

ABSCHLUSSBERICHT



KLIMASCHUTZTEILKONZEPT MOBILITÄT STADT REMSECK AM NECKAR

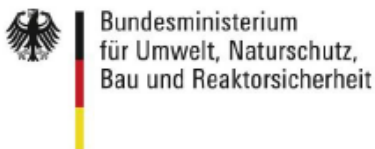
ÜBERREICHT VON

Dr. Johannes Theißen (Projektleitung)
Dr. Bodo Schwieger (Geschäftsführer)

Berlin, den 15.11.2017

team red Deutschland GmbH – Almstadtstr. 7 – 10119 Berlin
Handelsregister Berlin HRB 121492 B, UStID DE266370371

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

NATIONALE KLIMASCHUTZINITIATIVE

Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert das Bundesumweltministerium seit 2008 zahlreiche Projekte, die einen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten. Ihre Programme und Projekte decken ein breites Spektrum an Klimaschutzaktivitäten ab: Von der Entwicklung langfristiger Strategien bis hin zu konkreten Hilfestellungen und investiven Fördermaßnahmen. Diese Vielfalt ist Garant für gute Ideen. Die Nationale Klimaschutzinitiative trägt zu einer Verankerung des Klimaschutzes vor Ort bei. Von ihr profitieren Verbraucherinnen und Verbraucher ebenso wie Unternehmen, Kommunen oder Bildungseinrichtungen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. AUFGABENSTELLUNG UND AUFTRAG	5
2. ANALYSE DER AUSGANGSSITUATION (INKL. THG-BILANZIERUNG)	7
2.1. ANALYSE DES VORHANDENEN MOBILITÄTSANGEBOTES	8
2.1.1. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	8
2.1.2. FUß- UND RADVERKEHR	10
BEFAHRUNG DES RADWEGENETZES	11
2.1.3. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)	14
2.1.4. WEITERE MOBILITÄTSANGEBOTE	16
WEITERE DIENSTLEISTUNGEN ZUR FÖRDERUNG NACHHALTIGER VERKEHRSFORMEN (Z.B. BÜRGERBUSSE, AST-VERKEHRE) SIND DERZEIT NICHT VORHANDEN.	16
2.1.5. BEWERTUNG DES MOBILITÄTSANGEBOTES IN REMSECK AM NECKAR	16
2.2. ERREICHBARKEITSANALYSE DER EINZELNEN STADTTEILE	17
2.2.1. ERREICHBARKEIT DER STADT REMSECK AM NECKAR AUS DER REGION	17
2.2.2. ERREICHBARKEIT DES STADTZENTRUMS VON REMSECK AM NECKAR	18
2.2.3. ERREICHBARKEIT DER STADTTEILE DER GROßEN KREISSTADT REMSECK AM NECKAR UNTEREINANDER	21
2.2.4. ALDINGEN	21
2.2.5. HOCHBERG	22
2.2.6. HOCHDORF	23
2.2.7. NECKARGRÖNINGEN	23
2.2.8. NECKARREMS	24
2.2.9. PATTONVILLE	24
2.2.10. FAZIT DER ERREICHBARKEITSANALYSE	25
2.3. MOBILITÄTSBEFRAGUNG DER BÜRGER	25
2.4. BILANZIERUNG DER THG – EMISSIONEN	28
DER DURCHGANGSVERKEHR, DER ZIELVERKEHR SOWIE WIRTSCHAFTSVERKEHRE WERDEN IN DIESER AUFSTELLUNG NICHT BERÜCKSICHTIGT. DABEI MUSS MAN ABER DAVON AUSGEHEN, DASS AUCH DIENSTLICH INDUZIERTER FAHRTEN DER BÜRGER REMSECKS IN DIESE STATISTIK EINGEGANGEN SIND.	28
3. POTENZIALANALYSE	29
DURCH DIE BILDUNG VON FAHRGEMEINSCHAFTEN, EINSATZ SPARSAMERER FAHRZEUGE UND VON ALTERNATIVEN KRAFTSTOFFEN KÖNNEN WEITERE EINSPARUNGEN ERREICHT WERDEN. DIESE WERDEN HIER JEDOCH AUFGRUND MANGELNDER AUSGANGSWERTE NICHT QUANTIFIZIERT.	32
4. AKTEURS- UND BÜRGERBETEILIGUNG	33
4.1. ERSTER BÜRGERWORKSHOP AM 28.03.2017	33
4.2. ZWEITER BÜRGERWORKSHOP AM 25.09.2017 – VORSTELLUNG DER RADNETZBEFAHRUNG UND DES ENTWURFS DES MAßNAHMENKATALOGS	34
4.3. INFORMATION DES GEMEINDERATES AM 25.07.2017 ÜBER DIE ERGEBNISSE DER BÜRGERBEFRAGUNG	36
4.4. VORSTELLUNG DES MAßNAHMENKATALOGES IM GEMEINDERAT AM 24.10.2017	37
5. MAßNAHMENKATALOG	38

5.1. VERBESSERUNG RADWEGENETZ	38
5.2. FÖRDERUNG RADVERKEHR (ABSTELLANLAGEN, BIKE&RIDE)	39
5.3. VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT DER STADTEILE	40
5.4. OPTIMIERUNG STADTBUSSYSTEM	40
5.5. KOMMUNALES MOBILITÄTSMANAGEMENT ZUR VERÄNDERUNG DES MOBILITÄTSVERHALTENS DER BEVÖLKERUNG	40
5.6. VERSTÄRKUNG DER MULTIMODALEN ANGEBOTE:	40
5.7. ERRICHTUNG EINER MOBILITÄTSSTATION IN REMSECK AM NECKAR	41
5.8. EINFÜHRUNG DER PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG RUND UM DIE STADTBAHN-HALTESTELLEN	41
5.9. REDUZIERUNG DES BINNENVERKEHRS MIT PKWS DURCH INFORMATIONSKAMPAGNEN FÜR DIE GESAMTE BEVÖLKERUNG ÜBER DIE VORHANDEN ANGEBOTE UND DIE MÖGLICHKEITEN ZUR NACHHALTIGEREN MOBILITÄT	41
5.10. DURCHFÜHRUNG VON MOBILITÄTSMANAGEMENTMAßNAHMEN (BMM) IN DER STADTVERWALTUNG (VORBILDFUNKTION)	41
5.11. FÖRDERUNG DER RADNUTZUNG INNERHALB DER STADTVERWALTUNG	41
5.12. AUSBAU DER ELEKTROMOBILITÄT ZUR REDUZIERUNG VON EMISSIONEN UND LÄRM	42
5.13. ERSTELLUNG RADWEGENETZPLAN	42
5.14. EINFÜHRUNG VON TEMPO-30 AUF ALLEN STRAßEN, AUF DENEN DIES RECHTLICH ZULÄSSIG IST	42
5.15. FÖRDERUNG DER BILDUNG VON FAHRGEMEINSCHAFTEN	42
5.16. REGELMÄßIGE DURCHFÜHRUNG EINES MOBILITÄTSTAGES IN DER STADT REMSECK AM NECKAR	42
5.17. UMSTELLUNG DER STADTBUSSE AUF ELEKTROANTRIEB	43
5.18. ERSTELLUNG PROJEKTSTRUKTURPLAN	43
5.19. NÄCHSTE SCHRITTE:	43
▪ EINBRINGUNG DER MAßNAHMEN IN DEN GEMEINDERAT DURCH DEN ZUSTÄNDIGEN ERSTEN BÜRGERMEISTER	43
▪ ERSTELLUNG EINES PROJEKTSTRUKTURPLANS, DER DIE EINZELNEN ARBEITSSCHRITTE, EINEN ZEITPLAN, EINEN KOSTENPLAN UND DIE VERANTWORTLICHKEITEN FÜR DIE EINZELNEN BEREICHE FESTLEGT	43
▪ UMSETZUNG ERSTER MAßNAHMEN (QUICK WINS), WIE Z.B. ERSTELLUNG EINES RADWEGEPLANS UND ÄNDERUNG DER RADWEGEBESCHILDERUNG	43
6. ERSTELLUNG CONTROLLINGKONZEPT	44
6.1. MONITORING DES UMSETZUNGSSTANDES DER MAßNAHMEN	44
6.2. ERFOLG DER MAßNAHMEN	44
6.3. ENTWICKLUNG DER TREIBHAUSGASEMISSIONEN IM VERKEHR	46
7. KOMMUNIKATIONSKONZEPT	47
7.1. INFORMATIONSKAMPAGNE	47
7.2. MOBILITÄTSSTATION	47
7.3. MOBILITÄTSTAG	48
7.4. AKTIONSTAGE INNERHALB DER STADTVERWALTUNG	48
7.5. ERSTELLUNG RADWEGENETZPLAN	48
7.6. SCHAFFUNG EINES FAHRGEMEINSCHAFTSPORTALS	48
8. PROJEKTTEAM	49
9. ANLAGEN:	49

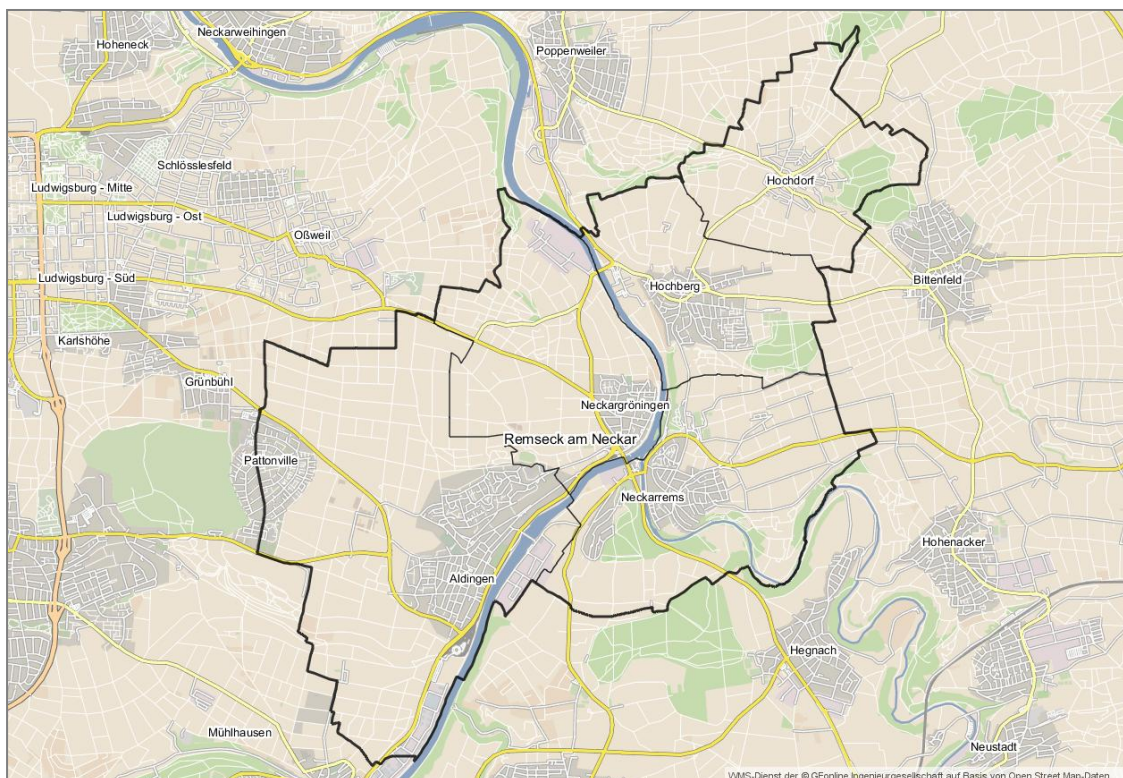
1. AUFGABENSTELLUNG UND AUFTRAG

Die Große Kreisstadt Remseck am Neckar (rund 26.000 Einwohner) arbeitet derzeit an der Erstellung eines umfassenden Verkehrskonzeptes. Da ein solches jedoch aufgrund der gegenwärtigen Situation eine Reihe übergeordneter Planungen voraussetzt (Veränderung der Straßenführung, neue Brücke über den Neckar etc.), kann dieses Konzept erst im Rahmen einer Langfriststrategie entwickelt werden. Im Vorlauf sind noch diverse Abstimmungen u.a. mit dem Land Baden-Württemberg und dem Kreis Ludwigsburg erforderlich.

Da die Stadt Remseck am Neckar aber schon jetzt Lösungen zur Verbesserung der Mobilitätssituation realisieren will, hat sich die Stadt auf kurz- und mittelfristig realisierbare Maßnahmen konzentriert, die im Rahmen eines „Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität“ umgesetzt werden können. Für die Erstellung dieses Konzeptes hat die Stadt Remseck am Neckar Mittel aus der BMUB-Kommunalrichtlinie Klimaschutz, „Teilkonzepte klimafreundliche Mobilität in Kommunen“, bewilligt bekommen.

Die Stadt Remseck am Neckar entstand durch Zusammenlegung mehrerer Gemeinden. Aufgrund dieser Historie ist das Stadtgebiet gekennzeichnet durch mehrere sehr unterschiedlich geprägte Stadtteile. Die Stadtteile Aldingen, Neckarrems und Neckargröningen liegen in den Tälern von Neckar und Rems und ziehen sich von dort aus die Hangkante hinauf. Sie sind über die Stadtbahnlinie U14 an die Stadt Stuttgart angebunden. Die Ortsteile Hochberg und Hochdorf liegen im Norden oberhalb des Neckars und sind eher ländlich geprägt.

Übersichtskarte der großen Kreisstadt Remseck am Neckar



Quelle: WMS-Dienst der © GOnline Ingenieurgesellschaft auf der von Open Street Map-Daten

Eine Stadtmitte im eigentlichen Sinne gibt es bisher nicht. Diese soll mit dem Projekt „Neue Mitte“ in Zukunft entwickelt werden. Der relativ neue Ortsteil Pattonville liegt auf einem ehemaligen Kasernengelände und wurde in den letzten Jahren schrittweise entwickelt. Pattonville liegt auf den Gemeindegebieten von Remseck am Neckar und Kornwestheim.

Mit dem Klimaschutzteilkonzept „Mobilität“ verfolgt die große Kreisstadt Remseck am Neckar insbesondere die folgenden Ziele:

- Reduzierung der THG - Emissionen im Verkehr
- Entwicklung einer Strategie für die Förderung des Umweltverbundes
- Konkretisierung der im integrierten Klimaschutzkonzept des Landkreises Ludwigsburg skizzierten Maßnahmen zum Thema Mobilität.
- Entwicklung von konkreten kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen für das Mobilitätsmanagement und die Entwicklung des Verkehrssystems
- Einbeziehung der Akteure und Bürger in die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes
- Verbesserung der Erreichbarkeit aller Stadtteile, insbesondere mit dem Umweltverbund
- Prüfung der Potenziale für den Einsatz alternativer Kraftstoffe

Die Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzeptes gliederte sich daher in die folgenden Teile, die sich an der vom BMUB vorgegebenen Struktur der Klimaschutzteilkonzepte orientieren:

- Analyse der Ausgangssituation (inklusive Energie- und Treibhausgasbilanz)
- Potenzialanalyse
- Akteurs- und Bürgerbeteiligung
- Entwicklung eines Maßnahmenkataloges mit
 - einer Aufstellung von Sofortmaßnahmen (sogenannten „Quick-Wins“), deren Umsetzung sich im Vorgespräch bereits als sinnvoll herausgestellt hat und
 - einem Umsetzungskonzept
- Controlling-Konzept
- Kommunikationsstrategie

Im Rahmen einer Ausschreibung wurde team red mit der Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzeptes beauftragt.

2. ANALYSE DER AUSGANGSSITUATION (INKL. THG-BILANZIERUNG)

Die Stadt Remseck am Neckar leidet unter einer erheblichen Verkehrsbelastung und ist durch die, vor allem vom Durchgangsverkehr ausgehenden, Emissionen sehr stark belastet.

Aufgrund der Lage der Stadt einerseits im Tal von Neckar und Rems und andererseits in der hügeligen Landschaft beiderseits der Flüsse, befinden sich die Besiedlungsschwerpunkte auf Höhen von 203 bis 299m verteilt. Dies bringt insbesondere in der Verbindung der sechs Stadtteile untereinander erhebliche Herausforderungen mit sich.

Ein weiteres Kernproblem der aktuellen Verkehrssituation ist die Tatsache, dass nur zwei uneingeschränkt befahrbare Brücken über den Neckar zur Verfügung stehen. Auf diese beiden Brücken laufen fünf Landesstraßen zu, die u.a. den Querverkehr zwischen Waiblingen und Ludwigsburg (Auffahrt zur A81) bewältigen müssen. Die Brücke im Zuge der L1140 (nahe der Ortsmitte) und unmittelbar benachbart zur geplanten „Neuen Mitte Remseck am Neckar“ weist heute bis zu 37.000 Fahrzeuge täglich auf. Ein erheblicher Teil dieser Verkehrslast ist Durchgangsverkehr, der durch die Stadt Remseck am Neckar alleine nur bedingt beeinflusst werden kann. Daher wird die interkommunale und regionale Kooperation, insbesondere mit der Stadt Ludwigsburg und der Region Stuttgart, eine wichtige Rolle in dem künftigen **Verkehrskonzept** spielen.

Darüber hinaus gibt es für die Zukunft zwei wichtige Faktoren, die in dem Mobilitätskonzept berücksichtigt werden müssen:

- Im Jahre 2019 wird die Remstal-Gartenschau (Landesgartenschau) stattfinden, zu der zahlreiche Besucher erwartet werden. Die große Kreisstadt Remseck am Neckar wird quasi als „Tor zur Gartenschau“ fungieren, da viele Besucher ihren Ausgangspunkt auf der Fahrt zu den Highlights der Gartenschau in Remseck am Neckar haben werden.
- Wichtig ist für die künftige Mobilität der Bewohner insbesondere die Anbindung aller sechs Stadtteile an die „Neue Mitte“. Hier entstehen unmittelbar am Zusammenfluss von Neckar und Rems in den nächsten Jahren das neue Rathaus, ein Bürgersaal, das Haus des Lernens (Mediathek), Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangebote sowie Wohnquartiere.

Der im Dezember 2016 durch das Regierungspräsidium Stuttgart in Kraft gesetzte Luftreinhalteplan (Teilplan Remseck am Neckar) sieht verschiedene Maßnahmen zur Minderung der NO₂-Belastungen vor. Die im Jahr 2013 im Auftrag der Stadt Remseck am Neckar in der Remstalstraße (Stadtteil Neckarrem)s sowie im Stadtteil Hochberg in der Hauptstraße durchgeführten Immissionsmessungen haben gezeigt, dass der Immissionsgrenzwert für den Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert an beiden Messstellen überschritten wurde.

	NO ₂ Jahresmittelwert 2013				PM10 Jahresmittelwert 2013	
	Messpunkt Hauptstraße 30 (Hochberg)	Messpunkt Remstalstraße 29 (Neckarrens)	Messpunkt Remstalstraße 40 (Neckarrens)	Messpunkt Remstalstraße 45 (Neckarrens)	Messpunkt Hauptstraße 30 (Hochberg)	Messpunkt Remstalstraße 45 (Neckarrens)
Messwert	44	48	50	42	25	27
Beurteilungswert/ Grenzwert	40	40	40	40	40	40
Grenzwert Tagesmittelwert PM10	-	-	-	-	50	50
Überschreitungen Tagesmittelwert PM10	-	-	-	-	17	23
Max. zulässige jährliche Überschreitungen des Tagesmittelwerts (PM10)	-	-	-	-	35	35

Tabelle: Immissionsmessungen in Remseck a.N. in der Hauptstraße (Hochberg) und Remstalstraße (Neckarrens) als Jahresmittelwert im Jahr 2013 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Quelle: RP Stuttgart, Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Remseck am Neckar, Dezember 2016)

Neben den Ambitionen der Großen Kreisstadt Remseck im Bereich Klimaschutz, sind demnach auch die Entlastung vom Motorisierten Individualverkehr und die Reduzierung der Schadstoffbelastung wesentliche Ziele für die Maßnahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität.

2.1. ANALYSE DES VORHANDENEN MOBILITÄTSANGEBOTES

In diesem Kapitel wird die Ausgangssituation für die Mobilität in Remseck beschrieben und bewertet. Hierfür wurden vorhandene Verkehrsdaten (einschl. der Verkehrszählung 2016), Planungsgrundlagen und Gutachten ausgewertet und Gespräche mit wichtigen Akteuren geführt (Stadtverwaltung / Stadtbusbetreiber, Planungsamt, ADFC etc.).

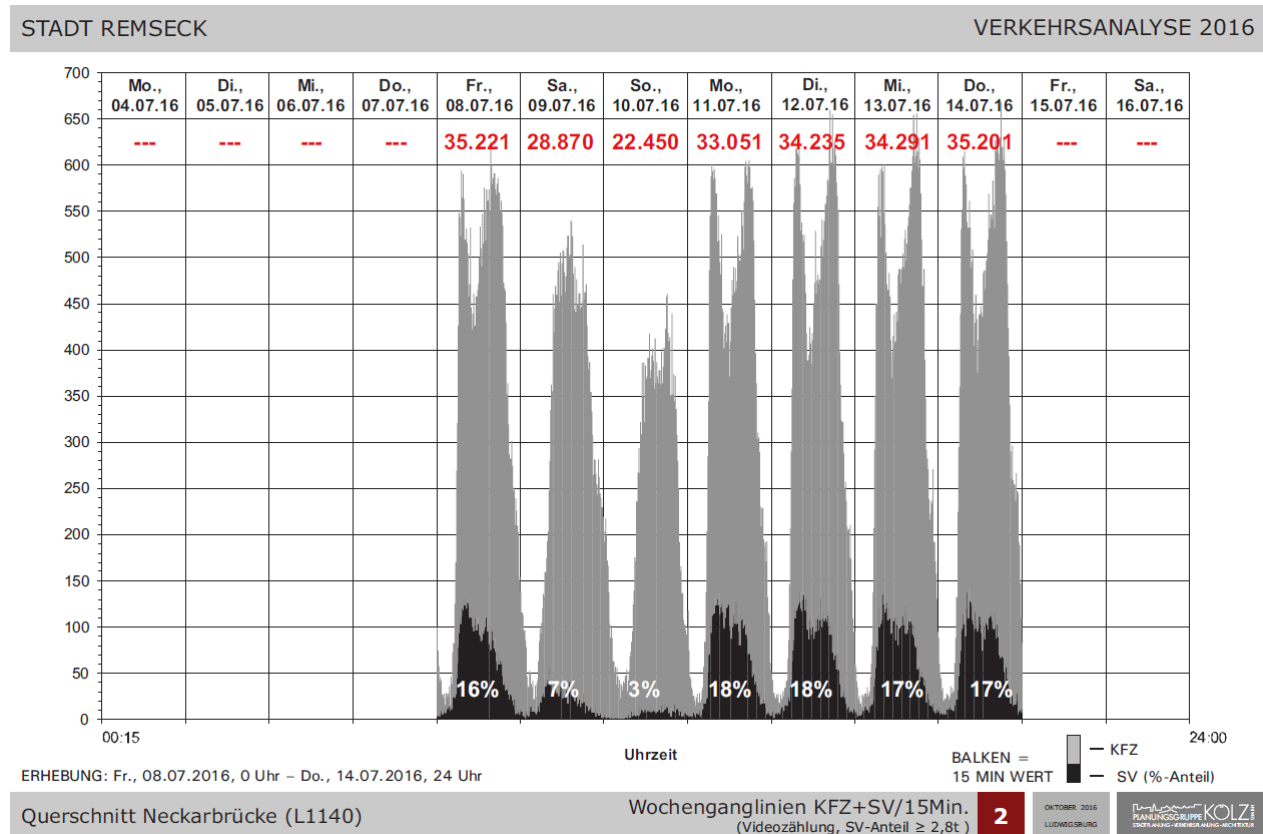
Aus den von der Stadt Remseck am Neckar zur Verfügung gestellten Unterlagen ist ersichtlich, dass die Lage der Stadt am Zusammenfluss von Rems und Neckar für die Verkehrsabwicklung in verschiedenen Bereichen erhebliche Probleme bereitet.

2.1.1. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Aus der Verkehrsanalyse 2016 ergibt sich einerseits die hohe Verkehrsbelastung der Neckarbrücke an Spitzentagen mit über 35.000 Fahrzeugen/Tag. Gleichzeitig wurde von den Gutachtern festgestellt, dass sich die Verkehrsbelastung in den Jahren 2011 bis 2016 nicht wesentlich verändert hat, was auf das Erreichen der Leistungsfähigkeitsgrenze und die in der gleichen Untersuchung festgestellten Verlagerungen innerstädtischer Verkehre auf die Wehrbrücke (+ 1.200 Kfz) zurückzuführen ist. Die zentralen Ergebnisse der Gutachten werden nachfolgend beschrieben:

Neckarbrücke (L1140)

Die Neckarbrücke ist nach wie vor gleich stark belastet und liegt mit ca. 35.000 Kfz/24h, davon 16 – 18% Schwerverkehrsanteil, an Wochentagen deutlich über ihrer Kapazitätsgrenze. Eine immer wieder propagierte Abnahme des Kfz-Verkehrs ist nicht erkennbar. Dadurch bleiben die Forderungen nach einer entlastenden Netzergänzung zur Neckarquerung erhalten und vor allem vor dem Hintergrund der strukturellen Entwicklung der geplanten "Neuen Mitte" dringlich.



Querschnitt Neckarbrücke (Wochenganglinien Kfz + SV):

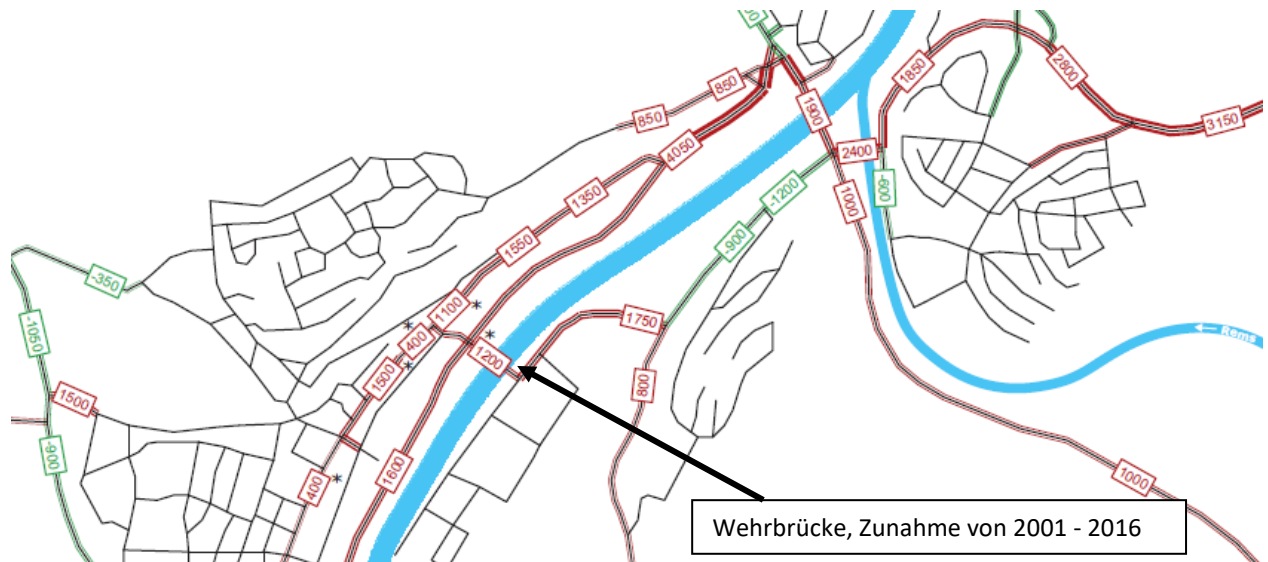
Quelle: Planungsgruppe Kölz, Verkehrsanalyse 2016, S. 14

Wehrbrücke

Aus städtebaulicher Sicht ist in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung, dass durch den Kapazitätsengpass im Verknüpfungsbereich der Neckarbrücke unerwünschte Verkehrsverflechtungen bzw. Steigerungen des Verkehrsaufkommens in anderen Bereichen entstehen, wie z. B. (seit 2001 bis 2016):

- Verkehrszunahme Cannstatter Straße /Neckarstraße (ca. 1.500 Kfz/24h)
- Verkehrszunahme Wehrbrücke (ca. 1.200 Kfz/24h)
- Kornwestheimer Straße (Aldingen) ... (ca. 1.500 Kfz/24h)

- Die Zunahmen im Umfeld von Pattonville erklären sich zwangsläufig aus der baulichen Entwicklung dieses Stadtteils im letzten Jahrzehnt. Interessant ist dabei die stärkere Orientierung in Richtung Kornwestheim (B 27 / Stuttgart, Märkte, ...).
- Die Zunahme des Verkehrs im Bereich der OD Hochberg unterstreicht die Forderung nach einer Entlastungsmaßnahme für die bebaute Ortslage.



Verkehrszunahme an den genannten Querschnitten (Quelle: Planungsgruppe Kölz, Verkehrsanalyse 2016, S.77)

Die Gutachter der Verkehrsanalyse 2016 haben aus den Ergebnissen gefolgert, dass die MIV-Probleme im Verknüpfungsbereich der Neckarbrücke sowohl für den Verkehrsablauf als auch für die städtebauliche Entwicklung der geplanten "Neuen Mitte" zwingend und zeitnah Lösungen zur Entlastung und Entflechtung erfordern.

Diesen Feststellungen schließen wir uns an, da unsere Untersuchungen und Beobachtungen die Zahlen des Gutachtens untermauern. Nur mit einer gravierenden Änderung des Verkehrsverhaltens können die derzeit in Remseck bestehenden Probleme (schlechte Luft- und Aufenthaltsqualität, hohe Verkehrsbelastung etc.) behoben werden.

2.1.2. FUß- UND RADVERKEHR

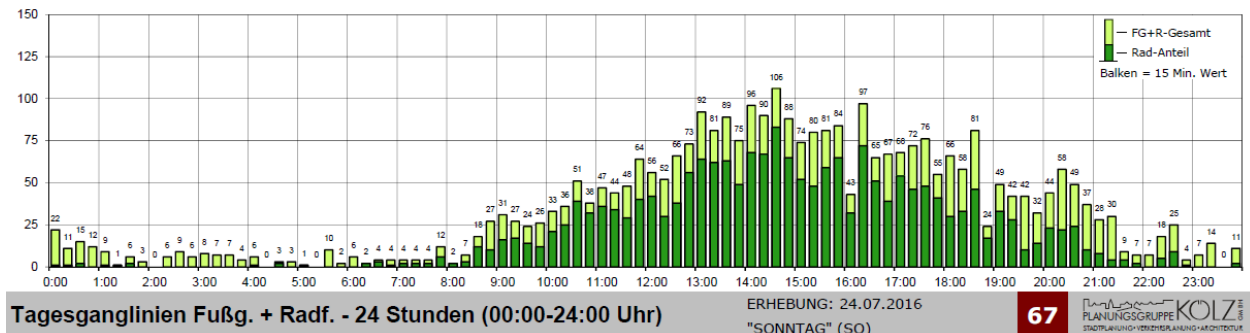
Auch im Radverkehrsbereich ergeben sich erhebliche Probleme. Aus den Nachbarstädten ist die Stadt Remseck am Neckar u.a. über den Neckartalradweg, der auch innerörtliche Funktionen erfüllt, sowie über den Remstalradweg erreichbar. Der Neckartalradweg wies bei der Verkehrsuntersuchung 2016 ein Fahrradaufkommen von fast 2.000 Radlern/Tag und fast 1.300 Fußgänger/Tag auf. Damit ist er im Bereich der Stadt Remseck deutlich überlastet, was wegen der nicht ausreichenden Breite insbesondere zwischen Stadtbahn-Haltestelle Neckargröningen und der Fußgängerbrücke über den Neckar nicht nur an Wochenenden regelmäßig zu Konfliktsituationen führt.

Querschnitt Neckartalradweg (Tagesganglinien Fuß- und Radverkehr):

QUERSCHNITT Neckartalradweg

FG+R/15 MIN

SUMME	FG/24H :	1291
SUMME	RAD/24H :	1991



Quelle: Planungsgruppe Kölz, Verkehrsanalyse 2016, S. 78

BEFAHRUNG DES RADWEGENETZES

team red Deutschland GmbH wurde durch die Stadt Remseck am Neckar mit einer Zustandserfassung des Radnetzes beauftragt. Ziel der Untersuchung war es, einen Überblick über die Qualität und Art der Radverkehrsanlagen zu erhalten und diese als Grundlage für weitere Planungen und Konzepte nutzen zu können. Die ausführliche Darstellung der Befahrung und der Maßnahmenvorschläge enthält Anlage 2.

Zusätzlich wurden öffentliche und halb-öffentliche Radabstellanlagen, soweit zugänglich, entlang der Strecke kartiert und dokumentiert. Durch die Befahrung konnten nicht nur die Radverkehrsanlagen, soweit vorhanden, in ihrer Qualität bewertet, sondern auch potentielle Konfliktbereiche und Problemstellen identifiziert werden. Diese sollten im Rahmen der Radverkehrsförderung bearbeitet und verbessert werden. Dies betrifft auch Sicherheitsmängel an Querungen und Knotenpunkten.

Generell ist Radfahren in Remseck aufgrund der bewegten Topographie in Teilen eine körperliche Herausforderung. Viele Routenabschnitte führen über Straßen und Wege mit teils sehr starkem Gefälle bzw. Steigungen. Mit konventionellen Fahrrädern sind diese Abschnitte oft nur mit kleinen Übersetzungen zu meistern oder es muss geschoben werden. Die Entwicklung und Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs lässt hier aber neue Chancen zur verstärkten Fahrradnutzung entstehen, die mit entsprechender Anpassung der Infrastrukturen und konsequenter Radverkehrsförderung auch in Remseck Steigerungen im Radverkehr möglich machen.

Die Befahrung wurde zwischen dem 11. und 13.09.2017 per Fahrrad durchgeführt. Dabei wurde das Radnetz auf Basis der Zulieferung des ADFC und des beschilderten Netzes auf einer Länge von 62,25 Kilometern befahren. Teile dieses Netzes liegen auch in der Stadt Ludwigsburg bzw. außerhalb der Stadtgrenzen im Landkreis Ludwigsburg. Erhoben wurden dabei folgende Eigenschaften der Routen:

- Führungsform der Radverkehrsanlagen (RVA): Radweg, Schutzstreifen, gem. Geh- und Radweg etc.
- Oberflächenart
- Oberflächenqualität
- Breite
- Beleuchtung

- Schäden und Hindernisse
- Besonderheiten

Die Kartierung wurde mit Hilfe einer App durchgeführt. Zu den erhobenen Routenabschnitten wurden Fotos und Videos zur Dokumentation angefertigt. Im Geoinformationssystem (GIS) wurden anschließend Linienverläufe geglättet und ggf. auf Lagetreue korrigiert.

Zusammenfassende Tabelle der Verteilung der Eigenschaften des Radnetzes:

ATTRIBUT/EIGENSCHAFT	LÄNGE (IN M)	ANTEIL DER NETZLÄNGE (IN %)
FÜHRUNGSFORM		
GETR. GEH-/RADWEG	1.126	1,8
GEM. GEH-/RADWEG (INNERORTS)	7.686	12,2
GEM. GEH-/RADWEG (AUßERORTS)	2.483	3,9
MISCHVERKEHR	18.137	28,7
SONSTIGE	30.019	47,5
GEHWEG (RADFAHRER FREI)	3.791	6,0
OBERFLÄCHEN		
ASPHALT	57.702	91,2
BETONVERBUNDPFLASTER	1.612	2,5
ORTBETON	224	0,4
SAND-/SCHOTTERDECKE	1.532	2,4
UNBEFESTIGT/FAHRSPUREN	2.172	3,4
OBERFLÄCHENQUALITÄT		
SEHR GUT	40.226	63,6
GUT	9.984	15,8
BEFRIEDIGEND	8.533	13,5
AUSREICHEND	1.415	2,2
UNBENUTZBAR	3.084	4,9
SCHÄDEN		
KEINE SIGNIFIKANTEN SCHÄDEN	36.551	57,8
EINZELNE ODER MEHRERE SCHÄDEN	26.699	42,2
BELEUCHTUNG		
JA	26.011	41,1
JA, MIT LATERNENRING	509	0,8
NEIN	36.722	58,1

Knotenpunkte

An Knotenpunkten wird der Radverkehr überwiegend nur über gemeinsame Furten mit dem Fußverkehr geführt. Teilweise fehlen jedoch entsprechende Streuscheiben in den Lichtsignalanlagen. Es kommen keine weiteren separaten Führungen für den Radverkehr an Knotenpunkten vor. Gesonderte Sicherungen oder Markierungen, die vor querendem Radverkehr warnen sind im Allgemeinen nicht vorhanden.



Bild: Querung L1100 auf Höhe Spielplatz im Nordwesten von Neckargröningen, Foto: Philipp Böhme

Außerhalb der Siedlungskerne quert das befahrene Netz teils stark befahrene Landstraßen. Querungshilfen oder Geschwindigkeitsreduzierungen kommen nicht zum Einsatz.

Fahrradparken und Abstellanlagen

Radabstellanlagen im öffentlichen Raum sind vor allem in Neckargröningen zu finden. Auffällig ist



das Fehlen von Abstellanlagen an den Stadtbahn-Haltestellen Aldingen Brückenstraße und Aldingen Mühle. Die zum Einsatz kommenden Typen von Abstellanlagen reichen von normalen Anlehnbügeln (Bild: Philipp Böhme) bis zu Vorderrad-Haltern.

Letztere sind aufgrund der fehlenden Kipp-Stabilität und Beschädigungsgefahr der Felgen nicht mehr zeitgemäß, finden sich jedoch häufig

noch im halb-öffentlichen und privaten Bereich.

Neben der Stadtbahnbindung nach Stuttgart verfügt Remseck über direkte Busverbindungen nach Ludwigsburg, Waiblingen, Marbach und Kornwestheim (von Pattonville aus). In Ludwigsburg bzw. Kornwestheim erfolgt der Übergang auf die S-Bahn-Linien S4 und S5, in Waiblingen werden die S-Bahn-Linien S2 und S3 erreicht. Alle vier Linien binden an die Stuttgarter Innenstadt an.



Bild: Stadtbusnetz mit Regionallinien

Das ergänzende Stadtbusnetz (Linien 402 – 404) verbindet die Remsecker Stadtteile untereinander und mit der Endhaltestelle der Stadtbahnlinie U14. Die Stadtbusse bilden das Rückgrat des ÖPNV in Remseck. Im Rendezvous-System treffen sich die Busse an der Endhaltestelle der Stadtbahn, dem geografischen Mittelpunkt Remsecks. Alle Linien verkehren montags bis freitags sowie samstags im 30-Minuten-Takt, samstags vormittags wird ebenfalls alle 30 Minuten gefahren, nachmittags in der Regel alle 60 Minuten. An Sonntagen verkehren die Linien im Stundentakt, ohne die Linie 403. Für das kommende Jahr und im Zuge der Neuausschreibung der Linien 2019 sind weitere Verbesserungen geplant. Der von der Stadt erstellte Stadtbus-Fahrplan wird an alle Haushalte in Remseck am Neckar verteilt.

An der Stadtbahnstation Neckargröningen ist eine zentrale Bushaltestelle errichtet worden, an der neben den Stadtbussen auch die Linien 432, 451 und N43 (Nachtverkehr) halten.

Die Station Hornbach verfügt über einen großen P+R-Platz mit 266 Stellplätzen. Ein ursprünglich geplanter Platz an der Endhaltestelle Neckargröningen wurde wegen der schwierigen Verkehrslage im Umfeld der Haltestelle nicht gebaut, steht jetzt aber wieder in der Diskussion.

Fazit:

Remseck am Neckar ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut an Stuttgart angebunden. Allerdings sind sowohl im Stadtbusnetz wie bei den Regionallinien Verbesserungen erforderlich (siehe Bürgeräußerungen in den Bürger-Workshops). Hier sind erste Verbesserungen in den kommenden Jahren und mit der Neuausschreibung des Busnetzes geplant.

2.1.4. WEITERE MOBILITÄTSANGEBOTE

In diesem Kapitel werden weitere verfügbare Mobilitätsangebote der Großen Kreisstadt Remseck dargestellt.

Öffentliche Fahrrad-/Pedelecverleihsysteme

Derzeit verfügt die Stadt Remseck am Neckar nur über eine Verleihstation, die in unmittelbarer Nachbarschaft zur Endstation der Stadtbahn Pedelecs bereitstellt und die gesicherte Abstellung von Pedelecs ermöglicht. Die Station wurde im Rahmen des E-2-R-Programms von der Region Stuttgart bezuschusst. Ab 01.01.2018 wird die Station in das neue Fahrradverleihsystem RegioRad Stuttgart einbezogen.

Derzeit wird in der Stadt Remseck am Neckar überlegt, ob im Rahmen von RegioRad Stuttgart weitere Fahrradverleihstationen im Stadtgebiet eingerichtet werden sollen.

Carsharing

Carsharing-Angebote sind nicht vorhanden. Seit 2013 wird das Thema Carsharing in Remseck intensiv diskutiert, ohne dass diese Ideen in eine Umsetzungsinitiative gemündet wären. Zwischenzeitlich hat sich in Pattonville eine Initiative gebildet, die sich für die Einführung von Carsharing einsetzt, bislang jedoch ohne Erfolg. Der Bürgerverein Pattonville hat inzwischen eine Liste von Interessenten für die Nutzung von „Stadtmobil“ erstellt und erwartet von der Stadt Remseck am Neckar, dass diese einen Impuls für die Bürger gibt, bei Stadtmobil mitzumachen. Dazu sollte die Stadt Parkplätze kostenfrei zur Verfügung stellen und selbst Mitglied bei Stadtmobil werden. So könnten die Autos tagsüber von der Verwaltung und abends und an Wochenenden von den Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden.

Taxi

In Remseck gibt es derzeit zwei Taxiunternehmen, die entsprechende Angebote über eine Taxizentrale vorhalten.

Weitere Dienstleistungen

Weitere Dienstleistungen zur Förderung nachhaltiger Verkehrsformen (z.B. Bürgerbusse, AST-Verkehre) sind derzeit nicht vorhanden.

2.1.5. BEWERTUNG DES MOBILITÄTSANGEBOTES IN REMSECK AM NECKAR

Das derzeit vorhandene Mobilitätsangebot ist zur Förderung des Umstiegs auf nachhaltige Mobilitätsformen nicht ausreichend. Zwar ist eine schnelle und umsteigefreie Anbindung an die Stuttgarter Innenstadt mittels Stadtbahn gegeben, die Anschlussmobilität von und zur Stadtbahn wird aber als nicht attraktiv genug angesehen. Der P+R-Platz Hornbach, unmittelbar an der Stadtgrenze zu Stuttgart gelegen, hat den Nachteil, unmittelbar vor der Tarifgrenze zu liegen, so dass

viele Autofahrer lieber gleich nach Stuttgart durchfahren. Auch werden die Taktzeiten des Stadtbusses und insbesondere die Anschlusssicherheit in den Abendstunden von vielen Bürgerinnen und Bürgern kritisch gesehen.

Hinzu kommt, dass Stadt- und Regionalbusse insbesondere in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig im Stau stehen und somit Anschlüsse verpasst werden. Dies hängt unmittelbar mit der schwierigen Verkehrssituation im Zentrum von Remseck zusammen. In den Gesprächen mit den Beteiligten vor Ort wurde deutlich, dass sich die Bürger, aber auch die Busunternehmer und die Verbände eine stärkere Verkehrsentlastung auf den Hauptachsen und in den Ortsdurchfahrten wünschen.

Eine tiefgreifende Veränderung des Mobilitätsverhaltens verbunden mit einer Verbesserung der Mobilitätsangebote hängt somit sehr stark von der Lösung der Verkehrsprobleme rund um die Neue Mitte der Stadt Remseck am Neckar ab.

2.2. ERREICHBARKEITSANALYSE DER EINZELNEN STADTEILE

In diesem Arbeitsschritt wird die Erreichbarkeit der verschiedenen Stadtteile von Remseck mit verschiedenen Verkehrsmitteln untersucht. Darüber hinaus wird analysiert, welche Mobilitätsdienstleistungen verfügbar sind, wie die Verkehrsmittel miteinander vernetzt sind und wie sich die Bedingungen für die Nahmobilität darstellen. Wichtige Themen hierfür sind:

- Erreichbarkeit mit dem Pkw und Parkplatzsituation
- Erreichbarkeit mit dem Fahrrad
- Situation für Fußgänger
- Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Vorhandene Mobilitätsdienstleistungen wie Car-Sharing, Taxi, Fahrradverleih oder Vermittlungssysteme für Fahrgemeinschaften
- Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln, insbesondere in Bezug auf den ÖPNV
- Bedingungen für die Nahversorgung mit wichtigen Gütern und Dienstleistungen

Besondere Aufmerksamkeit muss wichtigen Zielen wie dem U-Bahnhof, großen Unternehmens- oder Behördenstandorten, Schulen oder Einkaufszentren gewidmet werden.

Die Analysen erfolgen zunächst auf Basis vorhandener Daten, die durch Ortsbegehungen und Gespräche mit relevanten Akteuren ergänzt werden.

2.2.1. ERREICHBARKEIT DER STADT REMSECK AM NECKAR AUS DER REGION

Erreichbarkeit auf der Straße

Die Stadt Remseck am Neckar ist auf der Straße sowohl an die Landeshauptstadt Stuttgart wie an die benachbarten Kreisstädte Ludwigsburg und Waiblingen sowie an die Städte Kornwestheim und Fellbach angebunden. Der Hauptverkehr verläuft über die Landesstraßen, die teilweise auch für die innerörtliche Verkehrsverbindung dienen:

L 1100 (Marbach – Neckarweihingen – Remseck – Stuttgart)

L 1140 (Ludwigsburg – Remseck – Schwaikheim – Winnenden)

L 1142 (Remseck – Waiblingen)

L 1144 (Kornwestheim – Remseck)

L 1197 (Fellbach – Remseck)

Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Die Stadtbahnlinie U14 verbindet Remseck im 10-Minuten-Takt mit der Stuttgarter Innenstadt (Fahrzeit von Neckargröningen bis Stuttgart Hbf. rund 30 Minuten). Ab Dezember 2017 wird die Linie U14 durch die Linie U12 ersetzt, die auf einer Neubaustrecke über Löwentor die Fahrzeit auf etwa 24 Minuten verkürzen wird.

Neben der Stadtbahnanbindung nach Stuttgart verfügt Remseck über direkte Busverbindungen nach Ludwigsburg, Waiblingen, Marbach und Kornwestheim (von Pattonville aus). In Ludwigsburg bzw. Kornwestheim erfolgt der Übergang auf die S-Bahn-Linien S4 und S5, in Waiblingen werden die S-Bahn-Linien S2 und S3 erreicht. Von beiden S-Bahn-Stationen aus ist der Stuttgarter Hauptbahnhof in etwa 15 Minuten erreichbar.

Erreichbarkeit mit dem Rad

Remseck am Neckar ist aus den verschiedensten Richtungen mit dem Rad erreichbar. Aufgrund der Topografie sind hier allerdings insbesondere in Richtung Waiblingen/Winnenden Grenzen gesetzt. Stuttgart ist über den gut ausgebauten und beschilderten Neckartalradweg, der allerdings auf mehreren Abschnitten nicht den Vorgaben der ERA entspricht, erreichbar. Aus Richtung Waiblingen steht der Remstalradweg zur Verfügung. Von Kornwestheim über Pattonville sind zahlreiche Wirtschaftswege verfügbar, das Gleiche gilt für die Verbindung von und nach Ludwigsburg, die allerdings in Richtung Ludwigsburg eine erhebliche Steigung aufweist. Mit Pedelecs sind alle genannten Verbindungen ohne größere Schwierigkeiten befahrbar.

Parkplatzsituation

Die Stadt Remseck am Neckar hat bislang keine Parkplatzbilanz erstellt, weil die Zahl der vorhandenen Stellplätze stets ausreichend war. Allerdings wurde an einigen Stellen, z.B. rund um das Haus der Bürger im Stadtteil Aldingen, eine Parkscheibenpflicht eingeführt, um dauerparkende Umsteiger zur Linie U14 (Haltestelle Brückenstraße) fernzuhalten.

Für Umsteiger auf den ÖPNV, auch aus den benachbarten Kommunen, gibt es einen großen P+R-Platz an der Stadtbahnstation Hornbach, an der Grenze zum Stuttgarter Stadtgebiet. Um die Fahrten aus dem Stadtgebiet zu diesem P+R-Platz zu verringern, sollte die – vor Jahren schon einmal angedachte – Errichtung eines zusätzlichen P+R-Platzes an der Stadtbahn-Endhaltestelle Neckargröningen geprüft werden.

2.2.2. ERREICHBARKEIT DES STADTZENTRUMS VON REMSECK AM NECKAR

Remseck verfügt aufgrund seiner Historie über kein ausgeprägtes Stadtzentrum. Ein Teil der Stadtverwaltung sowie weitere zentrale Einrichtungen befinden sich im Stadtteil Neckarrems und bilden somit mit der Stadtbahnstation in Neckargröningen die geografische Mitte der Stadt.

Erst mit dem Bau der „Neuen Mitte“ am Zusammenfluss von Neckar und Rems wird ein echtes Stadtzentrum geschaffen, das sowohl in der geografischen Mitte der Stadt beheimatet ist, wie auch ein neues urbanes Zentrum mit Rathaus, Bürgersaal und Bibliothek sowie Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten herstellt. Das neue Zentrum ist über eine separate Neckarbrücke für den Fuß- und Radverkehr erreichbar.

In den Bürgerempfehlungen 2011 zur Neuen Mitte wurde der folgende Leitsatz formuliert: „Die Neue Mitte muss vom überregionalen Verkehr befreit werden, damit ein Verkehrskollaps vermieden wird und das Gesamtkonzept überhaupt gelingen kann“.

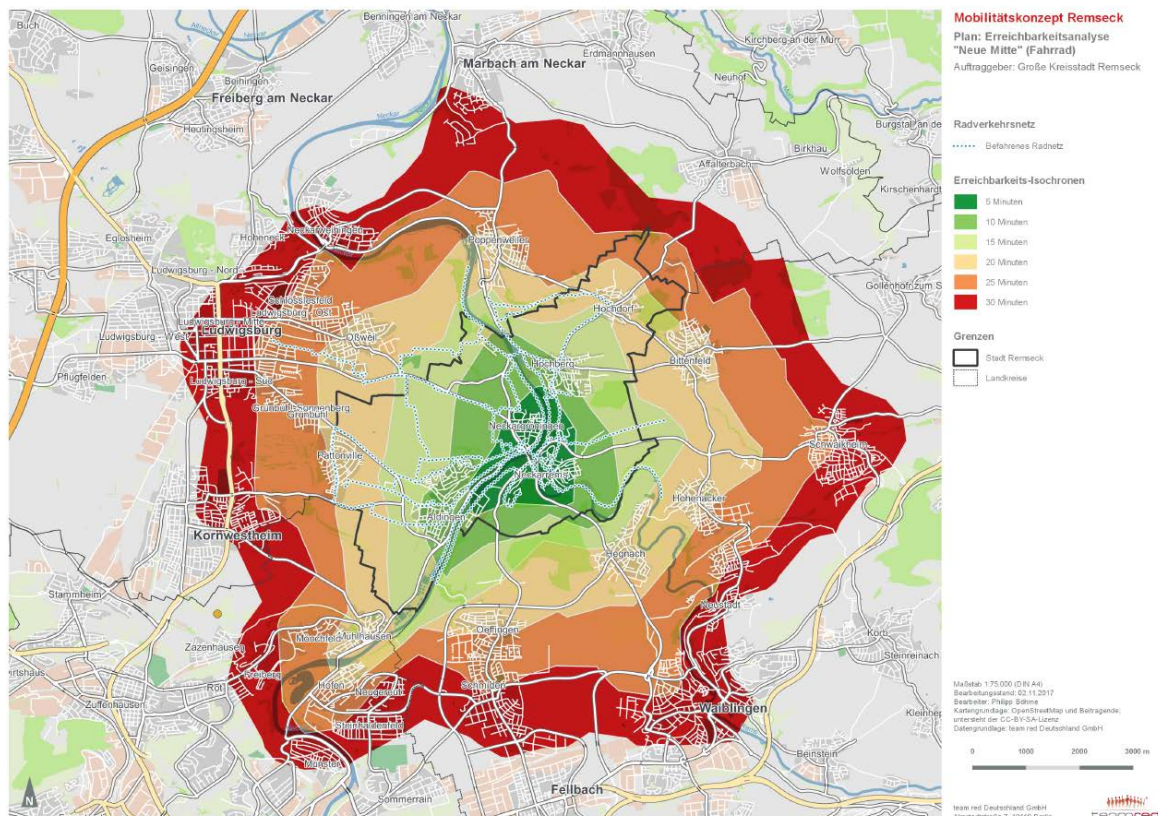


Bild: Modell der Neuen Mitte am Zusammenfluss von Rems und Neckar (Quelle: Stadt Remseck am Neckar)

Das jetzige Stadtzentrum ist auf der Straße von Aldingen, Neckargröningen, Hochdorf und Hochberg direkt erreichbar. Die weitesten Wege sind von Pattonville über Aldingen zurückzulegen. Aus dem Stadtteil Neckarrems ist das Zentrum fußläufig erreichbar (max. 1000 m). Bezüglich der Erreichbarkeit über das Straßennetz ist festzuhalten, dass die Neckarbrücke, die für die Verbindung zwischen Aldingen/Pattonville/Neckargröningen auf der einen Seite und Neckarrems/Hochdorf/Hochberg auf der anderen Seite wesentliche Bedeutung hat, seit langem ihre Kapazitätsgrenze überschritten hat (laut Verkehrszählung 2016 weist sie 35.200 Kfz/24 Stunden auf) und für Fußgänger nicht zur Verfügung steht. Aus den Verkehrsgutachten ergibt sich, dass unter den gegebenen Bedingungen kein Mehrverkehr in Richtung neue Mitte verkraftet werden kann.

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist das Stadtzentrum fußläufig von der Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 14 sowie von der Bushaltestelle Rathaus aus erreichbar. Alle anderen Stadtteile sind durch die Stadtbuslinien 402 (Hochdorf und Hochberg), 403 (Hochberg und Neckargröningen) und 404 (Pattonville und Aldingen) im Halbstundentakt angebunden. Derzeit befindet sich die Stadtbushaltestelle unmittelbar vor dem Rathaus.

Im Stadtzentrum stehen bislang ausreichend Parkplätze zur Verfügung. Mit dem Bau der Neuen Mitte wird sich diese Situation voraussichtlich ändern. Daher wird für diesen Zeitpunkt ein neues Parkraumbewirtschaftungskonzept erforderlich, das im Rahmen des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes Verlagerungen auf nachhaltige und klimafreundliche Verkehrsmittel bewirken soll.



Karte: Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Fahrrad (Farben grün bis gelb = innerhalb von 20 Minuten), Graphik: team red P. Böhme

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden zudem folgende Anregungen für die Erreichbarkeit der neuen Mitte gegeben:

- Optimierte Erschließung Rathausviertel (Rathaus, Bürgersaal, Geschäfte)
- Ausbau des Radwegenetzes
- Verbesserung der Anbindung von Hochdorf und Pattonville durch Pendlerbus, Fahrradweg, Carsharing-Konzept, Pedelec-Konzept („one-way“-Angebote)
- Verbesserung Stadtbuskonzept (Frequenz, Takt)
- Schaffung von 500 dezentral, aber gut erreichbar liegenden Parkplätzen

2.2.3. ERREICHBARKEIT DER STADTEILE DER GROßEN KREISSTADT REMSECK AM NECKAR UNTEREINANDER

Zu Fuß sind nur die Stadtteile Aldingen, Neckargröningen und Neckarrems sehr gut untereinander erreichbar. Der neue Stadtteil Pattonville kann von Aldingen aus zu Fuß erreicht werden. Schwieriger ist die Fußverkehrssituation bezüglich der höher gelegenen Stadtteile Hochberg und Hochdorf.

Mit dem Fahrrad sind alle Stadtteile erreichbar. Dazu dienen in erster Linie Wirtschaftswege (siehe Radwegebefahrung, Punkt 2.5). Auch hier sind Hochberg und vor allem Hochdorf wegen der Höhenlagen schwieriger erreichbar. Hochdorf ist für Normalradfahrer nur mit Pedelec erreichbar.



2.2.4. ALDINGEN

Aldingen ist von Neckargröningen und Neckarrems mit allen Verkehrsformen erreichbar. Für die Verbindung von und nach Neckarrems steht die Wehrbrücke an der Brückenstraße zur Verfügung. Diese wird jedoch zunehmend auch von Schleichverkehren, die die hochbelastete Neckarbrücke im Zuge der L 1140 umgehen wollen, genutzt wird. Auf allen Verbindungstrecken zwischen den drei genannten Stadtteilen stehen Fußgängerwege zur Verfügung. Der Radverkehr wird teilweise gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt bzw. über Nebenstraßen (z.B. Neckar-Kanalstraße) geleitet.

Pattonville ist an Aldingen über diverse Wirtschaftswege sowie über das Hauptstraßennetz angebunden.

Aldingen ist über drei Stadtbahnstationen mit Neckargröningen und Neckarrems verbunden. Hinzu kommen die Stadtbuslinien 404 und 405 sowie die Regionalbuslinien 431, 451 und 533 mit Verbindungen nach Pattonville, Neckargröningen und Neckarrems.

In Aldingen befindet sich der einzige P+R-Platz in Remseck, an der Station Hornbach. Fahrradbügel stehen nur an der Station Brückenstraße zur Verfügung.

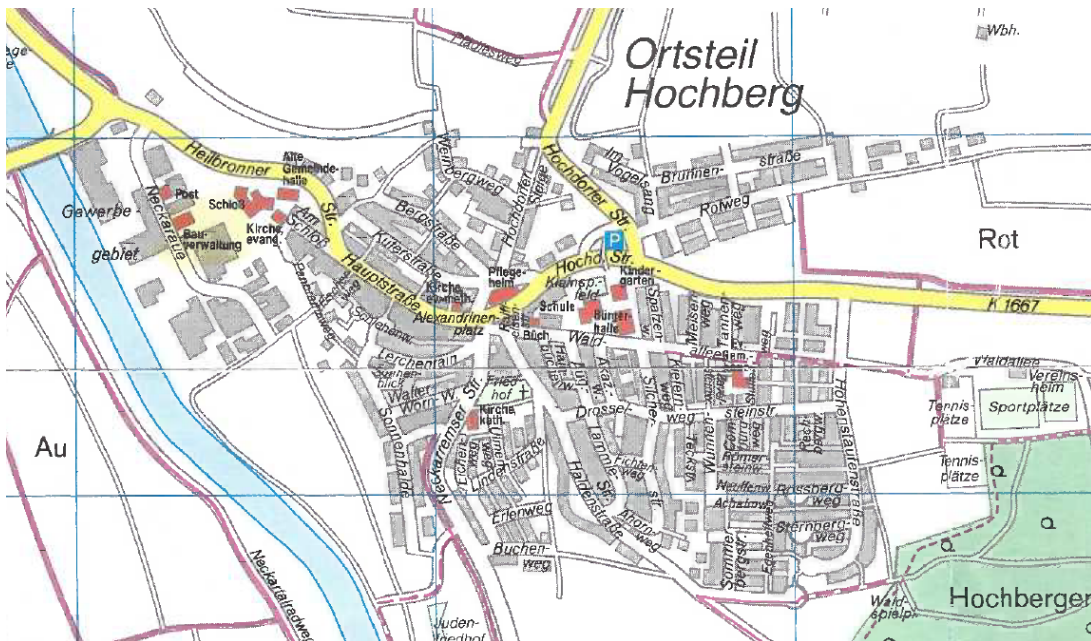


Der Stadtteil Aldingen verfügt über eine sehr gute Infrastruktur mit den verschiedensten Nahversorgungsangeboten (Kirchen, Kindergärten, Grundschule, Lebensmittel, Bäckereien, Metzger, Ärzte, Apotheke, Restaurants, Supermärkte).

Auch das Gymnasium der Stadt Remseck befindet sich in Aldingen.

Alle Stadtteilkarten: Auszüge aus dem Stadtplan, Städte-Verlag, Fellbach

2.2.5. HOCHBERG



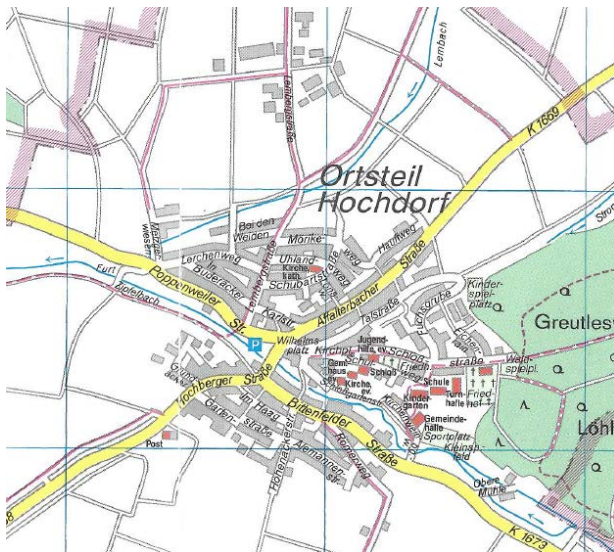
Der

Stadtteil Hochberg ist aus der Stadtmitte sowohl über die L 1100 und die Hochberger Neckarbrücke wie über die Marbacher/Neckrarremser Straße erreichbar. Letztere weist allerdings eine erhebliche Steigung auf, die die Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer erschwert. Im Hochberger Wald befindet sich mit 299 m auch der höchste Punkt der Stadt.

Hochberg ist über die Buslinien 402, 403 und 405 mit Neckarrems und Neckargröningen mindestens halbstündlich verbunden.

Durch die im Gewerbegebiet am Neckar (Neckarzentrum) liegenden Supermärkte hat Hochberg eine wichtige Nahversorgungsfunktion für weite Teile des Stadtgebietes. Daneben sind auch in Hochberg wichtige Einrichtungen der Nahversorgung vorhanden (Kirchen, Kindergarten, Grundschule, Bäckerei, Apotheke, Post, Restaurants und weitere Geschäfte für den alltäglichen Bedarf).

2.2.6. HOCHDORF



Der Stadtteil Hochdorf liegt relativ weit entfernt vom Stadtzentrum auf einer Anhöhe in der Backnanger Bucht. Mit dem Pkw und dem Stadtbus ist der Stadtteil gut angebunden. Mit dem Rad ist es sehr schwierig zu erreichen. Fußwegeverbindungen bestehen nur in Richtung Hochberg.

Die Buslinien 402 und 405 (nur an Schultagen) verbinden Hochdorf mit Hochberg, Neckarrems und Neckargröningen im Halbstundentakt. Mit den Linien 430/433 ist Hochdorf im Stundentakt auch direkt nach Ludwigsburg angebunden.

Im Ort sind verschiedene Einrichtungen, u.a. der Nahversorgung vorhanden, z.B. Kirchen, Grundschule, Turnhalle, Gemeindehalle,

Postfiliale, Bäckerei, Blumengeschäft und weitere Einzelhandelsgeschäfte.



2.2.7. NECKARGRÖNINGEN

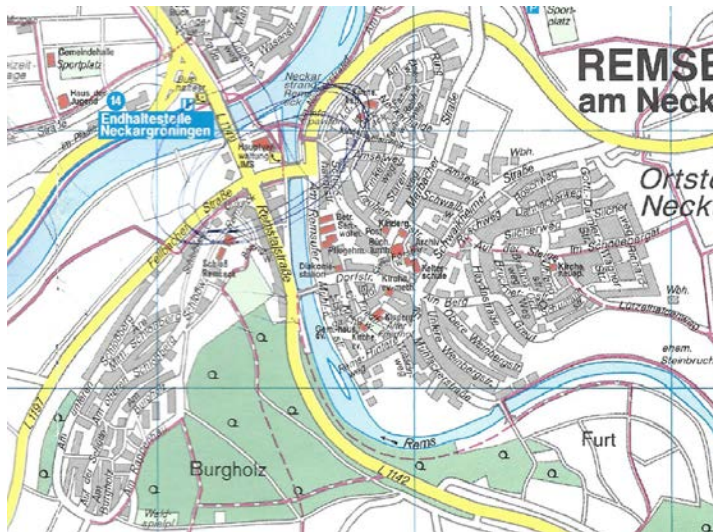
Aufgrund der zentralen Lage ist Neckargröningen von Neckarrems wie von Aldingen her sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad gut erreichbar. Der dichte Verkehr auf der L 1142 von Ludwigsburg über Remseck nach Waiblingen beeinträchtigt allerdings die Erreichbarkeit mit dem Pkw und auch der Busverkehr steht sehr oft im Stau.

Durch den zentralen Busbahnhof an der Stadtbahnstation berühren alle Stadtbuslinien den Stadtteil. Der nördliche Teil des Stadtteils wird durch die Linien 403, 405 und 431 angebunden.

In Neckargröningen sind verschiedene Einrichtungen wie Kirche, Kindergarten, Grundschule, Sporthalle, Bank sowie einige Geschäfte vorhanden. Insgesamt ist

Neckargröningen schlechter versorgt als der Stadtteil Aldingen.

2.2.8. NECKARREMS



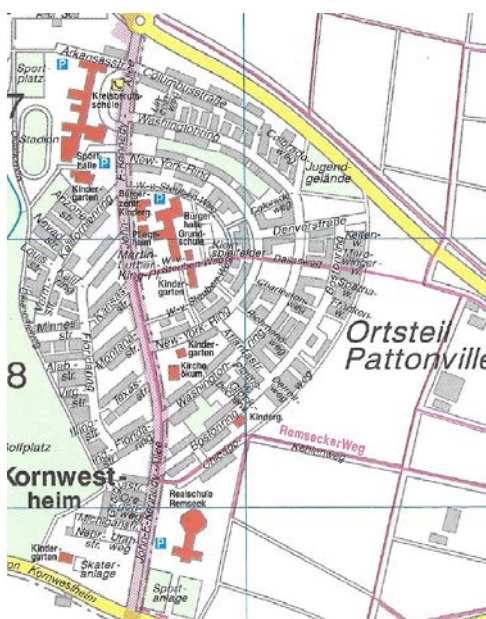
Neckarrems liegt ebenfalls in zentraler Lage und ist über Brücken mit den benachbarten Stadtteilen Neckargröningen und Aldingen verbunden. Besondere Bedeutung haben für diesen Stadtteil die 1988 und 1990 errichteten Rad- und Fußgängerbrücken über den Neckar (80 m) und über die Rems (51,2 m), seinerzeit die größten freitragenden Holzbrücken Europas. Diese stellen immer noch eine architektonische und fachwerkliche Meisterleistung dar und tragen zur besseren Verbindung der Stadtteile und zur

Anbindung von Neckarrems an die Stadtbahn-Endhaltestelle maßgeblich bei.

In Neckarrems befindet sich derzeit das Rathaus der Stadt. Weiter sind vorhanden Kirchen, Kindergärten, Grundschule, Post, Banken, verschiedene Geschäfte und Restaurants.

Neckarrems ist über die Buslinien 402, 405 und 431 an die anderen Stadtteile angebunden. Die Stadtbahn-Station Neckargröningen ist fußläufig über die kombinierte Fuß-/Radverkehrsbrücke über den Neckar zu erreichen.

Der zwischen Rems und Neckar gelegene Schloßberg verfügt über keinen ÖPNV-Anschluss und ist nur per Rad oder Pkw sowie zu Fuß erreichbar.



2.2.9. PATTONVILLE

Der jüngste Stadtteil Pattonville entstand im Jahr 1955 als Siedlung der US-Armee. Nach deren Auszug 1992 wurde der Zweckverband Pattonville-Sonnenberg von den Städten Ludwigsburg, Kornwestheim und Remseck am Neckar gegründet. Ein Großteil der Pattonviller Siedlung liegt auf Remsecker Gebiet. Heute verläuft die Grenze zwischen Remseck und Kornwestheim in der Mitte der John-F.-Kennedy-Allee.

Pattonville ist über Landes- und Kreisstraßen an Aldingen und das Zentrum von Remseck angebunden. Fußgänger und Radfahrer können über verschiedene Wirtschaftswege die benachbarten Stadtteile erreichen. Zudem ist Pattonville halbstündlich über die Buslinie 404 an Aldingen und Neckargröningen sowie über die Linie 405 an Schultagen zusätzlich mit Neckarrems und

Hochdorf verbunden. Auch verbindet die Buslinie 533 Pattonville und Aldingen im 30-Minuten-Takt.

Pattonville verfügt über eine gute Infrastruktur. Kirchen, Kindergärten, Grundschule, Realschule sind ebenso vorhanden wie Bürgerzentrum, Banken, Spielplätze, Bäckereien, Discounter, Einzelhandelsgeschäfte und Restaurants.

2.2.10. FAZIT DER ERREICHBARKEITSANALYSE

Alle Stadtteile sind untereinander mit den verschiedensten Verkehrsmitteln gut erreichbar, vornehmlich mit dem Pkw und dem ÖPNV. Die Raderreichbarkeit ist aufgrund der topografischen Bedingungen nicht zwischen allen Stadtteilen gegeben. Die meisten Stadtteile verfügen auch über eine gute Grundversorgung.

In den Bürgerworkshops wurden allerdings auch einige aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger gravierende Mängel angesprochen:

- Es gibt keine Direktverbindungen im ÖPNV zwischen den Stadtteilen, man muss immer über Neckarrems/Neckargröningen fahren. Aber auch mit dem Pkw oder dem Rad gibt es nur wenige Querverbindungen, da insgesamt nur drei Brücken über den Neckar existieren.
- Das Busangebot an Wochenenden und an Feiertagen ist sehr schlecht. Das gilt sowohl für den Verkehr innerhalb Remsecks wie auch für die Verbindungen in die Nachbarstädte/-orte.
- Die Stadtbusse sind sehr unzuverlässig, da sie vielfach im Stau stehen und dadurch Anschlüsse verpasst werden.
- Die Anbindung von Hochdorf, Hochberg und Pattonville an die Stadtbahn ist unbefriedigend.
- Das Radwegenetz ist nicht ausreichend.

2.3. MOBILITÄTSBEFRAGUNG DER BÜRGER

Ein Baustein des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität ist die Einbeziehung der Anforderungen und Bedürfnisse der Bevölkerung sowie die Ermittlung des derzeitigen Nutzungsverhaltens von Verkehrsmitteln.

Hierzu wurde im Februar 2017 eine repräsentative Mobilitätsbefragung durchgeführt, zu der insgesamt 3.100 Bürgerinnen und Bürger ab 16 Jahren per Einwohnermeldeamtsstichprobe zufällig ausgewählt, angeschrieben und gebeten wurden, sich an der Online-Befragung zu beteiligen. Zum Ende der offiziellen Feldzeit (vom 24.2. bis 10.3.2017) lagen 483 vollständige Interviews vor. Dies entspricht einer Quote von 15,6 % und ist damit für eine Onlinebefragung ohne Incentivierung (Geschenke) und Erinnerungsschreiben im Rahmen des Erwartbaren.

Männer (18,6 %) beteiligten sich etwas häufiger als Frauen (13,6 %) an der Erhebung. Am vergleichsweise größten war die Beteiligung in Neckarrems mit 17,4 %, während in Pattonville nur 13,5 % der angeschriebenen Bürger und Bürgerinnen mitmachten. Die Ausschöpfung variiert in den einzelnen Stadtteilen nur wenig, wie die nachfolgende Tabelle verdeutlicht.

Teilnahmequote nach Stadtteilen:

VARIABLE	KATEGORIE	ANZAHL	ANZAHL	TEILNAHME-
----------	-----------	--------	--------	------------

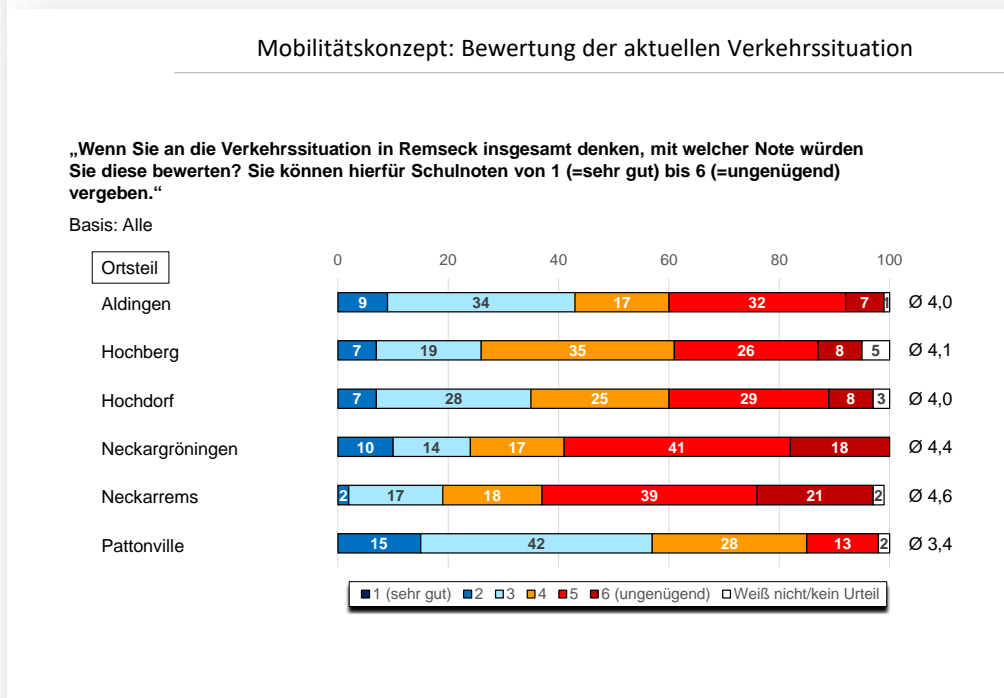
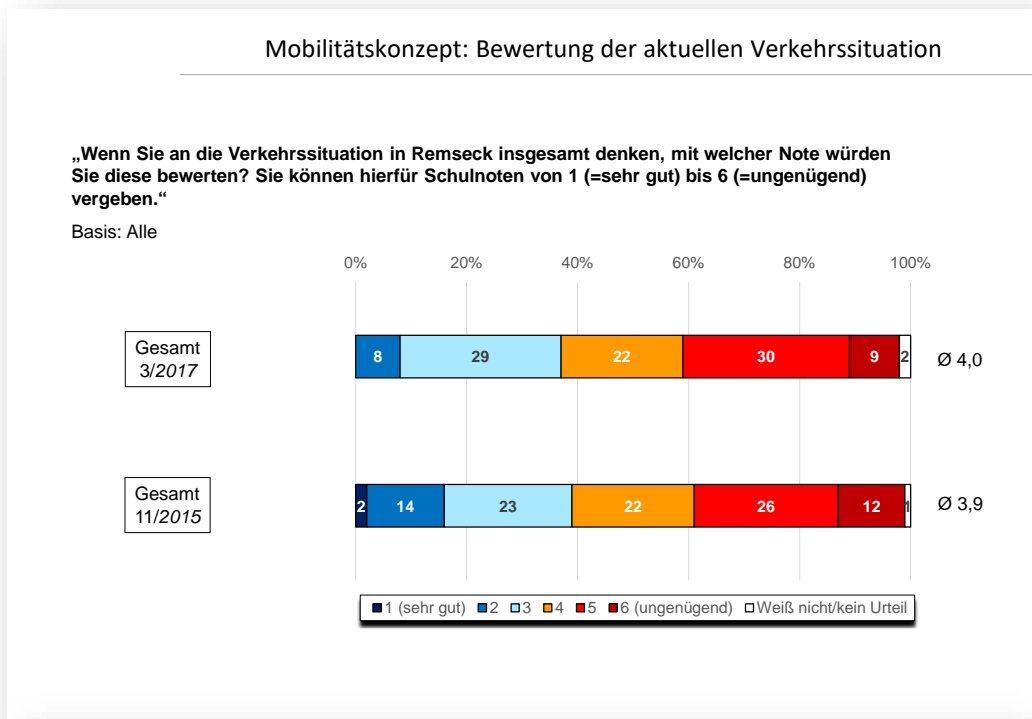
		EINGELADEN	TEILGENOMMEN	QUOTE
STADTTEIL	ALDINGEN	1.055	165	15,6 %
	HOCHBERG	405	60	14,8 %
	HOCHDORF	265	42	15,8 %
	NECKARGRÖNINGEN	281	43	15,3 %
	NECKARREMS	547	95	17,4 %
	PATTONVILLE	547	74	13,5 %
GESCHLECHT	MÄNNLICH	1.516	254	16,8 %
	WEIBLICH	1.584	216	13,6 %
GESAMT		3.100	483	15,6 %

QUELLE; EIGENE ERHEBUNG2017

Deutlich unterschiedlich fallen die Teilnahmequoten in den einzelnen Altersgruppen aus: Während von den Kohorten der 40- bis unter 70-Jährigen rund jeder Fünfte teilnahm, trifft dies lediglich auf ca. jeden Zehnten in der Altersgruppe der über 70-Jährigen und der unter 29-Jährigen zu.

Bewertung der aktuellen Verkehrssituation

Die aktuelle Verkehrssituation wurde mit der Schulnote „ausreichend“ (4,0) und damit ganz ähnlich wie bei einer im Herbst 2015 in Remseck durchgeführten Onlinebefragung - im Rahmen der Potenzialanalyse für ein Fahrradverleihsystem - bewertet. Damals wie heute vergeben rund vier von zehn Bewohnern die Noten „mangelhaft“ oder „ungenügend“.



Quelle: Eigene Erhebung 2017

Besonders negativ fällt das Votum in Neckarrems (Durchschnittsnote 4,6) und in Neckargröningen (4,4) aus. Am zufriedensten äußern sich die Bewohner in Pattonville. Dementsprechend war die Teilnahme an der Bürgerbefragung dort am höchsten, wo die Bürgerinnen und Bürger besonders unzufrieden mit der Mobilitätssituation sind.

Die Details der Bürgerbefragung und die Wünsche der Bürgerinnen und Bürger, die in den offenen Nennungen enthalten sind, sind der Anlage 1 zu entnehmen.

2.4. BILANZIERUNG DER THG – EMISSIONEN

Bei der Bilanzierung der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr wurde ausschließlich der Personenverkehr berücksichtigt, der durch die Bewohner der Großen Kreisstadt Remseck direkt verursacht wird (Quellverkehr). Für diese Gruppe liegen durch die Bürgerbefragung verlässliche Datengrundlagen vor. Durch eine Wiederholung der Befragung in der Zukunft kann ermittelt werden, wie sich die CO₂-Emissionen in diesem Bereich verändert haben.

VERKEHRSMITTEL	KM PRO EINWOHNER PRO TAG	KM FÜR 26.000 EINWOHNER PRO TAG	CO ₂ -EMISSIONEN FÜR DAS VERKEHRSMITTEL (G PRO KM)	CO ₂ – AUSSTOSS FÜR 26.000 EINWOHNER PRO JAHR IN KG
ZU FUß	2,9	75.400	0	0
FAHRRAD	1,24	32.240	0	0
PEDELEC / E-BIKE	0,62	16.120	6 ²	35.302 KG
BUS	1,96	50.960	76 ¹	1.413.630 KG
BAHN	6,11	158.860	71 ¹	4.115.857 KG
AUTO	35,63	926.380	142 ¹	48.014.275 KG
MOTORRAD / KRAFTRAD	1,73	44.980	119 ³	1.953.706 KG
SUMME	50,19	1.286.940		53.579.064 KG

¹ Quelle: TREMOD 5.62 nach Umweltbundesamt 2016, Für den Bus wurden die Werte im Linienverkehr als Grundlage genommen, für die Bahn die Werte für Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Im Fernverkehr sind diese Werte teilweise deutlich niedriger

² Quelle: Umweltbundesamt mit aktuellem Strommix:
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/hgp_e-rad_macht_mobil_-_pelelecs_4.pdf

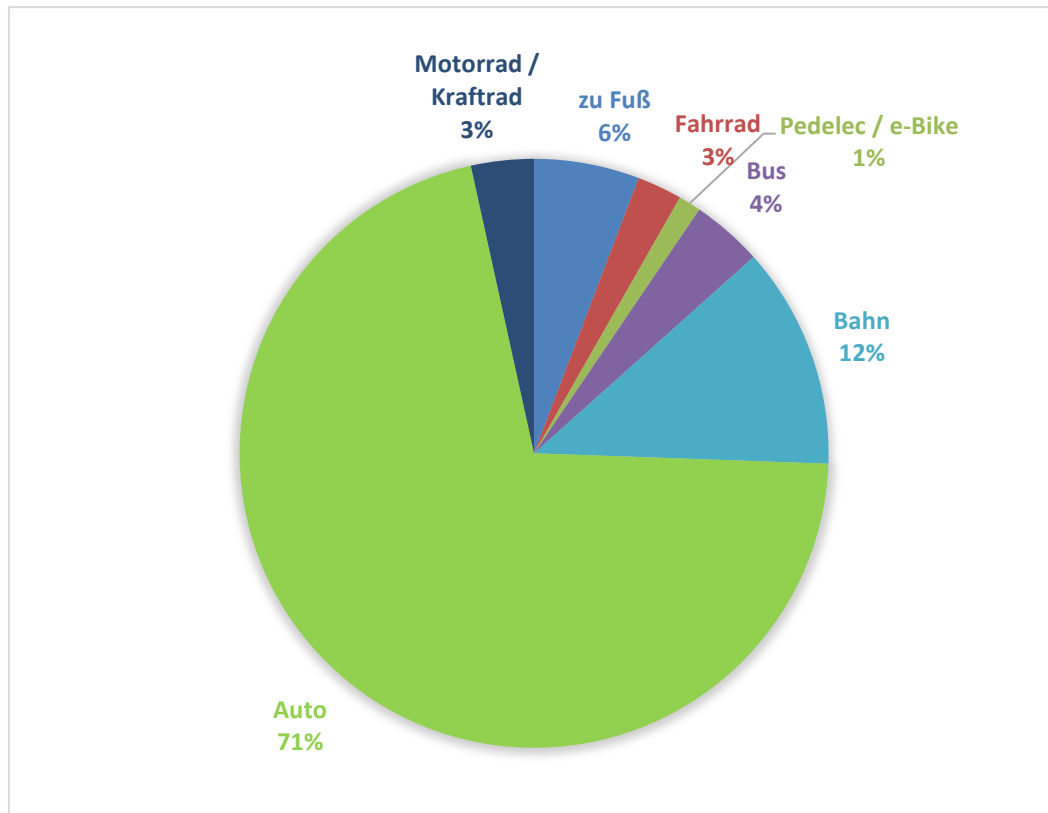
³ Quelle: Die Berechnung geht von 5l Ottokraftstoff pro 100km aus

Der Durchgangsverkehr, der Zielverkehr sowie Wirtschaftsverkehre werden in dieser Aufstellung nicht berücksichtigt. Dabei muss man aber davon ausgehen, dass auch dienstlich induzierte Fahrten der Bürger Remsecks in diese Statistik eingegangen sind.

3. POTENZIALANALYSE

Ausgehend von den Ergebnissen der Bürgerbefragung wurde eine Analyse der zu erreichenden Veränderungspotenziale erstellt. Als Ausgangsbasis dient der aktuelle Modal Split in Remseck.

Modal Split 2016 (nach Verkehrsleistung)

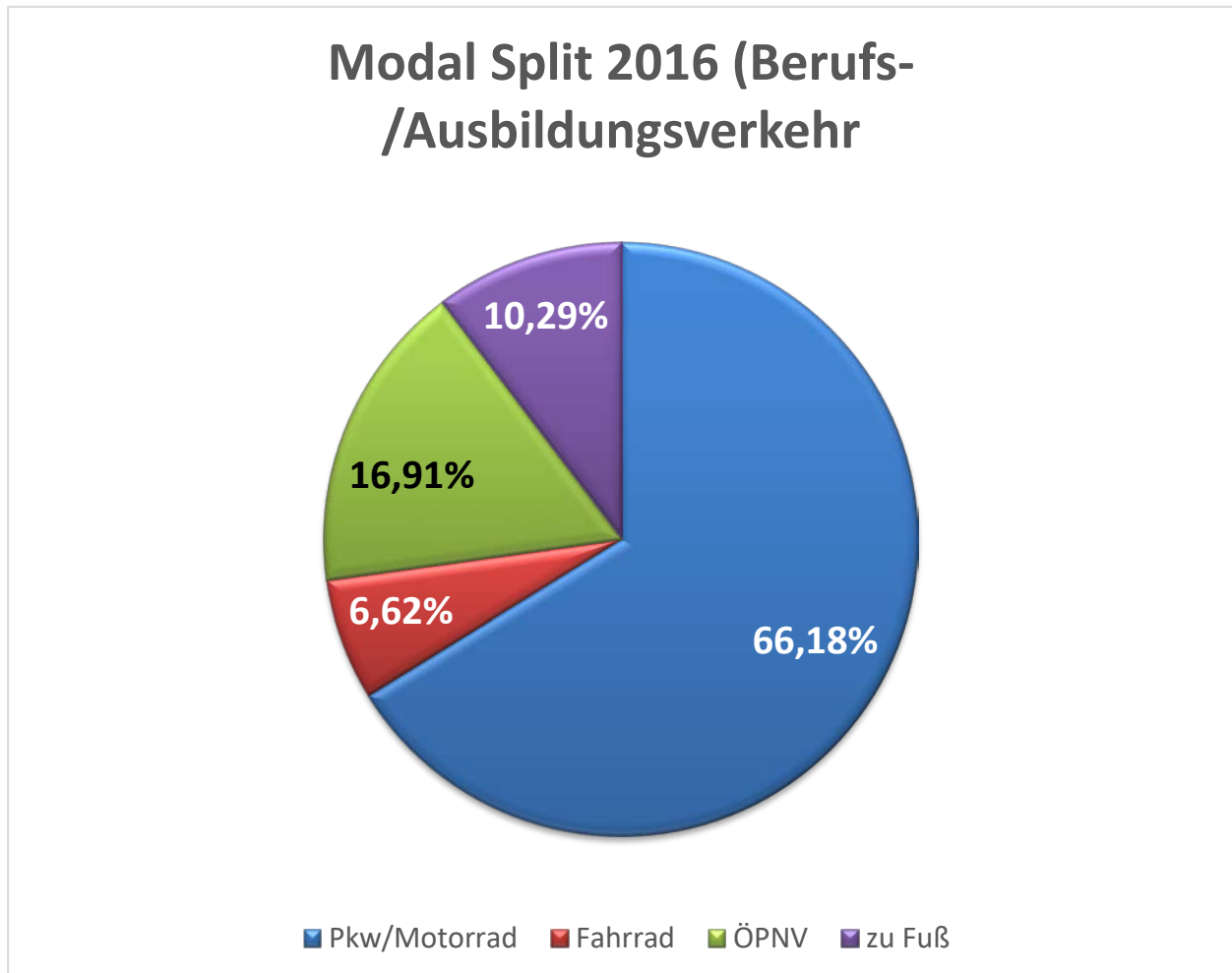


Quelle: Eigene Berechnung 2017

Aus den vorstehenden Zahlen geht hervor, dass beinahe drei Viertel der Kilometer, die von den Bürgern Remsecks zurückgelegt werden auf den Motorisierten Individualverkehrs entfallen. Alle anderen Verkehrsarten spielen eine deutlich geringere Rolle. Insbesondere Fahrrad und ÖPNV (Bus) sind deutlich unterrepräsentiert.

Die starke Dominanz des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird auch bei der Betrachtung der Wege im Berufs- und Ausbildungsverkehr deutlich. Allerdings entfällt hier ein höherer Wert auf den ÖPNV, was insbesondere auf die gute Stadtbahnverbindung nach Stuttgart zurückzuführen sein dürfte.

Modal Split 2016 (Berufs- und Ausbildungsverkehr)



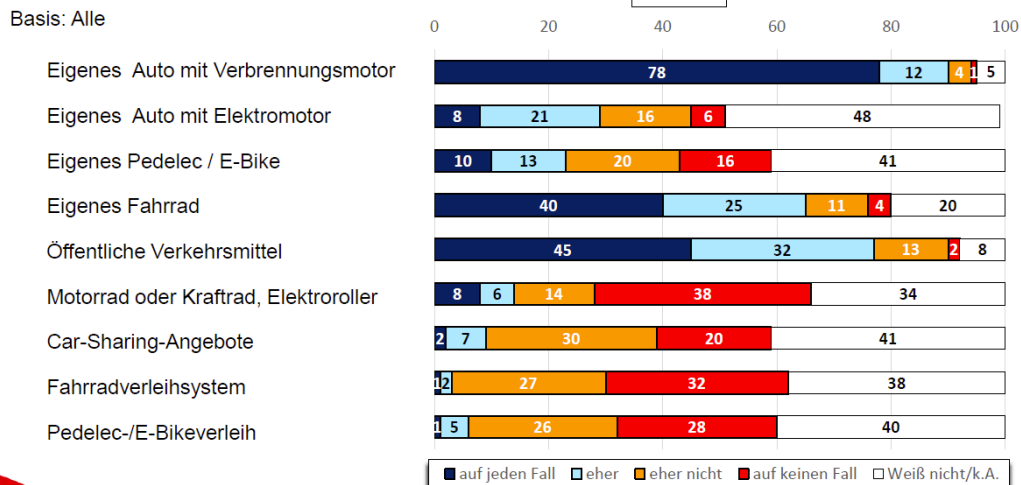
Quelle: Eigene Berechnung 2017

Für die Potenzialanalyse ergeben sich aus diesen Werten und den in der Bürgerbefragung deutlich gewordenen Einstellungen sowie den Hinweisen zur Veränderungsbereitschaft folgende Potenziale:

Mobilitätskonzept: Nutzerpotenziale

Mobilitätskonzept: Nutzerpotenziale

Zukünftige Nutzung von Mobilitätsangeboten



Quelle: Eigene Erhebung 2017

1. Radverkehr:

77% aller Remsecker besitzen ein verkehrstaugliches Fahrrad, dennoch hat der Radverkehr am Berufs- und Ausbildungsverkehr nur einen Anteil von 6,6%. In der Bürgerbefragung haben 45% der Befragten ihre Bereitschaft zur (häufigeren) Nutzung des Fahrrads erklärt.

Daraus ergibt sich ein Steigerungspotenzial von mindestens 10% - die Zielmarke der Stadt Remseck sollte daher bei 20% Radverkehrsanteil liegen, wobei gerade im Berufsverkehr ein erhebliches Potenzial liegt, insbesondere in der Nutzung multimodaler Angebote (z.B. Kombination mit ÖPNV) und bei der Nutzung von Pedelecs.

Das Steigerungspotenzial von 10% führt bei Zielerreichung zu einer CO₂-Reduzierung von ca. 4,8 Mio. Kg.

2. ÖPNV:

75% der Remsecker Bürgerinnen und Bürger bezeichnen ihren momentanen Wissensstand über die ÖPNV-Angebote als sehr gut oder eher gut. Dies ist auf die gute Information über das Stadtbusangebot zurückzuführen. Dennoch nutzen im Berufs- und Ausbildungsverkehr nur 16,9% regelmäßig den ÖPNV. In der Befragung haben aber 45% angegeben, den ÖPNV auf jeden Fall nutzen zu wollen.

In Verbindung mit der im Dezember anstehenden Veränderung der Stadtbahnnetzes und den vorgeschlagenen Verbesserungen im Stadtbusnetz erwarten wir ein Steigerungspotenzial von 10%. Zielgröße sollte 30% ÖPNV-Anteil sein.

10% Anstieg bei der ÖPNV-Nutzung führen zu einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes in Remseck am Neckar von ca. 4.8 Mio. Kg.

3. Fußverkehr:

Der Fußverkehr hat im Bereich des Berufs- und Ausbildungsverkehrs derzeit einen Anteil am Modal Split von 10,3%. Im Freizeit- und Einkaufsverkehr ist dieser Anteil noch höher.

Steigerungspotenziale sind zwar auch im Freizeit- und Einkaufsverkehr noch zu erwarten, die größten Steigerungen sollten jedoch im Berufs- und Ausbildungsverkehr möglich sein. Insbesondere aus den Stadtteilen Aldingen, Neckargröningen und Neckarrems sollten mehr Bürgerinnen und Bürger motiviert werden, zu Fuß zu den Haltestellen des ÖPNV zu gelangen und so den Pkw verzichtbar zu machen. Erwartbare Steigerung: 5%

Die Steigerung des Fußverkehrs unter Verzicht auf Nutzung des Pkw führt bei Erreichen der Zielgröße von 5% zu einer CO₂-Minderung von 2,4 Mio. Kg.

4. Motorisierter Individualverkehr:

Der MIV hat derzeit im Berufs- und Ausbildungsverkehr einen Anteil am Modal Split von 66,2%. Im Freizeit- und Einkaufsverkehr übertrifft dieser Anteil sogar den Berufsverkehr. Im Berufs-/Ausbildungsverkehr überwiegt die Einzelnutzung (über 90%) ganz eindeutig.

Reduzierungspotenziale sind in allen Bereichen vorhanden. Durch Bewerbung multimodaler Angebote und die Verbesserung der Rahmenbedingungen für Radnutzer sind die größten Verlagerungspotenziale zu erwarten. Verbesserungen im Stadtbussystem könnten auch hier spürbare Verlagerungen bewirken. Reduzierungspotenzial: 25%

Sollte dieses Ziel von 25% erreicht werden, würden sich der CO₂-Ausstoß in Remseck um 12 Mio. Kg reduzieren auf dann noch jährlich 51,5 Mio. Kg.

Durch die Bildung von Fahrgemeinschaften, Einsatz sparsamerer Fahrzeuge und von alternativen Kraftstoffen können weitere Einsparungen erreicht werden. Diese werden hier jedoch aufgrund mangelnder Ausgangswerte nicht quantifiziert.

4. AKTEURS- UND BÜRGERBETEILIGUNG

Die Beteiligung der Bürger erfolgte über Informationen im Amtsblatt der Gemeinde und in zwei Bürgerworkshops. Der Gemeinderat wurde in zwei Ratssitzungen über das Projekt und seine Ergebnisse informiert.

4.1. ERSTER BÜRGERWORKSHOP AM 28.03.2017

Teilnehmer der ersten Bürgerworkshops im Haus der Bürger



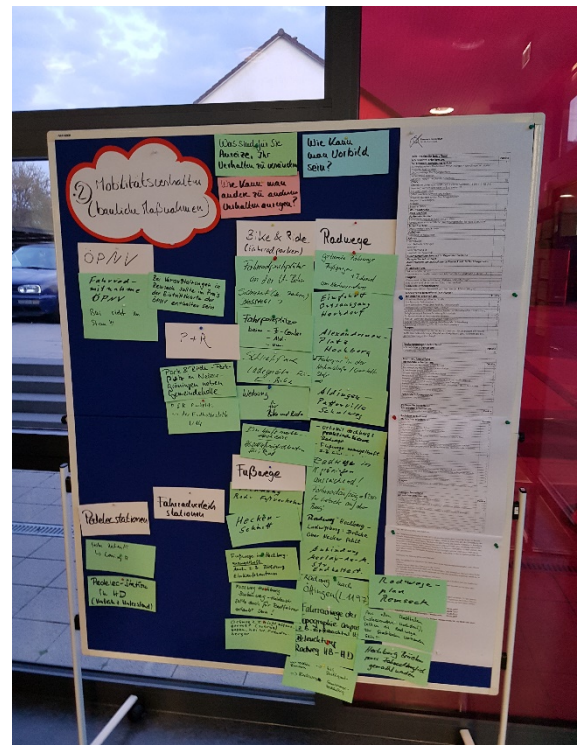
Foto: Dr. Johannes Theißen

Ziel des Workshops war es, von den interessierten Bürgern Hinweise auf konkrete Themen und Probleme sowie deren Lösung zu erhalten. Der Schwerpunkt lag dabei auf den Themenbereichen CO₂-Ruduzierung durch Veränderung des Mobilitätsverhaltens und Erreichbarkeit der Stadtteile.

Wesentliche Ergebnisse:

- Die Infrastruktur in Aldingen und Pattonville ist sehr gut. Alles ist hier zu Fuß zu erreichen.
- Sehr gute Anbindung mit der Stadtbahn nach Stuttgart
- Es gibt keine Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen, man muss immer über Neckarrems fahren

- Das Busangebot an Wochenenden und an Feiertagen ist sehr schlecht. Das gilt sowohl für den Verkehr innerhalb Remsecks wie auch für die Verbindungen in die Nachbarstädte/-orte. Die Stadtbusse sind zudem sehr unzuverlässig
- Anschlussicherung von der U14 auf die letzten Stadtbusverbindungen, die Stadtbusse sollten im letzten Umlauf alle Stadtteile anbinden
- Bessere Verknüpfung der Stadtbahn an der Endhaltestelle mit den Linienbussen
- Ermöglichung der Fahrradmitnahme in den Bussen in den Abendstunden
- Die Anbindung von Hochdorf, Hochberg und Pattonville an die Stadtbahn ist unbefriedigend
- Errichtung von Pedelec-Stationen in allen Stadtteilen, um die Nutzung der Leih-Pedelecs attraktiver zu machen
- Am U-Bahnhof Neckargröningen sollte ein P+R – Parkplatz errichtet werden (neben der Stadthalle)
- Fahrradparkplätze an der U-Bahn, Sicherheit der Abstellplätze gegen Diebstahl, vor allen Dingen für hochwertige Fahrräder und Pedelecs
- Getrennte Wege für Fußgänger und Radfahrer am Neckarradweg
- Bau von Radschnellwegen und Erstellung eines Radwegeplans für Remseck
- Trennung Fuß- und Radverkehr
- Schaffung von Ladestationen für E-Fahrzeuge in Remseck am Neckar
- Aufbau eines Carsharing-Angebotes in Remseck
- Werbung für Fahrgemeinschaften



Sammlung der Bürgeranliegen im Rahmen des ersten Workshops (Foto: Dr. Johannes Theißen)

4.2. ZWEITER BÜRGERWORKSHOP AM 25.09.2017 – VORSTELLUNG DER RADNETZBEFAHRUNG UND DES ENTWURFES DES MAßNAHMENKATALOGS

In diesem Bürgerworkshop, an dem rund 30 Personen teilnahmen, wurde zum einen die Befahrung der Radwege vorgestellt, zum anderen präsentierte team red die Ergebnisse des Klimaschutzteilkonzeptes Verkehr in Form des Maßnahmenkataloges.

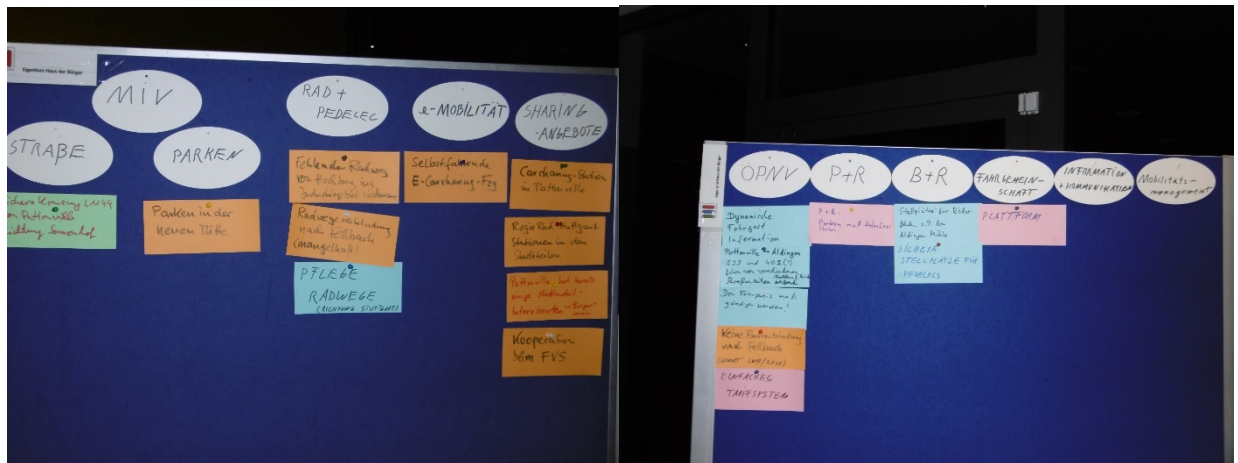
Vorstellung der Radnetzbeefahrung:

Hier gab es von Seiten der Bürgerinnen und Bürger zahlreiche Nachfragen und Hinweise zur Verbesserung der Situation für Radfahrer, z.B. hinsichtlich der

- Schaffung von Radschnellwegen
- Reinigung und Beleuchtung der Radwege
- Ausweitung des Fahrradverleihsystems
- Fahrradmitnahme in den Stadtbussen

Vorstellung des Maßnahmenkataloges (siehe Punkt 5)

Sammlung der Bürgeranliegen:



Fotos: Dr. Johannes Theißen

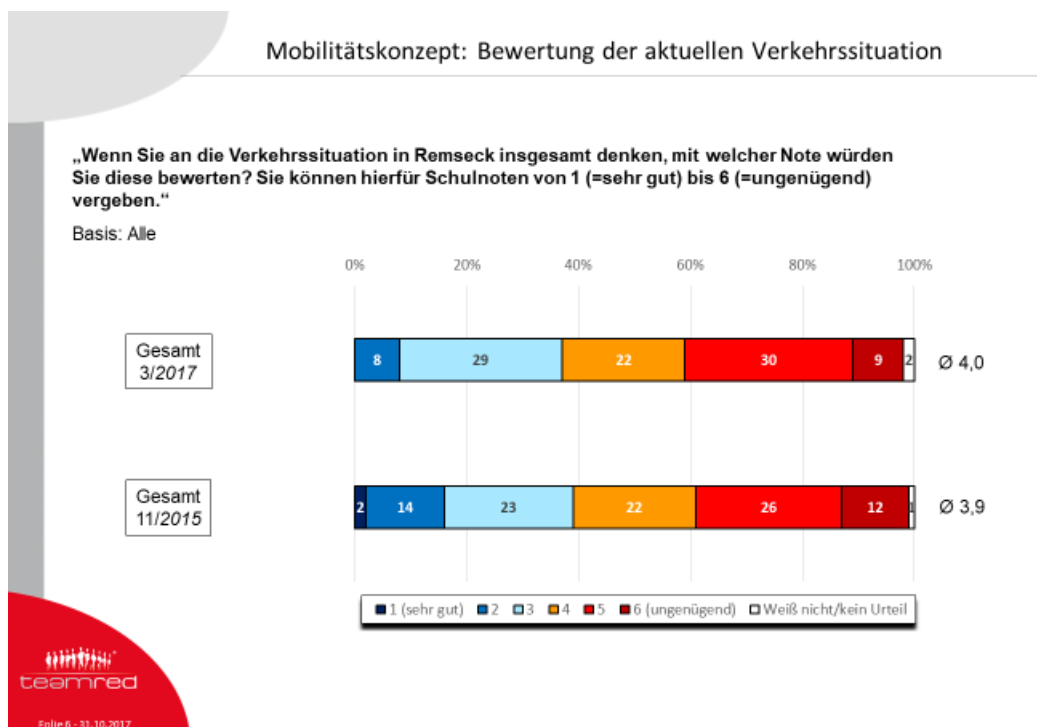
In der anschließenden Gruppendiskussion wurden von Seiten der Bürgerinnen und Bürger einige Themen vertieft und mit weitergehenden Hinweisen versehen:

- P+R-Platz Neckargröningen
- Verbesserung Busnetz, Verbindung nach Fellbach
- Stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Straßenplanung und -gestaltung
- Parkregelung in der Neuen Mitte von Remseck
- Ausbau der Sharing-Angebote
- Schaffung sicherer Fahrrad-/Pedelecabstellplätze an den Stadtbahnstationen
- Förderung von Fahrgemeinschaften

4.3. INFORMATION DES GEMEINDERATES AM 25.07.2017 ÜBER DIE ERGEBNISSE DER BÜRGERBEFRAGUNG

In der Gemeinderatssitzung stellte team red die Ergebnisse der Bürgerbefragung vor. Beschlussfassung: Der Gemeinderat nahm die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung im Rahmen der Entwicklung des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität zur Kenntnis. Die Gesamtergebnisse der Mobilitätsbefragung befinden sich in Anhang 1

Präsentation der Ergebnisse der Bürgerbefragung im Gemeinderat



Quelle: Eigene Erhebung 2017

4.4. VORSTELLUNG DES MAßNAHMENKATALOGES IM GEMEINDERAT AM 24.10.2017

In einer zweiten Gemeinderatssitzung am 24.10.2017 hat team red die Ergebnisse der Bearbeitung des Klimaschutzteilkonzeptes Verkehr präsentiert und den Entwurf des Maßnahmenkataloges für die weitere Bearbeitung vorgestellt.

Vorstellung möglicher Maßnahmen im Gemeinderat

Maßnahmenkatalog

Maßnahmenkatalog (Strategien und Maßnahmen) – Entwurf

12. Ausbau der Elektromobilität zur Reduzierung von Emissionen und Lärm

- Bau von Ladesäulen im öffentlichen Bereich (zentrale Parkplätze, P&R-Plätze etc.)
- Errichtung von Ladesäulen im Bereich des neuen Rathauses
- Beschaffung von E-Fahrzeugen für die Stadtverwaltung (z.B. Streetscooter, E-Lastenrad)



Übergabe der ersten fünf Streetscooter an den OB der Stadt Bonn.

Foto: M.Hörig, Stadt Bonn



Folie 46 - 22.10.2017

Bild: Auszug aus der Präsentation im Gemeinderat

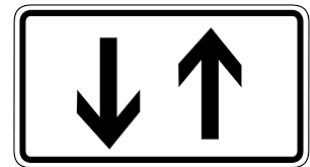
Beschlussfassung: Der Gemeinderat nimmt die Ergebnisse zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, ein Umsetzungskonzept vorzulegen.

5. MAßNAHMENKATALOG

In diesem Kapitel werden die Maßnahmen beschrieben, die in Abstimmung zwischen der Verwaltung, dem Gemeinderat und den Akteuren für die Umsetzung vorgesehen sind. Der Katalog umfasst sowohl konkrete Einzelmaßnahmen, wie die Durchführung regelmäßiger Mobilitätstage, als auch strategische Themen, wie die Weiterentwicklung der Rad- und Busnetze.

5.1. VERBESSERUNG RADWEGENETZ

- Bessere Beschilderung der Radverkehrsanlagen (z.B. durch das Zusatzzeichen 1000-31). Viele Radverkehrsanlagen in der Stadt Remseck am Neckar werden im gegenläufigen Verkehr geführt. Dies sollte für alle Verkehrsteilnehmer eindeutig durch die Anbringung des Zusatzzeichens erkennbar sein.



- Ausschilderung der Ziele (z.B. Pattonville oder Ludwigsburg ab U-Bahn-Endstation Neckargröningen): Die Fernradwege („Neckarradweg“ und „Remstalradweg“ sind sehr gut beschildert. Innerhalb der Stadt Remseck am Neckar endet die Beschilderung in Richtung der einzelnen Stadtteile dann oft unvermittelt. Auch fehlt oftmals die Anschlussbeschilderung. Hier sollte insgesamt ein stadtweites Beschilderungssystem entwickelt werden, auch um die Wegebeziehungen über die Wirtschaftswege deutlich zu kennzeichnen.



- Verbesserte Absicherung der Knotenpunkte zwischen Straßen- und Radnetz: Bei der Befahrung des Radwegenetzes (siehe gesonderten Bericht im Anhang) wurden insbesondere die Knotenpunkte als kritische Stellen identifiziert. An Knotenpunkten wird der Radverkehr überwiegend nur über gemeinsame Furten mit dem Fußverkehr geführt. Teilweise fehlen jedoch entsprechende Streuscheiben in den Lichtsignalanlagen. Es kommen keine weiteren separaten Führungen für den Radverkehr an Knotenpunkten vor. Gesonderte Sicherungen oder Markierungen, die vor querendem Radverkehr warnen sind nicht vorhanden. Zu prüfen sind hierbei vor allem Möglichkeiten der besseren Absicherung mit Hilfe von Querungshilfen (Mittelinseln), Geschwindigkeitsreduzierungen, Kennzeichnung der



Überquerungsstellen mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer), zusätzliche Lichtsignalanlagen, aufgeweitete Radaufstellflächen vor den Kfz oder Schutzstreifen in Abbiegespuren.

- Überprüfung der Breiten bei gemeinsamer Nutzung durch Rad- und Fußverkehr: Die Breiten der gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen vielfach nicht dem in der ERA 2010 definierten Standard von mindestens 2,50m (42,5% der gem. Geh-/Radwege). Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

5.2. FÖRDERUNG RADVERKEHR (ABSTELLANLAGEN, BIKE&RIDE)

- Neue oder zusätzliche Abstellanlagen an den Stadtbahn-Stationen: An den Stadtbahn-Haltestellen Mühle bzw. Brückenstraße sind keine gesicherten Abstellanlagen für Räder und Pedelecs vorhanden. An der Station Mühle fehlen Abstellanlagen völlig. Die vorhandenen Typen von Abstellanlagen reichen von normalen Anlehnbügel bis zu Vorderrad-Haltern (Beispiel: Abstellmöglichkeit am Rathaus). Letztere sind aufgrund der fehlenden Kippstabilität und Beschädigungsgefahr der Felgen nicht mehr zeitgemäß.



- Gesicherte Abstellmöglichkeiten für Pedelecs an den Stadtbahn-Haltestellen Brückenstraße und Mühle: Ähnlich wie an der Station Neckargröningen (siehe Bild) sollten auch an diesen beiden Haltestellen gesicherte Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.



5.3. VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT DER STADTEILE

- Verbesserung der Radwegeverbindungen (Ausschilderung): siehe oben



- Ausbau des Fußwegenetzes: Um den Anteil des Fußverkehrs an allen Wegen zu erhöhen und die Fortbewegungsart insbesondere bei kurzen Wegen zu fördern, sollte die Fußverkehrssituation in mehreren Stadtteilen überprüft werden. Einerseits sollten die Fußwege ausreichend breit sein, dass z.B. Eltern mit Kinderwagen diese gefahrlos nutzen können, andererseits sollte überprüft werden, ob Radfahrer nicht zugunsten der Fußgänger bei bisheriger Mischnutzung auf die Fahrbahn verlagert werden können.

5.4. OPTIMIERUNG STADTBUSSYSTEM

- Ausbau der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme: Insbesondere in den Abendstunden sollte in den Stadtbuslinien die Fahrradmitnahme erlaubt werden.
- Garantierte Anschlusssicherung in den Abendstunden
- Verbesserung Busangebot an Wochenenden und an Feiertagen
- Schaffung einer Busverbindung nach Fellbach

5.5. KOMMUNALES MOBILITÄTSMANAGEMENT ZUR VERÄNDERUNG DES MOBILITÄTSVERHALTENS DER BEVÖLKERUNG

- Bessere Information über den Umweltverbund für alle Bürgerinnen und Bürger: Regelmäßige Information u.a. im Amtsblatt und durch Faltblätter und Broschüren sowie am Mobilitätstag (siehe unten Punkt 5.16)
- Aufbau und aktive Bewerbung multimodaler Angebote: Sharing-Systeme, Park&Ride, Bike&Ride, Fahrgemeinschaften

5.6. VERSTÄRKUNG DER MULTIMODALEN ANGBOTE:

- Aufbau eines Carsharing-Angebotes in Remseck am Neckar

- Prüfung der Ausweitung von Car2go nach Remseck
- Ausdehnung des Fahrradverleihsystems in alle Stadtteile, gegebenenfalls im Rahmen von RegioRad Stuttgart

5.7. ERRICHTUNG EINER MOBILITÄTSSTATION IN REMSECK AM NECKAR

- Einrichtung einer Mobilitätsstation (ggfls. auch einer Mobilitätszentrale) in Remseck
- Bereitstellung multimodaler Angebote (ÖPNV, Carsharing, Bike- und Pedelecsharig
- Information zu allen Mobilitätsangeboten in Remseck
- Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger sowie für Besucher der Stadt

5.8. EINFÜHRUNG DER PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG RUND UM DIE STADTBAHN-HALTESTELLEN

- In einem ersten Schritt sollten im Umkreis um alle Stadtbahn-Haltestellen Parkscheibenzonen eingeführt werden.
- Im zweiten Schritt ist die Einführung von Parkscheinautomaten zu prüfen
- Ausbau des P&R-Systems zur Entlastung des P&R-Platzes Hornbach und zur Vermeidung von Fahrten durch Remseck zum jetzigen P&R-Platz
- Einrichtung eines P&R-Platzes in der Nähe der Endstation Neckargröningen

5.9. REDUZIERUNG DES BINNENVERKEHRS MIT PKWS DURCH INFORMATIONSKAMPAGNEN FÜR DIE GESAMTE BEVÖLKERUNG ÜBER DIE VORHANDEN ANGEBOTE UND DIE MÖGLICHKEITEN ZUR NACHHALTIGEREN MOBILITÄT

Um die Einstellung der Remsecker Bevölkerung zur Nutzung des Pkw für alle möglichen Wege zu verändern, sollte eine umfassende Informationskampagne vorbereitet werden. Im Rahmen dieser Kampagne, die z.B. anlässlich eines „Remsecker Mobilitätstages“ (siehe unten) gestartet werden kann, sollte über die vorhandenen Mobilitätsangebote und die Alternativen zur Pkw-Nutzung informiert werden. Dabei könnten auch Präsentationen von Alternativen (Carsharing, Fahrgemeinschaftsportale, Pedelecs, RegioRad Stuttgart etc.) erfolgen sowie Vergleichsrechnungen für die einzelnen Mobilitätsmodi erstellt werden. Ziel der Kampagne sollte die Propagierung der „nachhaltigen Stadt Remseck am Neckar“ sein.

5.10. DURCHFÜHRUNG VON MOBILITÄTSMANAGEMENTMAßNAHMEN (BMM) IN DER STADTVERWALTUNG (VORBILDFUNKTION)

- Job-Ticket für alle Beschäftigten anstelle des bisherigen Zuschusses zum ÖPNV-Ticket
- Beschaffung von Dienstfahrrädern
- Erstellung von persönlichen Mobilitätsplänen für die Beschäftigten
- Förderung von Fahrradleasing (Jobrad etc.)
- Nutzung von Carsharing für Dienstreisen und Dienstreisen

5.11. FÖRDERUNG DER RADNUTZUNG INNERHALB DER STADTVERWALTUNG

- Aktionstage zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in Verbindung mit der Gesundheitsförderung

- Förderung von Fahrradleasing (siehe Punkt 5.10)
- Einrichtung gesicherter Abstellanlagen inkl. Lademöglichkeiten für Pedelecs am/im neuen Rathaus
- Einbau von Umkleiden und Duschen im neuen Rathaus

5.12. AUSBAU DER ELEKTROMOBILITÄT ZUR REDUZIERUNG VON EMISSIONEN UND LÄRM

- Bau von Ladesäulen im öffentlichen Bereich (zentrale Parkplätze, P&R-Plätze etc.)
- Errichtung von Ladesäulen im Bereich des neuen Rathauses
- Beschaffung von E-Fahrzeugen für die Stadtverwaltung (z.B. Streetscooter, E-Lastenrad)

5.13. ERSTELLUNG RADWEGENETZPLAN

Zur Förderung der Radnutzung im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr sollte die Stadt Remseck am Neckar auf der Basis der Radwegebefahrung einen Radwegenetzplan erstellen und an alle Haushalte verteilen. Auf diesem Plan sollten insbesondere die Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen herausgestellt werden.

5.14. EINFÜHRUNG VON TEMPO-30 AUF ALLEN STRAßEN, AUF DENEN DIES RECHTLICH ZULÄSSIG IST

Zur Verbesserung der Situation von Fußgängern und Radfahrern sollte auf allen Straßen, wo dies rechtlich zulässig ist und von der Stadt Remseck am Neckar entschieden werden kann, Tempo 30 angeordnet werden. Dies könnte auch ein Beitrag zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf nachhaltiger Verkehrsformen sein.

5.15. FÖRDERUNG DER BILDUNG VON FAHRGEMEINSCHAFTEN

Fahrgemeinschaften tragen zur Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs bei. Aus den Beobachtungen während der Aufnahme der aktuellen Situation in Remseck am Neckar ist ersichtlich, dass zahlreiche Bewohner die Stadt mit dem Pkw in Richtung Stuttgart oder Ludwigsburg verlassen. 98% der beobachteten Pkw waren nur mit einer Person besetzt. Durch die Bereitstellung eines Portals zur Bildung von Fahrgemeinschaften, ähnlich dem Portal der Landesministerien in Baden-Württemberg, könnten die Bürgerinnen und Bürger zur Findung von Fahrgemeinschaften angeregt werden.

5.16. REGELMÄßIGE DURCHFÜHRUNG EINES MOBILITÄTSTAGES IN DER STADT REMSECK AM NECKAR

Mit dem regelmäßig stattfindenden „Remsecker Mobilitätstag“ soll die gesamte Bevölkerung der Stadt über die Folgen der gegenwärtigen Mobilität informiert und zur Änderung des Mobilitätsverhaltens angeregt werden. Auf diesem Mobilitätstag sollte die unterschiedlichsten nachhaltigen Verkehrsformen präsentiert und beworben werden (Fahrrad, Fußverkehr, Fahrgemeinschaften, ÖPNV etc.).

5.17. UMSTELLUNG DER STADTBUSSE AUF ELEKTROANTRIEB

Im Zuge der für 2019 geplanten Neuausschreibung des Stadtbusverkehrs sollte die Umstellung der Stadtbusse auf Elektromobilität geprüft werden. Mit Hilfe der elektrischen Antriebe könnte der Stadtbusverkehr wesentlich zur CO₂-Einsparung und zur Lärmreduzierung in der Stadt Remseck am



Neckar beitragen. Elektrobusse sind heute in allen erforderlichen Größen vorhanden und können aufgrund der verbesserten Batterietechnik auch Ganztagesumläufe ohne Nachladung bewältigen. (Im Bild: Elektrobus aus dem Kreis Hohenlohe mit ZA-Antriebsachse, Foto: Dr. Theißen).

5.18. ERSTELLUNG PROJEKTSTRUKTURPLAN

Um die Umsetzung der Maßnahmen aufeinander abzustimmen, die Haushaltsmittel in den Haushaltsplan einzustellen sowie Zeit- und Kostenplan aufzustellen und die Verantwortlichen für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu benennen, ist die Erstellung eines Projektstrukturplans erforderlich. Dieser ist regelmäßig je nach Projektfortschritt und politischen Entscheidungen fortzuschreiben.

5.19. NÄCHSTE SCHRITTE:

- Einbringung der Maßnahmen in den Gemeinderat durch den zuständigen Ersten Bürgermeister
- Erstellung eines Projektstrukturplans, der die einzelnen Arbeitsschritte, einen Zeitplan, einen Kostenplan und die Verantwortlichkeiten für die einzelnen Bereiche festlegt
- Umsetzung erster Maßnahmen (Quick Wins), wie z.B. Erstellung eines Radwegeplans und Änderung der Radwegebeschilderung
- Prüfung der Umstellung des Stadtbusverkehrs aus Elektroantrieb

6. ERSTELLUNG CONTROLLINGKONZEPT

Das Controlling-Konzept umfasst insgesamt drei Bereiche:

- Das Monitoring des Umsetzungsstandes der geplanten Maßnahmen
- Erfolg bzw. Nutzung der geplanten Maßnahmen
- Die Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen

6.1. MONITORING DES UMSETZUNGSSTANDES DER MAßNAHMEN

Dieser Bereich umfasst die Aufgaben des klassischen Projektmanagements. Zu Beginn wird ein Projektstrukturplan entwickelt (siehe 5.18), der die einzelnen Arbeitsschritte, einen Zeitplan, einen Kostenplan und die Verantwortlichkeiten für die einzelnen Bereiche festlegt und der die Grundlage für das Monitoring der Umsetzung darstellt.

In diesem Projekt-Monitoring wird kontinuierlich geprüft, in wie weit die Vorgaben aus den Projektstrukturplan erfüllt sind. So kann rechtzeitig eingegriffen werden, wenn Zeitpläne oder Budgetpläne nicht eingehalten werden. Unter Führung des zuständigen Bürgermeisters wird zudem ein Lenkungskreis innerhalb der Stadtverwaltung gebildet, der in regelmäßigen Treffen für eine gute Kommunikation innerhalb des Projektes, die Vorbereitung von Entscheidungen und das rechtzeitige Erkennen von Problemen sorgt.

6.2. ERFOLG DER MAßNAHMEN

Der zweite Baustein des Controlling-Konzeptes ist die Dokumentation des Erfolges der einzelnen Maßnahmen. Hierfür werden jeweils für jede Maßnahme einzelne Kriterien festgelegt. Allgemein betrachtet sollen folgende Informationen gesammelt werden:

- Wie oft werden die einzelnen Maßnahmen genutzt bzw. wie viele Teilnehmer gibt es?
- Wie intensiv werden die einzelnen Maßnahmen genutzt bzw. welche Effekte ergeben sich jeweils?
- Wie zufrieden sind die Nutzer mit den jeweiligen Angeboten?
- Welche Verbesserungsvorschläge gibt es?

Die notwendigen Daten können über folgende Quellen ermittelt werden:

- Zählungen und Messungen der Nutzerzahlen bzw. der Nutzungsintensität der einzelnen Maßnahmen (Anzahl der Nutzer, Zurückgelegte Kilometer)
- Zählungen und Messungen der Effekte (Verlagerung auf andere Verkehrsmittel, mit Elektrofahrzeugen zurückgelegte Strecken)
- Ggf. ergänzende Nutzerbefragungen (Bewertung der Maßnahme, Verbesserungsvorschläge)
- Bürgerbefragungen (Häufigkeit und Art der Nutzung der Maßnahme, Gründe für Nicht-Nutzung) Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Verkehr

Über die Bürgerbefragung können zusätzlich folgende Fragen beantwortet werden:

- Wie hat sich die Zufriedenheit der Bürger in Bezug auf die Mobilität in Remseck insgesamt entwickelt?

- Welche Maßnahmen sind den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Remsecks bekannt?
- Wie bewerten sie die einzelnen Maßnahmen?

Diese Informationen können über die Bürgerbefragung ermittelt werden. Die Antworten bieten Aufschluss darüber, wie die Bürger die einzelnen Maßnahmen annehmen und in wie weit ihnen die Maßnahmen bekannt sind. Auf dieser Grundlage können die einzelnen Maßnahmen sowie das Kommunikationskonzept weiterentwickelt werden.

In der nachfolgenden Tabelle werden die zentralen Indikatoren und die Methoden zu deren Erfassung dargestellt:

Nr.	Maßnahme	Indikatoren	Methoden
1	Verbesserung Radwegenetz (Beschilderung, Absicherung der Knotenpunkte, Breite der Wege)	Anzahl zusätzlicher Schilder	Dokumentation der Aktivitäten
		Anzahl umgebauter Knotenpunkte	Dokumentation der Aktivitäten
		Anzahl angepasster Geh- und Radwege	Dokumentation der Aktivitäten
		Höherer Anteil des Radverkehrs am Modal Split	Bürgerbefragung
2	Förderung Radverkehr	Anzahl zusätzlicher Abstellanlagen an den Stadtbahnstationen	Dokumentation der Aktivitäten
		Anzahl gesicherter Abstellmöglichkeiten für Pedelecs	Dokumentation der Aktivitäten
3	Verbesserung Erreichbarkeit der Stadtteile	Länge der ausgebauten Fußwege in Metern	Dokumentation der Aktivitäten
		Höherer Anteil des Fußverkehrs am Modal Split	Bürgerbefragung
4	Optimierung Stadtbussystem	Anzahl im Stadtbus transportierter Fahrräder	Dokumentation der Aktivitäten
		Garantierte Anschlussicherung in den Abendstunden wurde geschaffen	Dokumentation der Aktivitäten
		Anzahl der zusätzlichen Fahrten der Stadtbusse an Wochenende und an Feiertagen	Dokumentation der Aktivitäten
		Buslinie nach Fellbach wurde umgesetzt	Dokumentation der Aktivitäten
5	Kommunales Mobilitätsmanagement zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung	Zunahme der Fahrgäste in den Stadtbussen	Fahrgastzählungen
		Anzahl Artikel zu den Mobilitätsangeboten in den Medien	Dokumentation der Aktivitäten
6	Verstärkung der multimodalen Angebote	Auflage der Mobilitätsbroschüren und weiterer Mobilitätsinformationen	Dokumentation der Aktivitäten
		Bekanntheit der verschiedenen Mobilitätsangebote	Bürgerbefragung
		Anzahl verfügbarer Car-Sharing-Fahrzeuge	Dokumentation der Aktivitäten
7	Errichtung einer Mobilitätsstation in Remseck am Neckar	Anzahl der verfügbaren Fahrrad- und Pedelec-Vermietstationen / der zugeordneten Fahrräder / Pedelecs	Dokumentation der Aktivitäten
		Anzahl der Nutzungen der Angebote	Betriebsdaten
		Anzahl der Nutzungen durch die Bürger	Bürgerbefragung
		Art und Anzahl der Angebote an der Mobilitätsstation	Dokumentation der Aktivitäten
8	Einführung der Parkraumbewirtschaftung rund um die Stadtbahnhaltestellen	Anzahl der Nutzer der Angebote	Betriebsdaten
		Bekanntheit der Angebote an der Mobilitätsstation	Bürgerbefragung
		Umfang der neuen Bereiche für die Parkraumbewirtschaftung	Dokumentation der Aktivitäten
9	Informationskampagne für die gesamte Bevölkerung	Anzahl zusätzlicher P+R - Stellplätze	Dokumentation der Aktivitäten
		Anzahl der durch die Kampagne erreichten Bürger	Dokumentation der Aktivitäten
		Anzahl der Bürger, denen die Kampagne bekannt ist	Bürgerbefragung
		Besucher der Internetseite der Kampagne	Betriebsdaten
		Auflage der Materialien	Dokumentation der Aktivitäten

10	Mobilitätsmanagementmaßnahmen innerhalb der Stadtverwaltung	Anzahl der Job-Tickets bei den Bediensteten der Stadtverwaltung	Dokumentation der Aktivitäten
		Anzahl der Dienstfahräder	Dokumentation der Aktivitäten
		Nutzungszahlen der Dienstfahräder / Pedelecs	Betriebsdaten
		Anzahl und Länge der Wege mit Car-Sharing	Dokumentation der Aktivitäten
		Anzahl durch Car-Sharing ersetzter Dienstfahrzeuge	Dokumentation der Aktivitäten
		Anzahl der ausgegebenen individuellen Mobilitätspläne an die Mitarbeiter	Dokumentation der Aktivitäten
11	Förderung der Radnutzung innerhalb der Stadtverwaltung	Anzahl der Teilnehmer an den Aktionstagen	Dokumentation der Aktivitäten
		Anzahl gesicherter Abstellmöglichkeiten und Lademöglichkeiten für Pedelecs im Rathaus	Dokumentation der Aktivitäten
		Realisierung der Umkleiden und Duschen im Rathaus	Dokumentation der Aktivitäten
12	Ausbau der Elektromobilität	Anzahl der errichteten Ladepunkte	Dokumentation der Aktivitäten
		Nutzung der errichteten Ladepunkte (Anzahl Ladevorgänge, kWh geladen)	Betriebsdaten
		Anzahl Elektrofahrzeuge im Fuhrpark der Stadtverwaltung	Dokumentation der Aktivitäten
		Anzahl der Kilometer, die mit Elektrofahrzeugen zurückgelegt wurden	Betriebsdaten
		Anzahl der substituierten Fahrzeuge bzw. Kilometer	Dokumentation der Aktivitäten
13	Erstellung Radwegenetzplan	Bekanntheit der Radwegenetzpläne	Bürgerbefragung
		Anzahl der verteilten Radwegenetzpläne	Dokumentation der Aktivitäten
14	Einführung von Tempo 30 auf allen Straßen auf denen dies rechtlich zulässig ist	Länge der zusätzlich ausgewiesenen Tempo 30 - Abschnitte	Dokumentation der Aktivitäten
15	Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften	Anzahl der registrierten Nutzer des Vermittlungssystems	Betriebsdaten
		Anzahl der vermittelten Fahrten	Betriebsdaten
16	Regelmäßige Durchführung eines Mobilitätstages in der Stadt Remseck	Durchführung des Mobilitätstages	Information und Dokumentation des Mobilitätstages
17	Umstellung der Stadtbusse auf Elektroantrieb	Entscheidung für die Umstellung auf Elektroantrieb	Beschlussfassung über die Vorgaben im Rahmen der Ausschreibung
18	Erstellung Projektstrukturplan	Erstellung des Projektstrukturplanes	Erstellung Plan
		Bestimmung der Umsetzungsverantwortlichen	Regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung

6.3. ENTWICKLUNG DER TREIBHAUSGASEMISSIONEN IM VERKEHR

Die Bürgerbefragung umfasst Themen, die Aufschluss über Veränderungen bei den THG-Emissionen im Verkehr geben. Die nachfolgende Tabelle stellt die relevanten Indikatoren und die damit verbundenen Ziele des Mobilitätskonzeptes vor.

Indikator für nachhaltige Mobilität	Ziel des Mobilitätskonzeptes
Modal Split in Bezug auf die Anzahl der Wege	Der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs am Modal Split (bezogen auf die Wege) geht zurück
Modal Split in Bezug auf die Verkehrsleistung	Der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs am Modal Split (bezogen auf die Verkehrsleistung) geht zurück
Anzahl der Pkw pro Haushalt	Die Anzahl der Pkw pro Haushalt geht zurück
Verkehrsleistung der Pkw	Die gefahrenen Kilometer pro Pkw gehen zurück
Anteil alternativer Kraftstoffe	Der Anteil von Fahrzeugen die alternative Kraftstoffe (Erdgas, Strom) nutzen, steigt
Verbrauch der Pkw (l pro 100 km)	Der durchschnittliche Verbrauch der Pkw geht zurück
Zahl der Haushalte mit verkehrstauglichem Fahrrad	Der Anteil der Haushalte mit verkehrstauglichem
Zahl der verfügbaren Pedelecs	Die Zahl der verfügbaren Pedelecs steigt

Wenn die Bürgerbefragung zu gegebenen Zeitpunkten wiederholt wird, lässt sich aus diesen Faktoren nach der Methodik aus Kapitel 2.4 berechnen, wie sich die THG – Emissionen tatsächlich entwickelt haben. Darüber hinaus ergeben sich weitere Hinweise darauf, in wie weit sich die Mobilität der Bürger Remsecks nachhaltiger gestaltet.

7. KOMMUNIKATIONSKONZEPT

Die Aktivitäten und Maßnahmen im Rahmen eines Klimaschutzteilkonzepts sollen intensiv an die Bevölkerung kommuniziert werden. Mit Hilfe der Kommunikationsmaßnahmen soll ein breiter Konsens in der Bevölkerung und die aktive Mitarbeit der Bürgerschaft erreicht werden. Dabei werden unterschiedliche Wege zur Ansprache der verschiedenen relevanten Bevölkerungsgruppen gewählt.

team red hat im Verlauf des Projektes gemeinsam mit dem Auftraggeber ein Kommunikationskonzept für die öffentliche Bekanntmachung der Ergebnisse und für die Begleitung der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen entwickelt.

Wichtig ist, dass die Umsetzung der Maßnahmen intensiv kommuniziert wird. Die Bürger werden die neuen Angebote nur nutzen, wenn diese bekannt sind und die Vorteile ins Bewusstsein gerückt wurden.

Zum Kommunikationskonzept gehören daher folgende Maßnahmen:

7.1. INFORMATIONSKAMPAGNE

Um die Einstellung der Remsecker Bevölkerung zur alleinigen Nutzung des Pkw für alle möglichen Wege zu verändern, wird die Stadt Remseck am Neckar eine umfassende Informationskampagne für alle Bürgerinnen und Bürger durchführen. Im Rahmen dieser Kampagne wird über die vorhandenen Mobilitätsangebote und die Alternativen zur Pkw-Nutzung informiert. Die Kampagne wird durch Faltblätter, Veröffentlichungen im Amtsblatt und Hauswurfsendungen begleitet. Zusätzlich werden auch Präsentationen von Alternativen zum Privat-Pkw (Carsharing, Fahrgemeinschaftsportale, Pedelecs, RegioRad Stuttgart etc.) erfolgen, sowie Vergleichsrechnungen für die einzelnen Mobilitätsmodi erstellt. Ziel der Kampagne ist die Propagierung der „nachhaltigen Stadt Remseck am Neckar“ sowie die Schaffung eines nachhaltigen Umweltbewusstseins in der Stadt.

7.2. MOBILITÄTSSTATION

Um allen Bürgerinnen und Bürgern bessere Informationen über den Umweltverbund zu vermitteln, wird in der Nähe der Stadtbahn-Endhaltestelle eine Mobilitätsstation errichtet, an der umweltfreundliche Verkehrsmittel ausgeliehen werden können. Zugleich werden hier umfangreiche Informationen zu nachhaltigem Verkehrsverhalten und zu allen Mobilitätsangeboten in Remseck vorgehalten. Darüber hinaus soll diese Mobilitätsstation mit ihren Informationsangeboten Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger sowie für Besucher der Stadt sein. Über die Aufwertung der Mobilitätsstation zu einer Mobilitätszentrale ist zu gegebener Zeit durch die Stadt Remseck zu entscheiden.

7.3. MOBILITÄTSTAG

Mit dem in Zukunft regelmäßig stattfindenden „Remsecker Mobilitätstag“ soll die gesamte Bevölkerung der Stadt über die Folgen der gegenwärtigen Mobilität für Klima, Lebensqualität etc. informiert und zur Änderung des Mobilitätsverhaltens angeregt werden. Auf diesem Mobilitätstag werden die unterschiedlichsten nachhaltigen Verkehrsformen präsentiert und beworben (Fahrrad, Fußverkehr, Fahrgemeinschaften, ÖPNV etc.) sowie umfassende Informationen zum möglichen Beitrag der Verkehrsteilnehmer zum Klimaschutz gegeben.

7.4. AKTIONSTAGE INNERHALB DER STADTVERWALTUNG

Die Stadtverwaltung Remseck wird mit gutem Beispiel vorangehen und zukünftig regelmäßige Aktionstage für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durchführen, auf denen zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen geworben wird. Sinnvoller Weise werden diese Aktionstage in Verbindung mit der Gesundheitsförderung veranstaltet, um so den Beschäftigten der Stadt den Mehrfachnutzen z.B. von Radfahren und zu-Fuß-gehen zu verdeutlichen.

7.5. ERSTELLUNG RADWEGENETZPLAN

Ein wichtiges Element zur Förderung der Fahrradnutzung in der Alltagsmobilität ist die Erstellung eines Radwegenetzplans, der an alle Remsecker Haushalte verteilt und auch im Internetangebot der Stadt erhältlich ist. Dieser Radwegeplan soll insbesondere die Radnutzung im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr fördern. Deshalb sollten in diesem Plan insbesondere die Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen herausgestellt werden.

7.6. SCHAFFUNG EINES FAHRGEMEINSCHAFTSPORTALS

Auch in Remseck wird in hohem Maße der Pkw für die Fahrt zum Arbeitsplatz benutzt. Beobachtungen an den Hauptverkehrsstraßen belegen, dass auch hier fast alle Fahrzeuge nur mit einer Person besetzt sind. Um hier Veränderungen zu bewirken, wird die Stadt Remseck am Neckar ein Fahrgemeinschaftsportal auf der Internetseite der Stadt einrichten, auf dem sich die Bürgerinnen und Bürger zur Bildung von Fahrgemeinschaften eintragen können. Das Fahrgemeinschaftsportal wird in den öffentlichen Medien und bei den Veranstaltungen beworben, um eine nennenswerte Verlagerung zum Mitfahren zu erreichen.

8. PROJEKTTEAM

Das Projektteam von team red Deutschland GmbH umfasste folgende Personen:

- Projektleiter: Dr. Johannes Theißen
- Stellv. Projektleiter: Dipl.-Geogr. Tobias Kipp
- Hannes Schreier, Soziologe M.A.
- Dipl.-Soz. Claus Grimm
- Dipl.-Ing. Bernd Schönfuß
- Dipl.-Geogr. Philipp Böhme

9. ANLAGEN:

Anlage 1: Ergebnisse der Bürgerbefragung von Februar 2017

Anlage 2: Befahrung Radnetz (Ergebnisse und Maßnahmenvorschläge)