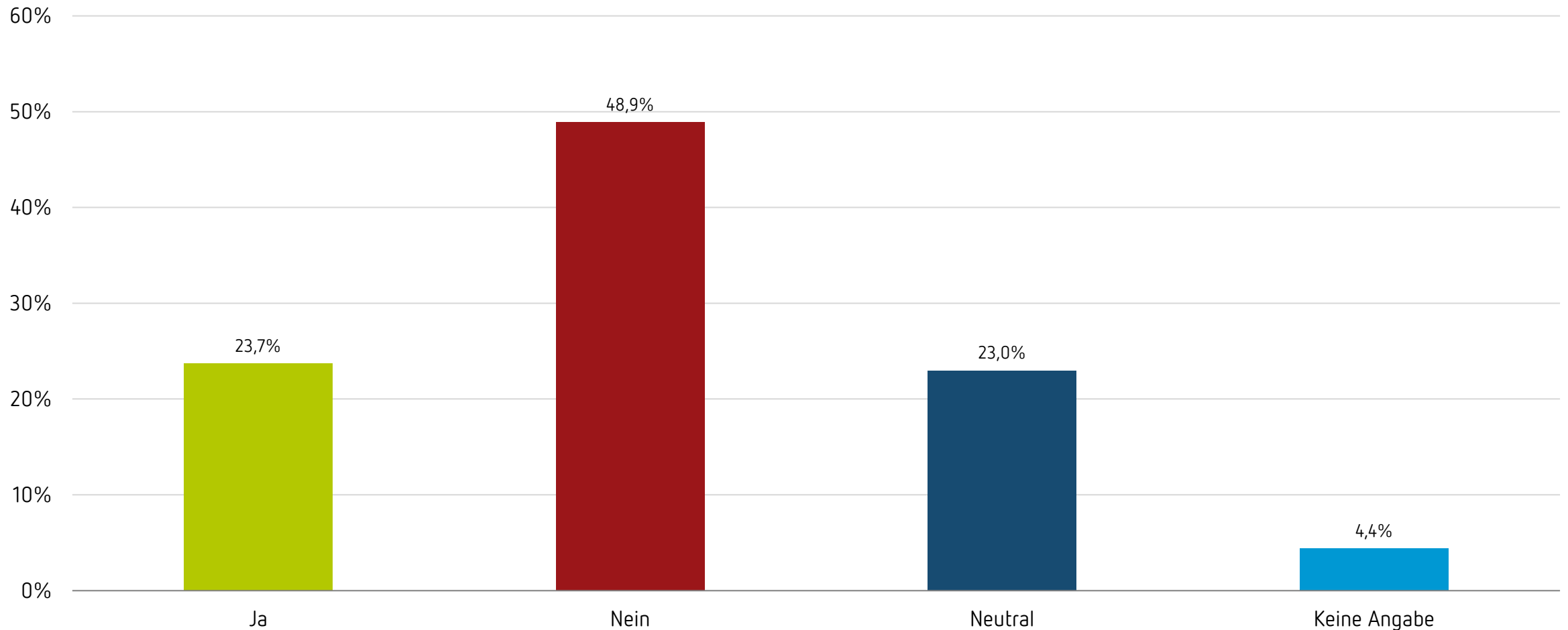
Würden Sie einen Fahrgemeinschaftsbus zum Arbeitsort nutzen?



N = 275

Frage 3.4

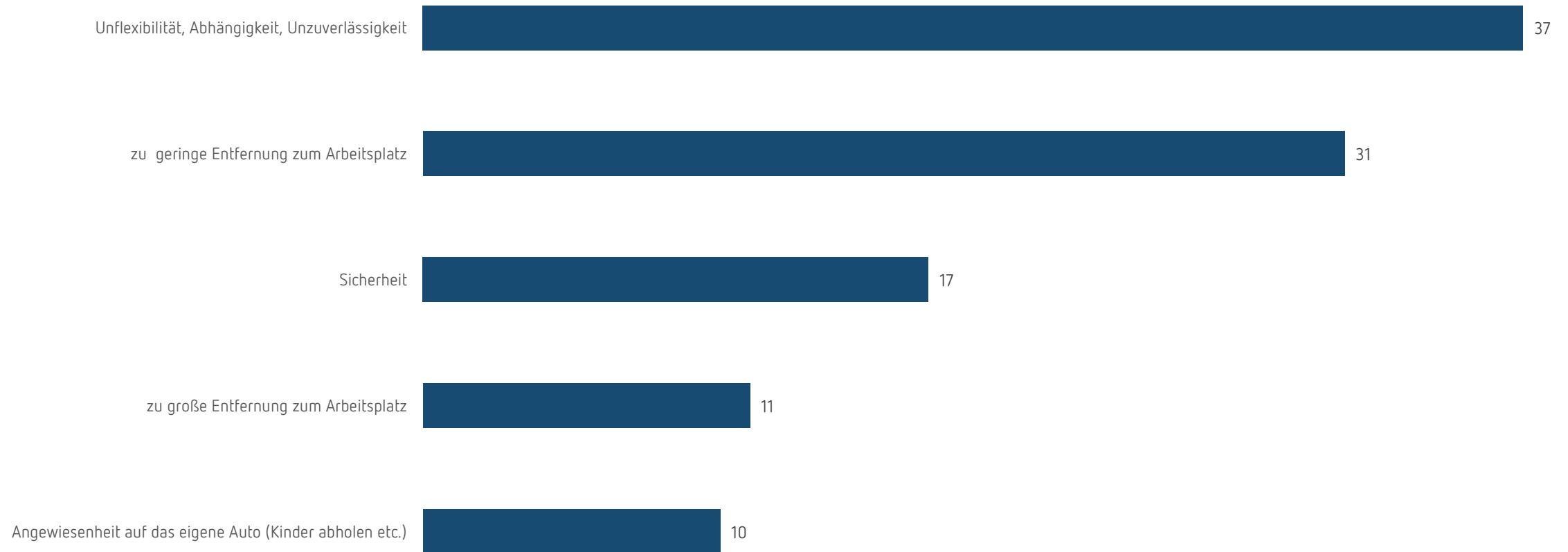
Würden Sie Mitfahrbänke nutzen?



N = 274

Frage 3.5

Argumente gegen Mitfahrgemeinschaften



Absolute Nennungen

Frage 4

Verknüpfung von verschiedenen Mobilitätsangeboten an Mobilitätsstationen

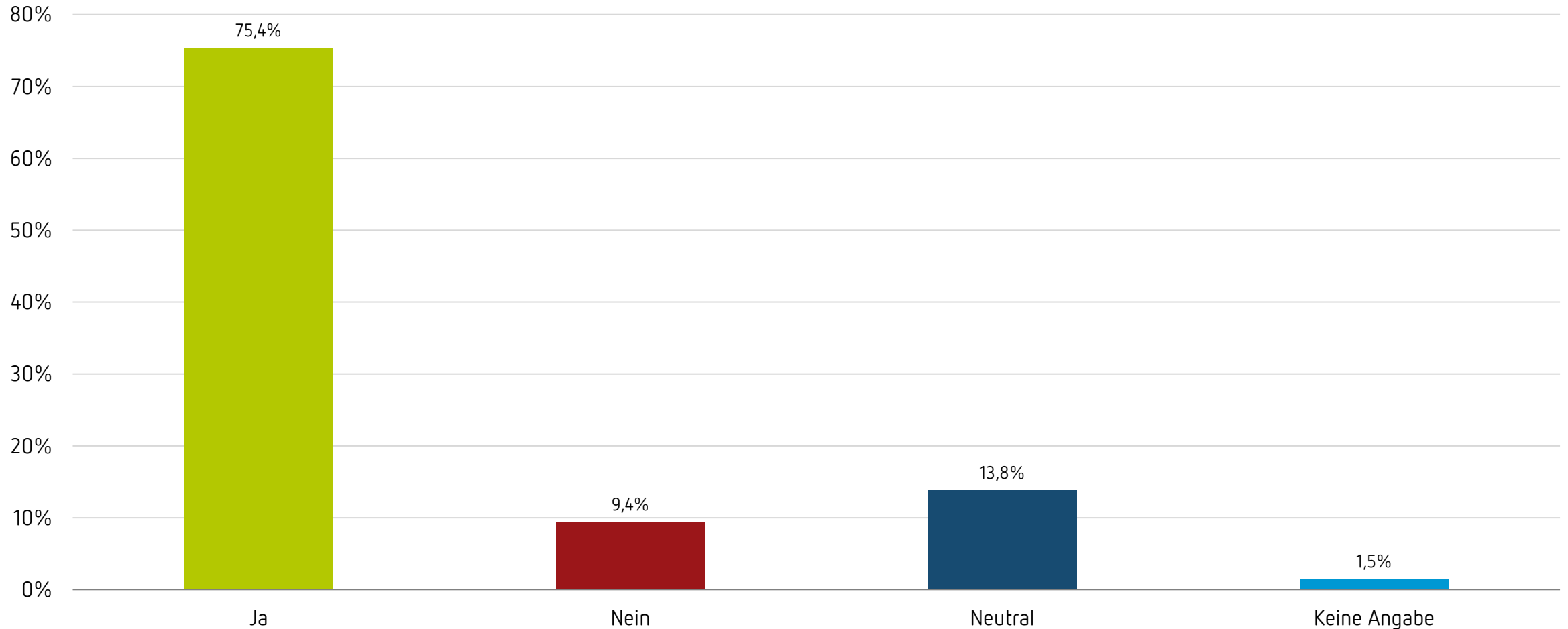
Mobilitätsstationen sind Orte, an denen verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt werden.

Der Ditzinger Bahnhof ist zum Beispiel schon eine Mobilitätsstation, da dort Busse und Bahnen abfahren, es ein Carsharing-Angebot gibt und die Leihräder von RegioRadStuttgart ausgeliehen werden können. Durch dieses Angebot werden nachhaltige Verkehrsmittel miteinander verknüpft, so lässt sich ein privates Auto leichter ersetzen.

Der Ditzinger Bahnhof hat bereits ein gutes Angebot, das aber noch erweitert werden könnte. Am Bahnhof in Heimerdingen ist noch mehr zu tun.

Frage 4.1

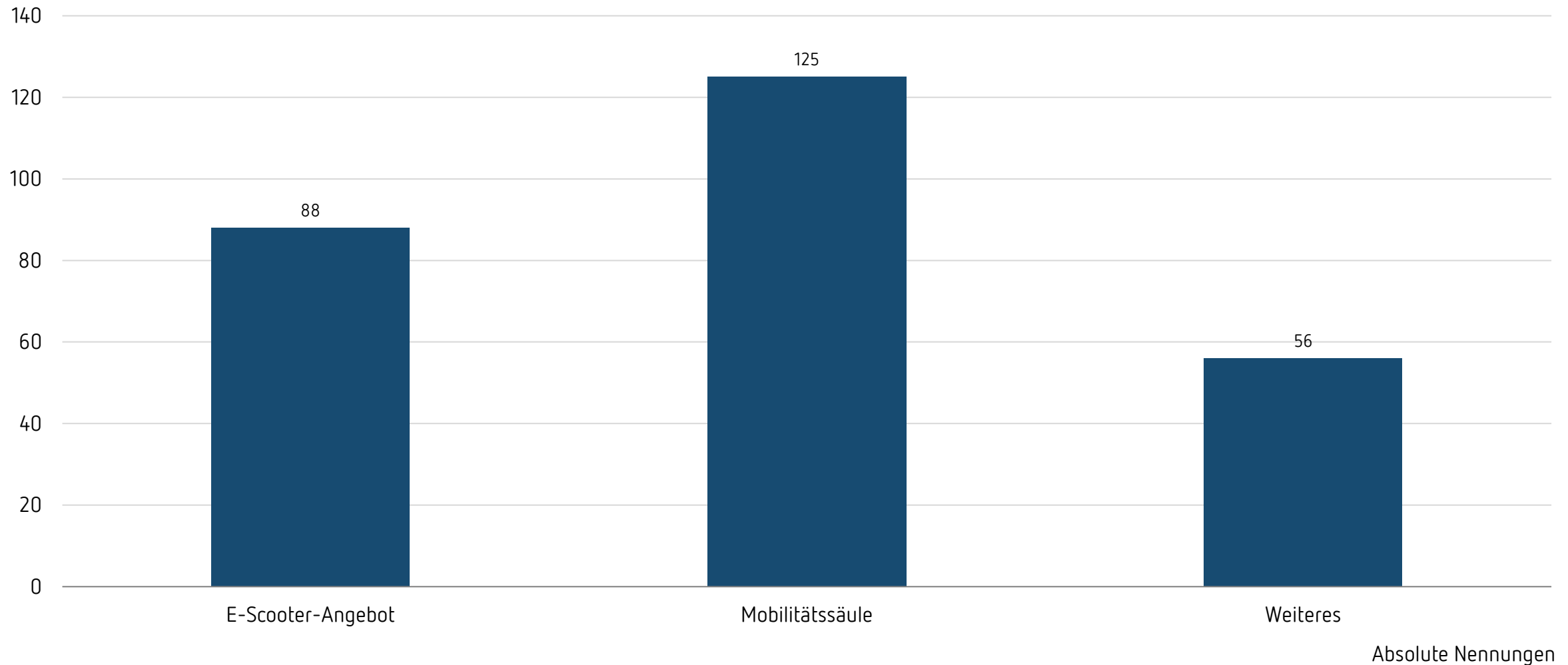
Halten Sie Mobilitätsstationen generell für sinnvoll?



N = 276

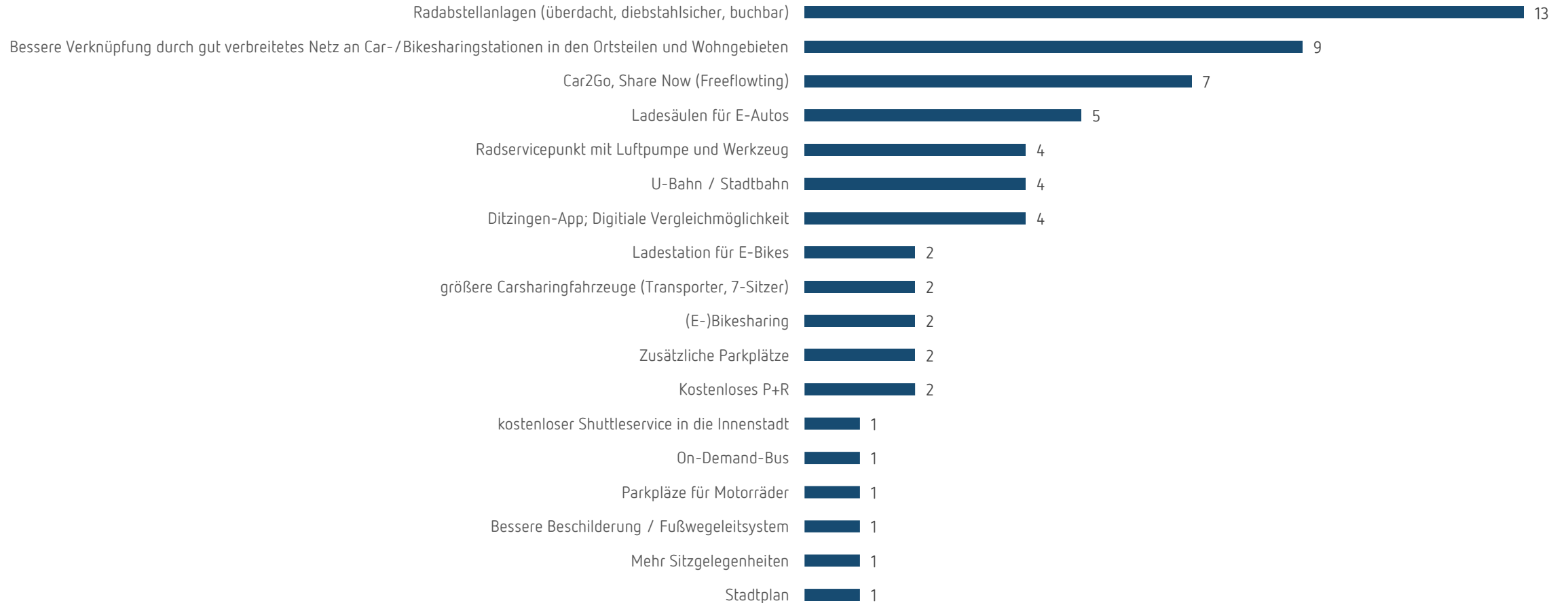
Frage 4.2

Am Ditzinger Bahnhof sollte es zukünftig zusätzlich geben:



Frage 4.2 - Weiteres

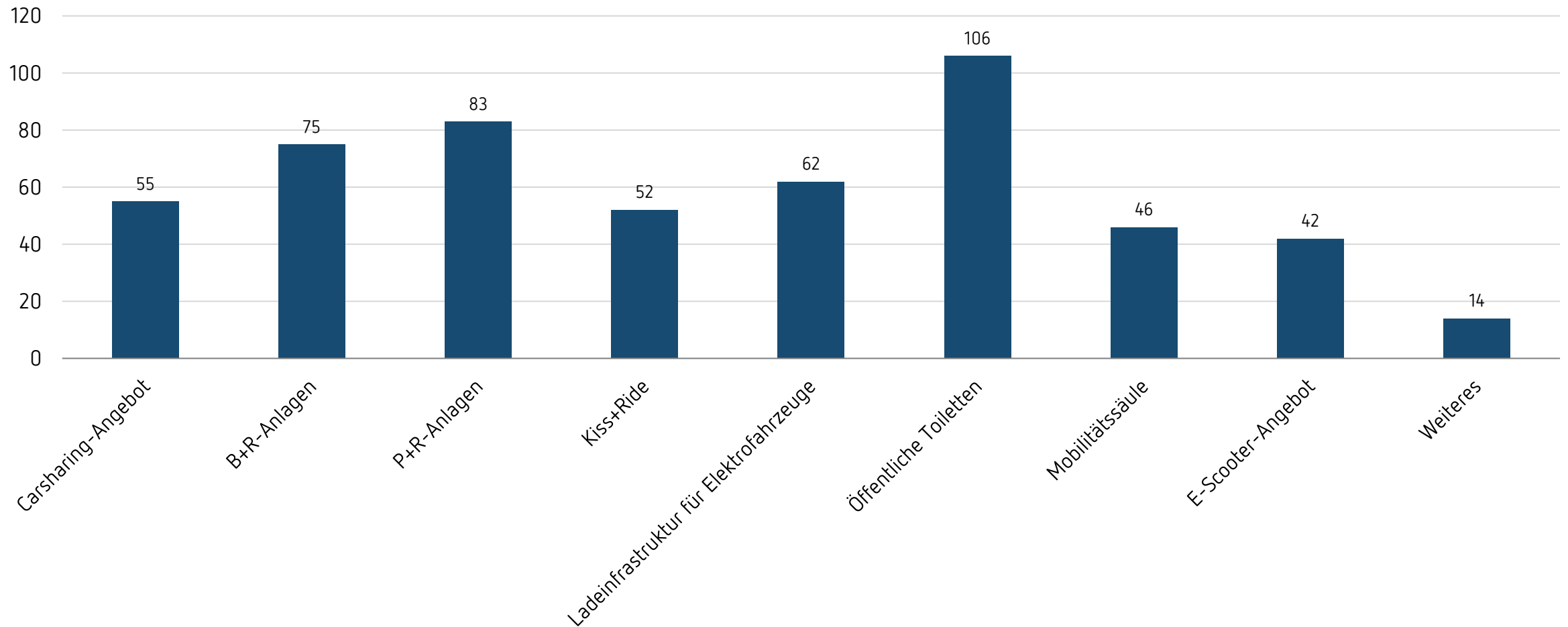
Am Ditzinger Bahnhof sollte es zukünftig zusätzlich geben:



Absolute Nennungen

Frage 4.3

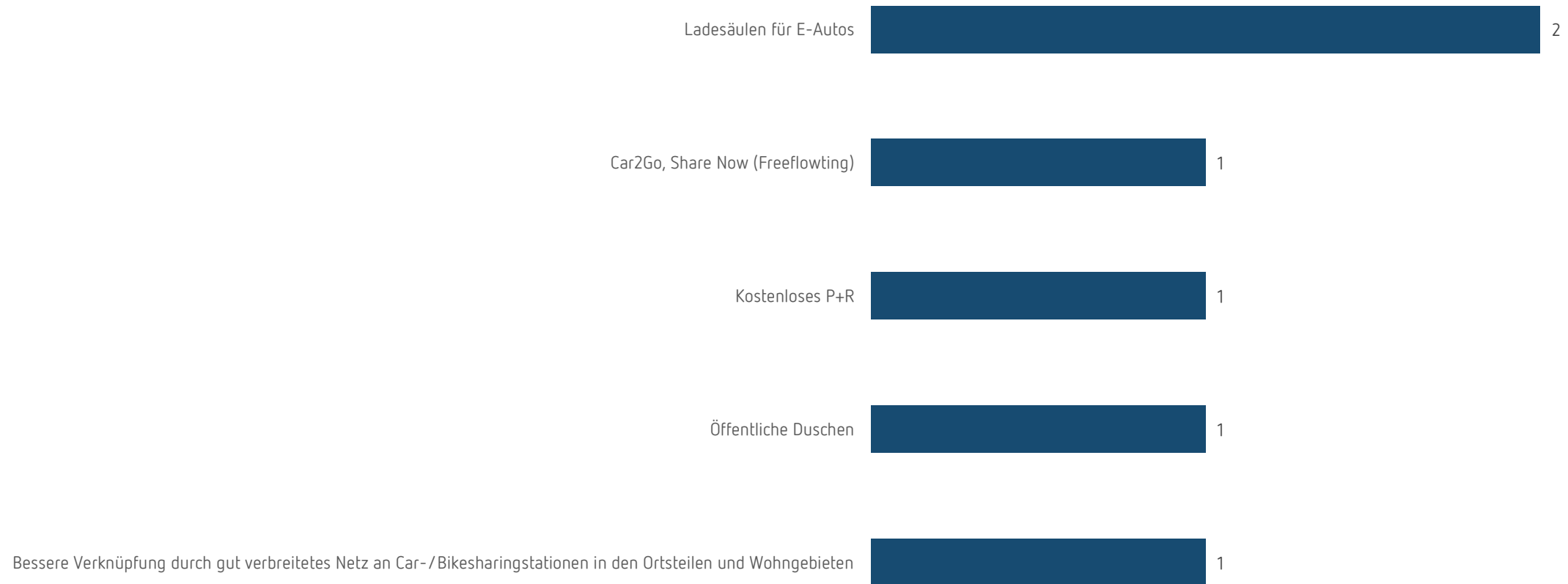
Am Heimerdinger Bahnhof sollte es zukünftig zusätzlich geben:



Absolute Nennungen

Frage 4.3 - Weiteres

Am Heimerdinger Bahnhof sollte es zukünftig zusätzlich geben:



Absolute Nennungen

Frage 5

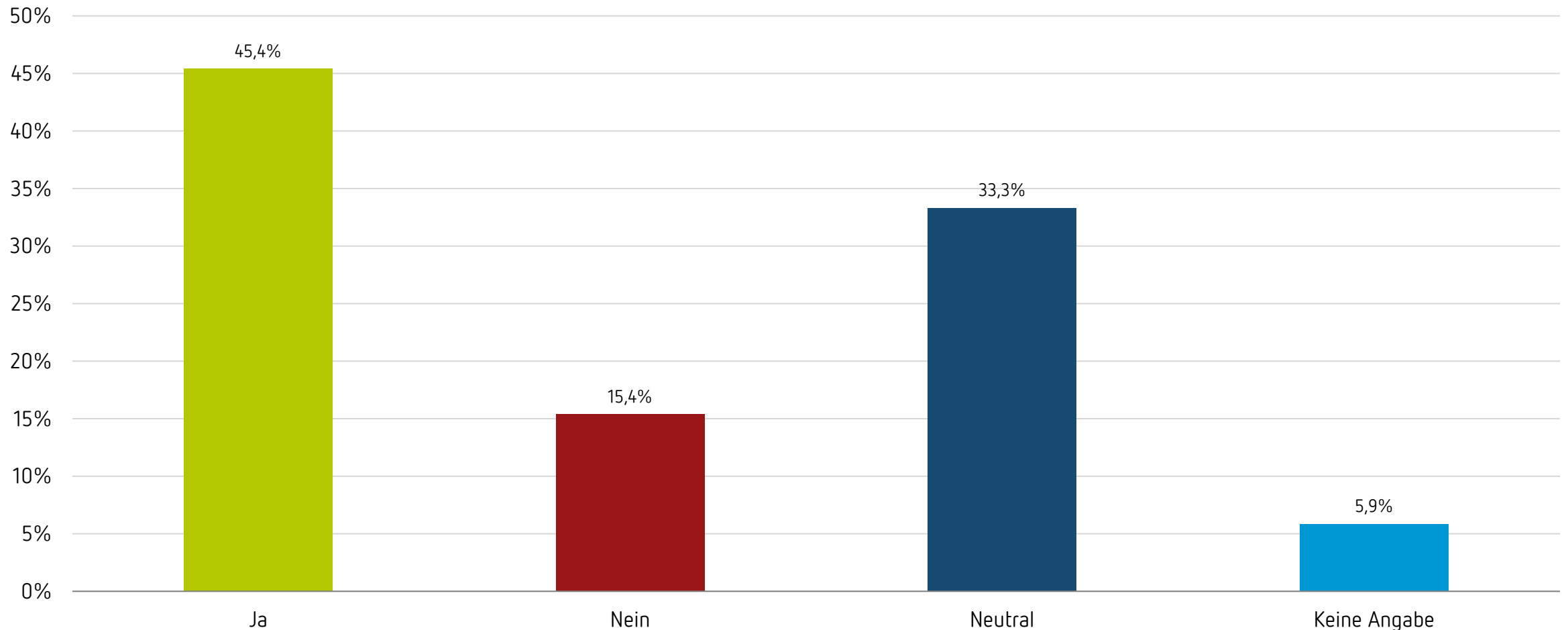
Gemeinschaftliches Arbeiten in Co-Working-Spaces

Das Arbeiten in Co-Working-Spaces ist eine neue Arbeitsform, bei der sich mehrere Menschen aus unterschiedlichen Betrieben in offen gestalteten Büroflächen einmieten und dort gemeinsam ihrer jeweiligen Arbeit nachgehen.

Seit ein paar Jahren werden sie sowohl in Großstädten als auch in kleineren Kommunen immer beliebter. Durch das gemeinschaftliche Arbeiten in Co-Working-Spaces werden einerseits lange Pendelstrecken reduziert und andererseits können sie als Zwischennutzung Leerstände füllen und die Ortsmitten beleben.

Frage 5.1

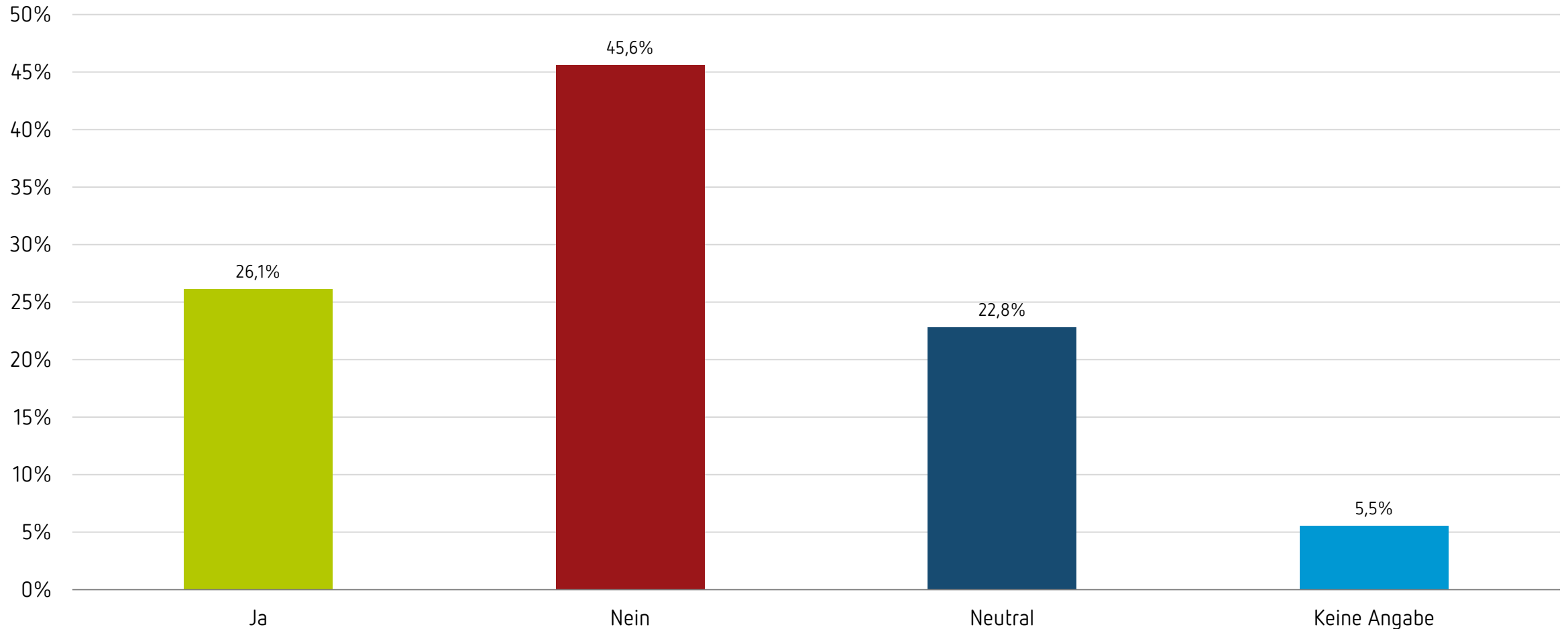
Finden Sie Co-Working-Spaces in Ditzingen sinnvoll?



N = 273

Frage 5.2

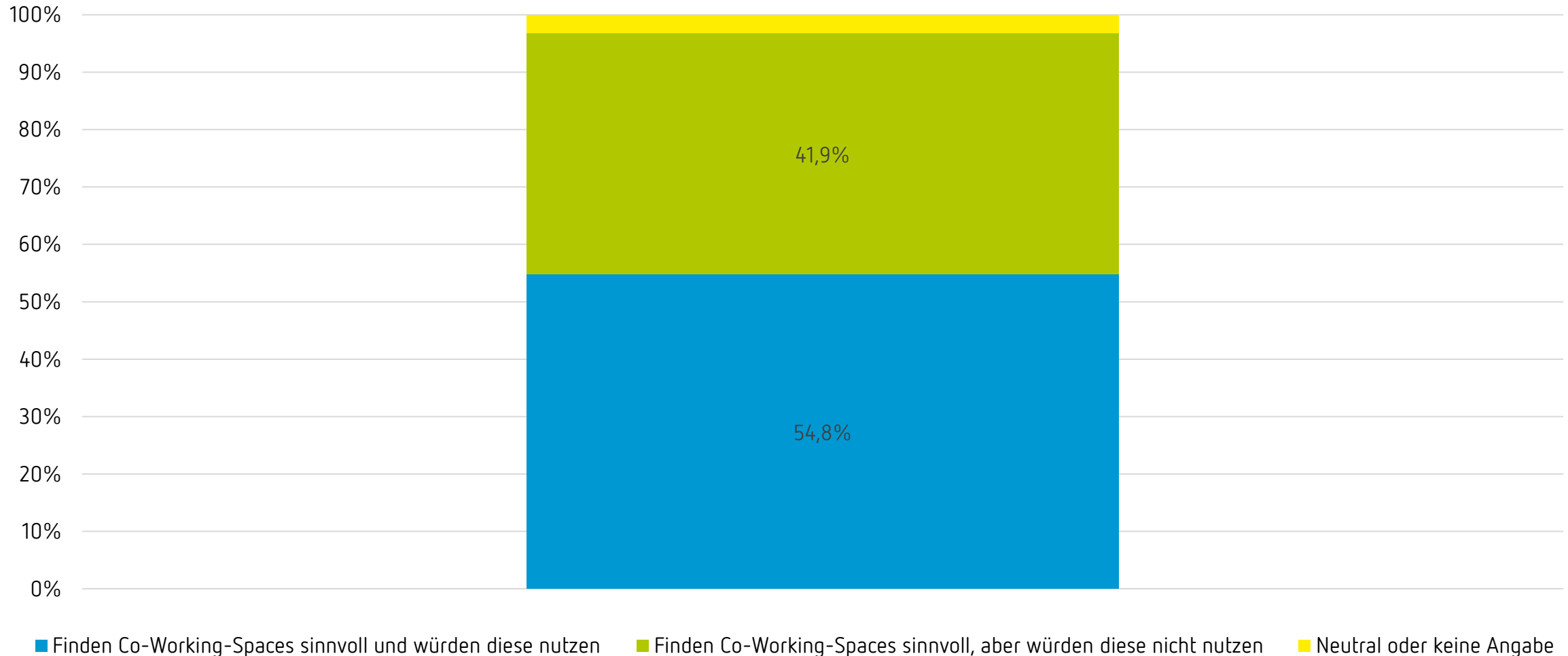
Würden Sie Co-Working-Spaces nutzen?



N = 272

Frage 5.1 x 5.2

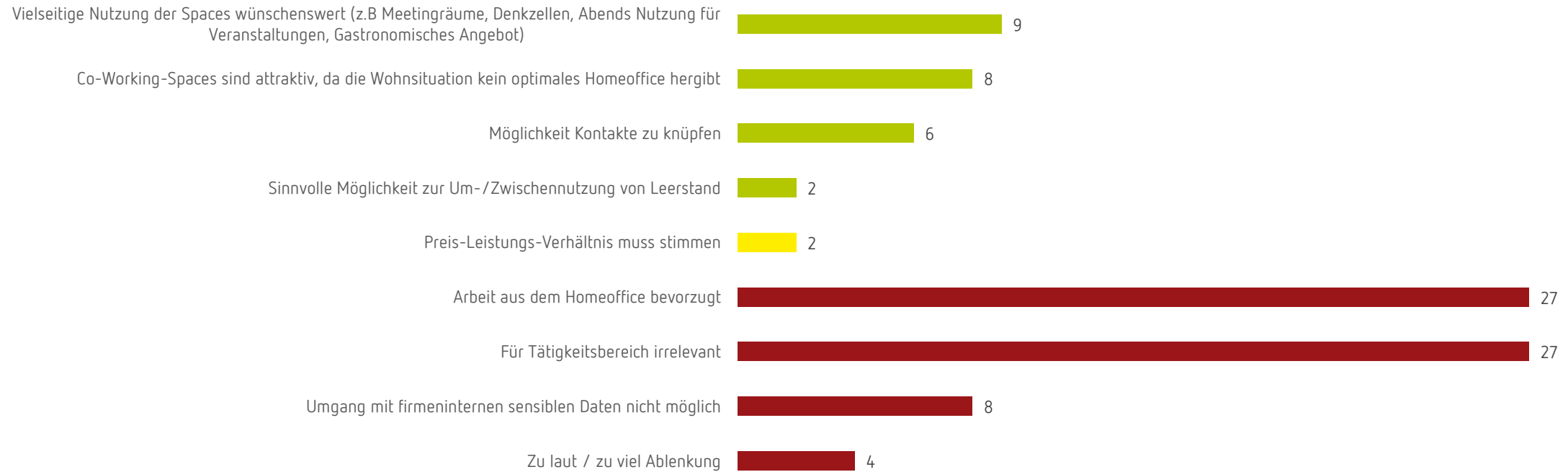
Zustimmung zu Co-Working-Spaces und Nutzung dieser:



N = 124

Frage 5.3

Anmerkungen zu Co-Working-Spaces



Absolute Nennungen

Frage 6

Aktiv zur Schule

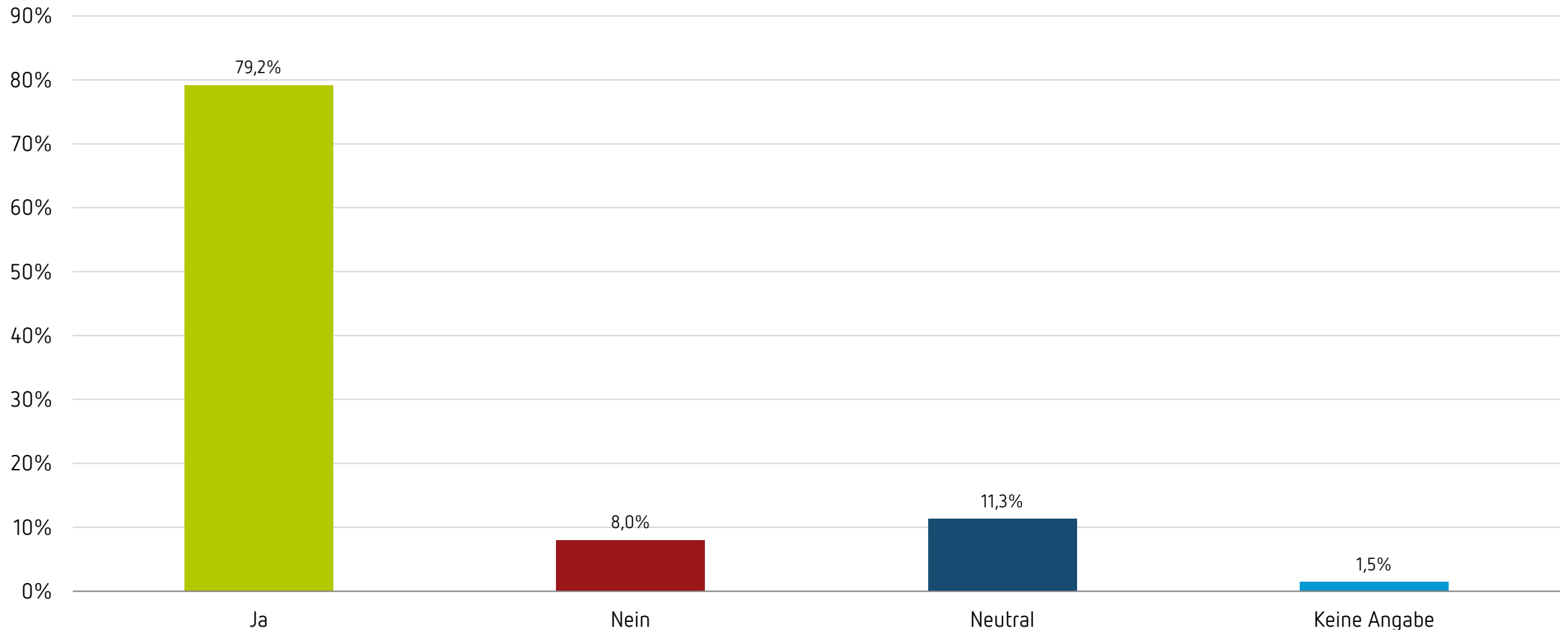
Auch in Ditzingen werden viele Kinder von den Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht (Elterntaxi).

Allerdings ist gerade für Kinder Bewegung besonders wichtig. Bei sogenannten Walking-/ Riding- Bussen (engl. für zu Fuß Gehen/Fahrradfahren) treffen sich Kinder, ggf. mit erwachsenen Begleitpersonen, an definierten Treffpunkten und sammeln auf ihrem Schulweg weitere Kinder ein – nach dem gleichen Prinzip wie bei einem normalen Bus.

Dies kann entweder privat oder von den Schulen organisiert werden.

Frage 6.1

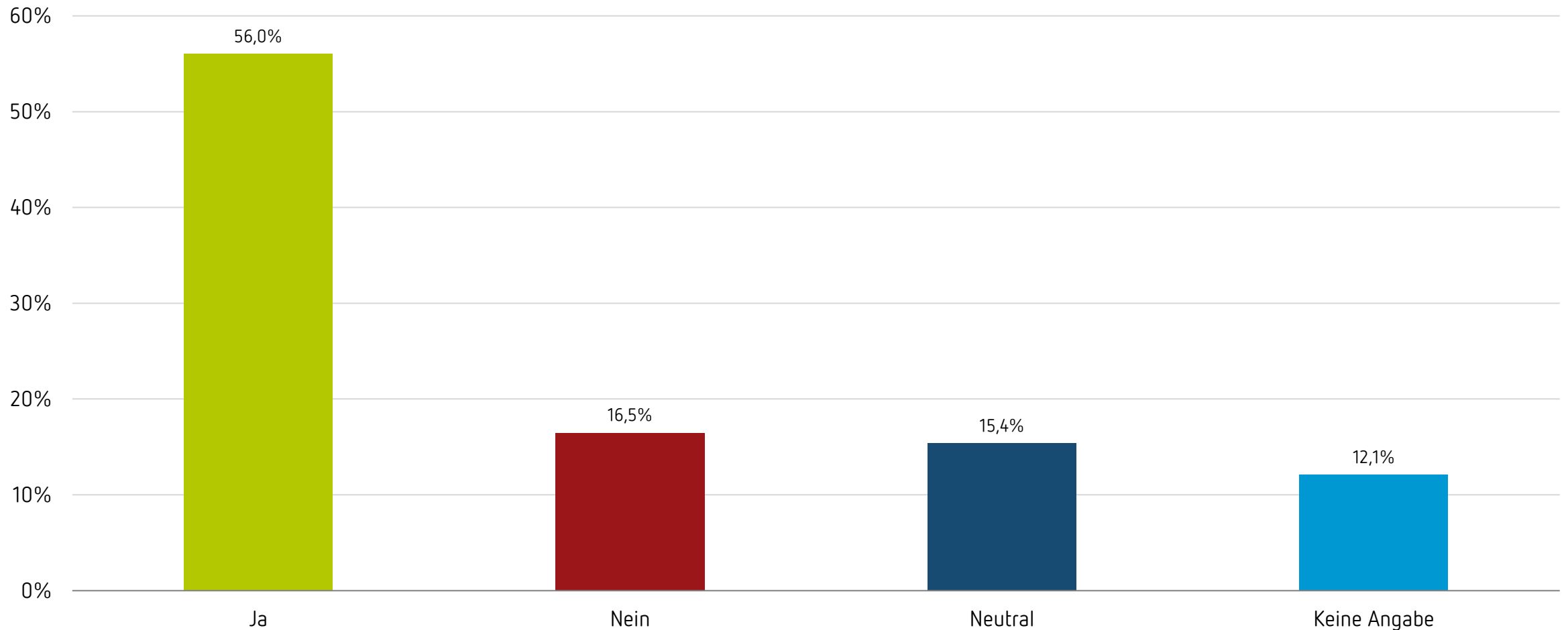
Ist ein Walking- / Riding-Bus eine sinnvolle Alternative zum Elterntaxi?



N = 274

Frage 6.2

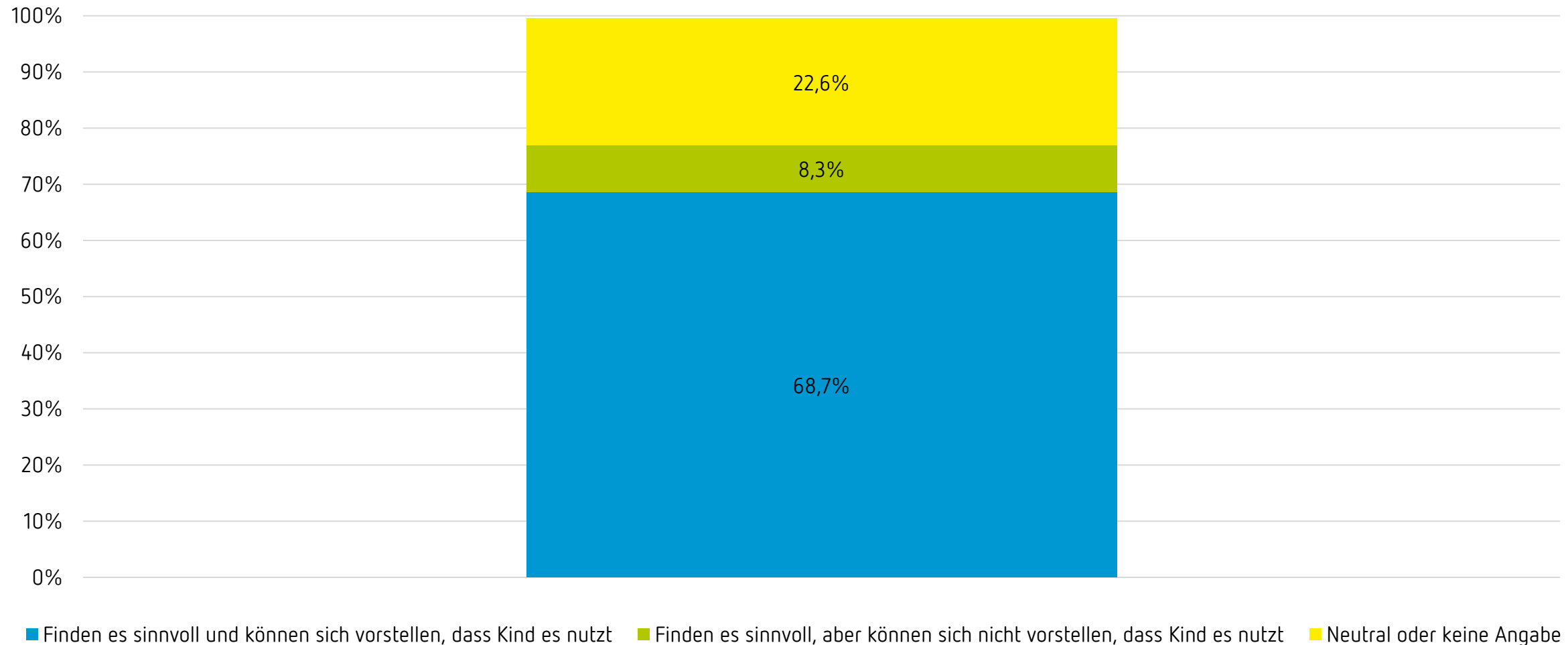
Können Sie sich vorstellen, dass Ihr Kind einen Walking- oder Riding-Bus auf dem Schulweg nutzt?



N = 273

Frage 6.2

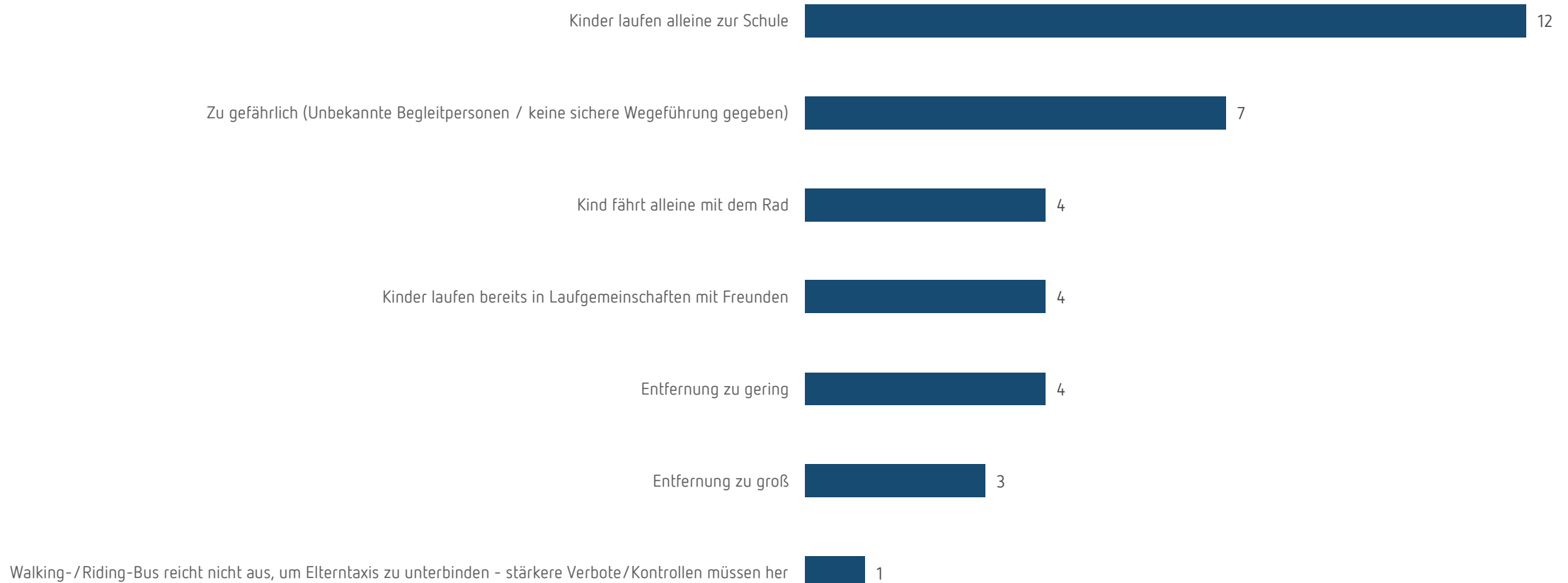
Zustimmung zu Walking- oder Riding-Bussen und Nutzung dieser:



N = 217

Frage 6.3

Gründe gegen eine Nutzung von Walking- oder Ringdings-Bussen



Absolute Nennungen

Frage 7

Fahrradstraßen als attraktive Radverkehrsinfrastruktur

Fahrradstraßen sind Straßen, auf denen der Radverkehr Vorrang hat.

Das Nebeneinanderfahren ist erlaubt.

Der Radverkehr gibt die Geschwindigkeit vor, es gilt Tempo 30.

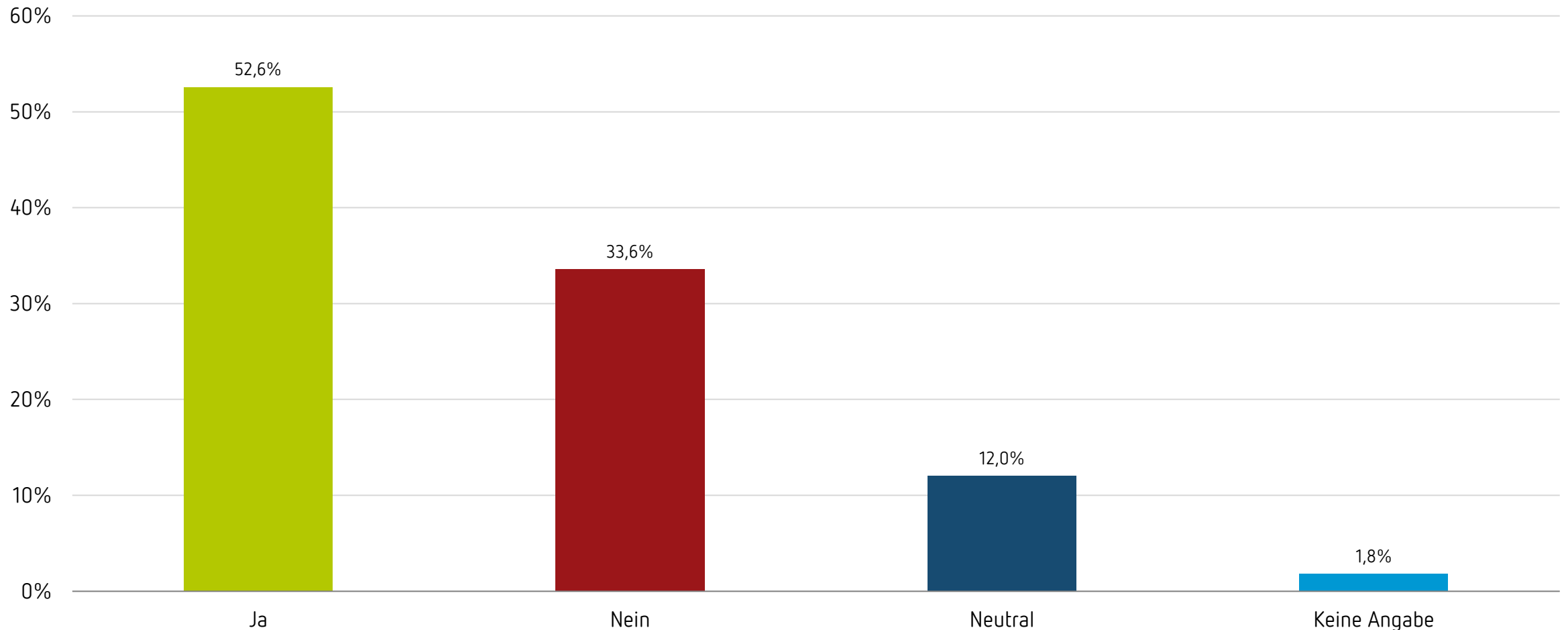
Fahrradstraßen sollten 4,00 m breit sein.

Kfz-Verkehr ist nur dann erlaubt, wenn dieser ausdrücklich durch entsprechende Schilder zugelassen ist. Damit unterscheiden sich Fahrradstraßen deutlich von Tempo-30-Zonen.

Zu längsparkenden Autos ist jeweils ein Sicherheitsraum von 0,75 m anzuordnen. Ist dies aufgrund der örtlichen Flächenverfügbarkeit nicht möglich, ist das Parken ein- oder beidseitig zu untersagen.

Frage 7.1

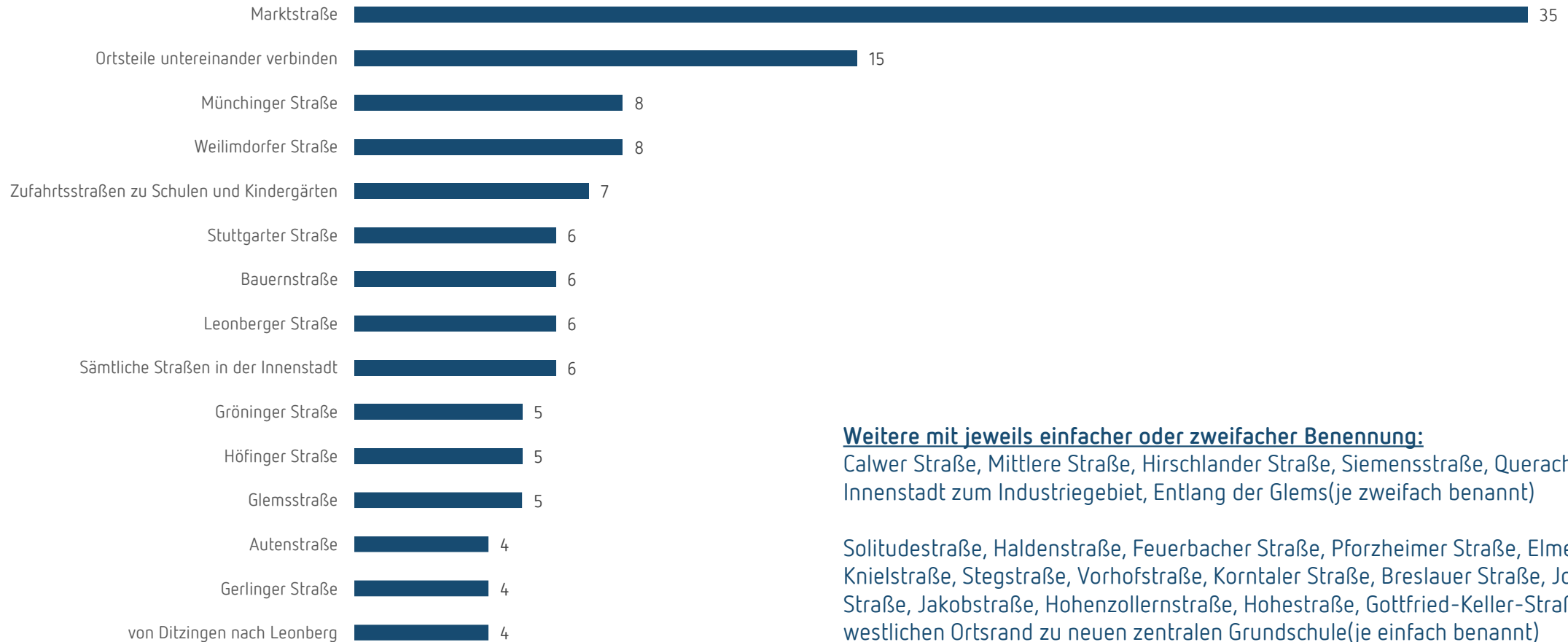
Können Fahrradstraßen in Ditzingen zu einer Förderung des Radverkehrs beitragen?



N = 274

Frage 7.2

Wo sollten Fahrradstraßen in Ditzingen angeordnet werden?



Weitere mit jeweils einfacher oder zweifacher Benennung:

Calwer Straße, Mittlere Straße, Hirschlander Straße, Siemensstraße, Querachse aus der Innenstadt zum Industriegebiet, Entlang der Glems(je zweifach benannt)

Solitudestraße, Haldenstraße, Feuerbacher Straße, Pforzheimer Straße, Elmestraße, Knielstraße, Stegstraße, Vorhofstraße, Korntaler Straße, Breslauer Straße, Joh.-Fuchs-Straße, Jakobstraße, Hohenzollernstraße, Hohestraße, Gottfried-Keller-Straße, vom westlichen Ortsrand zu neuen zentralen Grundschule(je einfach benannt)

Absolute Nennungen

Frage 8

Sicheres Queren für zu Fuß Gehende und Radfahrende

Radfahren und Zufußgehen ist nur dann attraktiv, wenn man Kreuzungen und viel befahrene Straßen sicher und zügig queren kann.

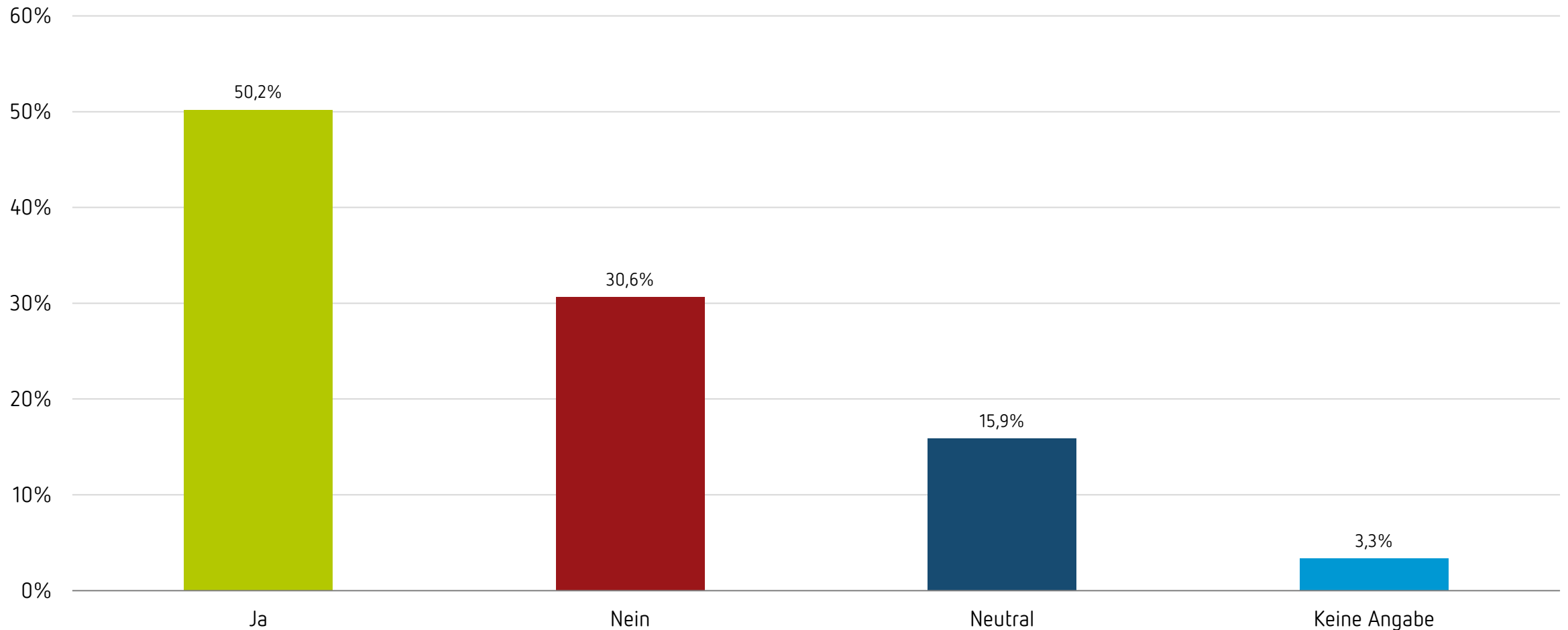
Querungsanlagen sind z. B. Zebrastreifen, Ampeln oder Verkehrsinseln.

Ein attraktives Netz besteht somit nicht nur aus Streckenabschnitten, sondern auch aus Querungsanlagen.

Querungsanlagen müssen ausreichend groß, gut sichtbar und barrierefrei gestaltet sein.

Frage 8.1

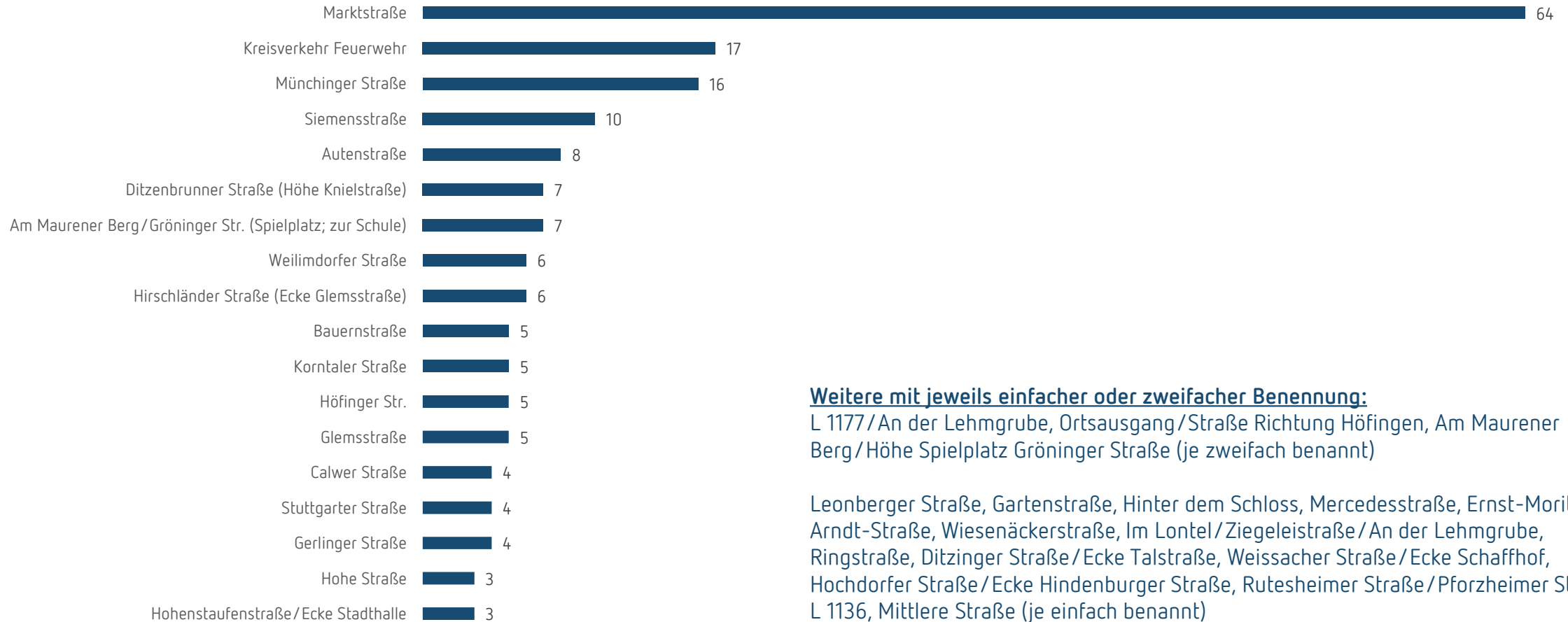
Fehlen in Ditzingen Querungsanlagen?



N = 271

Frage 8.2

Wo fehlen Querungsanlagen?



Weitere mit jeweils einfacher oder zweifacher Benennung:

L 1177/An der Lehmgrube, Ortsausgang/Straße Richtung Höfingen, Am Maurener Berg/Höhe Spielplatz Gröninger Straße (je zweifach benannt)

Leonberger Straße, Gartenstraße, Hinter dem Schloss, Mercedesstraße, Ernst-Moritz-Arndt-Straße, Wiesenäckerstraße, Im Lontel/Ziegeleistraße/An der Lehmgrube, Ringstraße, Ditzinger Straße/Ecke Talstraße, Weissacher Straße/Ecke Schaffhof, Hochdorfer Straße/Ecke Hindenburger Straße, Rutesheimer Straße/Pforzheimer Straße, L 1136, Mittlere Straße (je einfach benannt)

Absolute Nennungen

Frage 9

Zusätzliche Radabstellanlagen

Neben einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur bedarf es einer attraktiven Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr (Fahrradparken) am jeweiligen Quell- und Zielort.

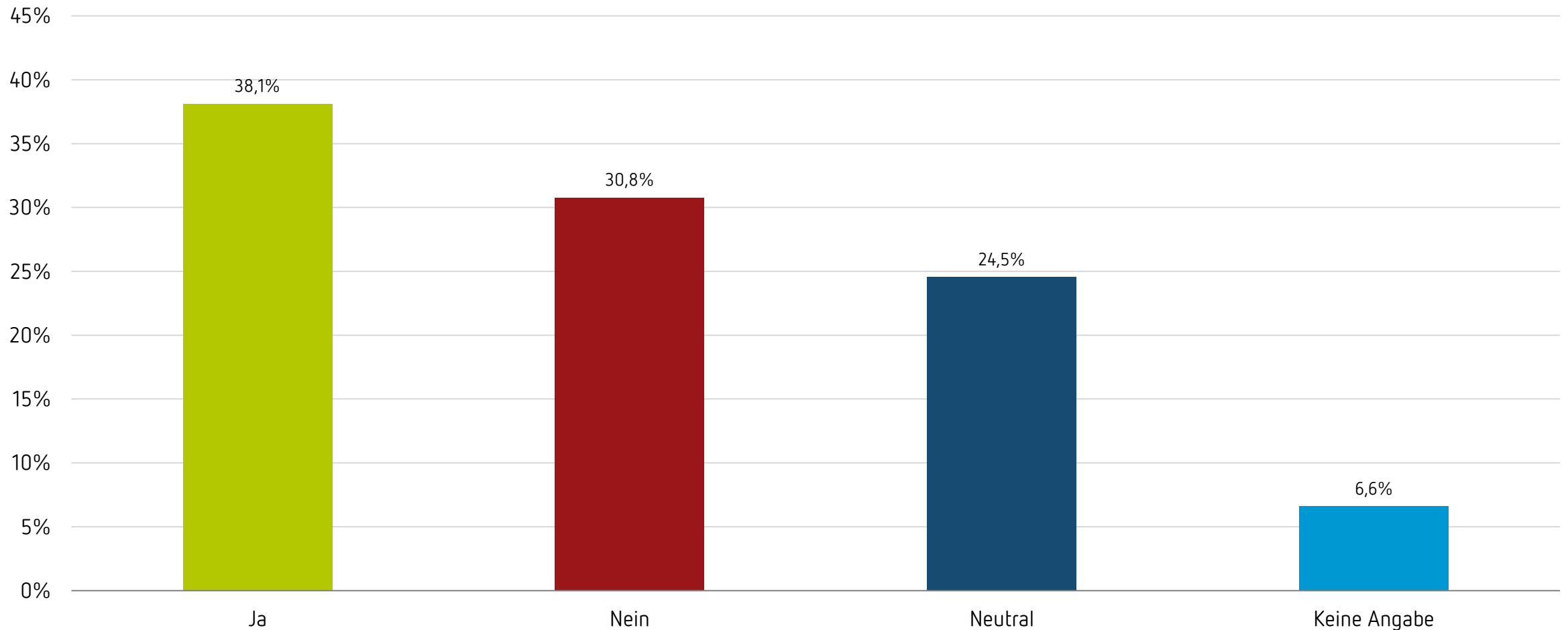
Radabstellanlagen sollten diebstahlsicher und im besten Fall witterungsgeschützt gestaltet sein.

Das Abstellen unterschiedlicher Arten von Fahrrädern sollte möglich sein. Insbesondere die Trends zum E-Bike und zum Lastenrad müssen bei der Planung berücksichtigt werden.

Zudem ist sicherzustellen, dass Radabstellanlagen uneingeschränkt zugänglich und nutzbar sind.

Frage 9.1

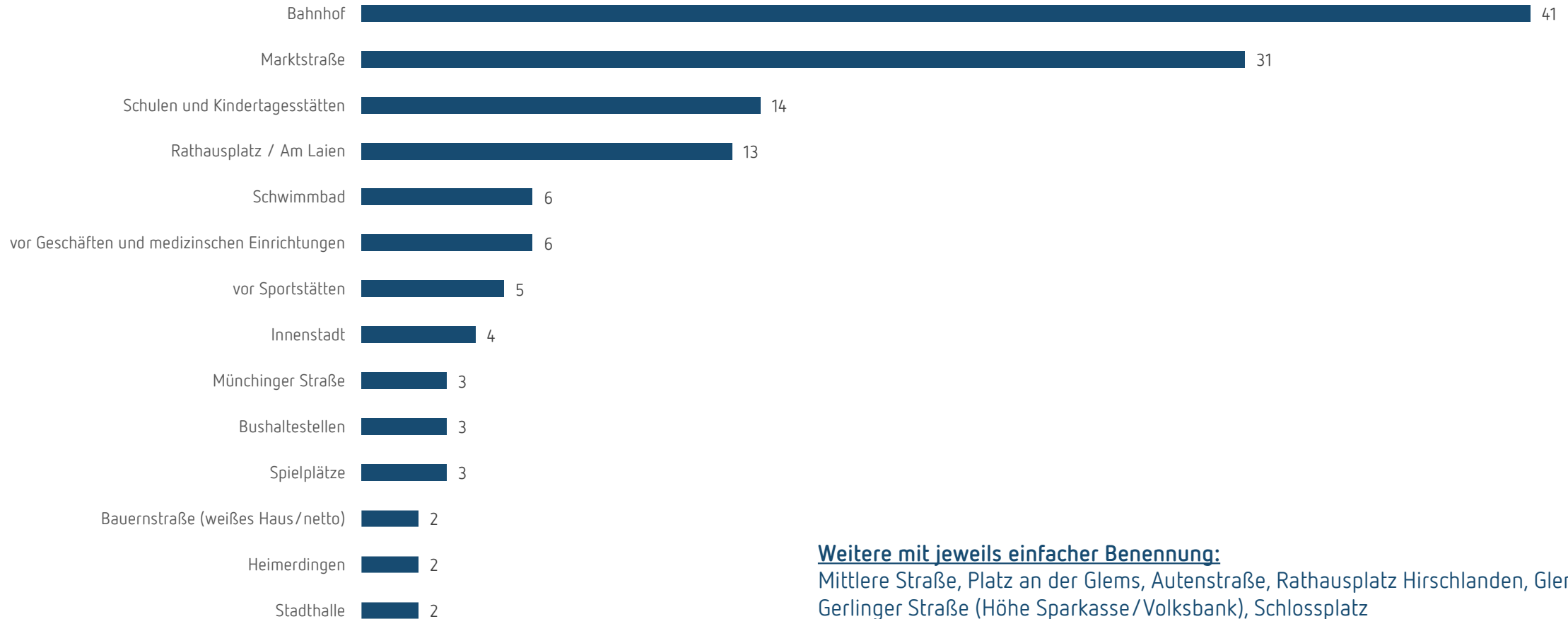
Benötigt Ditzingen zusätzliche Radabstellanlagen?



N = 273

Frage 9.2

Wo sollten zusätzliche Radabstellanlagen in Ditzingen errichtet werden?



Weitere mit jeweils einfacher Benennung:

Mittlere Straße, Platz an der Glems, Autenstraße, Rathausplatz Hirschlanden, Glemsau, Gerlinger Straße (Höhe Sparkasse/Volksbank), Schlossplatz

Absolute Nennungen

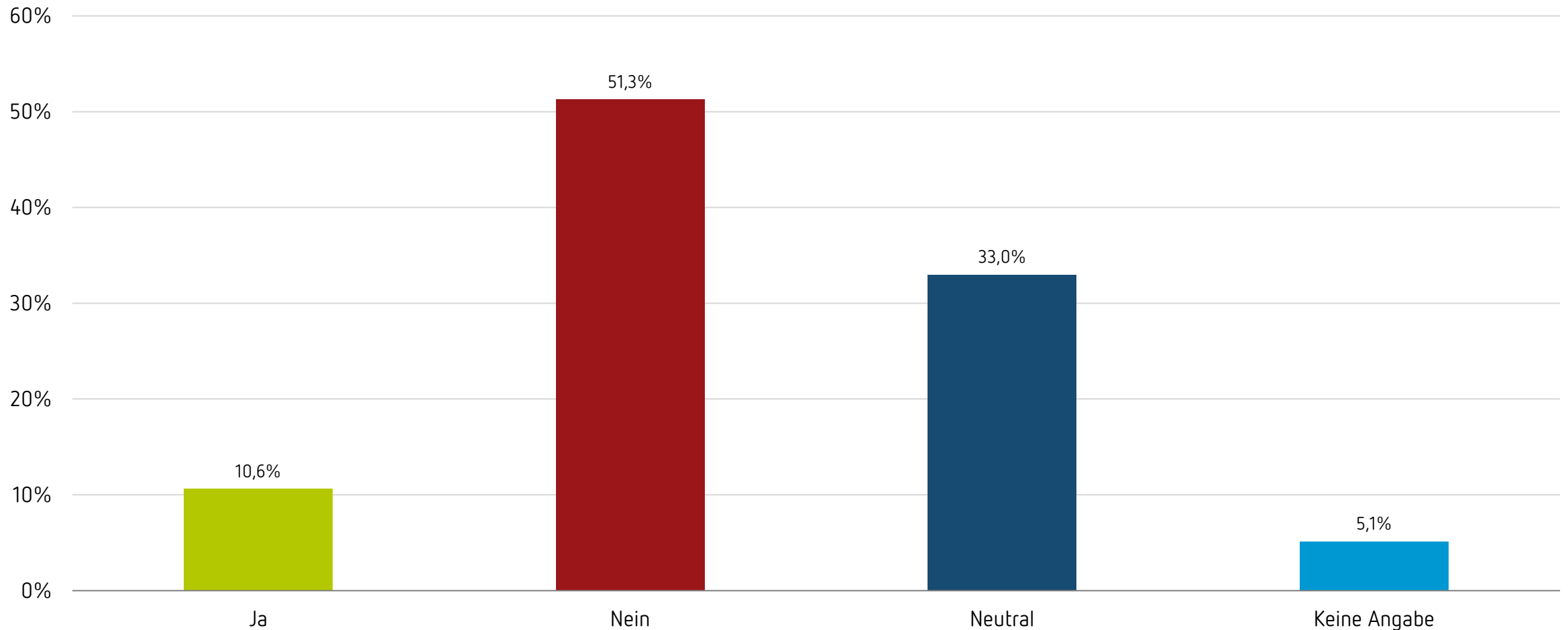
Frage 10

RegioRadStuttgart-Stationen (Fahrradleihe)

In jedem Ditzinger Ortsteil gibt es aktuell mindestens eine RegioRadStuttgart-Station. Es besteht die Möglichkeit, verschiedene Fahrradtypen auszuleihen. So stehen neben klassischen Fahrrädern, E-Bikes und Lastenräder zur Verfügung.

Frage 10.1

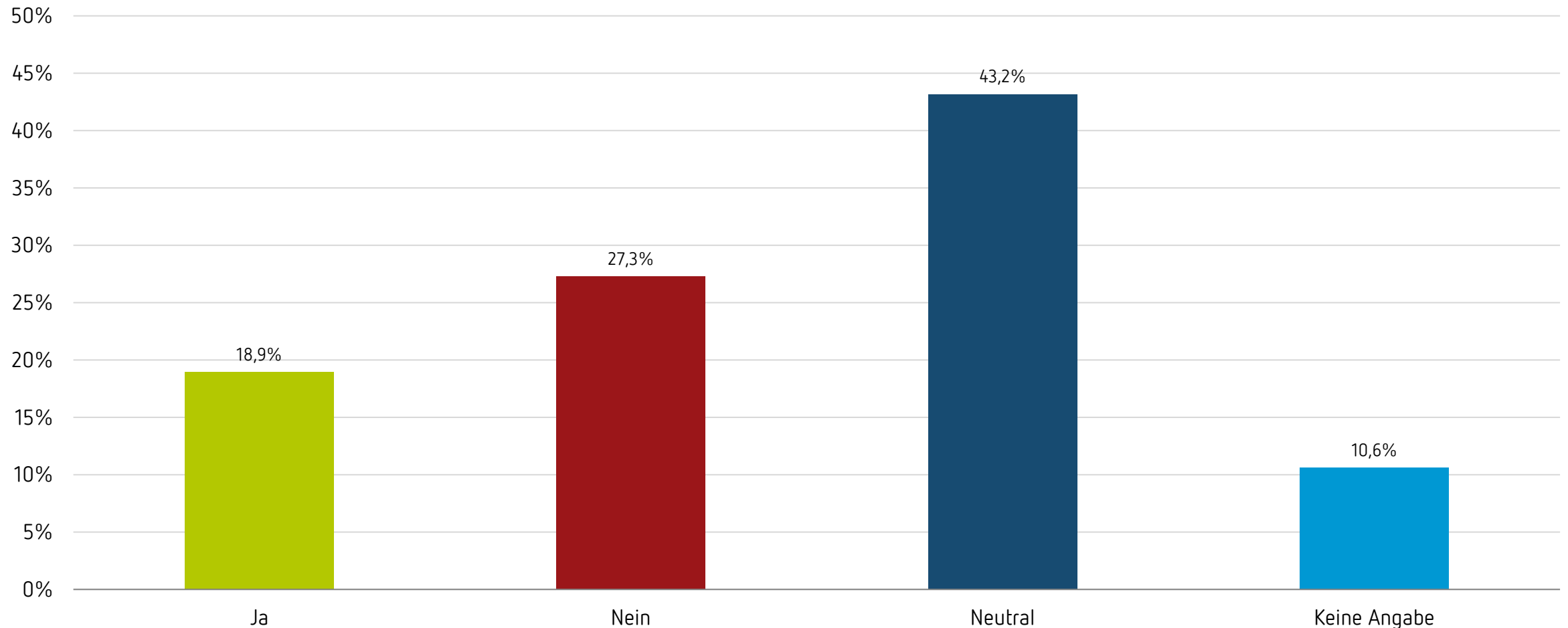
Benötigt Ditzingen zusätzliche Fahrradleihstationen?



N = 273

Frage 10.2

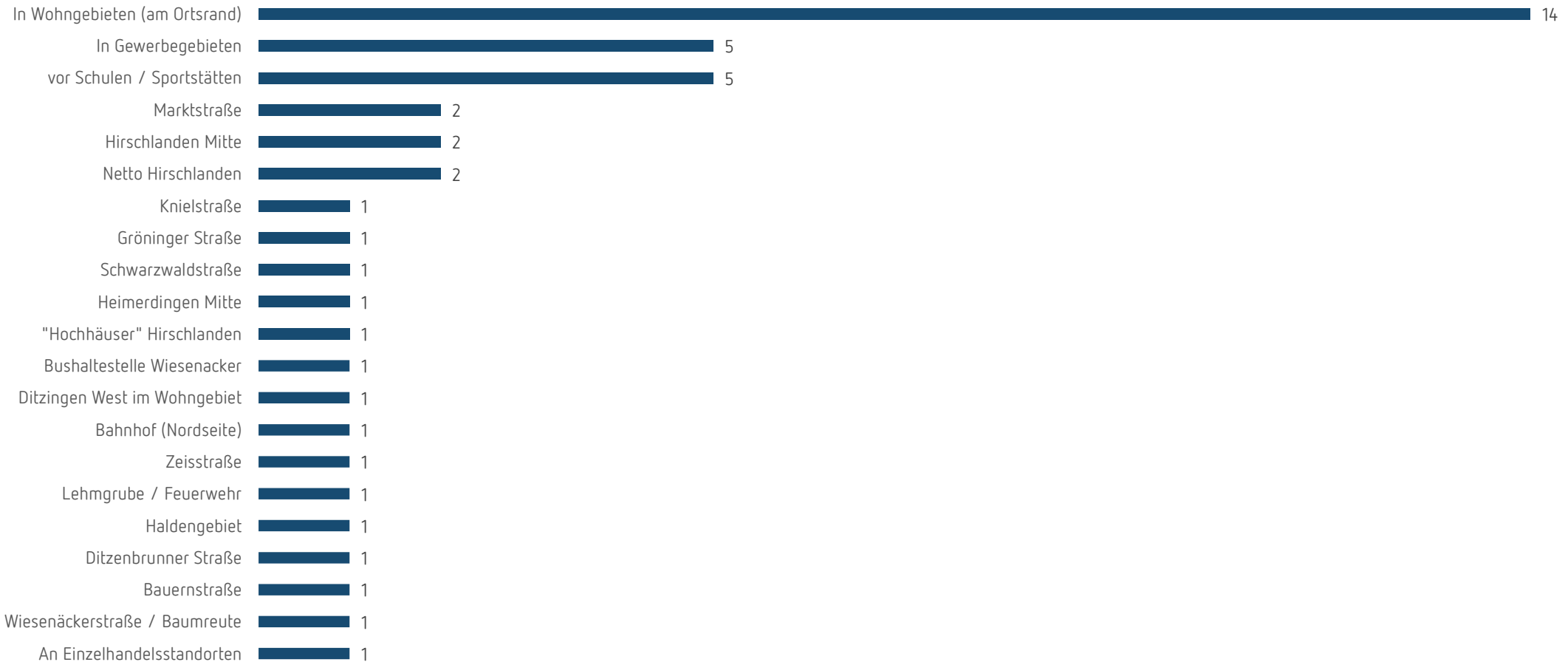
Sind die Standorte zu optimieren (z.B. Verlegung in Wohn- oder Gewerbegebiete)?



N = 264

Frage 10.3

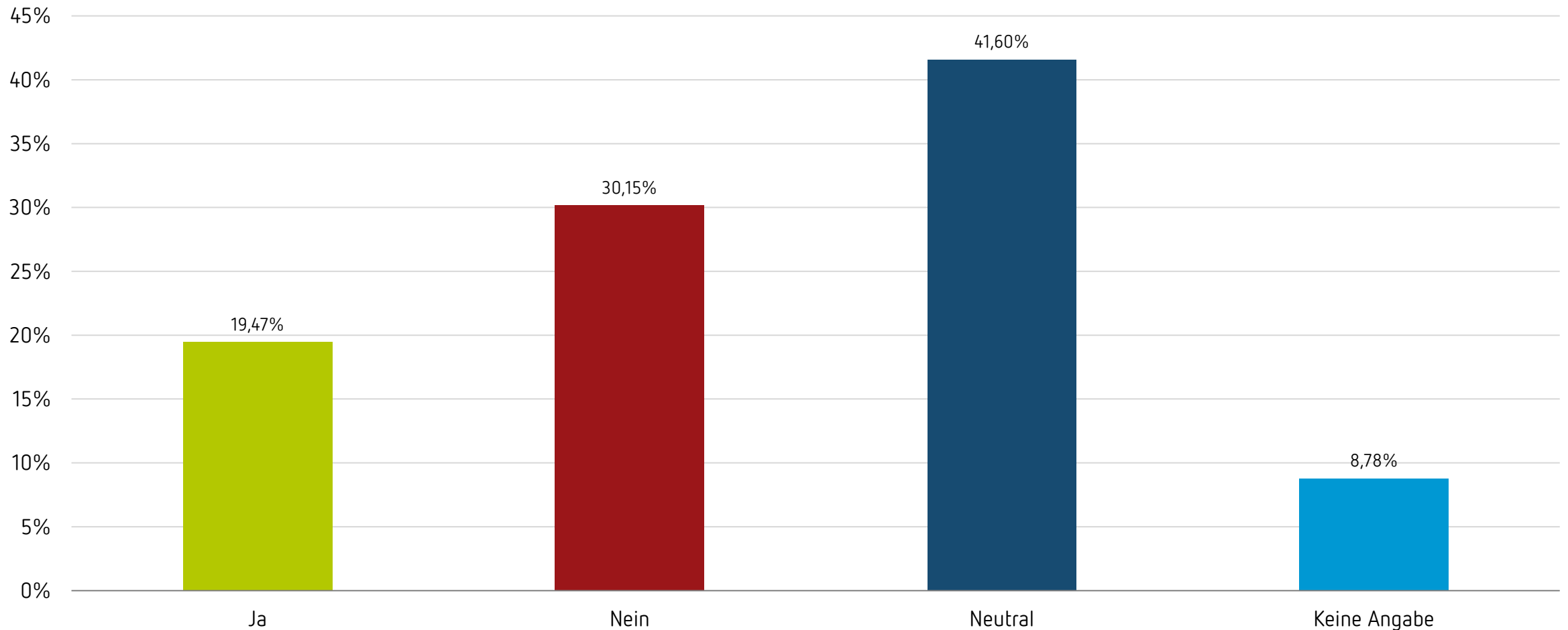
Wo sollten RegioRadStuttgart-Stationen in Ditzingen errichtet werden?



Absolute Nennungen

Frage 10.4

Sind zusätzliche Lastenräder an den Stationen zur Verfügung zu stellen?



N = 262

Frage 11

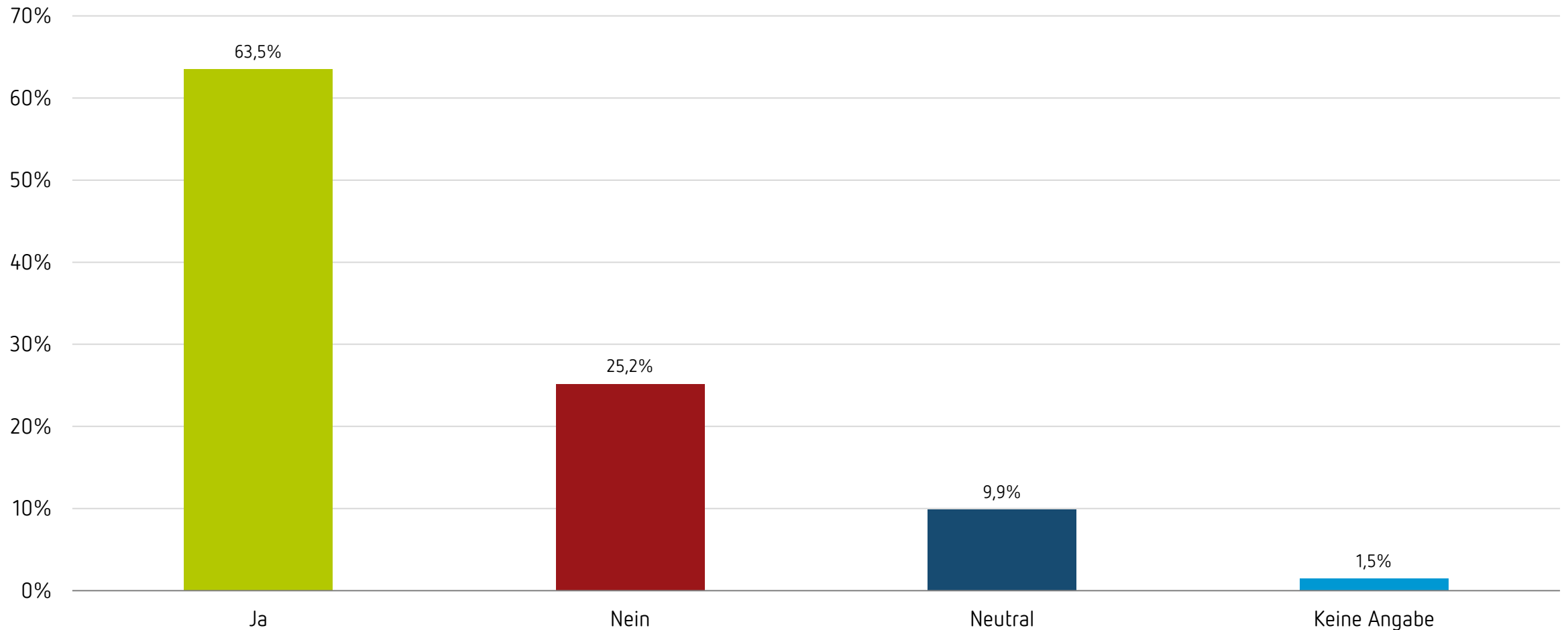
Geschwindigkeitsüberwachung

Das Geschwindigkeitsniveau im Ditzinger Straßennetz ist bereits gering. An einigen Standorten sind feste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen („Blitzer“) installiert.

Vielerorts sorgen Geschwindigkeitsanzeigen und Dialog-Displays auch ohne Bestrafung für geringere Geschwindigkeiten. Diese Geräte zeigen entweder die gefahrene Geschwindigkeit in entsprechender Farbe an oder visualisieren das Ergebnis mit einem Smiley (lachendes Gesicht: vorgeschriebene Geschwindigkeit wird eingehalten).

Frage 11.1

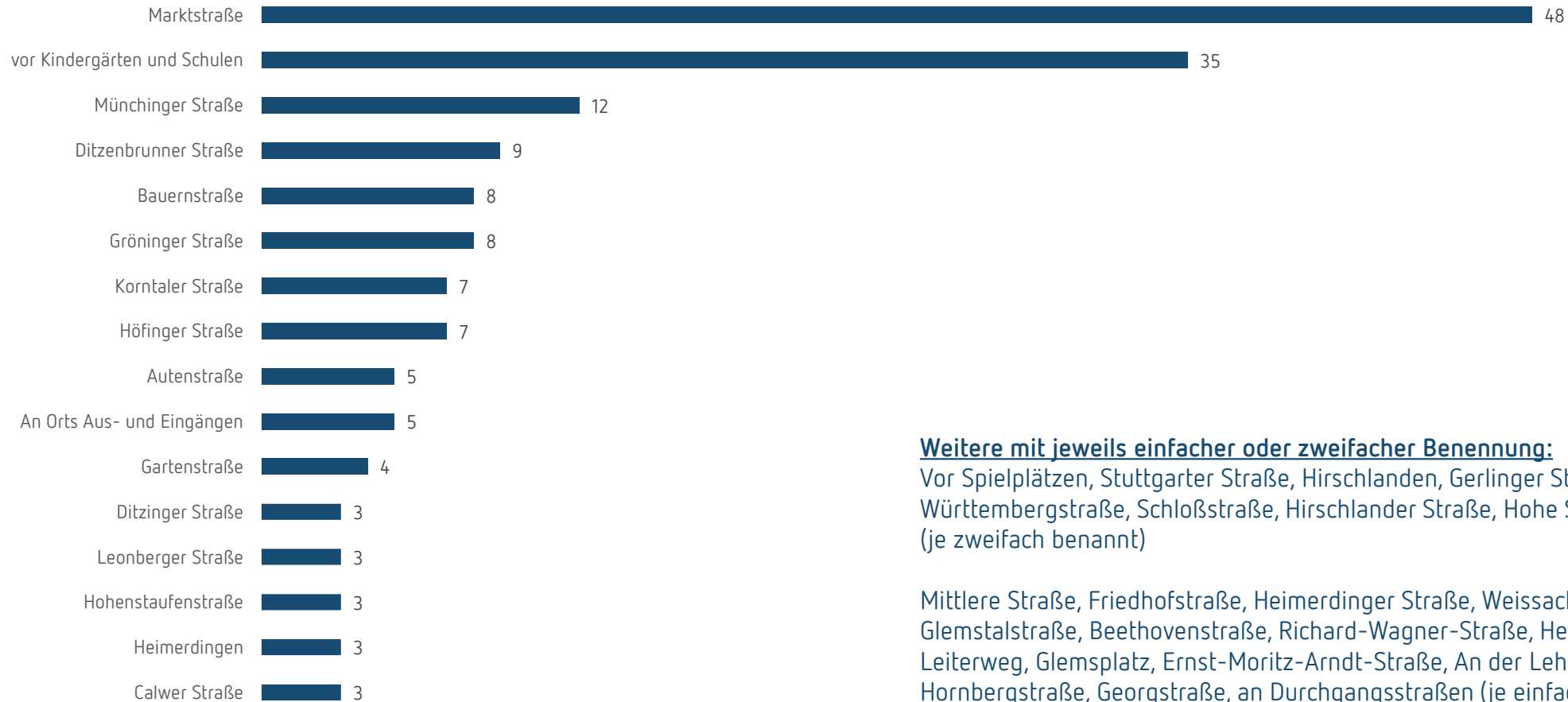
Können Geschwindigkeitsanzeigen und Dialog-Displays einen Beitrag zur Geschwindigkeitsreduzierung bzw. -einhaltung leisten?



N = 274

Frage 11.2

Wo sollten Geschwindigkeitsanzeigen und Dialog-Displays in Ditzingen eingerichtet werden?



Weitere mit jeweils einfacher oder zweifacher Benennung:

Vor Spielplätzen, Stuttgarter Straße, Hirschlanden, Gerlinger Straße, Breslauer Straße, Württembergstraße, Schloßstraße, Hirschlander Straße, Hohe Straße, Mercedesstraße (je zweifach benannt)

Mittlere Straße, Friedhofstraße, Heimerdinger Straße, Weissacher Straße, Untere Glemstalstraße, Beethovenstraße, Richard-Wagner-Straße, Hebelstraße, Schulstraße, Leiterweg, Glemsplatz, Ernst-Moritz-Arndt-Straße, An der Lehmgrube, Stettiner Straße, Hornbergstraße, Georgstraße, an Durchgangsstraßen (je einfach benannt)

Absolute Nennungen

Frage 12

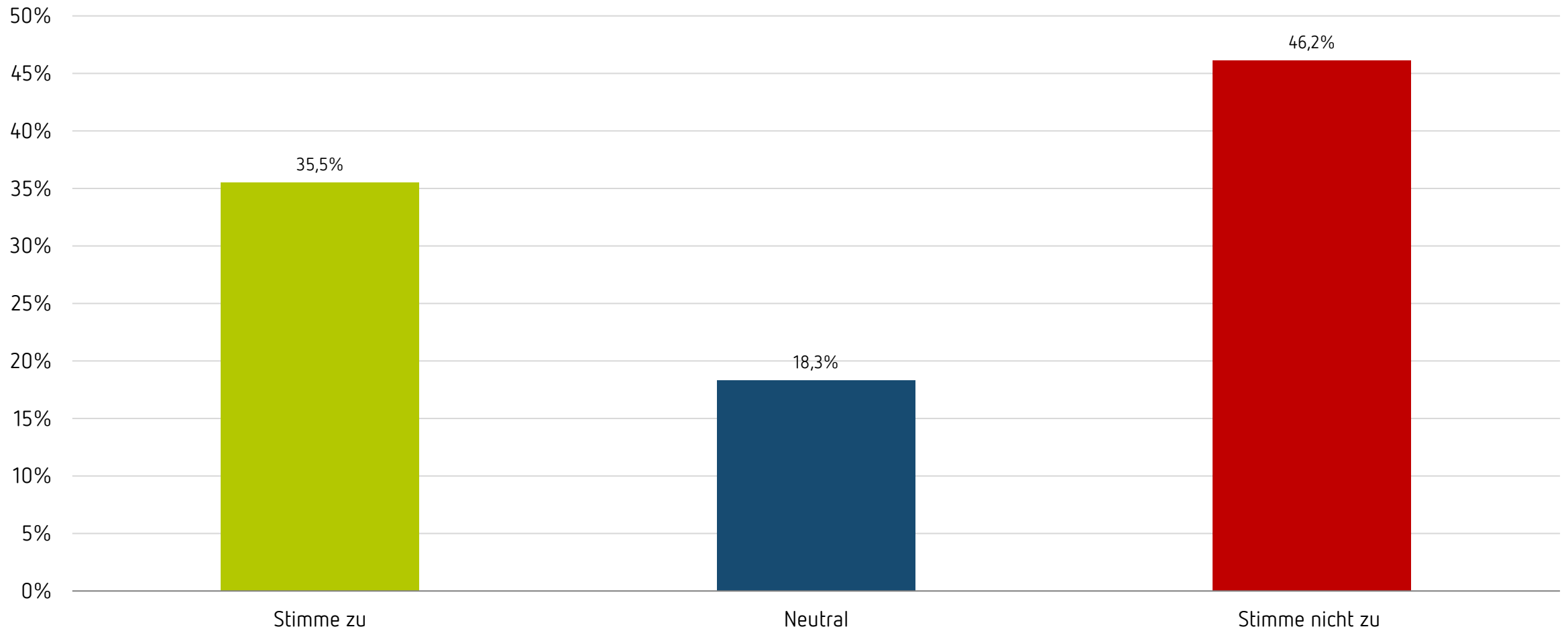
Parkraummanagement und Bepreisung

Parkraummanagement hat verschiedene Vorteile: Es fördert den Umstieg vom privaten Auto auf den Umweltverbund (Bus und Bahn, Rad- und Fußverkehr), reduziert den Parksuchverkehr und Rückstaus, erhöht die Verkehrssicherheit, ermöglicht es, die Zahl der Parkplätze zu reduzieren, schafft somit mehr Platz für alternative Nutzungen und belebt die Innenstadt. Zudem kann mit den Einnahmen die Infrastruktur des Umweltverbunds querfinanziert werden.

Ein Parkraummanagement kann aus verschiedenen Elementen bestehen. Hierzu zählen eine Parkzeitlimitierung, das Erheben einer Parkgebühr, die Einführung von Bewohnerparkzonen, eine Reduzierung und Bündelung von Parkplätzen, Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems und eine Parkraumüberwachung.

Frage 12.1

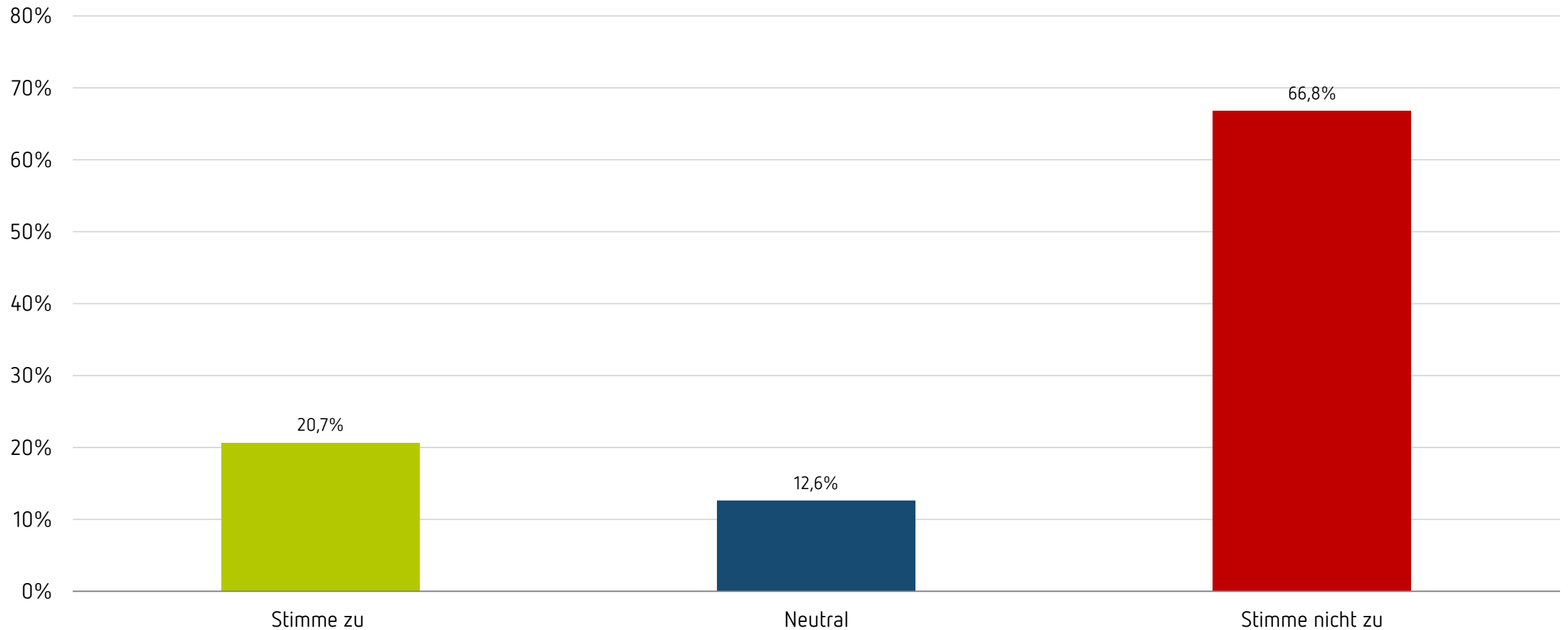
Parkzeitlimitierung auf 2 Stunden oder weniger



N = 273

Frage 12.2

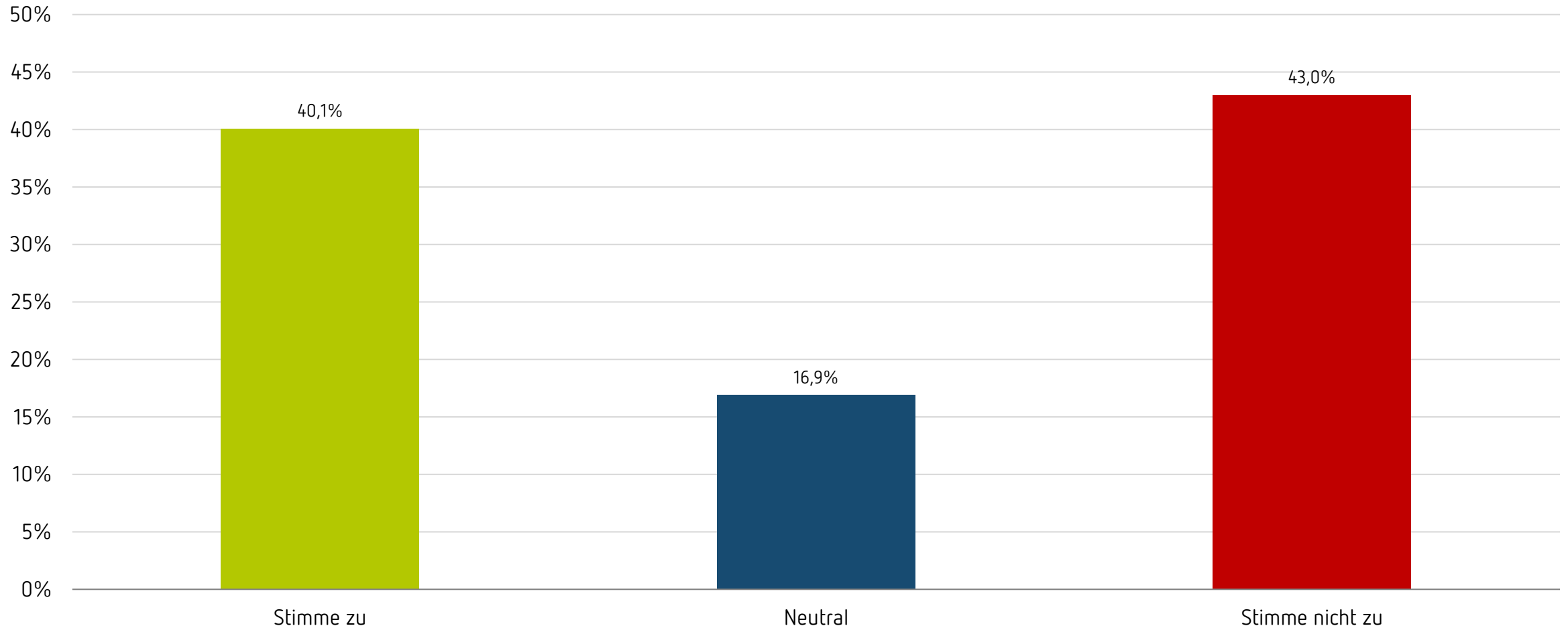
Erheben einer Parkgebühr



N = 271

Frage 12.3

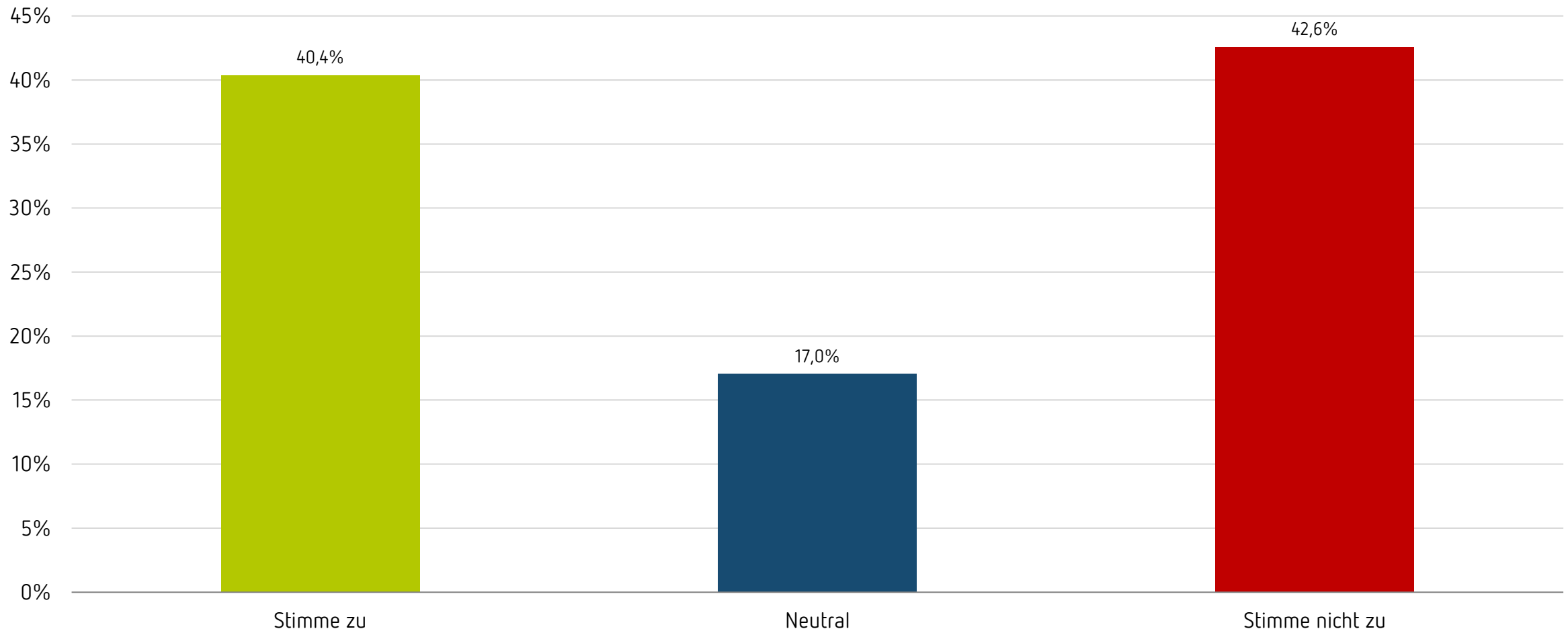
Einführung von Bewohnerparkzonen



N = 272

Frage 12.4

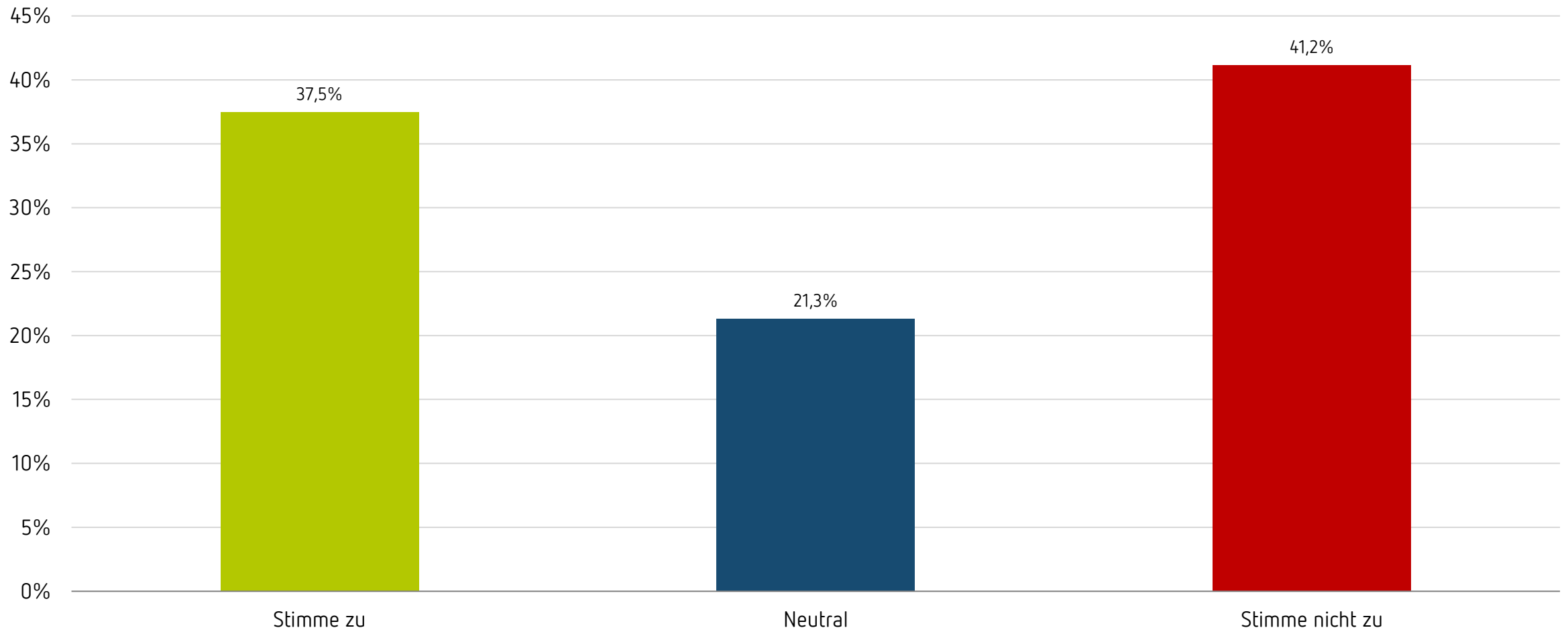
Reduzierung von Parkplätzen am Straßenrand und Bündelung auf zentrale Parkplätze



N = 270

Frage 12.5

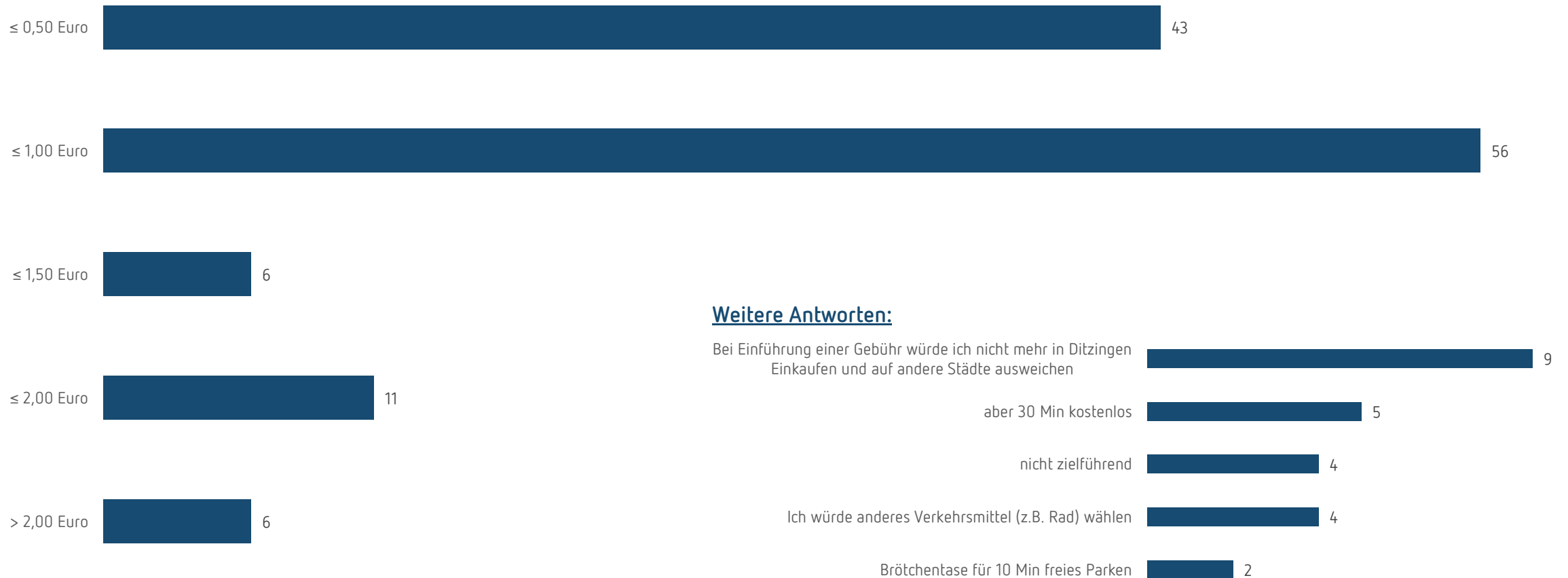
Strengere Parkraumüberwachung



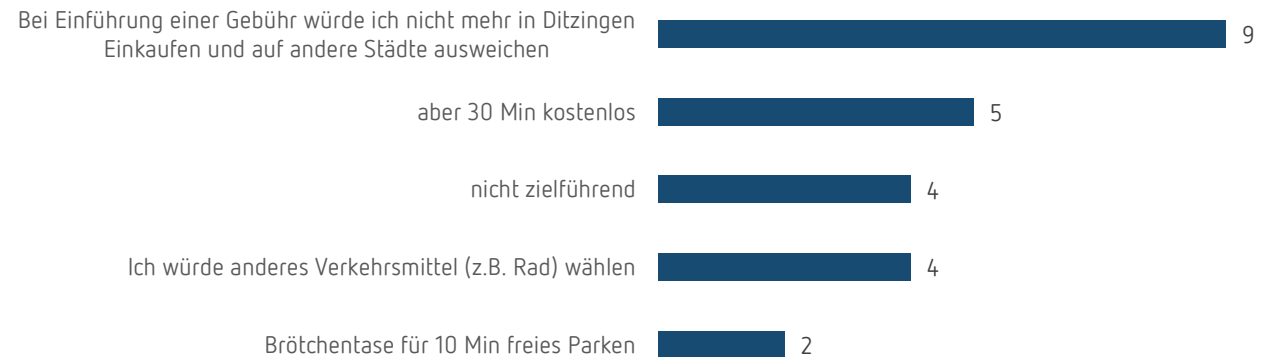
N = 272

Frage 12.6

Angenommen, es wird zukünftig eine Parkgebühr im Innenstadtbereich erhoben:
Welche Gebühr (in Euro) wären Sie bereit, für eine Stunde Parken zu bezahlen?



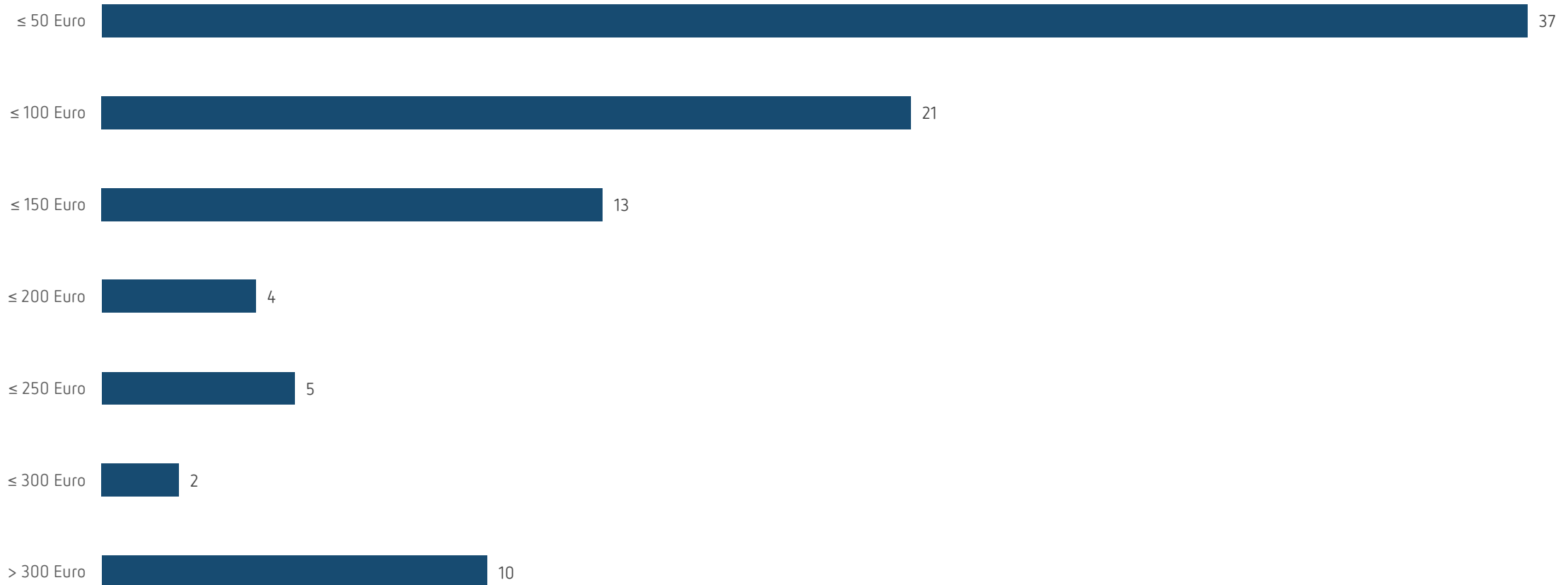
Weitere Antworten:



Absolute Nennungen

Frage 12.7

Angenommen, es werden zukünftig Bewohnerparkzonen eingeführt:
Welche Jahresgebühr (in Euro) wären Sie bereit, für einen Bewohnerparkausweis zu bezahlen?



Absolute Nennungen

Frage 13

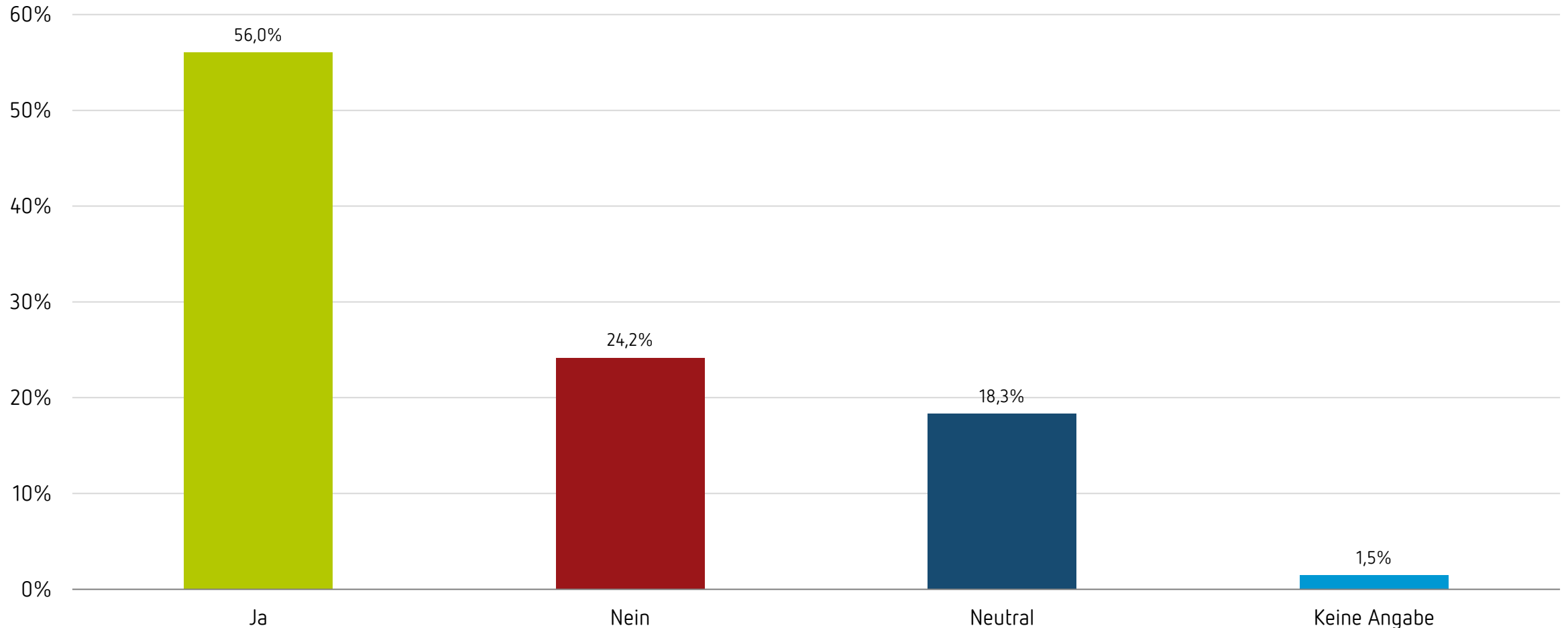
Ampelschaltungen, die vermehrt auf den Bus-, Rad- und Fußverkehr ausgelegt sind

Die Ampelschaltungen an bestehenden Kreuzungen sind oftmals auf den Kfz-Verkehr ausgelegt. Busse müssen sich in die Schlange wartender Autos einreihen, Radfahrende haben keine eigene Ampelschaltung, und zu Fuß Gehende müssen länger warten oder werden gleichzeitig mit abbiegenden Autos geführt.

Inzwischen gibt es technische Lösungen, die Busse, Radfahrende und zu Fuß Gehende an Kreuzungen bevorzugt behandelt und somit die Wartezeiten zulasten des Kfz-Verkehrs verkürzen.

Frage 13.1

Können optimierte Ampelschaltungen dazu beitragen, dass die Attraktivität von Bus-, Fuß- und Radverkehr gesteigert wird?



N = 273

Frage 13.2

Wo sollten Ampelschaltungen in Ditzingen optimiert werden?



Weitere mit jeweils einfacher oder zweifacher Benennung:
Münchinger Straße, Gerlinger Straße (je zweifach benannt)

Stuttgarter Straße / Kirchgartenstraße, Leonbergstraße, Glemsstraße, Dieselstraße,
Hirschlander Straße / Ziegeleistraße (je einfach benannt)

Absolute Nennungen

Ausblick

- Verifizierung / Plausibilisierung
- Finalisierung
- Interpretation
- Konkretisierung von Maßnahmen

Anhang 4 Dokumentation der Stärken-Schwächen-Analyse

Anhang 4 zum Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz der Stadt Ditzingen

- Ditzingen allgemein
- Kfz-Verkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Elektromobilität
- Inter- und Multimodalität
- Mobilitätsmanagement

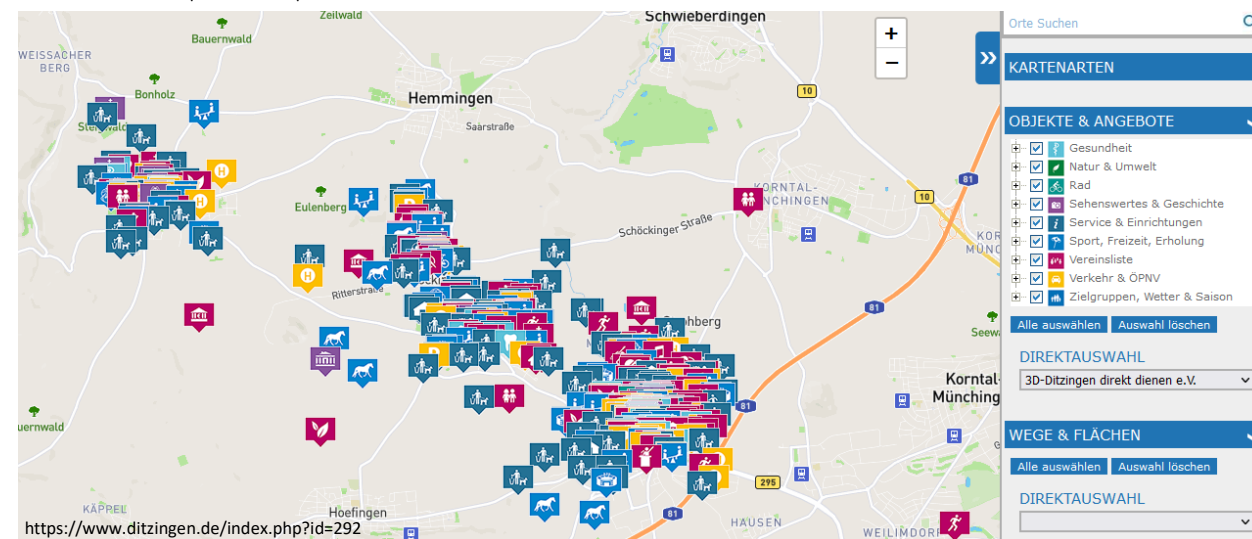
Stärken

- + Attraktiver, wachsender Wohnstandort (in der Vergangenheit sowie zukünftig)
- + Prognostizierte, positive Entwicklung der Wohnbevölkerung 2035 gegenüber 2019 (+ 9,3%)
- + Attraktiver Wirtschaftsstandort mit ausgeprägten Pendlerverflechtungen, insbesondere von/nach Stuttgart
- + Ausweisung und Planung neuer, großer Wohnstandorte
- + Ausweisung neuer Gewerbeflächen
- + Einrichtung der Stabstelle „Grundsatzfragen und Nachhaltige Stadtentwicklung“ und Besetzung der Stelle „Klimaschutzmanagement“
- + In der nahen Vergangenheit wurden bereits verschiedene Konzepte und Pläne erstellt, z.B. ISEK, 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans, Elektromobilitätskonzept und Maßnahmenpaket Nachhaltige Mobilität
- + Es existiert ein interaktiver Stadtplan / ein Geoportal
- + Gute / überwiegend flächendeckende Verfügbarkeit schneller Internet- bzw. Breitbandverbindungen
- + Mitglied im Kompetenznetz Klima Mobil

Schwächen

- Eher starke räumliche Trennung der verschiedenen Nutzungen im Stadtgebiet – monofunktionale Bereiche
- Geringe Mehrheitsfähigkeit in der Öffentlichkeit sowie der Kommunalpolitik für restriktive Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr beschränken bzw. zurückdrängen
- Eher geringe Teilnahme an (vergangenen) Beteiligungsprozessen, z.B. ISEK-Bestandsanalyse
- Es existiert kein kleinteiliges Verkehrsmodell zur Wirkungsabschätzung
- Modal Split unbekannt, Erhebung in 2023 geplant
- Kein Mitglied in der AGFK Baden-Württemberg
- Stelle des Verkehrsplaners nicht (mehr) besetzt, aber ausgeschrieben
- Alternde Bevölkerungsstruktur

Interaktiver Stadtplan / Geoportal



Stärken

- + Die Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebietes mit dem Kfz ist sehr gut.
In Ditzingen, Hirschlanden und Schöckingen gibt es Ortsumgehungen. Die OU Heimerdingen ist in Planung
- + Die Anbindung der Kommune an die Region ist sehr gut.
Es gibt z.B. eine direkte Anschlussstelle an die A81
- + Das innerörtliche Geschwindigkeitsniveau ist eher gering.
im Nebenstraßennetz existieren Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche
- + Eine Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit findet statt.
Es existieren teils feste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. Zudem finden regelmäßig temporäre Geschwindigkeitsüberwachungen statt
- + Das Stadtgebiet ist Teil einer Umweltzone
- + In den Ortsdurchfahrten von Ditzingen, Hirschlanden und Schöckingen ist ein Durchfahrtsverbot für Kfz > 3,5 t zulässigen Gesamtgewicht angeordnet
- + In den letzten 3 Jahren gab es keine Unfallhäufungsstellen
- + Das Parkraumangebot ist ausreichend - Parken ist in Parkflächen / -bauten und im Straßenraum möglich
- + Marktstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- + Teilweise bauliche Fahrbahnverengungen an den Ortseingängen, z.B. Hirschlanden
- + Teilweise Kreisverkehre anstatt signalregelte Knotenpunkte

Schwächen

- Hoher Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Verkehrsmittelwahl
- Die Straßenräume sind sehr vom Kfz-Verkehr geprägt
- Hohes Verkehrsaufkommen in der Marktstraße
- Subjektiv zu hohe Geschwindigkeiten in der Marktstraße (>20 km/h)
- Marktstraße (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) ist eine kürzere Ost-West-Verbindung im Vergleich zur südlich gelegenen Stuttgarter Straße
- Ortsdurchfahrt im Zuge der L1140 „Hemminger Str.“ in Heimerdingen ist nicht für den dortigen Schwerverkehr (Erschließung Gewerbegebiet) ausgelegt
- Die Auslastung des vorhandenen Parkraums ist eher gering
- Fehlende monetäre Parkraumbewirtschaftung, mit Ausnahme der P+R Stellplätze
- Es existiert lediglich ein statische Wegweisung zu den zentralen Parkplätzen
- Eher großzügiger Stellplatzschlüssel

Gutachterliche Einschätzung des Kfz-Verkehrs in Ditzingen

Das Kfz ist das dominierende Verkehrsmittel in Ditzingen. Die Straßenräume sind durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sehr Kfz-geprägt, was sich negativ auf die Flächen der Nahmobilität auswirkt.

Das Geschwindigkeitsniveau im Stadtgebiet ist jedoch bereits relativ gering, da in den Nebenstraßen größtenteils Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche existieren.

Durch die Ortsumgehungen von Ditzingen, Hirschlanden und Schöckingen und dem entsprechenden Lkw-Durchfahrtsverbot in den Ortsdurchfahrten werden die Ortsdurchfahrten sowohl vom Schwerverkehr als auch vom Durchgangsverkehr entlastet.

In Ditzingen gibt es ein großes und ausreichendes, aber offensichtlich auch teilweise eher gering ausgelastetes Parkraumangebot, sowohl in Parkflächen und -bauten als auch im Straßenraum. Das Parken ist kostenlos, aber mittels Benutzungspflicht einer Parkscheibe zumindest teilweise zeitlich begrenzt. Lediglich für das P+R-Angebot am Bahnhof Ditzingen gibt es ein Bewirtschaftungskonzept.



Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche im Nebenstraßennetz



Hoher Schwerverkehrsanteil in Heimerdingen



Ausreichendes, kostenfreies Parkraumangebot; Ausnahme P+R



Zentrale Handlungsbedarfe

- Parkraummanagement zur besseren Steuerung des Kfz-Verkehrs
- Weitere Entlastung der Ortsdurchfahrten (von Durchgangsverkehren)
- Entlastung der Marktstraße und Einhaltung der dort zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Stärken

- + Ditzingen ist Bestsandteil des RadNETZes des Landes Baden-Württemberg
- + Es gibt ein teilweise bereits realisiertes Konzept für inner- und außerörtliche Haupt- und Nebenradrouten
- + Hauptradroute zwischen Ditzingen und Hirschlanden/Schöckingen abseits der Hauptverkehrsstraßen; Hauptradroute zwischen Hirschlanden und Heimerdingen als straßenbegleitender Wirtschaftsweg
- + Die Ortsumgehungen können größtenteils planfrei gequert werden
- + Fahrradfreundliches Nebenstraßennetz, bestehend aus Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen – Die Anordnung von Fahrradstraßen wird geprüft
- + Es sind verschiedene Radschnellwege in die Region geplant
- + Radwegebeschilderung vorhanden
- + Es gibt zahlreiche, verschiedene Radabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet z.B. einfache Rahmenhalter, Fahrradboxen oder ein Abschnitt einer Parkhausebene
- + Bikesharing-Stationen von „RegioRad Stuttgart“ mit mindestens einer Station je Stadtteil und unterschiedlichen Rädern (Klassisch, Pedelecs, Lastenräder)
- + „Marketing“ der Lastenräder (z.B. LaRa und LaRs Ditzingen)
- + Teilnahme Fahrradclimatest 2020
- + Teilnahme Charity Bike Cup (alle 2 Jahre) sowie jährliche Auto- und Zweiradmessen

Gutachterliche Einschätzung des Radverkehrs in Ditzingen

Der Radverkehrsanteil ist in Ditzingen mit geschätzt ca. 10 Prozent bislang relativ gering. Relativ kurze Wege sowie die Infrastruktur bzw. das Straßen- und Radverkehrsnetz bieten Potentiale für eine steigende Radverkehrsnutzung.

Als Hemmnis wird insbesondere die teils sehr bewegte Topographie gesehen, insbesondere nach Heimerdingen sowie im nord-östlichen Ditzinger Stadtgebiet. Dementsprechend liegt ein Fokus auf der Nutzung von Pedelecs und einer entsprechenden Ladeinfrastruktur.

In allen vier Stadtteilen gibt es mindestens eine Bikesharing-Station. Neben klassischen Fahrrädern stehen Pedelecs und Lastenräder zur Verfügung. Es existieren (nur) zwei Ladestationen im gesamten Stadtgebiet. RadService-Punkte gibt es nicht.

Im gesamten Stadtgebiet existieren bereits unterschiedliche Radabstellanlagen, meistens jedoch in Form einfacher Rahmenhalter. Das Fahrradparkhaus am Ditzinger Bahnhof konnte bislang nicht realisiert werden.

Schwächen

- Eher geringer Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsmittelwahl
- Nur zwei E-Bike Ladestationen im gesamten Stadtgebiet
- Bewegte Topographie innerhalb Ditzingens nach Norden und insbesondere nach Heimerdingen
- Nahezu keine bzw. nur einseitige Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen
- Ein Fahrradparkhaus am Bahnhof von Ditzingen konnte bisher nicht realisiert werden
- Zustand der ausgewiesenen Radverbindungen augenscheinlich teilweise schadhaft oder verschmutzt
- Fahrradclimatest 2020 mit der Note 3,7 abgeschlossen



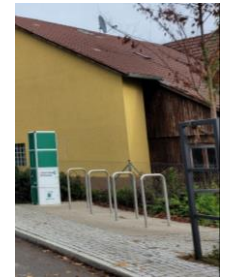
Bikesharing-Station



Einseitiger Schutzstreifen entlang einer Hauptverkehrsstraße



Fahrradboxen auf der Südseite des Ditzinger Bahnhofs



Ladestation und Radabstellanlage

Zentrale Handlungsbedarfe

- Ausbau und Unterhaltung des Radverkehrsnetzes
- Ausbau des Bikesharing-Angebots
- Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Fokussierung von Alltagswegen
- Mobilitätsmanagement und Schaffung einer Radkultur



Stärken

- + Wilhelmstraße als weitestgehend Kfz-freie Fußverkehrsverbindung zwischen Bahnhof/ZOB und Marktstraße
- + „Grüne Verbindungen“ in Ditzingen durch Parkanlagen und entlang der Glems
- + Ortsmitten in einer Art Mischprinzip gestaltet (ohne hohe Borde)
- + FGÜ und LSA als Querungsanlagen
- + Hinweisschilder der Verkehrswacht an LSA „Bei Rot stehen, Kindern Vorbild sein“
- + VZ 136 und Sinnbilder „Achtung Kinder - Schulweg“ auf der Fahrbahn
- + Schulwegeplanung für alle Ortsteile
- + Wegweisung zum Gewerbegebiet Nord in Schöckingen
- + Optimierung von LSA im Zuge des Projekts „Mobilitätsplattform RegionWin“
- + Durchführung eines Fußverkehrschecks in 2022

Gutachterliche Einschätzung des Fußverkehrs in Ditzingen

Kurze Wege im Ditzinger Stadtgebiet bieten großes Potenzial, um viele Alltagswege zu Fuß zu bewältigen. Auch innerhalb der Stadtteile sind kurze Wege (auch unter Einbeziehung der dortigen Infrastruktur für den täglichen Bedarf) möglich, auch wenn es hier in Teilen Nachholbedarfe gibt.

Rund um die Schulen wurden in den vergangenen Jahren bereits mehrere Anstrengungen unternommen, um das zu Fuß gehen sowie die Verkehrssicherheit in den Schulumfeldern zu erhöhen.

Im Kernbereich sind zum Teil Kfz-freie Fußwegeachsen geschaffen worden, etwa die Verbindung zwischen Bahnhof/ZOB und der Marktstraße. Ebenso gibt es grüne Verbindungen, die losgelöst vom Kfz-Verkehr sind – etwa durch Parkanlagen sowie entlang der Glems. Diese Verbindungen sind jedoch ebenfalls für den Radverkehr eine der wenigen attraktiven Verbindungen

Zäsuren im Stadtgebiet mindern jedoch ein schnelles und komfortables zu Fuß gehen. Im Bereich der fußläufigen, dezentralen Nahversorgung und der Aufenthaltsqualität von Plätzen gibt es noch Lücken, die es zu schließen gilt. So ist das Queren der verkehrsberuhigten Marktstraße häufig nur erschwert möglich und auch die Bahntrasse macht Fußwegeverbindungen umwegig.

Eine barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen ist an vielen Stellen bereits umgesetzt, wie z.B. am Bahnhof Ditzingen. Aber auch hier gibt es punktuell Nachholbedarf.

Schwächen

- Eher geringer Anteil des Fußverkehrs an der Verkehrsmittelwahl
- Die Situation des Fußverkehrs wird nur als befriedigend/ausreichend eingeschätzt
- Topographie innerhalb Ditzingens nach Norden und insbesondere nach Heimerdingen
- Gehwegbreiten oftmals geringer als die Regelbreite von 2,50 m
- Keine Fußwegeverbindung zwischen den Gewerbegebieten in Heimerdingen (Gleistrasse)
- Überquerungsmöglichkeiten der verkehrsberuhigten Marktstraße



Aufzuganlage am Ditzinger Bahnhof



Großzügige Gehwege
im Gewerbegebiet Süd



Taktile Leitsystem an
einer Querungsanlage



Barrierefreier FGÜ
am ZOB

Zentrale Handlungsbedarfe

- Besseres Zusammenwirken zwischen Fuß- und Radverkehr, insbesondere in der Innenstadt
- Aufenthaltsqualität städtischer Plätze stärken und ausbauen
- Nahmobilitätsachsen abseits der Hauptverkehrsstraßen stärken
- Förderung kleinteiliger Strukturen, wie Nahversorgung und soziale Infrastruktur, in Hinblick auf die „Stadt der kurzen Wege“ (auch außerhalb der Innenstadt)
- Sichere Straßenräume in unmittelbarer Umgebung von sensiblen Einrichtungen und des Einzelhandels (Marktstraße) weiter ausbauen
- Flächendeckende, barrierefreie Straßenraumgestaltung

Stärken

- + Der ÖPNV spielt bereits eine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl
- + Es bestehen gute Verbindungen in alle wichtigen Zielorte von Auspendlern und in die meisten Quellorte von Einpendlern
 - + S6/S60, Express-S-Bahn S62 und RB47 nach Stuttgart, Leonberg und Korntal-Münchingen
 - + Bus L638 nach Gerlingen
 - + Bus L535 oder S-Bahnen (S6 und S5) nach Ludwigsburg
- + Ditzingen ist innerorts gut vernetzt
 - + Stadtteile sind im 15- bzw. 30 Minuten Takt mit der Kernstadt verbunden
 - + Nachtbus fährt bis 4:00 Uhr morgens; getakteter Anschluss mit S6 aus Stuttgart
- + Attraktive Ticketoptionen für Gelegenheitsfahrer: Kurzstecke-1,70€; StadtTicket-3,50€; GruppenTicket-7€
- + Attraktive Ticketoptionen im Abo für Vielfahrer: z.B. VVS-JugendTicketBW, Ausbildungsticket 27, StudiTicket, JahresTicket jedermann, Seniorenticket
- + Überwiegend barrierefreie Haltestellen
- + Anschluss Ditzingen (inkl. Gewerbegebiet Süd) an die Stadtbahnlinie U13 in Planung

Gutachterliche Einschätzung des ÖPNVs in Ditzingen

Der ÖPNV spielt eine wichtige Rolle, um Ditzingen mit der Region und innerhalb des Stadtgebietes zu vernetzen. Die S-Bahnen verbinden Ditzingen u.a. mit dem Oberzentrum Stuttgart. Zudem ist die Strohgäubahn (RB47) eine attraktive Verbindung zwischen dem Stadtteil Heimerdingen und Stuttgart. Zurzeit befindet sich die Weiterführung der Stadtbahnlinie U13 von Stuttgart bis nach Ditzingen in Planung. Dadurch wird vor allem die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzschwerpunkts „Gewerbegebiet Süd“ verbessert.

Auch innerorts ist der ÖPNV ein relevantes Verkehrsmittel. Busse verbinden die Stadtteile Hirschlanden, Schöckingen und Heimerdingen mit der Kernstadt, in einem 15- bzw. 30-Minuten Takt. Der Busverkehr in der Kernstadt vernetzt Wohngebiete, wichtige Infrastruktureinrichtungen und Arbeitsplatzschwerpunkte. Nachts sind die Stadtteile durch einen Nachtbus angebunden.

Ein defizitäres Busangebot gibt es an den Siedlungsrändern von Heimerdingen, Hirschlanden und der Kernstadt. Zudem fehlt eine Direktverbindung zwischen Heimerdingen und Schöckingen. Es fehlt ein Busangebot, das Heimerdingen mit den umliegenden Gemeinden verbindet.

Günstige Tagestickets, die vielen barrierefreien Bushaltestellen und der barrierefreie Ditzinger Bahnhof tragen zur Attraktivität des ÖPNVs bei. Die Bushaltestellen sind zusätzlich mit elektronischen Anzeigen ausgestattet, die den Nutzenden Echtzeitinformationen zur Verfügung stellen.

Schwächen

- Es besteht keine gute Verbindung nach Hemmingen (6. größter Quellort von Einpendlern)
 - Bus L651 verbindet Stadtteile Hirschlanden und Schöckingen mit Hemmingen, aber es besteht keine Direktverbindung zwischen Ditzingen Kernstadt und Hemmingen
 - Fahrzeit zw. Ditzingen - Hemmingen: Pkw-Fahrzeit - 12 Minuten; ÖPNV-Fahrzeit - ca. 30 Minuten
- Keine getaktete Verbindung zu Schichtbeginn rund um die Uhr der Buslinien L626 und L625
- Taktung der Busse in den Abend- und Nachtstunden ist zu gering
- Keine Direktverbindung zwischen Schöckingen und Heimerdingen
- Kein direkter Busverkehr von Heimerdingen in das Umland
- Defizitäres Bus-Angebot an den Siedlungsrändern in Heimerdingen, Hirschlanden und in der Kernstadt
 - Heimerdingen: Keine Erschließung der Nahversorgung und des Gewerbegebiets Nord
 - Hirschlanden: Fehlende Erschließung von Wohnbebauung
 - Kernstadt: Fehlende Erschließung von Wohnbebauung und Teilen des Gewerbegebiets Süd
- Busflotte wird mit Verbrennerfahrzeugen betrieben
- Preiszunahme um 17% beim StadtTicket und beim GruppenTicket seit Einführung im Jahr 2020



Barrierefrei gestaltetes
Bahnhofsumfeld



Elektronische
Anzeigetafel am ZOB



Fehlende Überdachung
und Sitzmöglichkeit



Haltestellendach
mit Dachbegrünung

Zentrale Handlungsbedarfe

- Schaffung eines flächendeckenden, attraktiven Busangebots im Ditzinger Stadtgebiet
- Sicherstellung der Erschließung zwischen den Stadtteilen
- Schaffung eines verstärkten Busangebots in den Abend- und Nachtstunden
- Bedienung der wichtigsten Pendlerbeziehungen
- Umstellung der Busflotte auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben

Stärken

- + Ladesäulen der Stadtwerke in allen Ortsteilen, insbesondere in Ditzingen
- + Weitere halböffentliche Ladesäulen, z.B. Trumpf und Hagebaumarkt
- + Der Anteil der E-Fahrzeuge an den gemeldeten Pkw beträgt ca. 3,8% (595/15.733 Pkw) – Der Durchschnitt im Landkreis beträgt ca. 3,3% (Platz 6 von 20)
- + Steigende monatliche Ladevorgänge
- + 2 Hybrid-Fahrzeuge im Carsharing-Angebot von Stadtmobil
- + Teils elektrischer Fuhrpark in der Stadtverwaltung (15 Pkw)
- + Fuhrpark der Deutschen Post teils elektrisch
- + Fuhrpark der großen Arbeitgeber Trumpf und Thales teils elektrisch
- + Pedelecs (klassisch und Lastenräder) im Bikesharing-Angebot
- + Elektromobilitätskonzept vorhanden
- + Weitere Ladesäulen in Planung
- + Zukünftig ggf. Angebot an Elektrokleinstfahrzeugen (z.B. E-Tretroller)

Gutachterliche Einschätzung der Elektromobilität in Ditzingen

Elektromobilität ist bereits ein Thema in Ditzingen. Der Anteil der E-Fahrzeuge an den gemeldeten Pkw beträgt ca. 3,8 Prozent und liegt damit über dem Durchschnitt des Landkreises Ludwigsburg (3,3 Prozent). Zudem steigt die Anzahl der monatlichen Ladevorgänge.

Es gibt bereits einige Ladesäulen im gesamten Stadtgebiet und weitere Ladesäulen sind in Planung. In der Regel handelt es sich allerdings bisher um normale Ladesäulen anstelle von Schnellladesäulen.

Der Fuhrpark der Stadtverwaltung, der Deutschen Post, sowie der zwei großen Arbeitgeber Trumpf und Thales ist teilweise elektrisch. Der Fuhrpark des ÖPNV, insbesondere des Stadtbusverkehrs, ist nicht elektrisch.

Sowohl im Carsharing- als auch Bikesharing-Angebot stehen hybride Pkw bzw. elektrische Fahrräder zur Verfügung.

Die Stadt Ditzingen hat ein eigenes Elektromobilitätskonzept erarbeiten lassen.

Zukünftig soll es ein Angebot an Elektrokleinstfahrzeugen geben.

Schwächen

- Nur sehr wenige Schnellladesäulen vorhanden
- Stadtbus-Fuhrpark nicht elektrisch



Eine von mehreren Bikesharing-Stationen mit einem Angebot an unterschiedlichen Rädern



Kfz-Ladesäule mit zwei Ladepunkten der Stadtwerke Ditzingen



Rad-Ladesäule der Stadtwerke Ditzingen für Pedelecs

Zentrale Handlungsbedarfe

- Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur, insbesondere Ausstattung mit Schnellladesäulen
- Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pedelecs
- Ausbau der elektrischen/hybriden Fahrzeugflotte im Carsharing sowie im Fuhrpark
- Digitalisierung

Stärken

- + P+R am Ditzinger Bahnhof
- + B+R am Ditzinger Bahnhof
- + Carsharing „Stadtmobil“: Station am Ditzinger Bahnhof
- + Bikesharing „RegioRad Stuttgart“ (klassische Räder, Pedelecs, und E-Lastenräder): Insgesamt sechs Stationen verteilt im gesamten Stadtgebiet
- + Bündelung von Mobilitätsangeboten in der polygoApp/ polygoCard und Vergünstigungen der Angebote durch Nutzung der polygoApp/ polygoCard
- + Angebot an Elektrokleinstfahrzeugen (z.B. E-Tretroller) in Planung (2023)

Schwächen

- Kostenpflichtige P+R am Ditzinger Bahnhof
- „RegioRad Stuttgart“-Stationen sind teilweise nicht direkt an zentralen Punkten (z.B. in Hirschlanden)
- Nur zwei E-Bike Ladestationen im gesamten Stadtgebiet
- Keine kostenfreien, überdachten Radabstellanlagen am Ditzinger Bahnhof
- Keine Informationen zu Pendlerportalen auf der städtischer Website

Gutachterliche Einschätzung des inter- und multimodalen Angebots in Ditzingen

In Ditzingen gibt es bereits eine Vielzahl von Mobilitätsangeboten, die inter- und multimodales Mobilitätsverhalten fördern. Am Ditzinger Bahnhof und am Bahnhof Heimerdingen gibt es P+R-Anlagen. Die P+R-Anlage am Ditzinger Bahnhof ist kostenpflichtig. Des Weiteren gibt es am Ditzinger Bahnhof B+R-Anlagen. An der Süd- und an der Nordseite des Bahnhofs gibt es Radabstellanlagen und zusätzlich gibt es an der Nordseite auch kostenpflichtige Fahrradboxen. Shared-Mobility Angebote in Ditzingen sind das Carsharing-Angebot „Stadtmobil“ und das Bikesharing-Angebot „RegioRad Stuttgart“. Von beiden Shared-Mobility Angeboten gibt es Stationen am Ditzinger Bahnhof. Durch die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote, einem gastronomischen Angebot und Aufenthaltsmöglichkeiten am Quartiersplatz, ist der Ditzinger Bahnhof eine Mobilstation.

Im ganzen Stadtgebiet gibt es bisher nur eine Station von „Stadtmobil“. Eine weitere Station in Hirschlanden ist zukünftig denkbar. Dahingegen gibt insgesamt sechs Stationen von „RegioRad Stuttgart“. Davon sind zwei am Ditzinger Bahnhof, eine weitere im Stadtzentrum und jeweils eine Station in den Stadtteilen Hirschlanden, Schöckingen und Heimerdingen. Es gibt nur zwei öffentliche E-Bike Ladestation, eine am Rathaus und eine am Platz der Glems.

Die Sharing-Angebote „Stadtmobil“ und „RegioRad Stuttgart“, sowie der ÖPNV sind gebündelt in der polygoApp bzw. zugänglich mit der polygoCard. Die polygoApp/ polygoCard vernetzt verschiedene Mobilitätsangebote in der Region Stuttgart. Polygo fördert nicht nur durch die Bündelung von Mobilitätsangeboten ein inter- und multimodales Mobilitätsverhalten, sondern auch durch Vergünstigungen der Angebote bei Nutzung der polygoApp/ polygoCard.



„RegioRad Stuttgart“-Station
(südliche Seite des Ditzinger Bahnhofs)



Fahrradboxen (nördliche Seite
des Ditzinger Bahnhofs)



P+R-Anlage (nördliche Seite des
Ditzinger Bahnhofs)

Zentrale Handlungsbedarfe

- Mobilstationen schaffen
- Ausbau der Sharing-Angebote
- Ausbau der Infrastruktur des ruhenden Radverkehrs an Umstiegspunkten
- Ausbau der Ladeinfrastruktur an zentralen Orten
- Entwicklung hin zu einem fairen Parkraummanagement
- Unterstützung von Pendlerportalen durch städtisches oder betriebliches Mobilitätsmanagement

Stärken

- + Einrichtung der Stabsstelle Grundsatzfragen und nachhaltige Stadtentwicklung, Klimaschutzmanagement
- + Bereits eingerichtete Sachbearbeitungsstelle Verkehrsplanung/ Mobilitätsmanagement (aktuell vakant)
- + Betriebliches Mobilitätsmanagement bei der Stadtverwaltung
- + Geplante Teilnahme der Stadtverwaltung an der Klima-Pendel-Challenge im Jahr 2023
- + Jährliche zweitägige Auto- und Zweiradmesse „Ditzingen Mobil“ im Frühjahr
- + Radsportevent „Charity Bike Cup“ alle zwei Jahre in Ditzingen
- + Teilnahme am jährlichen „Stadtradeln“-Wettbewerb
- + Betriebliches Mobilitätsmanagement, z.B. TRUMPF und Thales

Schwächen

- Daten auf der städtischen Homepage teilweise nicht aktuell

Gutachterliche Einschätzung des Mobilitätsmanagements in Ditzingen

In Ditzingen gibt es bereits viele Maßnahmen, die zu einem erfolgreichen Mobilitätsmanagement beitragen. Von städtischer Seite wurden in jüngster Vergangenheit zwei neue Stellen eingerichtet, die sich mit Themen des Mobilitätsmanagements auseinandersetzen.

Seit vielen Jahren finden unterschiedliche Events in Ditzingen statt, die vor allem das Fahrrad als Verkehrsmittel in den Mittelpunkt stellen. Bereits seit dem Jahr 2000, findet eine jährliche Auto- und Zweiradmesse (Ditzingen Mobil) statt. Weitere Events sind das Radsportevent „Charity Bike Cup“ und die Teilnahme am jährlichen „Stadtradeln“-Wettbewerb.

Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement, sticht vor allem das umsatzstarke Hochtechnologieunternehmen TRUMPF hervor. Mit ca. 15.000 Beschäftigten, ist es das größte Unternehmen in Ditzingen und verursacht täglichen Pendelverkehr. Das Unternehmen unterstützt nachhaltiges Mobilitätsverhalten seiner Beschäftigten auf dem Arbeitsweg, auf Dienstreisen und auf dem Firmengelände in vielfacher Weise. z.B. befindet sich im Parkhaus der Firma die größte Elektrotankstelle Deutschlands. Das Versprechen eines gesicherten Parkplatzes, beim Fahren eines E-Autos, und sehr günstigen Ladevorgängen, fördern bei der Belegschaft die Anschaffung von E-Autos. Zudem wird das Fahrradfahren auf dem Arbeitsweg stark gefördert. Mitarbeiter:innen können sich zu günstigen Konditionen ein Business-Bike leasen. Bereits 20% der Ditzinger Belegschaft, was 800 Mitarbeiter:innen entspricht, haben dieses Angebot wahrgenommen.



Quelle: <https://zeitblatt.com/12-illa-logistik-charity-bike-cup-2018/>
Radsportevent „Charity Bike Cup“ in Heimerdingen



Quelle: <https://neaktiv.de/ditzingen-mobil/>
Auto- und Zweiradmesse „Ditzingen Mobil“



Radabstellanlagen im Parkhaus des Unternehmens TRUMPF

Zentrale Handlungsbedarfe

- Förderung der Mobilitäts- und Verkehrserziehung in Schulen
- Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement
- Kommunales Mobilitätsmanagement

Anhang 5 Steinhaldenstraße als potenzielle Fahrradstraße

Hirschlanden, Steinhaldenstraße	
Von	Einmündung Hohe Str./Mercedesstraße
Bis	Einmündung Talstraße
Länge	ca. 500 m
Fahrbahnbreite	ca. 5,50 - 6,50 m
Kfz-Verkehr	zulassen
Auswirkung auf Parken	ggf. Entfall vom Fahrbahnrandparken, insbesondere im Sackgassenbereich der Steinhaldenstraße/Ditzinger Str.
Auswirkung Verkehrs-führung/-verlagerung	nein, nicht zu erwarten, da Kfz-Verkehr weiterhin zugelassen
Knotenpunkte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Einmündung Steinhaldenstraße/Hohe Str./Mercedesstraße 2. Mehrere Knotenpunkte mit Wohnwegen <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorrang für Radverkehr 3. Unechte Einmündung Steinhaldenstraße/Geh- und Radweg <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorrang Radverkehr prüfen 4. Kreuzung Steinhaldenstraße/Bergstraße: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorrang Radverkehr prüfen 5. Kreuzung Steinhaldenstraße/Schulzenstraße: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorrang Radverkehr prüfen 6. Einmündung Steinhaldenstraße/Talstraße: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorrang Radverkehr prüfen
Besonderheiten	<ul style="list-style-type: none"> • Die Steinhaldenstraße ist Bestandteil des innerörtlichen Radhaupttrouten und des Keltenwegs. Nach Osten, in Richtung Ditzingen, gibt es straßenunabhängige Wege bzw. Wirtschaftswege, die eine attraktive Verbindung zwischen Hirschlanden und den Norden Ditzingens darstellen. • Steinhaldenstraße endet im Westen in eine Sackgasse. Geh- und Radwegeverbindung zur Talstraße vorhanden. Offensichtlich mit Anlieger-Kfz-Verkehr • Aktuelle Radwegweisung führt den Radverkehr nicht durch die Sackgasse der Steinhaldenstraße zur Talstraße, sondern über die Schulzenstraße auf die Hauptverkehrsstraße „Ditzinger Straße“. <u>Änderung der Radwegweisung prüfen.</u> • Attraktive und sichere Weiterführung über die Ditzinger Straße bis zur Friedhofstraße notwendig, ca. 80 m Hauptverkehrsstraße. Friedhofstraße ggf. ebenfalls als Fahrradstraße anordnen.

Abbildung 42: Steinhaldenstraße in Hirschlanden, Blick in Richtung Bergstraße



Quelle: Planersocietät [2023]

Abbildung 43: Steinhaldenstraße in Hirschlanden, Blick in Richtung Hohe Straße



Quelle: Planersocietät [2023]

Abbildung 44: Steinhaldenstraße in Hirschlanden, Blick von der Schulzenstraße in Richtung Bergstraße



Quelle: Planersocietät [2023]

Abbildung 45: Steinhaldenstraße in Hirschlanden, Blick von der Schulzenstraße in Richtung Talstraße



Quelle: Planersocietät [2023]

Abbildung 46: Steinhaldenstraße/Ditzinger Str. in Hirschlanden, Blick in Richtung Osten



Quelle: Planersocietät [2023]

Anhang 6 Glemsstraße als potenzielle Fahrradstraße

Ditzingen, Glemsstraße	
Von	Einmündung Hirschlander Str. (L 1177)
Bis	Kreuzung Breslauer Str.
Länge	ca. 250 m
Fahrbahnbreite	ca. 5,00 - 6,50 m
Kfz-Verkehr	zulassen
Auswirkung auf Parken	ggf. Entfall vom Fahrbahnrandparken, insbesondere im Bereich mit einer relativ schmalen Fahrbahnbreite (Hausnr. 12/15)
Auswirkung Verkehrs-führung/ -verlagerung	nein, nicht zu erwarten, da Kfz-Verkehr weiterhin zugelassen
Knotenpunkte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Signalisierte Kreuzung Hirschlander Str./Glemsstraße/Höfinger Str. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorrang für Radverkehr nicht möglich. Radsignalisierung und/oder Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens prüfen 2. Mehrere Knotenpunkte mit Wohnwegen/Glemsstraße <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorrang für Radverkehr 3. Kreuzung Glemsstraße/Breslauer Str. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorrang Radverkehr prüfen
Besonderheiten	<ul style="list-style-type: none"> • Die Glemsstraße ist eine parallele Straße zur Marktstraße (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) und damit ggf. attraktiver für den Raddurchgangsverkehr • Am Platz an der Glems befindet sich eine E-Bike-Ladestation mit integrierter Luftpumpe • Bei einer Anordnung der Breslauer Str. und im weiteren Verlauf der Bauernstraße als Fahrradstraßen würde sich ein zusammenhängendes Netz ergeben, als Alternative zur straßenunabhängigen Führung durch die Glemsaue • Sanierung der Fahrbahn(decke) notwendig

Abbildung 47: Glemsstraße in Ditzingen, signalisierte Kreuzung mit der Hirschlander Straße



Quelle: Planersocietät [2023]

Abbildung 48: Glemsstraße in Ditzingen, Blick von der signalisierten Kreuzung nach Osten



Quelle: Planersocietät [2023]

Abbildung 49: Glemsstraße in Ditzingen, schmale Fahrbahn, Blick in Richtung Osten



Quelle: Planersocietät [2023]

Abbildung 50: Glemsstraße in Ditzingen, Blick in Richtung Platz an der Glems (Osten)



Quelle: Planersocietät [2023]

Abbildung 51: Glemsstraße in Ditzingen, Blick vom Platz an der Glems in Richtung Breslauer Str.



Quelle: Planersocietät [2023]