

öffentlich

den 08.09.2023

**I. Vorlage an**

Technischer Ausschuss	am 21.09.2023	Vorberatung
Gemeinderat	am 04.10.2023	Beschlussfassung

**Betreff:        Mobilitätsplan 2035: konkretisierter Fahrplan für die Vorhaben  
                     – Beschluss**

**Anlagen:        1. Konkretisierter Maßnahmen-Fahrplan  
                     2. Bewertung Qualitative Wirksamkeit von Maßnahmen  
                     3. Steckbriefe**

**II. Beschlussantrag:**

Der Gemeinderat stimmt der Konkretisierung des Maßnahmen-Fahrplans zu.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Durch den Beschluss fallen zunächst keine Kosten an. Sobald kostenrelevante Maßnahmen anstehen, wird die Verwaltung mit einem entsprechenden Beschlussantrag auf den Gemeinderat zukommen.

**Klimarelevanz:**

Im konkretisierten Maßnahmen-Fahrplan werden Maßnahmen aufgezeigt, um die CO<sub>2</sub> – Emissionen im Sektor Verkehr zu verringern und einen Beitrag zu leisten, die Klimaziele für den Verkehrssektor bis zum Jahr 2035 zu erreichen.

**III. Sachdarstellung und Begründung:**

Mit dem Mobilitätsplan 2035 sowie dem Maßnahmen-Fahrplan wurden im März 2023 die Ziele, Handlungsempfehlungen und Maßnahmen für eine zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung für Bietigheim-Bissingen beschlossen.

Die städtische Mobilität ist gerade in einem großen Umbruch, es gibt rasante Entwicklungen, engagierte Zielsetzungen und zahlreiche Initiativen. Bei diesen hohen Herausforderungen gilt es, die Planungen regelmäßig zu evaluieren.

## **1. Ausgangslage und Entwicklungen**

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird über den aktuellen Stand informiert und der Maßnahmen-Fahrplan fortgeschrieben und konkretisiert. Seit dem Beschluss eingegangene Anregungen, geänderte Rahmenbedingungen und Entwicklungen wurden in der Fortschreibung berücksichtigt.

### **Bürgerbeteiligung/ Information**

Nach dem Beschluss des Mobilitätsplans und des Maßnahmen-Fahrplans wurden die Unterlagen auf der städtischen Webseite veröffentlicht. Des Weiteren wurde eine E-Mail-Adresse [mobilitaet@bietigheim-bissingen.de](mailto:mobilitaet@bietigheim-bissingen.de) eingerichtet. Über eine Pressemitteilung, die sozialen Medien und den städtischen E-Mail-Newsletter wurde die Öffentlichkeit informiert.

### **Klimaschutz**

Nachdem im Jahr 2020 aufgrund der Corona-Pandemie bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen die Klimaschutzziele der Bundesregierung im Verkehrssektor erreicht worden sind, sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen in den Jahren 2021 und 2022 wieder gestiegen, wodurch die Zielwerte des Klimaschutzgesetzes überschritten wurden. Es ist davon auszugehen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Bietigheim-Bissingen aufgrund der Lage in der wirtschaftsstarken Region Stuttgart noch stärker angestiegen sind, als im bundesdeutschen Durchschnitt. Wie das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2021 und danach der Expertenrat für Klimafragen festgestellt hat, reichen die Maßnahmen der Bundesregierung nicht aus, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Es ist daher notwendig, rasch Verbesserungen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen herbei zu führen. Da für bauliche Maßnahmen ein hoher Zeit- und Ressourcenaufwand nötig ist, muss es Ziel sein, niederschwellige bzw. nicht-investive Maßnahmen anzugehen, die kurzfristig umsetzbar sind. Bei der vorliegenden Fortschreibung des Maßnahmen-Fahrplans wurden daher solche Maßnahmen priorisiert.

### **Klimamobilitätsplan Landkreis Ludwigsburg**

Zurzeit wird im Auftrag des Landratsamts in Zusammenarbeit mit den Kommunen im Landkreis ein Klimamobilitätsplan erstellt. Die Untersuchungsstufen „Bestandsanalyse“ und das „Zielszenario“ sind abgeschlossen. Derzeit ist die Stufe „Maßnahmenfindung“ in Bearbeitung. Wie die erste Abschätzung der Gutachter beim Klimamobilitätsplan des Landkreis Ludwigsburg ergeben hat, reichen die geplanten Maßnahmen des Landkreises und der beteiligten Kommunen nicht aus, um die Klimaziele des Landkreises im Verkehrssektor zu erreichen.

Für das Zielszenario 2030 wurde vom Gutachter, Büro PTV aus Karlsruhe, angenommen, dass der Anteil der Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb weiterwächst (Elektroautos mit Batterie: 22 %, Elektroautos mit Plug-in-Hybrid: 9,5 %) und der CO<sub>2</sub>-Preis auf 180 Euro pro Tonne erhöht wird. Außerdem wurden die von den Kommunen und dem Landratsamt eingereichten Maßnahmen berücksichtigt. Danach ergibt sich eine CO<sub>2</sub>-Reduzierung von rund 30 % gegenüber dem Jahr 2010. Das Klimaschutzziel (Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 55 %) wird demnach verfehlt. Bei den eingereichten Maßnahmen wurde festgestellt, dass es sich fast ausschließlich um Anreize für den Umweltverbund (Pull-Maßnahmen) handelt. Es wird nun noch einmal überprüft, ob es weitere Maßnahmen gibt, die zu einer höheren CO<sub>2</sub>-Reduzierung beitragen. Wenn der Klimamobilitätsplan fertiggestellt ist, sollen die Ergebnisse auf Bietigheim-Bissingen übertragen und in den Maßnahmen-Fahrplan eingearbeitet werden.

## E Klima

Mit der „E Klima“ hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) Ende 2022 Empfehlungen für den Straßenverkehr zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor veröffentlicht. Darin sind klimarelevante Standards, Vorgaben und Handreichungen enthalten, die bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten angewendet werden sollen. Die bestehenden technischen Regelwerke sind dadurch in Teilen nicht mehr gültig. Es gilt nun: „Die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs sind gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren.“ Das heißt: Bei der Bemessung von Straßenverkehrsanlagen für den *motorisierten Individualverkehr* sind hohe Auslastungen und auch Überlastungen in der Verkehrsspitze grundsätzlich vertretbar, beim *Umweltverbund* sind uneingeschränkt hohe Verkehrsqualitäten und komfortable Wege anzustreben. Dies wird bei den Planungen und bei der Priorisierung im Maßnahmen-Fahrplan überprüft und wo es möglich ist, umgesetzt.

## Neues Leitbild der AGFK-BW

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) bietet ein umfangreiches Angebot für Kommunen, den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Als Mitgliedskommune in der AGFK-BW hat die Stadt Bietigheim-Bissingen für die Aufnahme in den Verein den Beschluss gefasst, die Landesauszeichnung Fahrradfreundliche Kommune anzustreben. Die Förderung des Fußverkehrs wurde nachträglich in den Verein aufgenommen. In den letzten zwei Jahren hat der inzwischen mehr als 100 Mitglieder zählende Verein in einem partizipativen Leitbildprozess die Weichen für die Zukunft neu gestellt. So hat die Mitgliederversammlung eine Vision 2030 für den Verein und die Einführung einer Qualitätsstufe für Kommunen als Ersatz für die aufwendigen und sehr ambitionierten Landesauszeichnungen beschlossen. Die Qualitätsstufe besteht aus sechs Meilensteinen, die durch Kriterien zu den verschiedenen Handlungsfeldern der Fuß- und Radverkehrsförderung beschrieben sind. Es wird bewertet, ob verschiedene Voraussetzungen vorhanden sind. Zum Beispiel: Ein Fuß- und ein Radverkehrskonzept, ein politischer Beschluss mit Zielvorgaben zur Fuß- und Radverkehrsförderung und Geh- und Radschulwegpläne. Die Bewertung der Kommunen erfolgt durch das AGFK-Fachbüro. Fachliche bzw. finanzielle Unterstützung erfolgen von der AGFK-BW und dem Landesministerium für Verkehr. Weitere Informationen: <https://www.agfk-bw.de/verein/agfk-vision-2030>. Bietigheim-Bissingen erfüllt bereits einige Voraussetzungen, die noch fehlenden werden angegangen. Im Maßnahmen-Fahrplan wurde dies entsprechend ergänzt.

## 2. Fortschreibung Maßnahmen-Fahrplan Bietigheim-Bissingen

Der Maßnahmen-Fahrplan wurde erstmals mit dem Mobilitätsplan 2035 für Bietigheim-Bissingen im März 2023 beschlossen. Während der Mobilitätsplan 2035 zur langfristigen Ausrichtung auf der strategisch-konzeptionellen Ebene dient, soll der Maßnahmen-Fahrplan regelmäßig fortgeschrieben werden, um auf die sich ändernden Rahmenbedingungen und Entwicklungen eingehen zu können. Mit der vorliegenden Sitzungsvorlage wird die Ausrichtung der Maßnahmenbündel für die einzelnen Verkehrsarten beschlossen. Die einzelnen genannten Maßnahmen sind dabei nicht direkt Teil des Beschlusses.

Im vorliegenden Maßnahmen-Fahrplan (Anlage 1) wurden die einzelnen Maßnahmen hinsichtlich des angestrebten **Ziels**, des erforderlichen Aufwands (**Mittel**) sowie des **Beitrags** zur Verkehrswende konkretisiert.

Als **Ziele** wurden die Ziele aus dem Mobilitätsplan verwendet. Die **Mittel** (= finanzielle Mittel des städtischen Haushalts) wurden qualitativ abgeschätzt und geprüft, ob ein baulicher Aufwand zu erwarten ist. Außerdem wurden die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zur CO<sub>2</sub> – Reduzierung (**Beitrag** zur Verkehrswende) qualitativ bewertet. Die Bewertung erfolgte entsprechend einer Abschätzung der Universität Stuttgart, die auf Berechnungen mit Verkehrsnachfragemodellen basiert (Tabelle in Anlage 2).

Für die einzelnen Verkehrsträger wurden verschiedene Maßnahmen ermittelt, die zu einer raschen Wirksamkeit beitragen können. Diese sind nachfolgend aufgelistet.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Beim motorisierten Individualverkehr werden die Maßnahmen priorisiert, die zur Verbesserung der Sicherheit, des Lärmschutzes und der Verkehrsverstärkung innerorts dienen.

Als kurzfristige Maßnahmen beim Motorisierten Individualverkehr sind vorgesehen:

- Lärmaktionsplan Stufe 3 mit verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zum Schutz von Einwohnern, die gesundheitsgefährdendem Lärm ausgesetzt sind.
- Aktualisierung des Konzepts der Tempo 30-Zonen aus den 1980er Jahren zur Neuordnung des Vorfahrtstraßennetzes und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Wohngebieten
- Umbau der B 27 mit Erschließung Lothar-Späth-Carré, Starkregen-Maßnahmen sowie einer Neuordnung des Straßenraums und Überarbeitung der „Grünen Welle“ zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs
- Sanierung weiterer klassifizierter Straßen mit den jeweiligen Baulastträgern zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (L 1107, L 1125)
- Verbesserung der Pfortnersignalanlagen aus Richtung Löchgau

Seit März 2023 wurden bereits folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Die Kreisstraße 1671 (Südumfahrung) wurde bis Ende August 2023 zwischen der B 27 und der Fritz-Lieken-Straße durch den Landkreis ausgebaut. Hierbei wurden der Verflechtungsbereich zwischen B 27 und Porschestraße entschärft, die Führung des Fuß- und Radverkehrs optimiert, die Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr an der signalisierten Querung beim Fißlerhof verringert und die Lichtsignalanlagen mit umfangreichen Sensoren zur Erhebung von Verkehrsdaten und zur Verbesserung der Verkehrssteuerung versehen.
- Die Kreisstraße 1684 wurde durch den Landkreis erneuert zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Zur Förderung der Elektromobilität wird die öffentliche Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht ausgebaut. Nach der Prognose von Statista Research Department wächst der Anteil von Elektroautos (rein batterieelektrisch und Plug-in-Hybrid) am Pkw-Bestand bis zum Jahr 2030 auf 24 Prozent. Bei über 32.000 Kraftfahrzeugen in Bietigheim-Bissingen ergibt dies rund 8.000 Elektroautos. Nach der nationalen "Leitstelle Ladeinfrastruktur" ist damit zu rechnen, dass 15 - 40 % der Ladevorgänge von E-Pkw an öffentlich zugänglichen Aufstellorten stattfinden soll. Bei 20 E-Pkw pro Ladepunkt ergibt sich ein Bedarf von 160 Ladepunkten.

Bis zum Ende des Jahres 2023 gibt es in Bietigheim-Bissingen ca. 120 Ladepunkte an 20 Standorten. Für den Fall, dass die Nachfrage steigt, wurden bereits 18 weitere Standorte ermittelt, an denen Ladepunkte errichtet werden können. An den Standorten der Ladesäulen können weitere Mobilitäts- und Logistikangebote angesiedelt werden (Car-/ Bikesharing, Paketstationen etc.).

### **Öffentlicher Personennahverkehr**

Die Bündelung von individuellen Wegen einzelner Personen in Fahrzeugen des ÖPNV ist eine wesentliche Aufgabe, um die Ziele des Mobilitätsplans zu erreichen. Hierfür müssen das Angebot von Bus und Bahn verbessert und Hemmnisse abgebaut werden.

Um kurzfristig Verbesserungen zu erreichen, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Einführung eines durchgängigen 15-Minuten-Takts tagsüber auf den Buslinien mit dem höchsten Fahrgastaufkommen, Linien 551 und 554
- Durchführung einer Machbarkeitsstudie zu City-Bussen
- Teilnahme an einem Modellprojekt für einen On-Demand-Bus
- Einrichtung einer Mobilitätsberatung beim Bahnhof
- Konzept für eine neue Wegweisung beim Zentralen Omnibusbahnhof
- Einführung einer jährlichen Rundfahrt der Fa. Spillmann mit der Stadtverwaltung, um Hindernisse zu beseitigen.

Im Maßnahmen-Fahrplan von März 2023 ist eine Änderung der VVS-Zonenzuordnung enthalten. Durch einen günstigeren Preis sollte die Anbindung der Nachbarkommunen verbessert werden. Durch die Einführung des Deutschland-Tickets (49 Euro pro Monat) im Mai 2023 sowie die Einführung des JugendTickets Baden-Württemberg (365 Euro pro Jahr) im März 2023 ist die Hürde zur Nutzung des ÖPNV wegen Kosten und wegen komplizierter Tarifstruktur gesunken. Der Verkauf von Einzel- und TagesTickets (auch: StadtTickets) ist bei der Fa. Spillmann um ca. 30 %

zurückgegangen. Beim VVS ist die Anzahl der Abonnenten im Verbundgebiet um über ca. 36 % zwischen März 2020 und Mai 2023 gestiegen. Es ist davon auszugehen, dass frühere „Selten-Nutzer“ zu neuen Stammkunden bzw. zumindest „Häufiger-Nutzern“ geworden sind. Nach den aktuellen Erfahrungen des Fahrgastverbands Pro Bahn und der Fa. Spillmann konzentriert sich die Mehrnutzung des ÖPNV im Wesentlichen auf den Einkaufs- und Freizeitverkehr, während im Berufsverkehr keine großen Änderungen festzustellen sind.

Durch diese Änderungen haben sich die Rahmenbedingungen für eine Zonenänderung möglicherweise grundsätzlich verändert. Je mehr Fahrgäste mit den vergünstigten Tickets unterwegs sind, umso geringer wird der Anteil derjenigen, für die die Zuordnung von Zonengrenzen noch relevant ist. Zunächst soll daher abgewartet werden, ob das Deutschland-Ticket über das Jahr 2023 hinaus fortgesetzt wird. Sobald der VVS die Auswirkungen des Deutschland-Tickets analysiert hat und die Kosten für eine geänderte Zonenzuordnung neu ermittelt hat, werden die Ergebnisse und die weitere Vorgehensweise mit dem Gemeinderat diskutiert.

## **Radverkehr**

Um die individuellen Wege im Alltag zurückzulegen und rasch in der Stadt voranzukommen, ist das Fahrrad das geeignetste Verkehrsmittel, welches nebenbei noch umwelt- und klimafreundlich ist. Für das Erreichen der Klimaziele ist es notwendig, den Radverkehrsanteil mindestens zu verdoppeln. Hierzu bedarf es einer deutlichen Erweiterung bzw. Anpassung der vorhandenen Radfahrinfrastruktur. Viele der bestehenden Zweirichtungsradwege, die hauptsächlich in den 1980er Jahren entstanden sind, sind nicht mehr regelkonform und nicht für heutzutage übliche Fahrgeschwindigkeiten (Elektrofahrräder) geeignet. Des Weiteren weisen die Radwege Mängel hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf. Um die Radverkehrsanlagen entsprechend der einschlägigen Regelwerke auszubauen, ist in vielen Fällen eine Umgestaltung des gesamten Straßenquerschnitts erforderlich. Der Umbau von bestehenden Straßen ist aufwändig und es entstehen neue Nutzungskonflikte, die gelöst bzw. abgewogen werden müssen. Dadurch benötigt die Realisierung neuer Radverkehrsanlagen wie Radwege, Radfahr- oder –schutzstreifen meistens viel Zeit.

Um schon kurzfristig Verbesserungen zu erzielen, werden folgende Maßnahmen verfolgt:

- Auf geeigneten Straßen mit Tempo 30, in denen der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn fährt, werden Rad-Piktogramm-Ketten markiert, um zum Radfahren einzuladen, zu wegweisen und zu sensibilisieren.
- Sichere öffentliche Abstellanlagen in der Bietigheimer Innenstadt, am Bahnhofpunkt Ellental sowie an den Schulen werden errichtet.
- Zu Lastenrädern wird ein Konzept für Abstellplätze erstellt und das städtische Förderprogramm für Lastenräder wird aktiv beworben.
- Das mittlerweile eingeführte Radleasing für städtische Mitarbeiter kann als Vorbild für Unternehmen dienen. Es wird daher öffentlichkeitswirksam darauf hingewiesen.
- Die Öffentlichkeitsarbeit mit Aktionen und Wettbewerben in Kooperation mit der AGFK-BW und dem ADFC wird ausgeweitet.

Flankierend dazu gilt es die Qualität der bestehenden Radwege zu verbessern. Dies soll sukzessive im Zuge des Straßensanierungsprogramms erfolgen. Die Priorisierung der Radwege wird festgelegt mithilfe von zwei Forschungsprojekten „Atlas“ und „RadSim“, die derzeit von der Technischen Universität Dresden und FixMyCity aus Berlin bearbeitet werden. Hierbei wird eine Methode zur systematischen und automatisierten Analyse von Radverkehrsanlagen entwickelt. Bietigheim-Bissingen dient als Pilotkommune. Nach der Radwegeanalyse wird ein Maßnahmenkataster erstellt werden, mit dessen Hilfe eine Maßnahmen-Priorisierung vorgenommen wird.

## **Fußverkehr**

Um Verkehre zu vermeiden und die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Bietigheim-Bissingen zu erhöhen, ist eine Priorisierung des Fußverkehrs notwendig. Aktuell fehlt es dem Fußverkehr an Wertschätzung in der Bevölkerung und der Anteil der Wege zu Fuß sinkt tendenziell. Um das Ziel des Landes bis zum Jahr 2030 zu erreichen, dass 30 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt werden, muss in Bietigheim-Bissingen der Anteil des Fußverkehrs mindestens verdoppelt und dem Fußverkehr mehr Berücksichtigung geschenkt werden. Dies gelingt nur durch eine konsequente Verbesserung der Fußwege hinsichtlich Durchgängigkeit, Sicherheit und einer Verringerung von

Barrieren. Letzteres kommt nicht nur Kindern, älteren Menschen und mobilitätseingeschränkten Personen (Seh-/ Gehbehinderung), Nutzern von Rollatoren und Familien mit Kinderwägen und -fahrzeugen zugute, durch barrierearme Wege wird auch die Bequemlichkeit der Wege für die Allgemeinheit erhöht (nebeneinander laufen, „flanieren“).

In den meisten Fällen steht für neue sichere Fußwegeverbindungen keine zusätzliche Fläche zur Verfügung. Es ist daher notwendig, die bestehenden öffentlichen Flächen neu zu verteilen. Folgende Ansätze sollen dabei verfolgt werden:

- Um die einzelnen Quartiere besser miteinander zu vernetzen, sollen entlang von bestehenden Straßen durchgehende Fußverkehrsachsen angelegt werden, wobei Straßenquerungen minimiert werden sollen. Entsprechend der „E Klima“ werden diese Belange vorrangig gegenüber den anderen Verkehrsarten behandelt.
- Um die Sicherheit für den Fußverkehr insbesondere in den Quartieren und auf den Schulwegen zu verbessern, sollen die Gehwege und Knotenpunkte von Falschparkern freigehalten werden. Hierfür soll die Fahrbahn auf das erforderliche Mindestmaß verengt und Knotenpunkte fußgängerfreundlich umgestaltet werden im Hinblick auf Sicht, Beleuchtung, abgesenkte Borde und Verkürzung der Querung.

Ergänzend dazu sollen im Rahmen eines Fußverkehrs-Checks Bürgerinnen und Bürger, Politik und Verwaltung gemeinsam die Situation des Fußverkehrs einschließlich der Barrierefreiheit vor Ort bewerten, problematische Konfliktstellen ermitteln und in Workshops Lösungsvorschläge erarbeiten. Dies dient der Verbesserung der Fußwege an sich und trägt dazu bei, den Fußverkehr stärker ins Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft zu rücken.

### **Maßnahmen-Steckbriefe**

Aus dem Maßnahmen-Fahrplan wurden beispielhafte Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsträger ausgewählt, die zurzeit bearbeitet werden bzw. rasch angegangen werden sollen. Diese Maßnahmen werden in Steckbriefen in Anlage 3 mithilfe von Schaubildern und Textbeschreibungen näher erläutert.

Bei vielen Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität ist die Stadt abhängig von Projektpartnern und anderweitigen Entscheidungen, die relevant für die Umsetzung sind. In den Steckbriefen sind die verschiedenen Abhängigkeiten, Zielkonflikte und Akteure zu den einzelnen Maßnahmen dargestellt. Des Weiteren ist enthalten, wie die Maßnahmen hinsichtlich der Priorität, dem Beitrag zur Verkehrswende, den Kosten und des Zeithorizonts bewertet werden.

### **3. Weiteres Vorgehen**

Die Verwaltung wird gemeinsam mit Omnibusverkehr Spillmann den Maßnahmen-Fahrplan regelmäßig fortschreiben. Laufende und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen werden weiterhin gemeinsam mit den vorhandenen Partnern und Akteuren weiter vorangetrieben. Sobald kostenrelevante Maßnahmen anstehen, wird die Verwaltung mit einem entsprechenden Beschlussantrag auf den Gemeinderat zukommen.

Viele der Maßnahmen zur Umsetzung des Mobilitätsplan Bietigheim-Bissingen sind zeit- und kostenintensiv. Insbesondere die Verbesserung der Situation für den Umweltverbund innerhalb der bestehenden Straßenräume bzw. die Umverteilung der öffentlichen Flächen erfordert intelligente Lösungen die meist komplex sind. Aufgrund der engen Personaldecke im Fachamt muss bei der Auswahl der Maßnahmen mit Bedacht priorisiert werden. Die Verwaltung wird zudem verstärkt danach schauen, ob neben Fördermitteln für investive Maßnahmen auch Förderungen für qualifizierte Fachkonzepte und Personalstellen zu erhalten sind und dann gegebenenfalls auf den Gemeinderat zukommen.