



Stadt Bietigheim-Bissingen

Mobilitätsplan 2035 für Bietigheim-Bissingen

| Bericht

Februar 2023

Inhalt

I.	Einführung	3
1.	Mobilitätsplan	3
2.	Verkehrspolitische Ziele international, national und lokal	4
II.	Mobilität in Bietigheim-Bissingen	8
1.	Strukturelle Rahmenbedingungen	8
2.	Wege und Verkehrsmittelwahl.....	8
3.	Verkehrssicherheit	10
4.	Verkehrsprognose	10
5.	Weitere (unberücksichtigte) Entwicklungen und Trends.....	11
III.	Verkehrsträger.....	12
A.	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	13
1.	Bestandsanalyse MIV	13
2.	Prognose MIV	17
2.	Ziele MIV.....	19
3.	Handlungsempfehlungen MIV.....	20
B.	Ruhender Verkehr (MIV)	27
1.	Bestandsanalyse Ruhender Verkehr	27
2.	Ziele Ruhender Verkehr.....	28
3.	Handlungsempfehlungen Ruhender Verkehr.....	28
C.	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV).....	30
1.	Bestandsanalyse ÖPNV.....	30
2.	Ziele ÖPNV	35
3.	Handlungsempfehlungen ÖPNV.....	35
D.	Radverkehr	40
1.	Bestandsanalyse Radverkehr.....	40
2.	Ziele Radverkehr.....	44
3.	Handlungsempfehlungen Radverkehr.....	44
E.	Fußverkehr	54
1.	Bestandsanalyse Fußverkehr.....	54
2.	Ziele Fußverkehr	54
3.	Handlungsempfehlungen Fußverkehr.....	54
IV.	Verkehrskonzept Innenstadt	57
1.	Bestandsanalyse Innenstadt.....	57
2.	Ziele Innenstadt.....	60
3.	Handlungsempfehlungen Innenstadt.....	61
V.	Zusammenfassende Übersicht der Ziele und Empfehlungen.....	65

I. Einführung

1. Mobilitätsplan

Mit dem städtischen Mobilitätsplan 2035 für Bietigheim-Bissingen sollen die übergeordneten Ziele der Verkehrsentwicklung sowie eine Strategie zur Umsetzung aufgezeigt werden. Hierbei sollen sowohl die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Bietigheim-Bissingen erfüllt werden als auch Ansätze für ein aktives Handeln hin zur Verkehrswende aufgezeigt werden.

Die Klimaschutzziele sind nur erreichbar, wenn zahlreiche politische, ökonomische und technologische Veränderungen rasch umgesetzt werden – zumal der Verkehr auf den Straßen weiterwächst und bislang nicht zur Einsparung von Treibhausgasen beigetragen hat.

Der Gemeinderat hat über alle Parteigrenzen hinweg die Verwaltung beauftragt, für Bietigheim-Bissingen ein Konzept einer innovativen und zukunftsfähigen Verkehrsentwicklung sowie einer Verbesserung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft zu erarbeiten. Im Vergleich zum städtischen Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2007 sowie zum Generalverkehrsplan aus dem Jahr 1986 nimmt der Mobilitätsplan 2035 nicht zuvorderst den **Verkehr**, sondern die **Mobilität der Menschen** in den Blick.

Die bisherigen Ergebnisse der Planungen und Beteiligungen (s.u.) wurden 2022 mit dem Gemeinderat in mehreren Fachsymposien und einer Klausur diskutiert und sind in dem nun vorliegenden Papier nochmals in aller Kürze als erläuternder Überblick zusammengefasst.

Historie

1986 wurde der letzte gesamtstädtische **Generalverkehrsplan** für Bietigheim-Bissingen mit Maßnahmen für alle Verkehrsarten erstellt. 2007 wurde der letzte **Verkehrsentwicklungsplan** für Bietigheim-Bissingen erstellt, in dem Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr untersucht wurden. 2013 beauftragte der Gemeinderat die Verwaltung mit der Erstellung eines integrierten Verkehrsentwicklungsplans. 2014 führte das Ingenieurbüro BrennerPlan (Stuttgart) hierzu umfangreiche Verkehrserhebungen (Knotenstromzählungen, Kordonbefragung, telefonische und schriftliche Verkehrsbefragungen, ÖPNV-Fahrgasterhebung und -befragung) durch. Im Januar 2017 wurden die Analyseergebnisse in einem **Zwischenbericht** des Verkehrsentwicklungsplans veröffentlicht. Im November 2017 fand ein **Bürgergespräch** zum VEP statt, bei dem der Sachstand vorgestellt wurde und die Bürgerschaft Ideen einbringen und Maßnahmen und Vorschläge zu den einzelnen Verkehrsarten bewerten konnte. Die Ergebnisse wurden dokumentiert und bei den weiteren Untersuchungen berücksichtigt. Nach der weiteren Bearbeitung durch die Ingenieurbüros BS Ingenieure und Praxl + Partner, fanden von Dezember 2018 bis März 2019 zu den einzelnen Verkehrsarten (ÖPNV, MIV, Rad- und Fußverkehr, Mobilitätsmanagement) vertiefende **Ideenwerkstätten** statt, in denen die aktuellen Ergebnisse und die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung präsentiert und diskutiert wurden. In Kleingruppen konnte die Bürgerschaft die Maßnahmen erörtern, Vorschläge einbringen und die Maßnahmen bewerten. Die Ergebnisse wurden in Fotodokumentationen festgehalten, auf der städtischen Webseite veröffentlicht und für die weitere Bearbeitung verwendet. Bei einer **Online-Befragung** zum Stadtentwicklungskonzept im Frühjahr 2021 hatten die Bürger zuletzt die Gelegenheit, ihre Ideen und Anregungen zum Thema Mobilität und Verkehr einzubringen.

Die bisherigen Ergebnisse der Planungen und Beteiligungen wurden im Hinblick auf die aktuellen Entwicklungen in Präsentationen zusammengestellt und dem Gemeinderat im 1. Halbjahr 2022 im Rahmen einzelner **Fachsymposien** zu den unterschiedlichen Verkehrsträgern vorgestellt. Im Oktober 2022 fand eine Klausur des Gemeinderats zur Mobilitätsentwicklung statt. Die Ergebnisse bilden die Grundlagen der hier vorliegenden **Zusammenfassung zum Mobilitätsplan 2035 für Bietigheim-Bissingen**.

2. Verkehrspolitische Ziele international, national und lokal

Ziele auf Ebene der EU

Die EU-Verkehrspolitik konzentriert sich im Wesentlichen auf folgende Bereiche:

- Stärkung des Wettbewerbs und der Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrswirtschaft
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Fahrgastrechte
- Nachhaltige und bezahlbare Mobilität
- Erhaltung und Verbesserung einer leistungsfähigen Infrastruktur.

Aus der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der Europäischen Kommission vom Dezember 2020 werden diese Ziele verfolgt:

- Klimaneutralität bis zum Jahr 2050, Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 55 % bis 2030 gegenüber 1990
- Förderung der Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge und erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe sowie des Aufbaus der dafür erforderlichen Infrastruktur
- Nachhaltigere und gesündere Mobilität zwischen und innerhalb von Städten durch nachhaltige und intelligente Mobilitätsdienste, Mobilitätsdienstleistungen für Bedarfsverkehre, Verlagerung des Großteils der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn und Erhöhung der Anteile der öffentlichen Verkehrsmittel, des Fußgänger- und Radverkehrs für eine Verbesserung der Gesundheit und des Wohlergehens der Menschen
- Verringerung von Luftschadstoff- und Lärmemissionen
- Vermeidung von Verkehrsüberlastungen
- Ökologisierung des Güterverkehrs durch Verlagerung von Straßengüterverkehr auf andere Verkehrsträger, nachhaltige Stadtlogistik
- CO₂-Bepreisung und bessere Anreize für die Nutzer für emissionsfreie Mobilität
- Vernetzung und Automatisierung von multimodaler Mobilität durch Innovation, Daten und Einsatz von künstlicher Intelligenz
- Faire und gerechte Mobilität für alle
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Senkung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe Null

Ziele auf Ebene des Bundes

Die Bundesregierung strebt eine nachhaltige, barrierefreie, innovative und für alle alltagstaugliche und bezahlbare Mobilität an (Koalitionsvertrag 2021). Mobilität gilt als Teil der Daseinsvorsorge und Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land. Die Schwerpunkte sind: Transformation der Automobilindustrie (hin zur Elektromobilität und Dekarbonisierung), Innovationsstandort (Mobilitätsforschung und autonomes Fahren), Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur (Schiene: Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25%, verdoppeln des Personenverkehrs, Deutschlandtakt; Bundesfernstraßen: Fokus auf Erhalt und Sanierung, v.a. der Ingenieurbauwerke), Güterverkehr (CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut, inkl. Güterkraftverkehr ab 3,5 t, regionale Güterverkehrskonzepte, emissionsfreie Stadtlogistik), Verkehrssicherheit (Umsetzung Vision Zero) und Lärmschutz (Lärmbelastungen durch Verkehr reduzieren, aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen). Öffentlicher Verkehr und neue Mobilitätsangebote (Attraktivität und Kapazität des ÖPNV, digitale und innovative Angebote und Vernetzung), Rad- und Fußverkehr (insb. kommunale Radverkehrsinfrastruktur, Kombination von Rad und ÖV, nationale Strategie Fußverkehr).

Klimaschutz im Verkehr: bestehende verbindliche Vorgaben zur Einhaltung der nationalen Emissionsziele mit jährlich sinkenden zulässigen Jahresemissionsmengen – Ziel: Klimaneutralität bis zum Jahr

2045. Klimafreundliche Mobilität – Ziel: Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 65 % bis 2030 bzw. im Verkehrssektor um 48 % gegenüber 1990. Maßnahmen: Sofortprogramm für den Verkehrssektor mit Aufbau der Ladeinfrastruktur/ Förderung der Elektromobilität, Ausbauoffensive Radverkehr und Ausbau- und Qualitätsoffensive Öffentlicher Personennahverkehr (s. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 07/2022).

Darüber hinaus hat sich der Bund für den Verkehrsbereich folgende Ziele gesetzt: Verlagerung von Transporten auf klimafreundlichen Optionen, Anschaffung von Lkw mit klimaschonenden Antrieben und Ausbau einer bedarfsgerechten Tank- und Ladeinfrastruktur, „Stadt der kurzen Wege“ und Nutzungsmischung (Wohnen/ Arbeiten/ Einkaufen), Neuaufteilung der Verkehrsflächen in den Städten, sichere und barrierefreie Geh- und Radwege (sichere Wege für Kinder), mehr emissionsarme bzw. durch erneuerbare elektrische Energie angetriebene Fahrzeuge, Bündelung von Lieferverkehr, Förderung der Digitalisierung (um mobiles Arbeiten zu stärken), effiziente Infrastruktur durch Digitalisierung (Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger, Mobilitätsplattformen), barrierefrei nutzbaren sowie breit ausgebauten leistungsstarken und bezahlbaren Umweltverbund (s. BMDV 10/2021 und Stadtentwicklungsbericht der Bundesregierung 2020).



Abbildung 1: Neuer Handlungsbedarf nach dem Pariser Klimaschutzabkommen, Umweltbundesamt

Ziele auf Ebene des Landes

Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, Baden-Württemberg zum Wegbereiter einer modernen und nachhaltigen Mobilität der Zukunft zu machen: Bis zur Mitte des Jahrhunderts soll die Mobilität im Land weitgehend auf erneuerbare Energien umgestellt sein. Chancen der technologischen

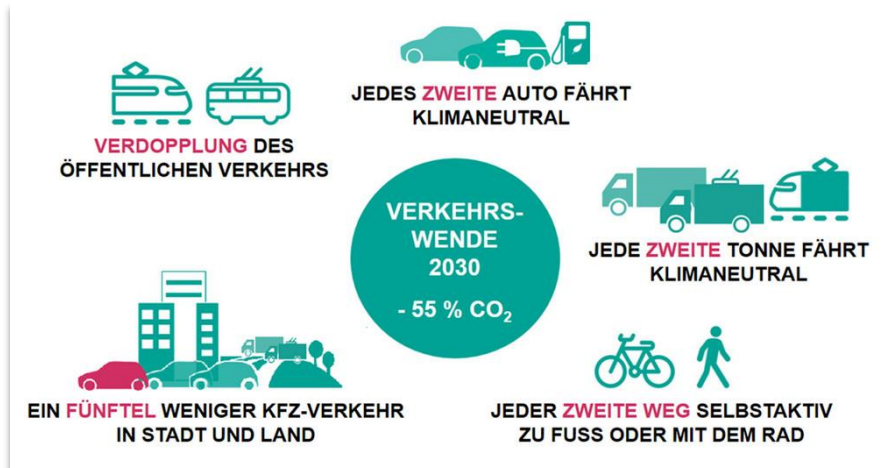


Abb. 2: fünf konkrete Ziele für die Verkehrswende, um im Verkehrssektor die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 um 55 % gegenüber dem Jahr 1990 zu reduzieren (VM BW).

Entwicklung werden ergriffen und neue Mobilitätsformen gefördert. So entsteht ein Beitrag zu einer neuen multimodalen Mobilitätskultur. Die neue Mobilität ist umwelt- und klimaverträglich, sozial, bezahlbar, wirtschaftlich effizient und sichert Lebensqualität.

Darüber hinaus werden folgende Ziele verfolgt: Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 (Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 65 % bis 2030), Förderung der Elektromobilität und alternativer Antriebsformen, Unterstützung neuer Mobilitätskonzepte (Carsharing, autonome Shuttles), bessere Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsformen (ÖPNV, Auto, Fuß- und Radverkehr), Mobilität muss attraktiv und verlässlich, klimaschonend und barrierefrei, bezahlbar und sicher sein. Stärkung des ÖPNV, Förderung des Rad- und Fußverkehrs und Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Bürger sowie Unternehmen (siehe Abb. 2)

Ziele auf Ebene der Region

Gemäß Regionalverkehrsplan (2018) verfolgt die Region Stuttgart das Ziel einer zukunftsfähigen Mobilität als Grundlage für die Funktionsfähigkeit der Region als Wohn- und Wirtschaftsstandort mit attraktiven Lebensbedingungen; eine Mobilität von Personen und Gütern mit angemessenem Zeit- und Kostenaufwand – sicher, zuverlässig, pünktlich und somit planbar, komfortabel sowie möglichst ressourcenschonend, emissionsarm, umweltfreundlich und klimaverträglich – bei freier Wahl des Verkehrsmittels und für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich.

ÖPNV-Pakt Region Stuttgart mit dem Land Baden-Württemberg: Bahnen und Busse des VVS sollen leistungsfähiger und besser werden (2025 + 20%). Die Verbindung mit Auto-, Rad- und Fußverkehr soll systematisch verbessert werden. Neue kostengünstige Angebote sowie neue Informations- und Kommunikationstechnologie sollen die Nutzung kundenfreundlicher machen.

Ziele auf Ebene des Landkreises

Der Landkreis unterstützt die Ziele des Landes für die Verkehrswende. Ziele für den Verkehrsbereich auf der Grundlage des Klimaschutzkonzeptes: Stärkung der klimafreundlichen Alternativen zum Auto, Förderung des Radverkehrs, Verbesserung des ÖPNV-Angebots und der Preisgestaltung, Unterstützung von Sharing-Modellen. Als eine von fünf Modellkommunen erstellt der Landkreis zurzeit im Rahmen eines Pilotprojekts des Landes und in Zusammenarbeit mit 20 Kreiskommunen einen Klimamobilitätsplan. Des Weiteren setzt der Landkreis ein behördliches Mobilitätsmanagement ein, um die Wege zur Arbeit sowie Geschäfts- oder Dienstreisen für die Mitarbeitenden nachhaltiger zu gestalten.

Städtische Strategien

Klimaaktionsplan (2022): Im Rahmen des kommunalen Verbundes von Verwaltung, Stadtwerke Bietigheim-Bissingen GmbH, Bietigheimer Wohnbau GmbH und Omnibusverkehr Spillmann GmbH möchte die Stadt Bietigheim-Bissingen zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung aktiv werden bzw. die vorhandenen Aktivitäten bündeln und nach Möglichkeit zügig ausweiten. Für Erfolge beim Klimaschutz ist aber vor allem die Mitwirkung aller Verbraucher und Akteure in der Stadt notwendig. Daher wird es sehr wichtig sein, diese aktiv und mit Engagement gezielt zu sensibilisieren, zu animieren und zu unterstützen. Auch in Bietigheim-Bissingen sollen Kooperationen und Netzwerke der Akteure initiiert, geknüpft und koordiniert werden, Impulse gegeben und Impulse aufgenommen werden.

Der Verkehrssektor trägt maßgeblich zu den CO₂-Emissionen in Bietigheim-Bissingen bei. Um das im Bereich der städtischen Mobilität vorhandene Potenzial für die Reduzierung der schädlichen Auswirkung des Verkehrs zu aktivieren, sind verschiedene Maßnahmen und Ansätze erforderlich. Der Um-

weltverbund (öffentlicher Nahverkehr, Fuß- und Radverkehr) muss ausgebaut und in der Antriebstechnik müssen fossile Treibstoffe durch klimaneutrale Antriebsarten ersetzt werden. Der Verkehrssektor muss perspektivisch nahezu emissionsfrei werden.

Zielsetzung des Klimaaktionsplans im Themenfeld Verkehrswende ist es, eine Mobilitätswende sowie eine Energiewende herbeizuführen, um den Energieverbrauch zu reduzieren und den Verkehr klimaneutral zu machen. Schwerpunktaktivitäten hierbei sind: Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung: 15-Minuten-Stadt, Kommunale Mobilitätsplanung, Vermeidung von Verkehr (durch Verkürzung, Vermeidung und Bündelung und Regionalisierung, Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, Effizienz steigern und Dekarbonisierung. Neben Umweltschutz-, Sozial- und Gesundheitsaspekten sind auch der enorme Flächenverbrauch, die Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer und hohe betriebs- und volkswirtschaftliche Kosten Gründe für ein Umdenken hin zu einer nachhaltigen Mobilität.

Lärmaktionsplan: Der Lärmaktionsplan Stufe II wurde Ende 2017 beschlossen. Daraufhin wurde auf den vom Lärm besonders betroffenen Straßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 bzw. 40 km/h verringert. Derzeit wird die Untersuchung zur Stufe III des Lärmaktionsplans durchgeführt. Es soll die Möglichkeit genutzt werden, durch neue gesetzliche Grenzwerte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf weiteren Straßen herabzusetzen, um die Lärmpegel zu reduzieren und die Gesundheit der Bevölkerung zu verbessern.

Mobilitätsplan 2035: Mit dem Mobilitätsplan 2035 für Bietigheim-Bissingen sollen für folgende Ziele Ansätze und Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt werden:

- Die Verkehrswende aktiv gestalten, um den Energieverbrauch zu reduzieren bzw. klimaneutral zu erzeugen und den Verkehr dadurch klimaneutral zu machen
- Mobilität der Bürger und Pendler sowie Wirtschaftsverkehre aufrechterhalten
- Den Verkehr dekarbonisieren und weitere innovative Lösungen fördern (klimafreundliche Antriebe, smarte Steuerung)
- Einen stadtverträglichen Verkehr gestalten – die Lebensqualität und Aufenthaltsqualität in der Stadt verbessern (Belastungen wie Lärm und Luftverschmutzung reduzieren)
- Den Modal Split ändern – den Umweltverbund und Umsteigen auf alternative Verkehrsträger fördern (Bus-, Fuß- und Radverkehr)
- Verkehre vermeiden (Stadt der kurzen Wege, Aufenthaltsqualität in den Quartieren)

II. Mobilität in Bietigheim-Bissingen

1. Strukturelle Rahmenbedingungen

Räumliche Lage

Bietigheim-Bissingen ist verkehrsgünstig an das überörtliche Straßennetz (BAB 81 mit Anschlussstelle LB-Nord und diverse Kreis- und Landesstraßen) sowie das überregionale Schienennetz (mit S-Bahn und Regionalbahnhalt) angebunden, bildet als zweitgrößte Stadt im Landkreis gemeinsam mit der Stadt Besigheim ein Doppelzentrum, ist für die umliegenden Gemeinden Mittelzentrum und entfaltet als attraktiver Wohn-, Bildungs- und Gewerbestandort sowie als Einkaufs- und Freizeitstadt eine überörtliche Bedeutung.

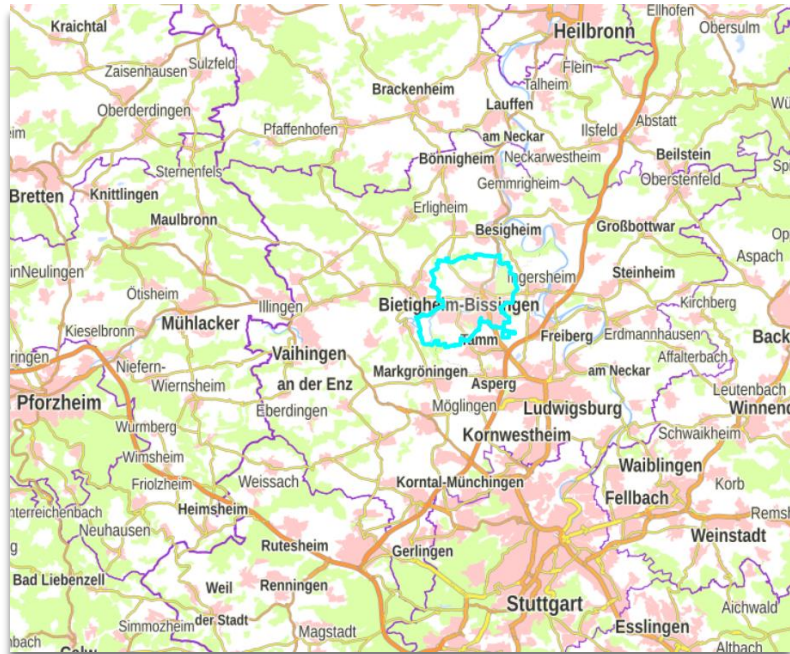


Abbildung 3: Übersichtskarte (Grundlage: ALKIS Geobasisdaten des LGL BW)

Bevölkerung und Wirtschaft

Bietigheim-Bissingen hat zum Stand Juli 2022 rund 27.500 Haushalte und rund 44.400 Einwohner – davon sind ca. 51 % weiblich und ca. 49 % männlich; ca. 17 % sind unter 18 Jahre und ca. 22 % über 65 Jahre. In den letzten 60 Jahren hat sich die Einwohnerzahl fast verdoppelt (1961: ca. 24.045 EW).

Im Jahr 2021 gab es laut StaLA insgesamt rund 26.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort und 19.000 am Wohnort, ca. 6.000 Bietigheim-Bissinger arbeiteten an ihrem Wohnort. Die Zahl der Einpendler lag bei ca. 20.000, die Zahl der Auspendler bei rund 13.000. Die Anzahl der Pendler ist innerhalb der letzten 10 Jahre um ca. 23 % (Einpendler) bzw. 26 % (Auspendler) gestiegen.

Bildung, Erziehung, Sport und Freizeit

Ein umfassendes Angebot an Bildungs- und Erziehungseinrichtungen mit Kindertageseinrichtungen, mehreren Grund- und weiterführenden Schulen sowie Förder- und beruflichen Schulen des Landkreises, zahlreichen Sport-, Kultur- und Freizeitangeboten (insb. EgeTrans Arena, Eishalle, Freibad Badespark und Hallenbäder, Sportgelände Ellental und Bruchwald, die Innenstadt, das Kronenzentrum etc.), u.a. mit überörtlichem/ überregionalem Publikum, bieten ein breit angelegtes Spektrum attraktiver Adressen in der Stadt.

2. Wege und Verkehrsmittelwahl

Das Büro BrennerPlan hat am 13.11.2014 eine Haushaltsbefragung durchgeführt, um die Wege der Menschen in Bietigheim-Bissingen stichprobenhaft zu erfassen und auszuwerten, die am Stichtag das Haus verlassen haben (BrennerPlan, VEP 2030, Zwischenbericht, 01/2017). Ca. 95 % der befragten Einwohner haben demnach am Stichtag das Haus verlassen, 5 % der Befragten waren nicht mobil bzw. sind daheim geblieben. Die Bevölkerung legte insgesamt ca. 146.000 Wege zurück, was ca. 3,6 Wegen

pro Person am Tag entspricht. Die Unterwegszeit der befragten mobilen Personen lag im Durchschnitt bei ca. 1 Stunde und 14 Minuten am Tag. Die wichtigsten Wegekombinationen sind in Abbildung 4 dargestellt.

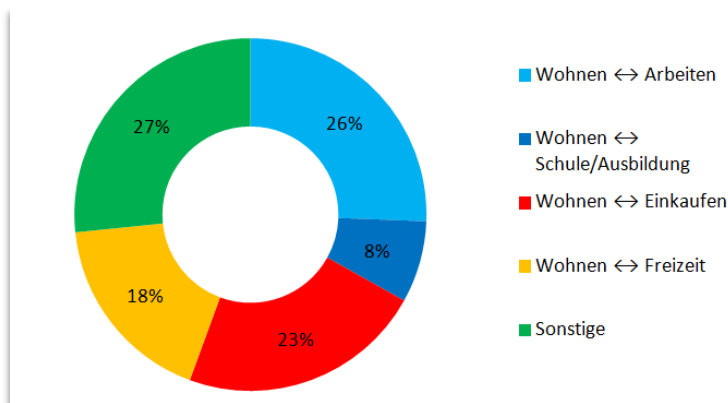


Abbildung 4: Wegezweck, Haushaltsbefragung 2014 in Bietigheim-Bissingen

Abbildung 5 zeigt die gewählten Verkehrsmittel der Befragten (Diagramm links) und stellt diese dem durchschnittlichen Wert der Verkehrsmittelwahl für den Raumtyp „Mittelstadt im städtischen Raum in einer Stadtregion“ (BMDV, 2017) gegenüber (Diagramm rechts). Daraus lässt sich ableiten, dass in Bietigheim-Bissingen der Anteil des MIV überdurchschnittlich sehr hoch und der Anteil des Fuß- und Radverkehrs vergleichsweise gering ist. Der Anteil des ÖPNV ist ebenfalls überdurchschnittlich hoch.

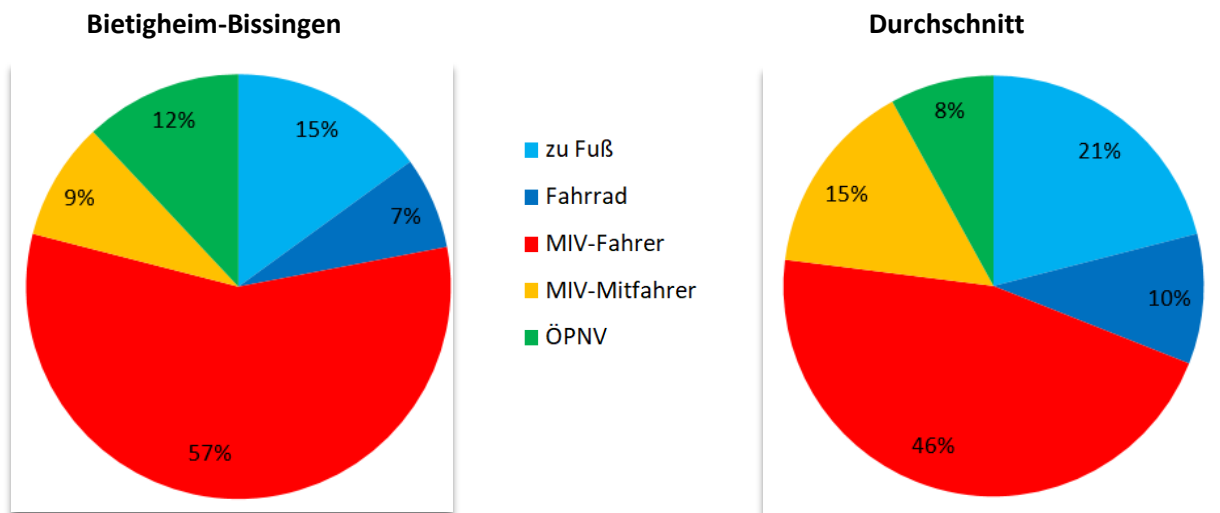
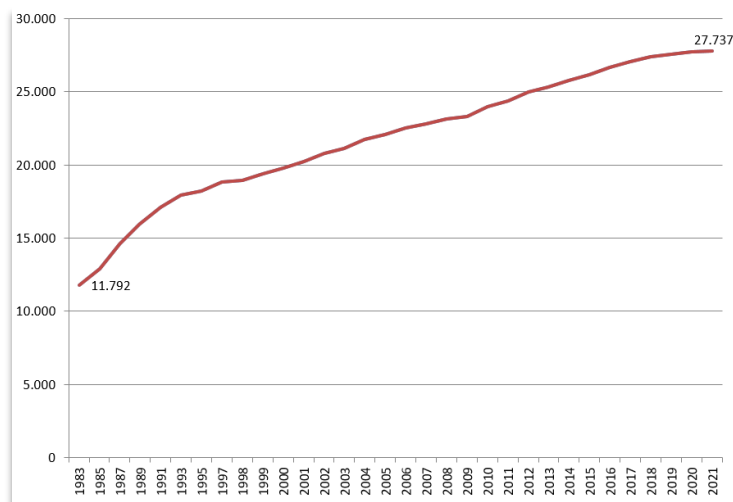


Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) in Bietigheim-Bissingen, Grundlage: Verkehrsanalyse BrennerPlan, 2017 und durchschnittliche Werte für eine Mittelstadt, städtischer Raum in Stadtregion, Grundlage: „Mobilität in Deutschland“

Pro Haushalt waren bei der Haushaltsbefragung im Jahr 2014 durchschnittlich 1,44 Pkw und 1,78 Fahrräder vorhanden. Der Bestand der privaten Pkw in Bietigheim-Bissingen hat in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich zugenommen, wie die Abbildung 6 zeigt. Hochgerechnet auf das Jahr 2022 anhand der Daten des Statistischen Landesamts (StLa) gibt es mittlerweile 1,52 Pkw pro Haushalt.

Abbildung 6: Pkw-Bestand Bietigheim-Bissingen, Grundlage: Statistik-BW, mit Bereinigung der statistischen Änderung zwischen 2007 und 2008



3. Verkehrssicherheit

Der Verkehrssicherheit kommt als hohes soziales Gut eine bedeutende Rolle in der Verkehrsentwicklung zu. Hierbei geht es um die Folgen für die Unfallopfer, die volkswirtschaftlichen Kosten für die Allgemeinheit sowie die freie Entfaltung insbesondere von Kindern, älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen. Die Bundesregierung hat sich daher dazu verpflichtet, die „Vision Zero“ (mittelfristige Senkung der Anzahl der Verkehrstoten auf null) einzuführen und hat im Juni 2021 das „Verkehrssicherheitsprogramm 2021-2030“ fortgeschrieben (Nutzung des automatisierten, autonomen und vernetzten Fahrens für mehr Verkehrssicherheit, Verbesserung der Straßeninfrastruktur, Erhöhung der Radverkehrssicherheit).

Jährlich finden in Bietigheim-Bissingen eine Verkehrsschau und eine Unfallkommission mit Polizei, Verkehrswacht und Stadtverwaltung statt. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg gibt es für alle Grundschulen Schulwegpläne und für die weiterführenden Schulen Radschulwegpläne. Hier sind die Stellen gekennzeichnet, die gefährlich sind bzw. wo die Schüler achtsam sein sollten. Wie die Umfragen bei den Schülern ergeben haben, fühlen die meisten Schüler sich grundsätzlich sicher. Für die Zukunft sollte aber weiter daran gearbeitet werden, dass die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen erhöht wird. Dies wird unter anderem erreicht durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge, Verbesserung der Sichtbeziehungen und Entschärfung von Konfliktpunkten. In Abbildung 7 sind beispielhaft die Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Bietigheim-Bissingen aus dem Jahr 2021 dargestellt.

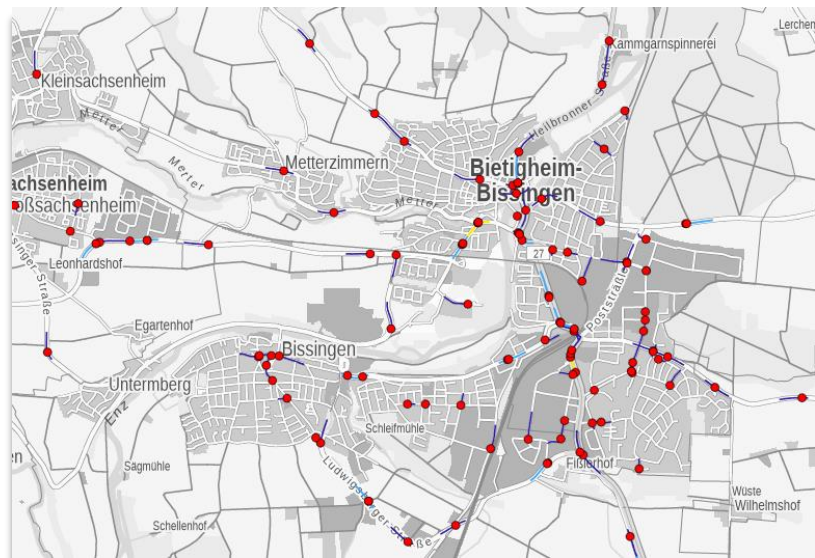


Abbildung 7: Unfallorte mit Personenschaden, Unfallatlas, GeoBasis-DE/BKG, Statistisches Landesamt BW

4. Verkehrsprognose

Für die Verkehrsprognose für Bietigheim-Bissingen wurden auf Grundlage analytischer Daten Aussagen zur Verkehrsentwicklung und künftigen Belastung des Straßennetzes abgeleitet. Einbezogen wurden relevante Merkmale der Siedlungsstruktur im Untersuchungsraum sowie Einflussfaktoren wie Motorisierungsgrad und veränderte Mobilitätsverhalten entsprechend der Prognosen des BMDV. Die Fortschreibung der Einwohnerzahlen (Prognosehorizont 2035) orientiert sich an der regionalisierten Bevölkerungsvorausrechnung für den Landkreis Ludwigsburg des StaLA: Anstieg der Einwohnerzahl 2013 bis 2030: +2,4 %; Zahl der Beschäftigten: +6,6 % (Entwicklung Einwohner- und Beschäftigtenzahlen im LKR von 2017 bis 2035: s. Abbildung 9). Darüber hinaus wurden mehrere kleinräumige Gebietsentwicklungen für Wohnen und Gewerbe berücksichtigt (s. Abbildung 8).

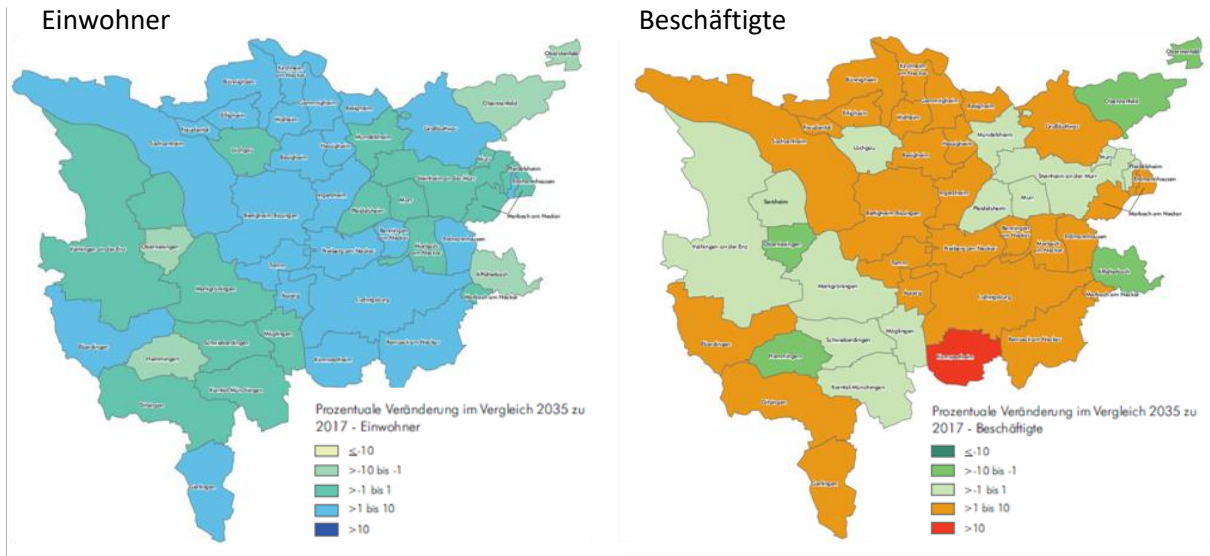


Abbildung 9: Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung im Landkreis von 2017 bis 2035 (Grundlage: Regionalmodell Modus Consult)

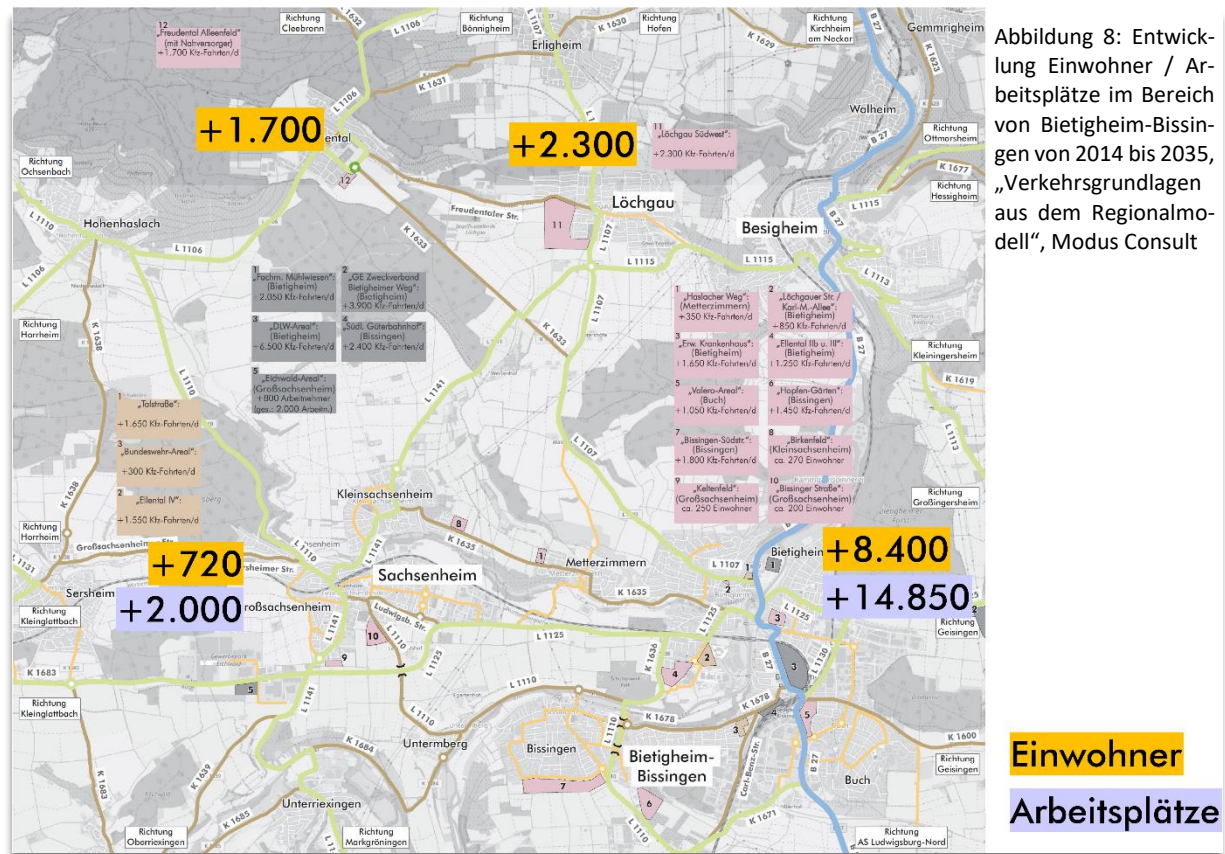


Abbildung 8: Entwicklung Einwohner / Arbeitsplätze im Bereich von Bietigheim-Bissingen von 2014 bis 2035, „Verkehrsgrundlagen aus dem Regionalmodell“, Modus Consult

Einwohner
Arbeitsplätze

5. Weitere (unberücksichtigte) Entwicklungen und Trends

Die künftige Verkehrsentwicklung hängt überdies von zahlreichen weiteren und übergeordneten/ global wirkenden Trends ab. Diese können derzeit nicht verlässlich abgeschätzt werden und sind daher zahlenmäßig in den Prognoseberechnungen nicht enthalten:

Verkehrswende durch Klimawandel: Um die Klimaschutzziele zu erreichen, ist ein geändertes Mobilitätsverhalten notwendig – Verlagerungen des städtischen Verkehrs vom MIV auf den Umweltverbund aus Bus, Bahn, Fahrrad- und Fußverkehr.

Elektromobilität: Die Bundesregierung möchte, dass bis zum Jahr 2030 rund 7-10 Mio. Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen sind. Nach der EU sollen ab dem Jahr 2035 keine Fahrzeuge mit Verbrennermotor mehr zugelassen werden. Durch die Änderung des Antriebs wird sich auch das Fahrverhalten ändern. Die weitere Entwicklung ist hier u.a. von technischen Innovationen und neuen Infrastrukturen abhängig.

Demografischer Wandel: In den letzten 20 Jahren ist das Durchschnittsalter in Bietigheim-Bissingen um 3,4 Jahre gestiegen, Tendenz steigend. Um dem demografischen Wandel zu begegnen, ist es erforderlich, auch die Mobilität familien- und kinderfreundlicher zu gestalten und insb. beim Fußverkehr und beim ÖPNV die Belange von Kindern und Senioren stärker zu berücksichtigen.

COVID-19/Corona-Pandemie: Es ist davon auszugehen, dass die während der Corona-Pandemie in den Jahren 2020/21 gemachten Erfahrungen und Entwicklungen bei der Digitalisierung (insb. mobiles Arbeiten, Home-Office, Onlinekonferenzen etc.) auch weiter verstärkt genutzt werden. Es wurde festgestellt, dass mobile Arbeit geeignet ist, Verkehrsspitzen im täglichen Pendlerverkehr abzuflachen und Überlastungen der Verkehrssysteme zu verringern, langfristig aber keine Verkehrsabnahmen wahrscheinlich sind, da die Möglichkeiten für mobiles Arbeit zu einer veränderten Wohnort- oder Arbeitsplatzwahl führen können, bei der größere Entfernungen akzeptiert werden (BMVD, 09/2020). Für Bietigheim-Bissingen lässt sich am Beispiel der Bundesstraße 27 feststellen, dass die Lockdowns in den Jahren 2020 und 2021 zu Verkehrsabnahmen des täglichen Verkehrs um bis zu 40 % geführt haben (Abbildung 10). Wie der Abbildung jedoch auch entnommen werden kann, ist mittlerweile im Jahr 2022 das Verkehrsaufkommen wieder auf dem Niveau von vor der Pandemiezeit angelangt.

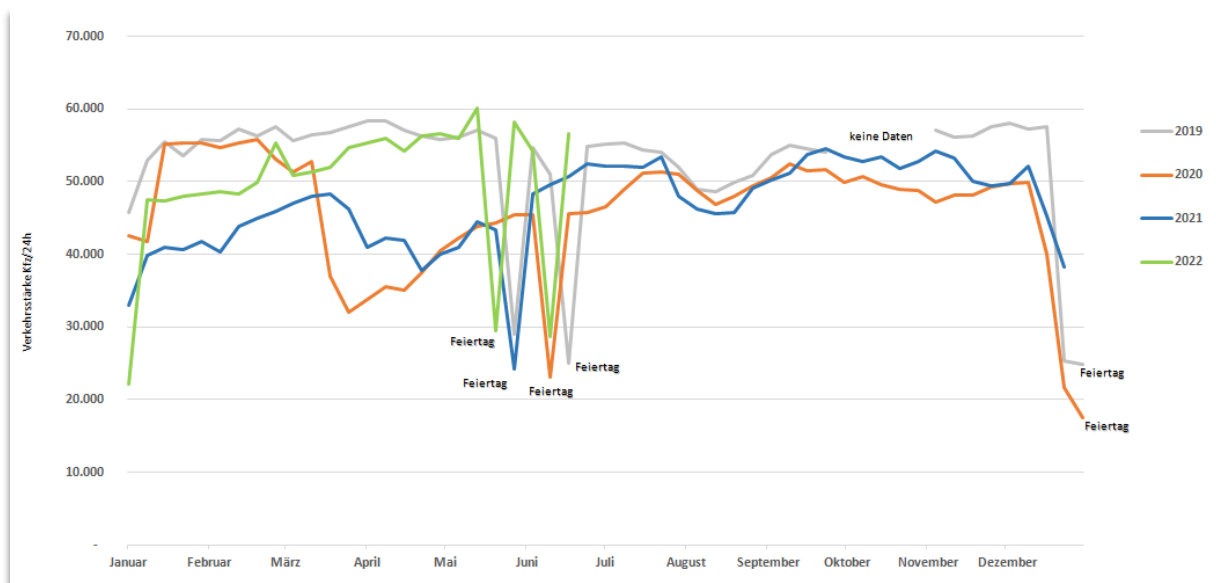


Abbildung 10: Verkehrsentwicklung während der COVID-19-Pandemie auf der B 27 südlich der Einmündung der K 1671, Auswertungen am städtischen Verkehrsrechner

III. Verkehrsträger

Im Folgenden sind für die einzelnen Verkehrsträger Motorisierter Individualverkehr (getrennt in fahrenden und ruhenden Verkehr), Öffentlicher Personenverkehr, Radverkehr und Fußverkehr sowie die Innenstadt als Sonderraum jeweils Analysen, Zielformulierungen und Handlungsempfehlungen dargestellt, die Grundlage der politischen Entscheidungen zur weiteren Mobilitätsentwicklung für Bietigheim-Bissingen sein sollen.

A. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

1. Bestandsanalyse MIV

Straßennetz

Die Bundesstraße B 27 bildet die Ortsdurchfahrt und bindet die Stadt an das überörtliche Straßenverkehrsnetz und die A 81 an. Die B 27 dient zudem als Umleitungstrecke bei Verkehrsstörungen auf der A 81. Die Landesstraße L 1125 sowie die Kreisstraße K 1671 (Südumfahrung) zwischen den Ortslagen von Bietigheim und Sachsenheim übernehmen eine sehr starke Bündelungsfunktion des Verkehrs in Richtung B 27 und in deren Verlängerung zur A 81. Auch die regionalen Gewerbeschwerpunkte Eichwald und Laiern sind darüber ans überörtliche Straßenverkehrsnetz angebunden. Weitere hoch belastete regionale Straßen wie die Landesstraßen 1107 führen durch Bietigheim-Bissingen und verbinden die Nachbarkommunen Löchgau, Freudental, Erligheim und Bönnigheim mit der Autobahn. Das Straßennetz mit den Verkehrsbelastungen aus dem Jahr 2018 sind in Abbildung 11 dargestellt.

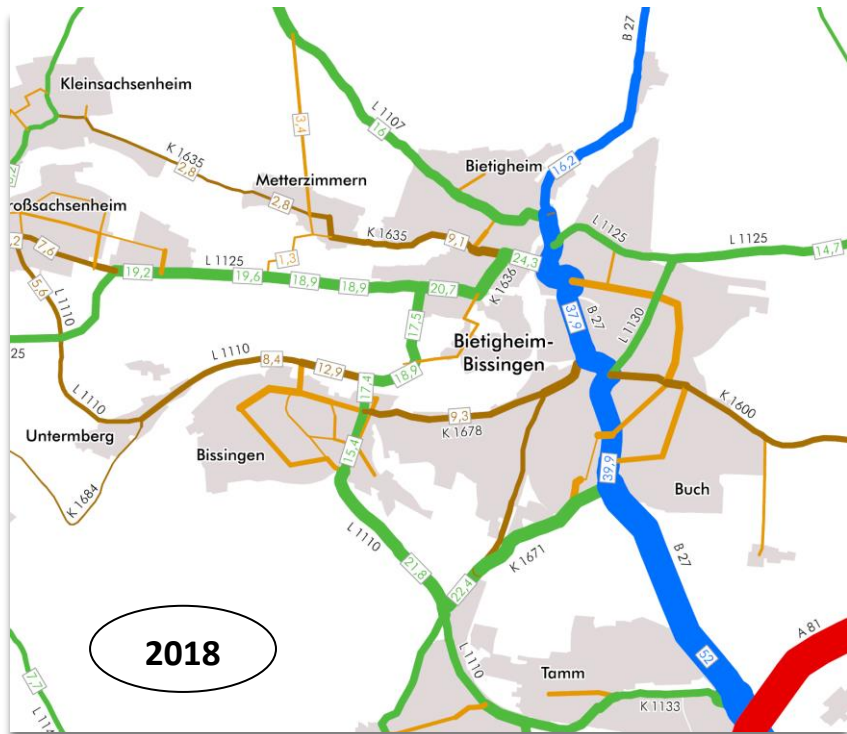


Abbildung 11: Straßennetz mit Verkehrsstärken [DTV_w in 1.000 Kfz/24h], Analyse 2018 (Grundlage: Modus Consult)

Straßenverkehrsmodell

Zur Analyse der Verkehrsströme und zur Erstellung der Verkehrsprognose wurde ein makroskopisches Verkehrsmodell verwendet, das die Verkehrsnachfrage möglichst realitätsnah abbildet. Verwendet wurde das Verkehrsmodell für den Landkreis Ludwigsburg da dieses die Verkehre großräumiger erfasst und daher die äußeren Einflüsse exakter abbildet. Eingeflossen ist zudem das Straßenverkehrsgrundmodell Baden-Württemberg, das Datengrundlagen zum Straßennetz, der räumlichen Gliederung und relevanter Strukturdaten sowie des Verkehrsmonitorings des Landes enthält. Das Verkehrsmodell wurde vom Büro Modus Consult erstellt. Verwendet wurde das Programmsystem CUBE Version 6 der Firma Bentley.

Verkehrsströme

Der Anteil des Durchgangsverkehrsanteils beträgt nach den Auswertungen des Verkehrsmodells durch das Büro Modus Consult rund 28 %. Der restliche Verkehr teilt sich in Quell-, Ziel- und Binnenverkehr auf und hat somit einen Bezug zu Bietigheim-Bissingen. Die folgenden Abbildungen zeigen die Verteilung des Durchgangsverkehrs als Zielspinne für die Zeiträume morgens und nachmittags:

Abbildung 12: Vormittags sind hohe Pendlerströme aus Richtung Norden und Westen zur B 27 in Richtung Autobahnanschluss unterwegs.

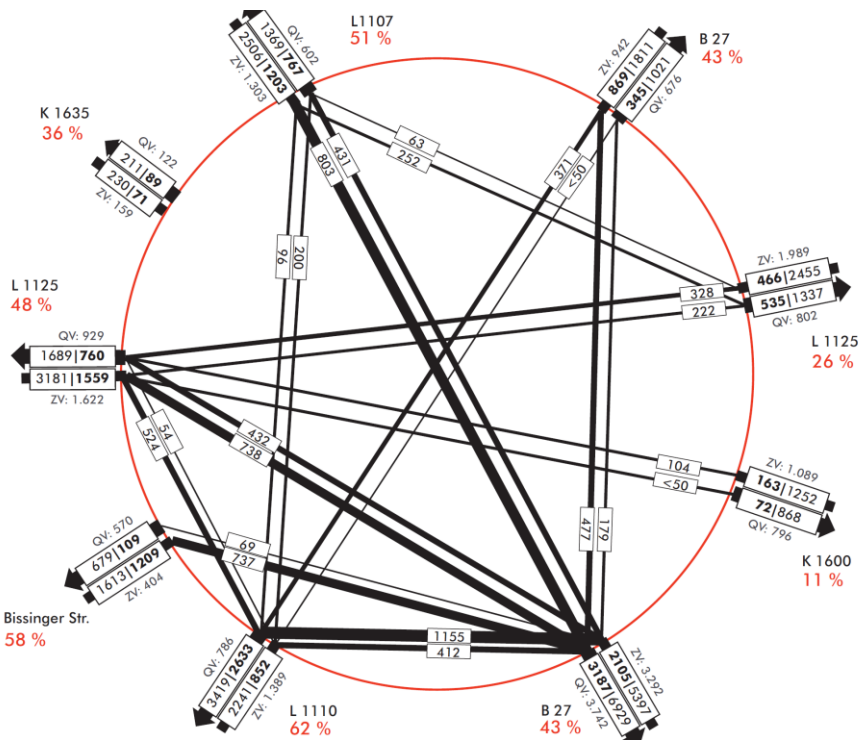


Abbildung 12: Durchgangsverkehr am Vormittag (6-10 Uhr), Grundlage: Regionalverkehrsmodell, Modus Consult

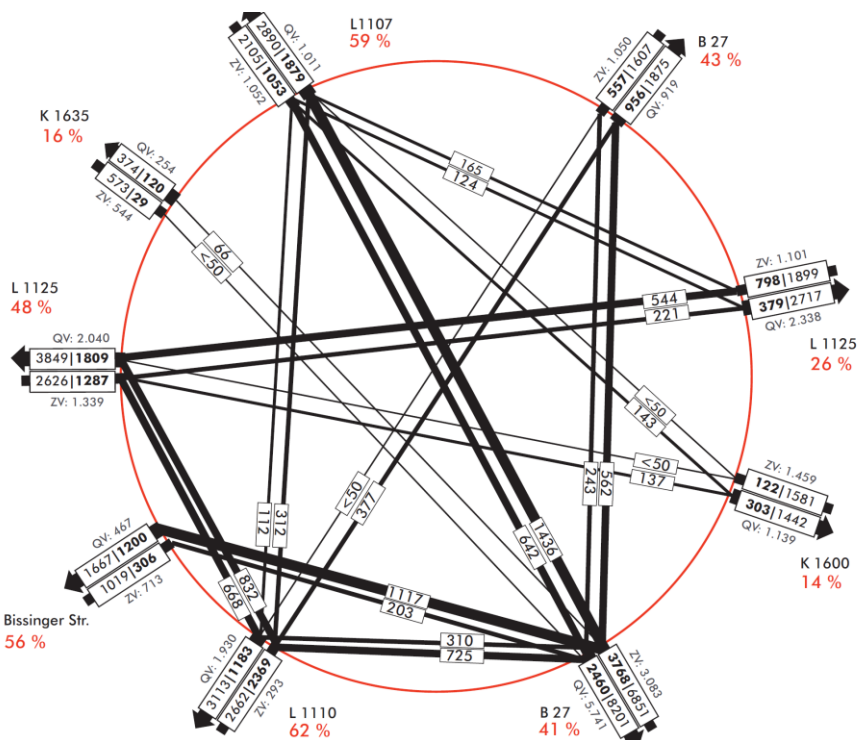


Abbildung 13: Nachmittag strömen diese hohen Pendlerverkehre wieder zurück von der B 27 aus Richtung Autobahnanschluss in Richtung Norden und Westen.

Abbildung 13: Nachmittags strömen diese hohen Pendlerverkehre wieder zurück von der B 27 aus Richtung Autobahnanschluss in Richtung Norden und Westen.

Knotenpunkte

An den vielen Durchgangsstraßen der Stadt bestehen zahlreiche Knotenpunkte, von denen viele wegen des hohen Verkehrsaufkommens und zur Sicherung des querenden Fuß- und Radverkehrs mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet sind. An mehreren Knotenpunkten, an denen die Hauptverkehrsstraßen aufeinandertreffen, kommt es in den Hauptverkehrszeiten zu Überlastungen (siehe Abbildung 14). Auf den folgenden Streckenabschnitten ergeben sich dadurch regelmäßig Konflikte:

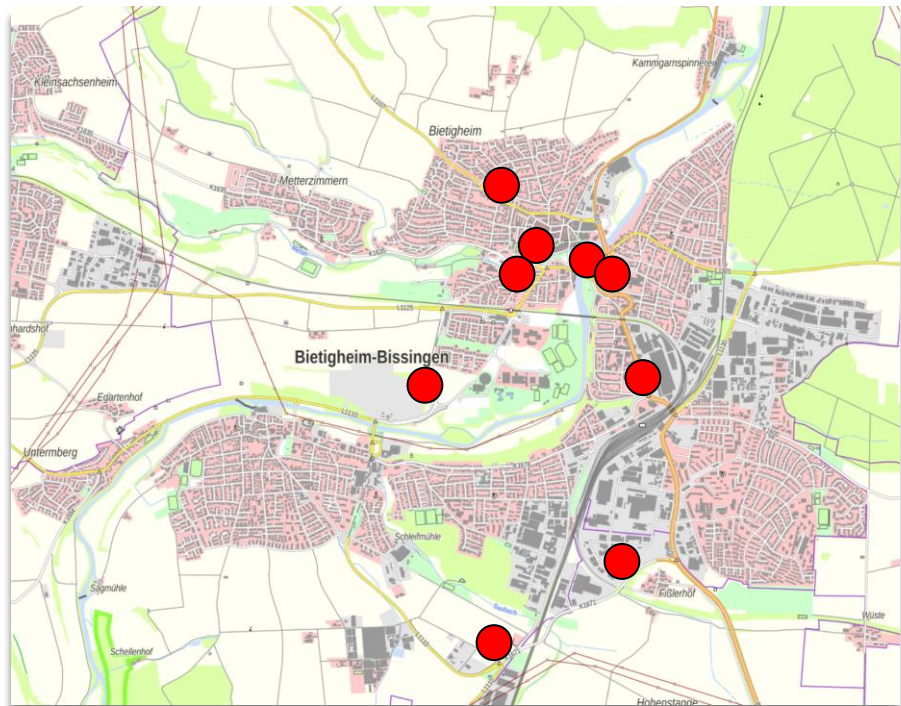


Abbildung 14: Knotenpunkte, die regelmäßig in den Hauptverkehrszeiten überlastet sind

- B 27 zwischen der Auwiesenstraße und der Geisinger Straße
- B 27 im Bereich Bahnhof
- Auwiesenstraße (L 1125) zwischen der B 27 und der Schwarzwaldstraße
- Schwarzwaldstraße (L 1125) zwischen der Großsachsenheimer Straße und der Auwiesenstraße
- Südumfahrung (K 1671) zwischen der B 27 und der Fritz-Lieken-Straße

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss gilt es, diese Problemstellen zu verbessern.

Verkehrsmanagement

Zur Verbesserung der Steuerung der Lichtsignalanlagen sind die einzelnen Lichtsignalanlagen zentral an den städtischen zentralen Verkehrsrechner angebunden. Um unnötige Halte und Rückstauungen zu verringern, sind auf den Haupttrouten die Lichtsignalanlagen miteinander koordiniert – zur Erreichung einer Grüne Welle. Die koordinierten Streckenzüge sind in Abbildung 15 in GRÜN dargestellt.

Abbildung 15: Streckenzüge mit koordinierten Lichtsignalanlagen



Lärmaktionsplan

Im Rahmen des Lärmaktionsplans Stufe II (April 2017) wurde festgestellt, dass entlang der Hauptverkehrsstraßen in Bietigheim-Bissingen hohe Lärmbelastungen vorliegen. Entlang folgender Straßen betragen die errechneten Schalldruckpegel mehr als 70 Dezibel [dB(A)] am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht: Bahnhofstraße, Heilbronner Straße, Bietigheimer Straße, Karl-Mai-Allee, Bissinger Straße, Löchgauer Straße, Geisinger Straße, Schwarzwaldstraße, Großingersheimer Straße, Stuttgarter Straße, Großsachsenheimer Straße.

Im Zeitbereich tags sind insgesamt 1.102 Einwohner Pegeln oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) tags ausgesetzt. In der Nacht sind 1.442 Bewohner von Pegeln von mehr als 55 dB(A) betroffen. Für 198 Einwohner tags bzw. 361 Einwohner nachts wurden Lärmpegel im gesundheitlich gefährdenden Bereich oberhalb von 70 / 60 dB(A) ermittelt, für welche nach den Vorgaben des Landes vordringlich Maßnahmen notwendig sind.

Ende 2017 wurde der Lärmaktionsplan vom Gemeinderat beschlossen. Dieser enthält Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung, zum Einbau von lärm mindernden Belägen bei Fahrbahnsanierungen und zur Aufstellung eines Förderprogramms zum Einbau von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster). Hinsichtlich der Verkehrsbeschränkungen wurden folgende Festlegungen getroffen: Bundesstraße B 27, Ortsteil Bietigheim: die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h soll beibehalten werden (hohe verkehrliche Bedeutung, koordinierte Lichtsignalanlagen „Grüne Welle“). Auf den weiteren lärm belasteten Hauptverkehrsstraßen und Gefällestrassen: die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll ganztägig von 50 km/h auf 40 km/h reduziert werden. Auf den engen Ortsdurchfahrten von Untermberg, Metterzimmern und der Kammgarnspinnerei: die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll nachts von 50 km/h auf 30 km/h reduziert werden. Die beschlossenen Geschwindigkeitsbeschränkungen sind in Abbildung 16 dargestellt.

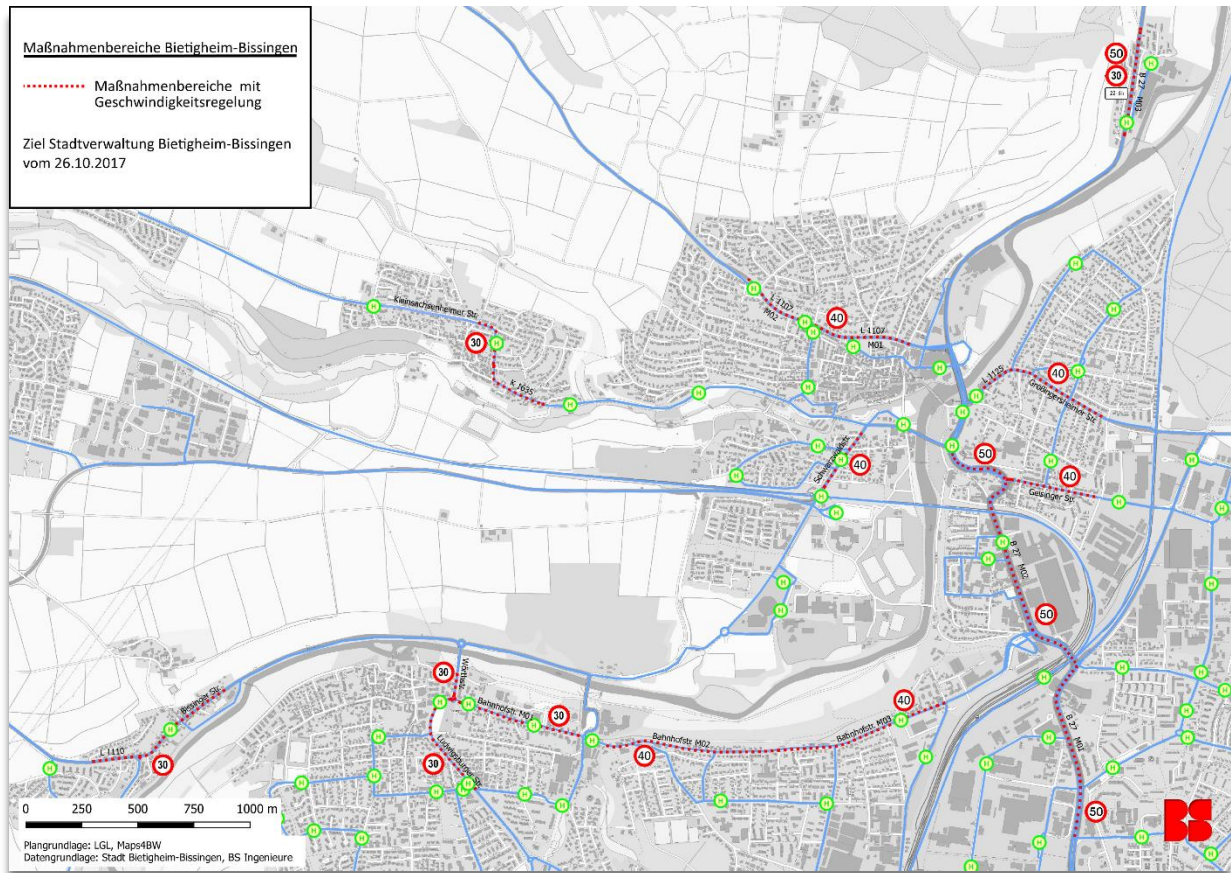


Abbildung 16: Lärmaktionsplan Stufe II, Maßnahmenplan, 2017

Bürgerbeteiligung

Im Bürgergespräch 2017 und in der Ideenwerkstatt 2019 haben sich folgende Maßnahmen aus Sicht der Bürger prioritär herauskristallisiert:

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Südumgehung
- Umgehungsstraße zwischen Grotztunnel und Sachsenheim durch den Steinbruch
- Einsatz von 3-streifigen Straßen mit tageszeitabhängigem Wechsel der Fahrtrichtungen (Fahrstreifensignalisierung)
- Verbesserung der Schaltungen der Lichtsignalanlagen
- Reduzierung des MIV durch Förderung der alternativen Verkehrsträger

Der Bau von neuen Umgehungsstraßen wurde wegen der Eingriffe in Naherholungs- und Naturschutzgebiete sehr kontrovers diskutiert.

2. Prognose MIV

Nach der Analyse des Büros Modus Consult steigt die Anzahl der Fahrzeuge, die sich an einem durchschnittlichen Werktag des Prognosejahres 2030 im Landkreis bewegen (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr), um rund +198.000 Kfz/Tag bzw. um rund +13 % gegenüber dem Analysejahr 2013 an. Der Schwerverkehr erfährt mit rund +22 % einen höheren Zuwachs als der Leichtverkehr (+12 %). Der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr (inklusive Durchgangsverkehr) steigt von 6,8 % in der Analyse auf 7,4 % in der Prognose. Betrachtet man nur den Quell- und Zielverkehr im Landkreis, dann steigt der Schwerverkehrsanteil von 7,4 % im Jahr 2013 auf rund 8,0 % im Prognosejahr 2030 und im Binnenverkehr erhöht sich der Schwerverkehrsanteil von 6,2 % auf 6,6 %. Die höchste Verkehrszunahme weist

der Binnenverkehr und der Quell-/Zielverkehr im Schwerverkehr im Prognose-Nullfall gegenüber der Analyse mit rund +22 % aus. Im Leichtverkehr steigen diese um rund +12 bis +13 %.

Für den Landkreis Ludwigsburg ist danach mit einer Verkehrszunahme von im Mittel rund 0,8 % pro Jahr zu rechnen.

Für Bietigheim-Bissingen wurde vom Büro Modus Consult eine Verkehrsprognose für das Jahr 2035 aus dem Regionalverkehrsmodell abgeleitet. Der Prognose-Nullfall 2035 enthält die allgemeine sowie strukturelle Verkehrsprognose ohne bauliche Änderungen im Straßennetz. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen sind in Abbildung 17 dargestellt.

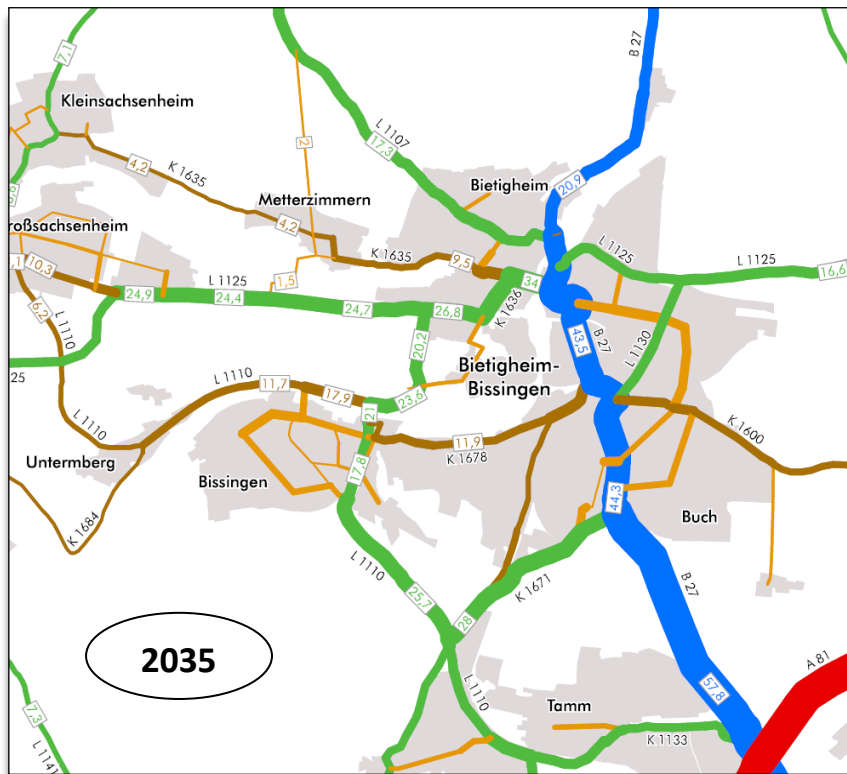


Abbildung 17: Straßennetz mit Verkehrsstärken [DTVw in 1.000 Kfz/24h], Prognose-Nullfall 2035 (Grundlage: Modus Consult)

Tabelle 1: An den maßgebenden Straßenquerschnitten nimmt der Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen bis zum Jahr 2035 deutlich zu. Zum Beispiel erhöht sich das Verkehrsaufkommen auf der Auwiesenbrücke von 24.300 auf 34.000 (+ 40 %) Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden.

Prognose-Nullfall A 2035 [DTV _{w5}]	Kfz Analyse 2018	SV Analyse 2018	Kfz Nullfall A 2035	SV Nullfall A 2035	SV-Anteil 2035	Kfz Veränderung	SV Veränderung
L 1110 südlich Bissingen	21.800	840	25.700	1000	4%	18%	19%
K 1636 westlich Bietigheim	17.500	1.040	20.200	1210	6%	15%	16%
L 1125 zw. Bietigheim und Sachsenheim	19.600	790	24.400	1210	5%	24%	53%
L 1107 nördlich Bietigheim	16.000	580	17.300	560	3%	8%	-3%
K 1635 westlich Metterzimmern	2.800	90	4.200	220	5%	50%	144%
L 1141 nördlich Kleinsachsenheim	6.900	180	7.100	180	3%	3%	0%
B 27 Ortsdurchfahrt Bietigheim	37.900	1.830	43.500	2250	5%	15%	23%
Ludwigsburger Str. Sachsenheim	7.600	140	10.300	270	3%	36%	93%
Auwiesenbrücke Bietigheim	24.300	690	34.000	1210	4%	40%	75%
L 1125 Ortseinfahrt Bietigheim (west)	20.700	1.340	26.800	1770	7%	29%	32%

Tabelle 1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [DTV_{w5}, in Fahrzeuge pro 24 Stunden], Kfz=Kraftfahrzeuge, SV=Schwerverkehr (Grundlage: Regionalverkehrsmodell, Modus Consult, 2020)

Das innerörtliche Hauptstraßennetz von Bietigheim-Bissingen ist insgesamt hoch ausgelastet und in den Verkehrsspitzen teilweise überlastet. Einige Probleme sind auf temporäre Verkehrszustände, z.B. Baustellen im umliegenden Straßennetz oder Verkehrsstörungen auf der A 81, zurückzuführen. Grundsätzlich ist auf vielen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, an denen auch zahlreiche Menschen wohnen, eine so hohe Verkehrsbelastung festzustellen, dass das Maß einer verträglichen Belastung überschritten ist. Daher ist eine generelle Reduzierung der Verkehrsmengen sowie der Fahrgeschwindigkeiten anzustreben. In diesem Zusammenhang ist die Beseitigung der Engpässe auf der Südumgehung besonders wichtig, um die innerörtlichen Straßen zu entlasten. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass sich bei größeren Straßenausbaumaßnahmen die Engpässe verlagern und neue Störungen im Straßennetz entstehen (zum Beispiel Grotztunnel).

Eine Herausforderung ist es, den Verkehr im Bestand und den durch geplante Baugebiete zusätzlich entstehenden Verkehr stadtverträglich abzuwickeln. Vor allem für die neuen Baugebiete ist daher eine Minimierung des Verkehrsaufkommens durch einen hohen Anteil des Umweltverbunds bei der Verkehrsmittelwahl durch ein Mobilitätskonzept mit reduziertem Stellplatzschlüssel und alternativen Mobilitätsangeboten anzustreben, was auch Vorbildcharakter für die bestehenden Quartiere haben könnte. Für den Durchgangsverkehr ist eine Steuerung durch Umfahrungen, Anpassung der Verkehrszuflussdosierung („Pfortnern“), moderater Ausbau an sicherheitskritischen Stellen und eine Verkehrsreduzierung durch Verkehrsvermeidung und Push- und Pull-Maßnahmen anzustreben.

Prognose-Nullfall Plus

Im Zuge der Untersuchungen des Büros BS Ingenieure für den Verkehrsentwicklungsplan wurde ein *Prognose Nullfall Plus* erstellt, bei dem die Annahme getroffen wurde, dass sich durch Maßnahmen im Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) ein Teil des Binnenverkehrs (Pkw, Lkw) auf den Umweltverbund verlagern lässt. Von folgenden Reduzierungen wurde dabei ausgegangen:

30 % beim Pkw-Verkehr, entspricht ca. 14.000 Pkw-Fahrten/24h
10 % beim Schwerverkehr, entspricht ca. 100 Lkw-Fahrten/24h

Die Berechnungen mit dem Verkehrsmodell ergaben, dass sich im *Prognose-Nullfall Plus* das Verkehrsaufkommen insbesondere auf der Stuttgarter Straße (B 27), der Auwiesenbrücke und der Bahnhofstraße verringert in einer Größenordnung zwischen 6 % und 14 %. Für die Verlagerung des Binnenverkehrs in der angenommenen Höhe wären umfangreiche Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds und zur Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs notwendig.

2. Ziele MIV

- **Anteil der Wege mit dem Kfz in der Stadt reduzieren, adäquate alternative Angebote ausbauen**
- **Verkehrsfluss verstetigen, Störungen wie Falschparker, Baustellen, Stadtbetrieb/ -logistik minimieren**
- **Sicherheit im Straßenverkehr für alle Teilnehmer erhöhen**
- **Alternative Antriebstechnologien ausbauen**

3. Handlungsempfehlungen MIV

Neubau Westumfahrung

Zur Entlastung des Stadtgebiets vom Durchgangsverkehr, auch im Hinblick auf die künftigen siedlungsstrukturellen Entwicklungen in Bietigheim-Bissingen und den Nachbarkommunen, ist seit vielen Jahren eine westlich von Bietigheim verlaufende Umgehungsstraße vorgesehen. Diese soll nördlich des Stadtgebiets an die L 1107 anschließen und nördlich von Bissingen an die L 1110 anknüpfen. Eine Übersicht über die betrachteten Varianten ist in Abbildung 18 dargestellt.

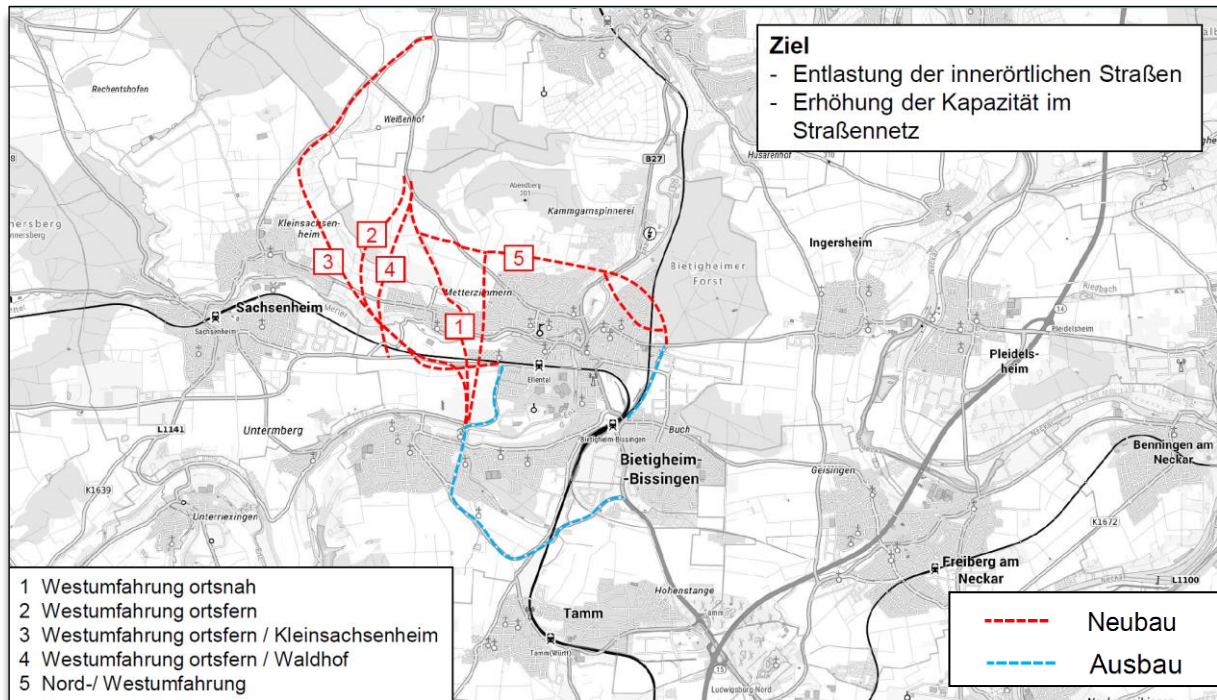


Abbildung 18: Übersicht Varianten Westumfahrung

Im Hinblick auf Kosten und Nutzen wurden von den fünf Planfällen die Planfälle 3 und 4 weiterverfolgt. Die anderen Planfälle wurden aus folgenden Gründen verworfen:

Planfall 1, Westumfahrung ortsnah: Die Trasse der ortsnahen Westumfahrung verläuft u.a. zwischen der Bietigheimer Innenstadt und dem Ortsteil Metterzimmern durch das Altenbachtal. Neben umfangreichen Ingenieurbauwerken (Tunnel, Brücken) wäre ein großer Knotenpunkt zur Anbindung an die Metterzimmerer Straße (K 1635) notwendig, mit erheblichen Eingriffen in Naherholungs- und Schutzgebiete, z. B. im Mettertal.

Planfall 2, Westumfahrung ortsfern: Die Trasse der ortsfernen Westumfahrung verläuft westlich von Metterzimmern. Durch die Unterquerung der Sachsenheimer Straße (L 1125) und den Bahngleisen wäre ein umfangreiches Ingenieurbauwerk (Tunnel) notwendig. Da bei diesem Planfall keine Trasse durch den Steinbruch vorgesehen ist, ist die verkehrliche Wirkung gering.

Planfall 3, Westumfahrung ortsfern / Kleinsachsenheim: Die Trasse beginnt an der Langwiesenbrücke (L 1110), verläuft in einem Einschnitt über das Gelände des Steinbruchs Fink weitestgehend parallel zur bestehenden Kayhstraße (K 1636) und bindet an die L 1125 in Richtung Großsachsenheim an. Im weiteren Verlauf zweigt die Trasse vor der Straße Mühlsteige nach Norden ab und quert das Mettertal mit einem Tunnelbauwerk bis zur Kleinsachsenheimer Straße (K 1635). Ab dort ist eine neue tangentielle Verbindung zur Löchgauer Straße (L 1141) zwischen Kleinsachsenheim und Löchgau als nordöstliche Umfahrung von Kleinsachsenheim vorgesehen. *Diese Trasse brächte deutliche Entlastung in den Ortslagen.*

Planfall 4, Westumfahrung ortsfern / Waldhof: Die Trasse beginnt wie beim Planfall 3, zweigt aber in kurzem Abstand zur Mühlsteige nach Norden ab und quert über ein Brückenbauwerk das Mettertal. Anschließend verläuft die Trasse westlich von Metterzimmern, kreuzt die Kleinsachsenheimer Straße (K 1635), quert über ein Brückenbauwerk das Altenbachtal und mündet beim Waldhof in die Landesstraße L 1107 ein. *Diese Trasse brächte deutliche Entlastung in den Ortslagen.*

Planfall 5, Nord- / Westumfahrung: Hierbei ist eine Verbindung zwischen dem Grotztunnel, der Metterzimmerer Straße (K 1635), der Löchgauer Straße (L 1107), der Heilbronner Straße (B 27) im Norden und dem Poststräßle (L 1130) vorgesehen. Aufgrund der umfangreichen Ingenieursbauwerke (Tunnel) und der erheblichen Eingriffe in Naherholungs- und Schutzgebiete, zum Beispiel im Mettertal, im Enztal und im Forst, wurde die Variante nicht weiterverfolgt.

Die **Planfälle 3 und 4** wurden aufgrund der zu erwartenden Entlastungen der Ortslagen durch das Büro Modus Consult 2020 mit folgendem Ergebnis näher untersucht:

Beide Planfälle führen zu einer deutlichen Entlastung in den Ortslagen von Bietigheim-Bissingen und Sachsenheim. Die leichten Unterschiede in der verkehrlichen Wirkung sind vermutlich nicht planungsentscheidend gegenüber den anderen Beurteilungskenngrößen wie Landschaftsbeeinflussung, bauliche Machbarkeit oder Flächenverfügbarkeit.

Im **Prognose-Planfall 3** für das Jahr 2035 können auf der neuen Ortsumfahrung zwischen 10.400 Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden [Kfz/d] im nördlichen Bereich und 30.200 Kfz/d im südlichen Bereich, davon etwa 200 bis 1.420 SV/d gebündelt werden. Auf der Ortsdurchfahrt der B 27 in Bietigheim kommt es zu Belastungsrückgang von bis zu -6.600 Kfz/d. Die Ortsumfahrung sorgt hauptsächlich beim Leichtverkehr für eine hohe Entlastung der Ortsdurchfahrten von Bietigheim-Bissingen und Sachsenheim. Beim Schwerverkehr fällt die Entlastungswirkung deutlich geringer aus. Verlagerungen von ortsgebundenem Verkehr finden nur in einem sehr geringen Maße statt. Die absoluten Verkehrsbelastungen des Planfall 3 sind in Abbildung 19 und die Differenzbelastungen zum Planungs-Nullfall (Prognosejahr 2035 ohne Änderungen im Straßennetz) in Abbildung 20 dargestellt.

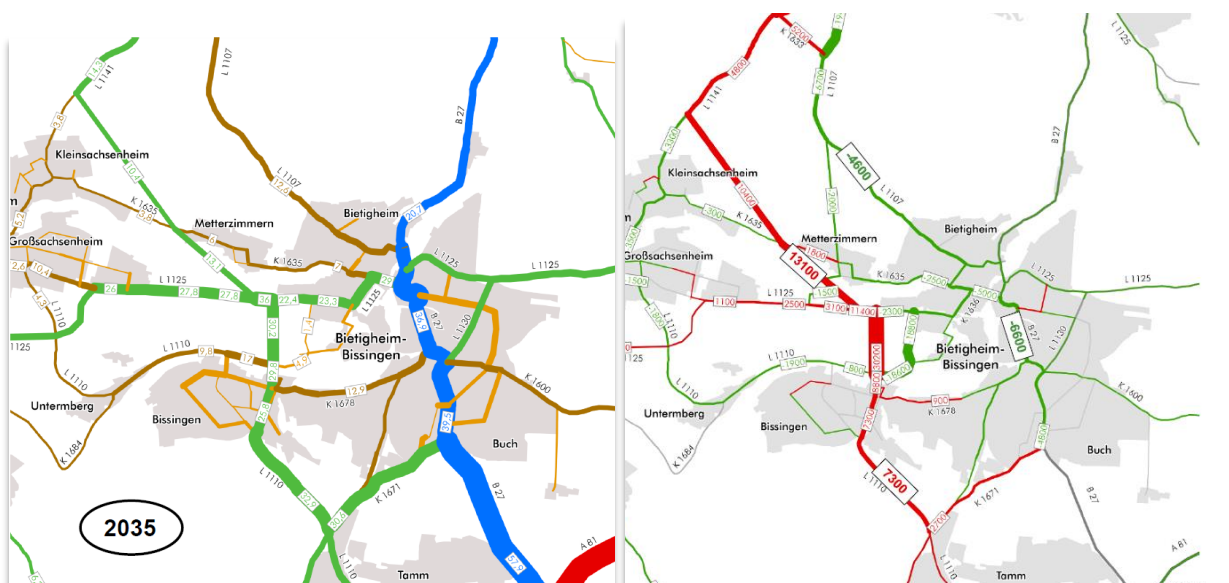


Abbildung 19: Planfall 3, absolute Verkehrsbelastungen (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTV_{w5})) in 1.000 Kfz/d

Abbildung 20: Planfall 3, Differenzbelastungen [Kfz/d] zum Planungsnullfall (Grundlage: Modus Consult, 2020)

Die ortsnahe Trasse des **Planfall 4** hat eine etwas stärkere Entlastungswirkung auf den Durchgangsverkehr in Bietigheim-Bissingen. Hier können bis zu 8.400 Kfz/d aus der Innenstadt auf der Umfahrung gebündelt werden. Auf der Ortsdurchfahrt Sachsenheim fällt die Entlastung im Planfall 4 etwas geringer aus als im Planfall 3. Die absoluten Verkehrsbelastungen des Planfall 4 sind in Abbildung 21 und die Differenzbelastungen zum Planungs-Nullfall (Prognosejahr 2035 ohne Änderungen im Straßennetz) in Abbildung 22 dargestellt.

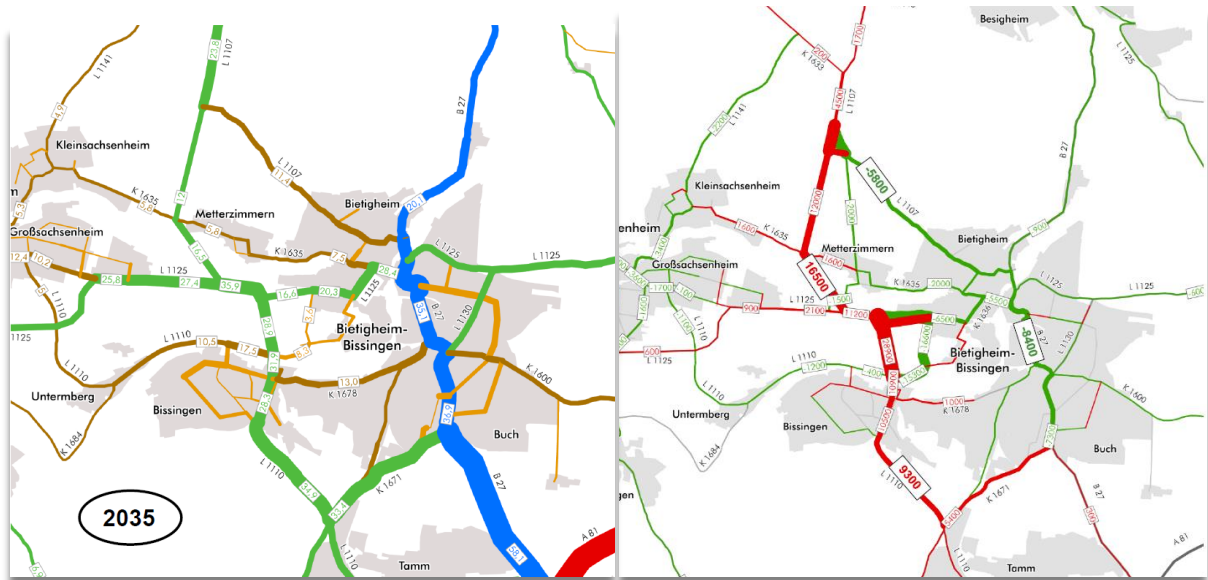


Abbildung 21: Planfall 4, absolute Verkehrsbelastungen (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTV_{w5}) in 1.000 Kfz/d

Abbildung 22: Planfall 4, Differenzbelastungen [Kfz/d] zum Planungsnullfall (Grundlage: Modus Consult, 2020)

In beiden Fällen führt die Westumfahrung vor allem durch den Bau des südlichen Abschnitts zu einer maximalen Auslastung des bestehenden Grotztunnels und der anschließenden Südumfahrung von Bietigheim-Bissingen bis zur B 27. Die Kombination aus Westumfahrung und Südumfahrung erreicht im Verkehrsnetz eine maßgebliche Netzfunktion, die dann in Bietigheim-Bissingen zur zweitwichtigsten Verkehrsachse nach der B 27 ansteigt. Entsprechend bildet dann die Südumfahrung (L 1110 und K 1671) einen Engpass im Verkehrsnetz. Bei beiden Varianten sind aufwändige Ingenieurbauwerke notwendig und es erfolgt ein erheblicher Eingriff in Naherholungs- und Schutzgebiete (Flora-Fauna-Habitat, Landschaftsschutzgebiet und Biotope usw.).

Aufgrund der angedachten städtebaulichen Entwicklungen in Bietigheim-Bissingen und in der Umgebung kann es in der Zukunft sinnvoll sein, mit einer Umfahrung westlich von Bietigheim das Stadtgebiet verkehrlich zu entlasten. Um die nächsten Schritte einzuleiten, ist es notwendig, sich auf eine Trasse zu konzentrieren. Diese gilt es zunächst herauszufinden.

Empfehlung Westumfahrung: Die Machbarkeit der Planfälle 3 und 4 wird in Abstimmung mit den Nachbarkommunen untersucht und plausibilisiert als Grundlage für eine abschließende Entscheidungsfindung (ohne Kosten- und mit geringem Kapazitätsaufwand der Stadtverwaltung).

Viadukt-Brücke

Als weitere Option zur Westumfahrung wurde zur Entlastung der Auwiesenbrücke eine Straßenverbindung zwischen B 27 und L 1125, parallel zum Bahn-Viadukt, untersucht (siehe Abbildung 23).

Für die Trasse wären ein Brückenbauwerk mit einer Länge von ca. 350 Meter entlang des denkmalgeschützten Viadukts, ein Straßenneubau nördlich des Wohngebiets Aurain mit einem großen Knoten-

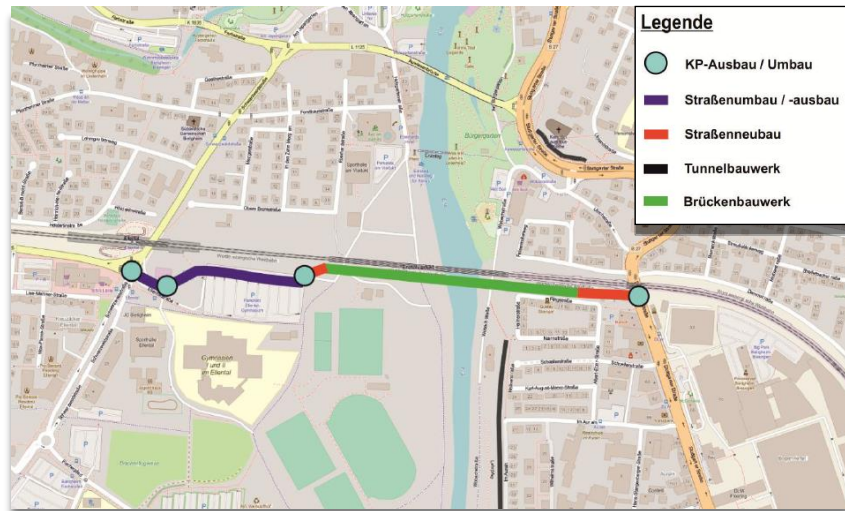


Abbildung 23: Übersichtskarte Brücke am Viadukt

punkt zur Anbindung an die B 27 sowie ein Ausbau der Straße am Parkplatz der Ellentalgymnasien bis zur Kreuzung Sachsenheimer Straße (L 1125) erforderlich.

Mithilfe eines Verkehrsmodells hat das Büro BS Ingenieure den Planfall untersucht. Durch die Trasse würden sich die Verkehrsbelastungen insbesondere auf der Auwiesenbrücke, auf der Schwarzwaldstraße, auf der Südumfahrung und in der Bahnhofstraße verringern. Auf der B 27 Richtung Südumfahrung und auf der Sachsenheimer Straße würde die Verkehrsbelastung zunehmen. Die Verlagerungseffekte im innerörtlichen Straßennetz sind gering.

Die Viadukt-Brücke wurde beim Bürgergespräch 2017 und bei der Bürger-Ideenwerkstatt zum Motorisierten Individualverkehr 2019 vorgestellt. In beiden Veranstaltungen sahen die Bürger den Vorschlag sehr kritisch. Bei der Ideenwerkstatt wurde die Brücke mit 0 Punkten bewertet.

Empfehlung Viadukt: Eine Viadukt-Brücke wird nicht weiter untersucht.

Ertüchtigung Südumfahrung

Auf dem Streckenabschnitt zwischen B 27 und Fritz-Lieken-Straße (siehe Abbildung 24) wurde bei der Errichtung der Südumfahrung (K 1671) eine Trasse für einen dritten Geradeaus-Fahstreifen freigehalten. Da es durch das in den letzten 20 Jahren gestiegene Verkehrsaufkommen regelmäßig zu Rückstauungen bis zur B 27 und zu gefährlichen Situationen kommt, haben Bietigheim-Bissingen und Tamm im Jahr 2016 einen Ausbau beim Landkreis angeregt. Nach Beschluss



Abbildung 24: Übersicht Ausbau Südumfahrung

durch den Kreisrat hat der Landkreis den Ausbau der Südumfahrung ins Kreisstraßenprogramm aufgenommen. Im Rahmen einer Fahrbahnsanierung soll die Südumfahrung zwischen B 27 und Fritz-Lieken-Straße durchgehend auf drei Fahrstreifen und der Knotenpunkt B 27 / K 1671 mit einem Einfädungsstreifen in Richtung A 81 ausgebaut werden. Neben den Verbesserungen für den Kraftfahrzeugverkehr soll auch das Queren der Straße auf Höhe der Zufahrt des Fißlerhofs für Fußgänger und Radfahrer optimiert werden, indem die Wartezeiten an der Lichtsignalanlage verkürzt werden sollen.

Nach einer Untersuchung durch das Büro Schlothauer & Wauer im Auftrag des Regierungspräsidiums würde ein großzügiger Ausbau der Südumfahrung, insbesondere der Kreuzung L 1110 / K 1671 („Böhringer Kreuzung“) zu einer höheren Verkehrsbelastung im Grotztunnel führen, der dafür nicht ausreichend leistungsfähig ist. Für einen großzügigen Ausbau der Südumfahrung wäre somit eine zweite Tunnelröhre notwendig, was jedoch nicht weiterverfolgt wird.

Empfehlung Südumfahrung: Die Südumfahrung (Maßnahme des Landkreises) wird zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit wie geplant moderat ausgebaut.

Umbau Ortsdurchfahrt (B 27)

Die Stuttgarter Straße (B 27) soll auf dem Streckenabschnitt zwischen der Mühlwiesenbrücke über die Enz und der Südumfahrung vom Regierungspräsidium saniert werden. In diesem Rahmen sind folgende Maßnahmen angedacht, um einzelne Konfliktpunkte zu verbessern, die neuen Wohnquartiere Lothar-Späth-Carré, Elbe-Areal und Bogenviertel zu erschließen sowie die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer (u.a. durch Ausbau des überörtlichen Radwegs an der B 27) zu verbessern:

- Umbau zwischen der Industriestraße und der Freiburger Straße und Umbau des Knotenpunkts B 27 / L 1130 (Poststraße) / K 1600 (Freiburger Straße); Erschließung Lothar-Späth-Carré
- Umbau des Knotenpunkts B 27 / Wilhelmstraße; Erschließung Elbe-Areal
- Umbau des Knotenpunkts B 27 / Bahnhofstraße und B 27 / Anschluss P+R-Parkhaus; Erschließung Bogenviertel
- Verlängerung der Rechtsabbiegespur von der B 27 zur Auwiesenstraße

Empfehlung Ortsdurchfahrt B 27 (Maßnahme des Bundes): Fahrbahnsanierung, Verbesserung der Straßenentwässerung und Optimierung der Fahrstreifen/ Fahrgeometrie, um den Verkehrsfluss zu verbessern, die negativen Auswirkungen der Bundesstraße zu reduzieren und den Radverkehr zu fördern. Reduzierung von Lärm (u.a. durch Flüsterasphalt) und Luftschadstoffen.

Die Auswirkungen einer Temporeduzierung auf der B 27 (insbesondere im Bereich Bogenviertel bis Geisinger Straße) auf die verschiedenen Verkehrsträger werden überprüft und ein Vorschlag erarbeitet, wie die B 27 in Teilbereichen stadtverträglich ausgestaltet werden könnte.

Auwiesenbrücke

Die Auwiesenstraße mit der Brücke über die Enz bildet die südliche Umfahrung der Bietigheimer Innenstadt und wurde zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt errichtet. Als Landesstraße 1125 hat sie eine überörtliche Verbindungsfunktion zwischen der A 81 und den Gemeinden Pleidelsheim und Ingersheim sowie der B 10 bei Vaihingen/ Enz und den Nachbarkommunen Sachsenheim, Sersheim sowie dem Gewerbegebiet Eichwald. Innerörtlich ist sie eine Ortsteilverbindung sowie die Verbindung von B 27 mit der Schwarzwaldstraße. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beträgt rund 24.300 Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden (siehe Abbildung 25).

In den Verkehrsspitzen ist die Auwiesenbrücke sehr hoch ausgelastet. Vor allem zu Schulbeginn und Schulende kommt es durch den Pendlerverkehr und den Schüler- und Elternverkehr der Ellentalgymnasien und der Berufsschule im Ellental zu hohen Rückstauungen auf der Auwiesenbrücke und in der

Schwarzwaldstraße. Eine Ursache ist die Vielzahl an hochbelasteten signalisierten Knotenpunkten östlich und westlich der Auwiesenstraße, die geringe Abstände von 100 – 200 Meter zueinander aufweisen.

Durch die geplanten städtebaulichen Entwicklungen ist damit zu rechnen, dass der Verkehr in der Auwiesenstraße weiter zunimmt.

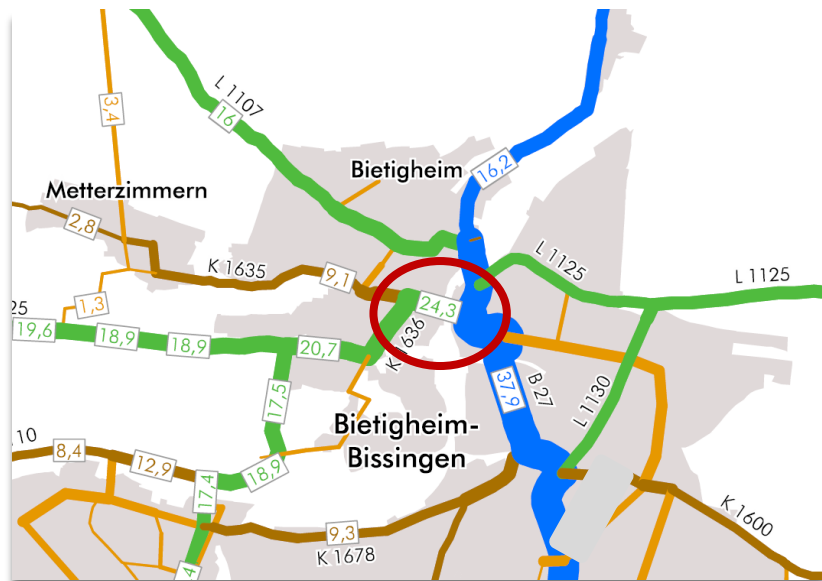


Abbildung 25: Verkehrsbelastungen Auwiesenstraße; Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke werktags (DTV_w) in 1.000 Kfz/24h ;Grundlage: Verkehrsmodell Landkreis Ludwigsburg, Modus Consult, Karlsruhe, 2020

Die Untersuchung eines Ausbaus der Auwiesenbrücke auf 3 oder 4 Fahrstreifen mithilfe einer mikroskopischen Simulation durch das Büro BS Ingenieure ergab, dass bei der bestehenden Brücke eine Änderung der Lichtsignalanlagen zur Verbesserung des Verkehrsflusses ausreicht. Bei einem Ausbau der Auwiesenbrücke ist damit zu rechnen, dass sich der Engpass an eine andere Stelle im Straßennetz verlagert und dadurch neue Konflikte auftreten. Der Knotenpunkt Schwarzwaldstraße / Pforzheimer Straße / Forsthausstraße ist zum Beispiel ebenfalls sehr hoch ausgelastet und müsste dann ebenfalls ausgebaut werden.

Empfehlung Auwiesenbrücke: An der Auwiesenbrücke wird die Signalisierung verbessert und der Verkehrsablauf optimiert, um Rückstauungen von der Kreuzung Schwarzwaldstraße/Farbstraße zu reduzieren, sowie der stadtauswärts fließende Verkehr priorisiert.

Pförtnersignalisierung

An fünf Einfallstraßen wird der Verkehr ins Stadtgebiet über Lichtsignalanlagen dosiert (siehe Abbildung 26), um den Verkehrsfluss im Stadtgebiet zu verbessern.

Im Jahr 2019 wurde ein Verkehrsversuch durchgeführt, um die Rückstauungen am innerstädtischen Knotenpunkt Stuttgarter Straße (B 27) / Poststraße / Freiburger Straße aus Richtung A 81 bzw. Ludwigsburg zu reduzieren.

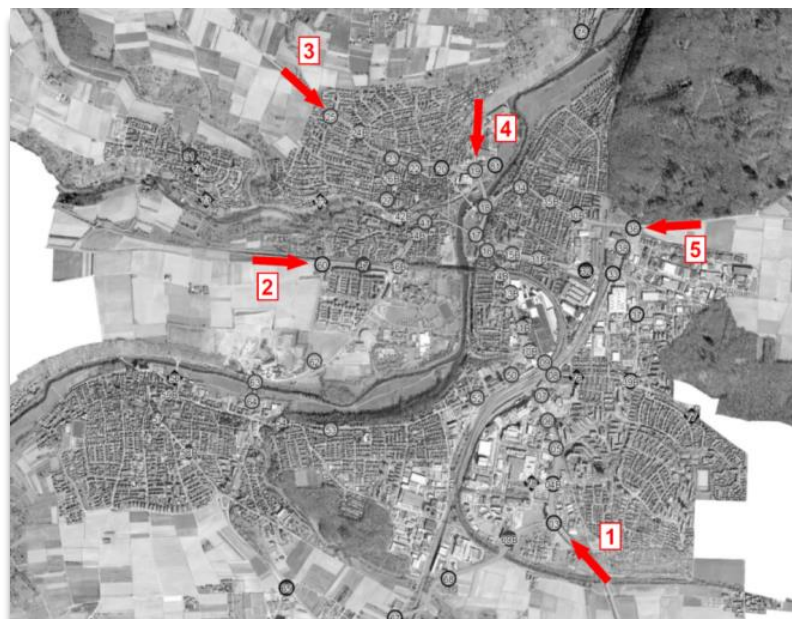


Abbildung 26: Übersicht Lichtsignalanlagen zur Verkehrsdosierung „Pförtnerung“

Hierfür wurde am Knotenpunkt B 27 / K 1671 der Verkehr aus Richtung A 81 bzw. Ludwigsburg in der Verkehrsspitze nachmittags reduziert. Dies führte dazu, dass der Fahrzeugpulk, der bei GRÜN den Knotenpunkt B 27 / K 1671 stadteinwärts fuhr, den Knotenpunkt Stuttgarter Straße (B 27) / Poststraße / Freiburger Straße vollständig in einem Signalumlauf passieren konnte und sich kein Rückstau aufbaute. Dieser Knotenpunkt stellte bislang nachmittags den Engpass im Verkehrsnetz dar. Die Rückstauungen verursachten Lärm- und Schadstoffemissionen im innerstädtischen Bereich mit angrenzender Wohnbebauung. Nach dem erfolgreichen Versuch sollte im Weiteren für die anderen Engpässe im Verkehrsnetz (z.B. Knotenpunkt Löchgauer Straße / Hillerstraße) geprüft werden, ob auch hier Anpassungen der anderen „Pfortnerampeln“ ebenfalls zur Verbesserung beitragen könnten.

Aus der Dosierung des Zuflusses resultieren verschiedene Vor- und Nachteile für den Kraftfahrzeugverkehr bzw. für die Stadt:

	Vorteil	Nachteil
für den Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • gefährliche Situationen für Kfz-Verkehr durch Rückstau in Knotenpunkten werden verringert • kein Stop-and-Go in der Stadt 	<ul style="list-style-type: none"> • Rückstau verlagert sich vor die Stadt - evtl. werden in den Verkehrsspitzen Abbiegespuren nicht erreicht.
für die Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenquerungen für Fußgänger / Radfahrer werden nicht regelmäßig von Kfz-Verkehr blockiert. • Weniger Lärm-/Luftschadstoffe in der Stadt 	<ul style="list-style-type: none"> • Evtl. längere Verlustzeiten für den Zielverkehr in den Verkehrsspitzen (Pendler)

Tabelle 2: Bewertung „Pfortnerung“

Empfehlung Pfortnersignalisierung: Durch Zuflussdosierung (Pfortnerampeln) wird der stadteinwärts fließende Verkehr an den Stadträndern/ -eingängen dosiert in die Stadt eingelassen und der Verkehrsfluss innerhalb der Stadt verstetigt bzw. stadtverträglich gestaltet.

Verkehrsverlagerung - Umsteigen

Nach der Verkehrsanalyse aus dem Jahr 2014 liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (Fahrer und Mitfahrer) bei den Wegen der Bewohner mit rund 66% höher als in vergleichbaren Städten in der Region Stuttgart und über dem Bundesdurchschnitt für eine Mittelstadt (61 %, *BMVD, 2017*).

Aufgrund des sehr guten Anschlusses an das Schienennetz und des bestehenden Bus- und Radverkehrsnetzes gibt es in Bietigheim-Bissingen ein hohes Potenzial, den innerörtlichen MIV zu verringern durch eine Erhöhung des Anteils des Umweltverbunds. Hierfür ist es notwendig, das Angebot des ÖPNV zu verbessern, den Radverkehr und den Fußverkehr sowie neue Mobilitätsformen zu fördern.

B. Ruhender Verkehr (MIV)

1. Bestandsanalyse Ruhender Verkehr

Durch die starke Zunahme an privaten Pkw in den letzten Jahrzehnten ist der Parkraum mittlerweile in den dicht besiedelten Stadtteilen zeitweise hoch ausgelastet, für die Bewohner sind freie Stellplätze nur begrenzt verfügbar. In Abbildung 27 sind die Gebiete mit hohem Parkdruck in Bietigheim-Bissingen dargestellt. Der Nutzungsdruck entsteht durch eine hohe Einwohnerdichte, eine hohe Kraftfahrzeug-Dichte bzw. die Lage nahe der Ortszentren, Gewerbegebiete oder Bahnstationen.

Der hohe Parkdruck führt zu Nutzungsdruck, Einschränkungen der Verkehrssicherheit und Zielkonflikten (enge Restfahrbahn mit Einschränkungen für Feuerwehr, Rettungswagen, Busse, Müllfahrzeuge etc.). In den vergangenen Jahren wurde daher auf besonders kritischen Streckenabschnitten die Parkierungsordnung geändert, mit alternierendem Parken: Besigheimer Straße, Südstraße, Kleinsachsenheimer Straße, Bissinger Straße.

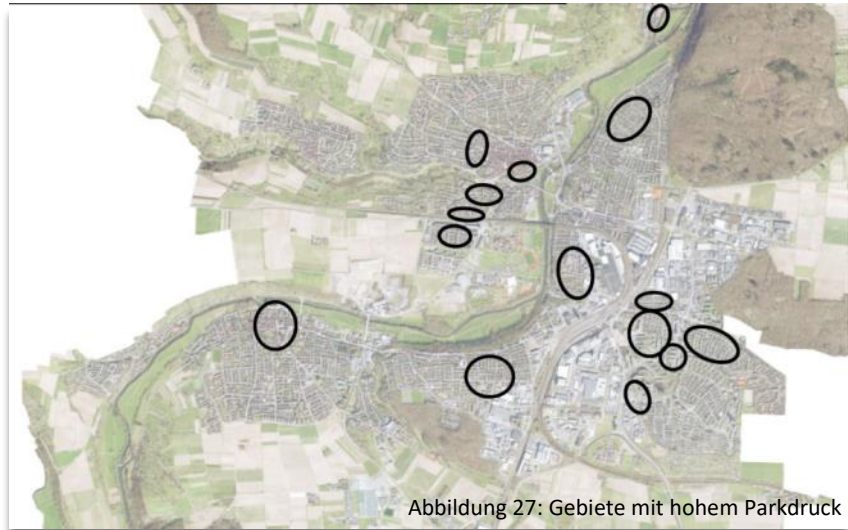


Abbildung 27: Gebiete mit hohem Parkdruck

Auf den öffentlichen Parkplätzen gibt es keine Parkraumbewirtschaftung bzw. in den Ortszentren Bietigheim und Bissingen und auf einzelnen Parkplätzen mit hohem Parkdruck erfolgt diese über eine zeitliche Begrenzung. Für das Parken in den städtischen Parkhäusern in den Ortszentren und an den Bahnstationen sowie auf den 3 Parkplätzen an der Stadtkirche wird eine geringe Gebühr erhoben.

Seit Februar 2016 gibt es rund um das **Krankenhaus** eine Sonderparkberechtigung für Bewohner, um Parkplätze auf öffentlicher Fläche für die Bewohner zu reservieren. Auf den restlichen Parkplätzen ist von 8.00 bis 20.00 Uhr eine Parkscheibe erforderlich. Die Parkhöchst-dauer auf diesen öffentlichen Stellplätzen beträgt 6 Stunden.

2013 und 2018 wurden zum Parkraum in der **Bietigheimer Innenstadt** Erhebungen durchgeführt, um Bewohnerparken einführen zu können. Die letzte Untersuchung ergab, dass durch den neu errichteten Parkplatz in der Farbstraße die Auslastung der Parkierungsanlagen in Summe nicht hoch genug ist, um die rechtlichen Voraussetzungen für Bewohnerparken zu erfüllen. Zur Reduzierung des Parksuchverkehrs gibt es in der Bietigheimer Innenstadt ein dynamisches Parkleitsystem, welches die verfügbaren Stellplätze mit Echtzeitdaten anzeigt.

2013 wurden bei den P+R Parkierungsanlagen am **Bahnhof** Befragungen und Erhebung mit dem Ergebnis durchgeführt, dass die Parkierungsanlagen an Werktagen hoch ausgelastet sind. 90 % der Nutzer haben den ÖPNV zur Weiterfahrt genutzt, rund 60 % ließen ihr Fahrzeug zwischen 9 und 12 Stunden stehen. 44 % der Befragten kamen aus Bietigheim-Bissingen und haben ihre Fahrt dort begonnen. Ca. 9 % der P+R-Nutzer hatten ihre Fahrtquelle in Sachsenheim, 7 % Nutzer in Ingersheim. Die am häufigsten genannten Reiseziele waren Stuttgart (75 %), gefolgt von Bietigheim-Bissingen im Binnenverkehr (6 %), Ludwigsburg (4 %) und Heilbronn (3 %).

Durch die attraktive Parkierungssituation werden in Bietigheim-Bissingen viele Fahrten mit dem privaten Pkw durchgeführt. Nach der schriftlichen Haushaltsbefragung im Jahr 2014 nutzen die Bürger in

Bietigheim-Bissingen ihren Pkw im Durchschnitt 50 Minuten pro Tag. Die übrige Zeit wird das Fahrzeug nicht bewegt und benötigt einen Parkplatz.

Folgende Parkhäuser sind im Eigentum der Stadt: Kreuzstraße, Flößerstraße, Meierhofstraße, Farbstraße, Turmstraße, Löchgauer Straße, Kreuzäcker (Ellental) und Bahnhofplatz. Die städtische ‚Bezuschussung‘ der Parkhäuser (Unterhaltung, Personal...) betrug 2018 ca. 235.000 Euro und 2020 ca. 285.000 Euro, was rund 400 Euro bzw. 480 Euro pro Stellplatz und Jahr entspricht.

Weitere Kosten werden durch umfangreiche Sanierungen entstehen, die in der Zukunft anstehen: Sollten die Parkhäuser Farbstraße, Turmstraße und Bahnhof in der kommenden Zeit saniert werden, ist nach aktuellen ersten groben Hochrechnungen mit Gesamtkosten von etwa 10 Millionen Euro zu rechnen, die verteilt über die nächsten Jahre verausgabt werden müssten. Bei einer schrittweisen Sanierung der einzelnen Parkhäuser in den nächsten 10 Jahren kann von Kosten in Höhe von 1 Mio. Euro pro Jahr ausgegangen werden.

2. Ziele Ruhender Verkehr

- **Steuerung Parkraum und Parkraummanagement: Den zur Verfügung stehenden Parkraum besser ausnutzen, Falschparken und Betriebskosten reduzieren**
- **den Flächenverbrauch reduzieren**
- **den öffentlichen Raum aufwerten und die Verkehrssicherheit erhöhen**
- **Parkraum neu ordnen und alternative Angebote schaffen**

3. Handlungsempfehlungen Ruhender Verkehr

Die Stadt kann steuernd bei Parkplätzen eingreifen, bei denen es einen hohen Nutzungsdruck und verschiedene Nutzungsbedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen gibt. Die Stadt kann festlegen, welche Nutzungen sie an den unterschiedlichen Orten bevorzugen möchte. Durch Parkraumbewirtschaftung kann der Parkraum zudem entsprechend gesteuert werden.

Wohnquartiere; Bei hohem Parkdruck in Wohngebieten gibt es folgende Handlungsmöglichkeiten:

- Schaffung von alternativen Mobilitätsangeboten (ÖPNV-Haltestellen, Carsharing...)
- Stellplätze in zentralen Parkieranlagen (Quartiersparkhäuser) Neuordnung des Parkraums (alternierendes Parken, Einbahnstraßenregelung)
- Striktes Vorgehen gegen Parkverstöße
- Bewohnerparken
- Vorgaben und Regelungen bei der Erstellung neuer privater Parkflächen
- Stellplatzsatzung und Zweckentfremdungsverbot
- Maßnahmenbegleitende Kommunikation

Empfehlungen für die Wohnquartiere: alternative Mobilitätsangebote und Mobilitätskonzepte, zentrale Parkierungsmöglichkeiten, Neuordnung des Parkraums entlang der Straßen und der Grundstückszufahrten, Parkverstöße ahnden, Bewohnerparken, Zweckentfremdungsverbot

Gewerbegebiete; Bei hohem Parkdruck in Gewerbegebieten gibt es folgende Handlungsmöglichkeiten:

- Schaffung von alternativen Mobilitätsangeboten (ÖPNV-Haltestellen, Carsharing...)
- Stellplätze in zentralen Parkieranlagen (Quartiersparkhäuser)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement und Beratung/ Unterstützung der Unternehmen
- Förderung von Fahrgemeinschaften/ Shuttle-Busse
- Fahrradfreundlicher Betrieb; Radwege, Abstellanlagen
- Striktes Vorgehen gegen Parkverstöße
- Vorgaben und Regelungen bei der Erstellung neuer Parkflächen

- Parkhäuser statt flächenintensive Parkplätze
- Vermietung von freien privaten Parkplätzen (Mehrfachnutzung)
- Maßnahmenbegleitende Kommunikation

Empfehlungen für die Gewerbequartiere: alternative Mobilitätsangebote, Mobilitätsmanagement, flächensparende Parkierungseinrichtungen, Neuordnung des Parkraums entlang der Straßen und der Grundstückszufahrten

Ortszentren; Bei hohem Parkdruck in Ortszentren gibt es folgende Handlungsmöglichkeiten:

- Schaffung alternativer Mobilitätsangebote zur Verringerung des Parkraumbedarfs
- Mobilitätszentren statt flächiges Parken
- Neuordnung des Parkraums, Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken
- Einrichten von Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr
- Striktes Vorgehen gegen Parkverstöße
- Betriebliches Mobilitätsmanagement und Beratung/ Unterstützung der Unternehmen
- Information, Kommunikation und Marketing mit Einzelhandel
- Smarte Wegweisung + Vernetzung

Empfehlungen für die Ortszentren: alternative Mobilitätsangebote, zentrale Parkierungsmöglichkeiten/ Mobilitätszentren, Parkraumbewirtschaftung, Parkkontrolle, Bewohnerparken und Ladezonen

C. Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)

1. Bestandsanalyse ÖPNV

Liniennetz

Bietigheim-Bissingen verfügt mit zwei Bahnstationen (Bahnhof Bietigheim-Bissingen und Haltepunkt Ellental) und Anschluss an die S-Bahn Stuttgart, die Württembergische Westbahn (Stuttgart – Karlsruhe) und die Frankenbahn (Stuttgart – Heilbronn) über eine sehr gute Bahnanbindung. Mehrere Buslinien bedienen das Stadtgebiet und verbinden sowohl die Stadtteile miteinander als auch das Stadtgebiet mit den umliegenden Gemeinden. Vor allem an den Haltestellen ZOB, Ellental, Kronenzentrum und DLW besteht die Möglichkeit zwischen verschiedenen Buslinien bzw. auch auf die Schiene umzusteigen. Die Fahrplanstruktur ist gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans und der Rahmenfahrpläne so aufgebaut, dass sich am ZOB Anschlüsse zwischen Bus und S-Bahn mit sieben bzw. acht Minuten Umsteigezeit sowie Bus-Bus-Anschlüsse mit zwei bzw. drei Minuten Umsteigezeit ergeben. Anschlüsse zwischen Bus und Regionalzügen haben niedrigere Priorität. Das Liniennetz der Fa. Spillmann (Stadtverkehr) ist in Abbildung 29 dargestellt.

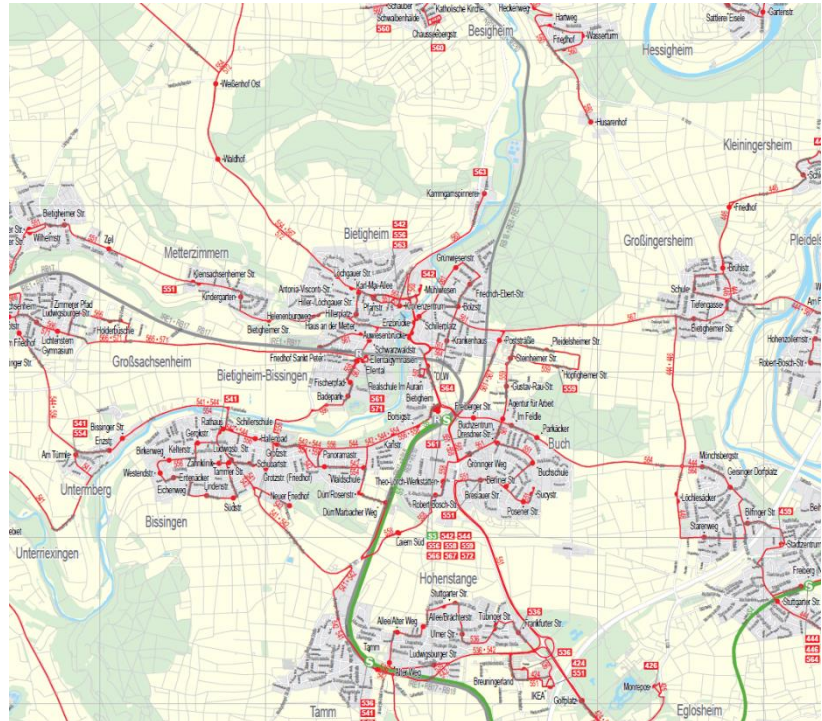


Abbildung 28: Übersichtskarte ÖPNV (Grundlage: VVS)

Das Liniennetz der Fa. Spillmann (Stadtverkehr) ist in Abbildung 29 dargestellt.

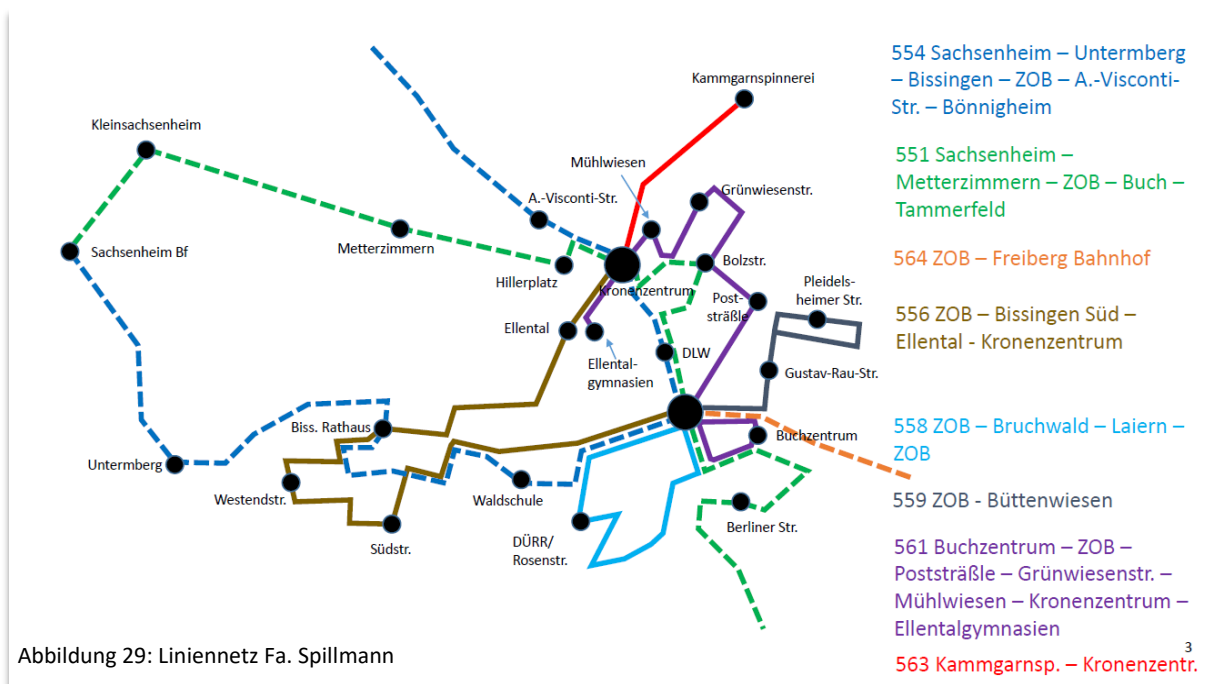


Abbildung 29: Liniennetz Fa. Spillmann

Die Gewerbegebiete Laiern und Bruchwald sind über die Linie 558 an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Die Anbindung des Gewerbegebiets Seewiesen und Büttenwiesen erfolgt über die Linien 559 und 561. Über das Spillmann-Netz hinaus bestehen zwei Regionalbuslinien, die von der Fa. Friedrich Müller Omnibusunternehmen (FMO) bedient werden: Bietigheim – Großsachsenheim – Sersheim (Linie 566) und Hohenhaslach – Freudental – Bietigheim – Ingersheim – Pleidelsheim (Linie 567). In den Nächten am Wochenende und vor Feiertagen wird ein Nachtbus-Netz angeboten.

Zum 1. Januar 2020 wurden im Zuge des Inkrafttretens des neuen Verkehrsvertrages das Liniennetz umfangreich überarbeitet und bisherige Schwachstellen wie uneinheitliche Linienwege und stark umwegige Linienführungen beseitigt. Bei der Konzeption wurden die Erkenntnisse aus der ersten Phase des Projekts „Verkehrsentwicklungsplan Bietigheim-Bissingen“ mitberücksichtigt.

Bedienungshäufigkeit und Erschließung

Charakteristisch für die Bedienungshäufigkeit sind starke Schwankungen im Tagesablauf. Während der Hauptverkehrszeiten verkehren die Hauptlinien 551, 554 und 556 im 15-Minuten-Takt, wohingegen außerhalb davon nur halbstündliche bzw. stündliche Fahrtmöglichkeiten bestehen. Eine Ausdehnung des 15-Minuten-Takts wird als zentrales Instrument betrachtet, um den Modal Split zugunsten des ÖPNV zu beeinflussen.

Bis auf wenige Ausnahmen ist das Stadtgebiet gut durch den ÖPNV erschlossen, die nächste Haltestelle liegt in unter 400 Meter Entfernung. Lediglich die Gebiete Siechenweingartweg, Turmstraße, Wilhelmshofstraße, der nordwestliche Bereich von Bissingen, Teile der Kammgarnspinnerei sowie des Sand weisen größere Entfernungen zu Haltestellen auf (siehe Abb. 30).



Abb. 30: Netzabdeckung ÖPNV, Einzugsbereich Bushaltestellen, BrennerPlan, 2017
 Abb. 31: Reisezeitverhältnis zwischen Bus und MIV für alle Fahrten zum Bahnhof, BrennerPlan, 2017

Die Reisezeiten für die Wege zum Bahnhof mit dem Bus sind in vielen Fällen deutlich höher als mit dem MIV (siehe Abb. 31). In den Rot dargestellten Gebieten liegt das Verhältnis bei ca. 2,8. In den Grün dargestellten bei ca. 1,2. Durch die umfangreiche Liniennetzänderung zum Fahrplanwechsel 2020 haben sich die Reisezeiten seit der Analyseuntersuchung etwas verkürzt. Zwischen den Ortszentren und dem Bahnhof gibt es aber weiterhin Verbesserungspotenzial.



Tarifstruktur und Tarifangebot

Alle Buslinien in Bietigheim-Bissingen sind dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) angegliedert. Die Stadt Bietigheim-Bissingen wird der Tarifzone 3 zugerechnet. Innerhalb der Stadt sowie bei Fahrten in die Nachbarkommunen Freiberg am Neckar, Asperg, Tamm und Markgröningen ist das Beförderungsentgelt für eine Tarifzone zu bezahlen, für eine Fahrt nach Ludwigsburg, Löchgau, Ingersheim und Sachsenheim 2 Zonen und nach Stuttgart und zum Stuttgarter Flughafen 3 Zonen. Ein Ausschnitt des aktuellen Tarifzonenplans ist in **Abbildung 32** dargestellt.

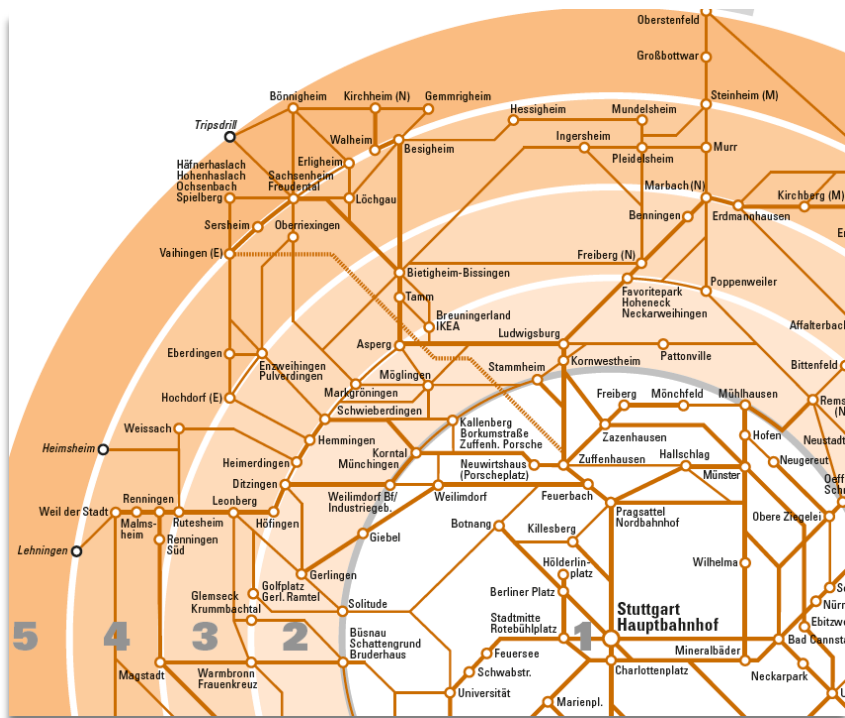


Abbildung 32: Ausschnitt Tarifzonenplan VVS

Die Preise werden gemäß den Tarifen des VVS festgelegt.

Angeboten werden neben Einzelfahrscheinen, Kurzstreckenfahrtscheinen, 4er-Tickets und Tageskarten auch Zeittickets (Woche, Monat, Jahr), welche teilweise zeitlich beschränkt sind (9-Uhr-Ticket, 14-Uhr-JuniorTicket). Des Weiteren gibt es Sondertickets für Studenten, Auszubildende und Schüler sowie FirmenTickets. Zusätzlich sind die üblichen Sonderfahrtscheine der Deutschen Bahn AG wie das Wochenendticket sowie das Baden-Württemberg-Ticket der bw Tarif GmbH gültig. In Bietigheim-Bissingen gibt es seit April 2020 ein vergünstigtes Stadtticket.

Die Fahrkarten können per Smartphone-App, online, persönlich im Spillmann Service Center am Bahnhofplatz sowie an den Fahrkartenautomaten und in den Bussen gekauft werden.

Die Mitnahme von Fahrrädern ist grundsätzlich möglich mit Einschränkungen bei den Zügen in der Hauptverkehrszeit bzw. bei Kapazitätsengpässen in den Fahrzeugen.

Reisezeiten

In den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags kommt es durch das hohe Verkehrsaufkommen zu teilweise hohen Reisezeitverlusten bzw. Verspätungen im Busverkehr. Hiervon sind insbesondere in der morgendlichen Verkehrsspitze folgende Bereiche betroffen: aus Richtung Löchgau und Freudental stadteinwärts sowie Stuttgarter Straße (B 27) zwischen der Auwiesenstraße (L 1125) und Wilhelmstraße.

Den Zeitverlusten durch ein hohes MIV-Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden auf den innerstädtischen Hauptverkehrsachsen kann durch eine Reduzierung des MIV-Verkehrs oder durch die Bevorrechtigung von Bussen entgegengewirkt werden. In der Vergangenheit wurden in Bietigheim-Bissingen bereits einige Maßnahmen zur Busbeschleunigung umgesetzt:

- ÖPNV-Bevorrechtigung an zahlreiche Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage (Induktionsschleifen im Boden, mittlerweile GPS-basiertes System „Sittraffic STREAM“ (Fa. Yunex, vormals Siemens).
- Busspuren entlang der Stuttgarter Straße (zwischen DLW und ZOB) sowie entlang der Bahnhofstraße (zwischen Carl-Benz-Straße und ZOB).
- Durch die Verkehrsdosierung (Pförtnern) am Knotenpunkt B 27 / K 1671 wurden die Rückstauungen innerorts nach außerorts verlagert und die Pünktlichkeit der Busse aus Richtung Buch zum ZOB dadurch erheblich verbessert.

Wie sich durch das Kundenmonitoring eines unabhängigen Instituts in den Bussen der Firma Spillmann gezeigt hat, ist die Unzufriedenheit bei den Fahrgästen bei der Information bei Störungen / Verspätungen am höchsten:

Sowohl bei der Ausweitung der Busbevorrechtigung als auch bei der Information besteht somit Verbesserungspotenzial, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Momentan werden daher die Fahrgastinformation in Echtzeit über die VVS-App sowie digitale Anzeigetafeln an den Haltestellen ausgeweitet.

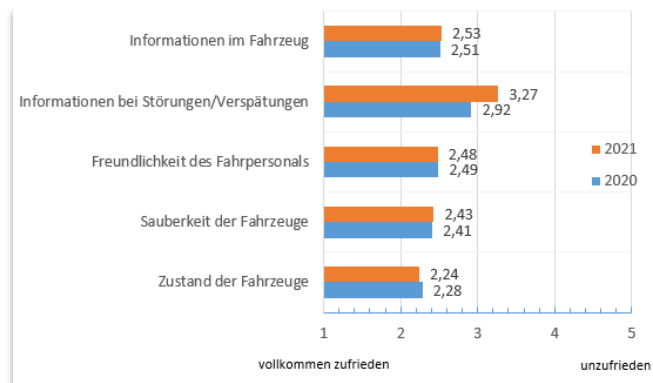


Abbildung 33: Ergebnisse des Kundenmonitorings, Zufriedenheit bei den Fahrgästen

Des Weiteren wurden bei der Haushaltsbefragung, der Ideenwerkstatt und bei der Online-Befragung häufig die langen Reisezeiten der Busse kritisiert. Die langen Reisezeiten ergeben sich durch die Anzahl der Haltestellen und somit deren guten Erreichbarkeit. Kurze Fußwege zur Haltestelle sind insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen wie Senioren und Menschen mit Kinderwagen wichtig. Da vor allem für Berufspendler Reisezeiten ein wichtiger Faktor sind, um sich für den ÖPNV zu entscheiden, könnten die Reisezeiten verkürzt werden, indem in den Hauptverkehrszeiten für die Pendler Schnellbusse zwischen den Ortszentren und dem Bahnhof eingesetzt werden. Dies war eine Idee aus der Bürgerschaft.

Barrierefreiheit

Seit mehreren Jahren läuft ein Programm zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im Stadtgebiet, um den Zugang zum ÖPNV insbesondere für mobilitätseingeschränkte Reisende zu erleichtern. Von den insgesamt 150 Bushaltestellen wurden mittlerweile rund 75 % mit hohen Busbordsteinen und Blindenführung barrierefrei ausgebaut. Ebenso kommen auf allen Spillmann-Linien ausschließlich Niederflerbusse zum Einsatz, sodass eine fahrzeugseitige Barrierefreiheit gewährleistet ist.

Park + Ride - Angebot

Im Bereich des Bahnhofs stehen den Park + Ride - Nutzern rund 700 und am Bahnhofpunkt Ellental 90 Parkplätze zur Verfügung. Da die Parkplätze auf die Zielgruppe der Berufspendler ausgerichtet sind, stehen eine Tages-, Monats- und Halbjahresparkmarke zur Auswahl. Laut Angaben des VVS ist der P+R-Parkplatz am Ellental zu 25 % ausgelastet. Die P+R-Stellplätze am Bahnhof sind nahezu voll ausgelastet. Demnach sind vor allem beim Ellental noch Kapazitäten frei.

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden die Personen auch nach ihrer Einstellung und der Nutzung vom P+R-Angebot befragt. Die Hälfte ist schon einmal mit dem Pkw zur Haltestelle gefahren und hat dort die P+R-Stellplätze genutzt, um dann mit der Bahn weiterzufahren. Im Gegensatz dazu werden es 17 % auch zukünftig nicht nutzen. Es gibt jedoch ein Potential von rund 24 %, die angaben, dass sie sich grundsätzlich die Nutzung der P+R-Anlagen vorstellen können.

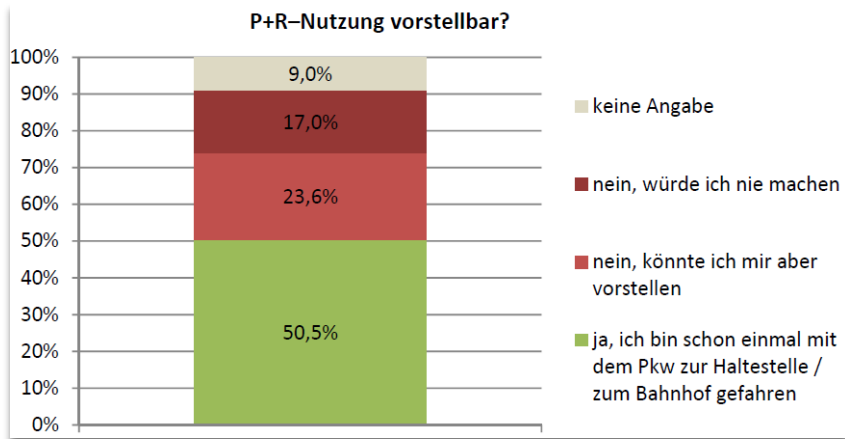


Abbildung 34: Potenzial für die Nutzung von P+R-Angeboten, BrennerPlan

Bike + Ride - Angebot

Für die Verknüpfung der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV stehen am Bahnhof (Fahrrad-Parkhaus) und am Bahnhofsteilpunkt Ellental Fahrradboxen und überdachte Fahrradabstellplätze zur Verfügung.

Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der Fahrgastbefragung und der Haushaltsbefragung im Jahr 2014 wurden die Bedienungshäufigkeit und die Pünktlichkeit kritisiert. Hauptsächlich wurde die geringere Busbedienung in den Abendstunden und am Wochenende bemängelt. Auch die Verknüpfung bzw. die Umsteigezeiten zwischen den Bussen und dem Schienenpersonennahverkehr standen in der Kritik. Dies lässt sich dadurch erklären, dass der Fahrplan des Spillmann-Netzes – wie im Nahverkehrsplan und durch die Rahmenfahrpläne vorgegeben – auf die Anschlüsse zur S-Bahn abgestimmt sind, sodass die Anschlüsse zu den Regionalzügen den Charakter von „Zufalls-Anschlüssen“ haben.

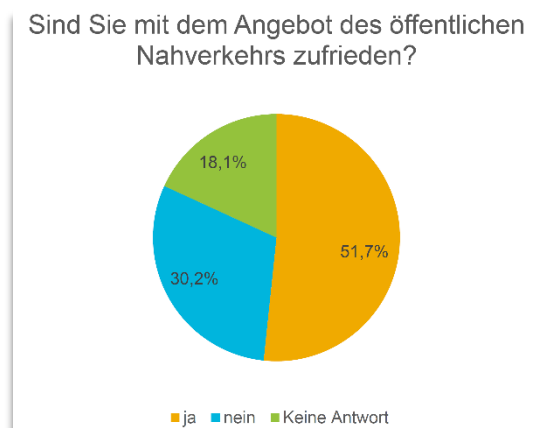


Abbildung 35: Bürgerbefragung Stadtentwicklungskonzept, 2021

Das Fahrplanangebot an den Wochenenden und in den späten Abendstunden wurde mit dem Inkrafttreten des neuen Verkehrsvertrages im Jahr 2020 ausgebaut. Auf den Hauptlinien 551 und 554 bestehen nun an allen Wochentagen bis 1 Uhr nachts mindestens stündliche Fahrtmöglichkeiten.

Nach den Befragungen im Frühjahr 2021 ist die Hälfte der 1.444 Befragten mit dem ÖPNV-Angebot zufrieden. Daraus und aus der Ideenwerkstatt 2018 folgt, dass aus Sicht der Bürger die dringendsten Maßnahmen sind: Busbeschleunigung, Erhöhung des Leistungsangebots, Express-Buslinien zum Bahnhof, Verlängerung der S-Bahn in Ri. Ellental, Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit verbessern, günstigere Ticketpreise und Barrierefreiheit.

2. Ziele ÖPNV

- Anteil des ÖPNV am Modal Split erhöhen, Fahrgastzahlen steigern (Ziel des Landes: Verdoppelung), alternative Antriebstechnologien ausbauen
- Zugang für alle Nutzergruppen erleichtern und wesentliche Ziele in der Stadt schnell und zuverlässig erreichbar machen
- Hemmnisse und Störungen abbauen, erforderliche Infrastrukturen schaffen
- Nutzungsfreundlichkeit, Angebotsqualität und Preisattraktivität erhöhen

3. Handlungsempfehlungen ÖPNV

Bei Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr kommen für Bietigheim-Bissingen vor allem Maßnahmen beim Busverkehr infrage. Dies bietet den Vorteil, dass Ausbauprojekte schneller realisiert werden können als im Bereich Schienenverkehr.

Maßnahmen im ÖPNV unterliegen einem strengen Rechts- und Finanzierungsrahmen und den Vorgaben im Tarifverbund des Verkehrsverbunds Stuttgart. Die Leitplanken für die konzeptionelle Weiterentwicklung des ÖPNV sind durch den Nahverkehrsplan des Landkreises Ludwigsburg vorgegeben. Die Städte und Gemeinden haben die Möglichkeit, im Rahmen von Stellungnahmen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ihre Vorstellungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in den Planungsprozess einfließen zu lassen.

Die Finanzierung des Verkehrsangebots erfolgt beim Basisangebot durch den Landkreis (zu 100%, ggf. Abschlag bei überdurchschnittlichen Kostensätzen. Bei zubestellten Leistungen trägt 50 % der Landkreis und 50% die nutznießenden Kommunen. Bei überörtlichen Linien sind Abstimmungen und Co-Finanzierungen der Nachbarkommunen erforderlich. Die Fahrgeldeinnahmen dienen der Kostendeckung des Gesamtangebots (in der Regel zugunsten des Landkreises).

Im Zuge der Ausschreibung des Stadtverkehrs Bietigheim-Bissingen (Linienbündel 5) wurden die Leistungen im Dezember 2019 direkt an die Fa. Spillmann vergeben. Die Vertragslaufzeit beträgt 10 Jahre. Durch die Konstellation Stadt Bietigheim-Bissingen – Fa. Spillmann, sind erhebliche strategische Einflussmöglichkeiten und die Voraussetzungen für schnelle Umsetzungen vorhanden. Zubestellungen während der Laufzeit des Verkehrsvertrages sind möglich, solange das Leistungsvolumen des Linienbündels im Vergleich zum Ausgangsniveau um nicht mehr als 25% ansteigt.

In folgenden Handlungsfeldern werden Maßnahmen empfohlen:

Leistungsangebot

Taktverdichtung: Um den Anteil des ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl zu erhöhen und somit mehr Fahrgäste aufzunehmen ist es notwendig, dass das ÖPNV-Angebot ständig verfügbar ist.

Nach dem ÖPNV-Pakt für die Region Stuttgart sollen die Linienbusse, die als Zubringer der S-Bahn dienen, mindestens einen halbstündlichen Takt während der Hauptverkehrs- und Normalverkehrszeiten (6 – 20 Uhr) und mindestens eine stündliche Bedienung in den Schwachverkehrszeiten (20 - 24 Uhr, Wochenende) sowie die Anbindung aller Nacht-S-Bahnen aufweisen. Die Standards des ÖPNV-Pakts gilt es in Bietigheim-Bissingen für verlässliche S-Bahn-Zubringer umzusetzen. Daneben ist auch eine Andienung des Regionalzugverkehrs (30-Minuten-Takte in der Hauptverkehrszeit) sinnvoll.

In Anlehnung an die S-Bahn sollte der Takt der Linienbusse ganztägig auf 15 Minuten erhöht werden. Eine Anpassung an die S-Bahn ist sinnvoll, da der 15-Minuten-Takt der S-Bahn erst dann seine Wirksamkeit entfaltet, wenn die Fahrzeiten der Busse entsprechend angepasst sind, damit die Fahrgäste zum Bahnhof bzw. zu Ihrem Zielort gelangen.

Damit die psychologische Barriere überwunden wird, muss der Bus zu allen Zeitlagen kommen. Auch am Wochenende und in den Randzeiten sollte daher das Angebot verbessert und verdichtet werden. Samstags sollte in den verlässlichen S-Bahn-Zubringer-Korridoren ein Halbstundentakt erreicht werden.

Erhöhung der Kapazität der Infrastruktur (Erweiterung ZOB): Um die Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit der Busse zu verbessern und um neue Buslinien zu ermöglichen, ist ein Ausbau der bestehenden Infrastruktur, insbesondere am ZOB beim Bahnhof notwendig. Beim ZOB müssen für einen zukunftsfähigen ÖPNV auf den bestehenden Flächen die Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden und es sind zusätzliche Haltestellen erforderlich. Nach Ermittlung der Fa. Spillmann muss die Anzahl der Bushaltestellen von heute 10 Stück auf künftig 15 erhöht werden.

Feinerschließung - Citybus-Linien in den Quartieren: Auf der einen Seite bestehen, trotz des insgesamt guten Erschließungsniveaus, punktuell in einigen Ortslagen noch längere Fußwege zu den bestehenden Bushaltestellen, was insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste eine Zugangshürde darstellt. Auf der anderen Seite fahren zahlreiche Linienbusse, die die verschiedenen Ortszentren an den ZOB anbinden, in die einzelnen Wohnquartiere, wo durch die bestehende Bebauung und hohen Parkdruck die Fahrbahnen sehr eng für Standard- oder Gelenkbusse sind.

Zur Beschleunigung der Hauptlinien und zur Verbesserung der Erreichbarkeit insbesondere für bewegungseingeschränkte Personen könnten Kleinbusse als sogenannte „feeder“-Linien (zum Beispiel elektrische Midi-Busse mit ca. 20 Sitzplätzen) oder auch flexible On Demand Busse eingesetzt werden, die innerhalb des Quartiers zirkulieren.

Nach den Analysen zur Erschließungsqualität, nach den Erfahrungen des Busunternehmens Spillmann und nach der Bewertung des Ingenieurbüros Praxl + Partner wären folgende Buslinien sinnvoll: **Citybus Nord** (Anbindung Lug und Ahlesbrunnen an ÖPNV-Knoten Kronenzentrum), **Citybus Ost** (Erschließung Bogenviertel, Seewiesen, Sand, Krankenhaus) und **Citybus West** (Erschließung Quartier Flößerstraße/ Jahnstraße in Bissingen).

Zusätzliche Buslinien innerorts und außerorts: Direktverbindungen in die Bietigheimer Innenstadt und zum Ortszentrum Bissingen für die Nachbarkommunen Tamm, Besigheim, Markgröningen und Oberriexingen/ Unterriexingen zudem Netzbereinigung (einzelne Linien außerhalb des Basisnetzes mit Einzelfahrten), zusätzliche Haltestellen in der Bissinger Bahnhofstraße sowie On Demand-Projekte (Bus auf Anforderung bei Bedarf, Rufbus)

Empfehlung zum Leistungsangebot ÖPNV: durch zusätzliche Buslinien innerorts und außerorts, Taktverdichtung und Feinerschließung in den Quartieren, höhere Kapazitäten der Infrastruktur/ Haltestellen ausweiten

Beschleunigung

Verlustzeiten für den ÖPNV sollten grundsätzlich vermieden werden. Durch eine Beschleunigung der Linienbusse kann die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit gesteigert und der Busbetrieb verstetigt und die Attraktivität des ÖPNV als Verkehrsmittel erhöht werden.

Busspuren außerorts: Durch Rückstauungen des Kraftfahrzeugverkehrs an den Pfortnersignalanlagen treten für den ÖPNV Reisezeitverluste auf, wenn dieser im Mischverkehr geführt wird. Die höchsten Rückstauungen und auch Reisezeitverluste für den Busverkehr entstehen auf der Landesstraße 1107 aus Richtung Löchgau und Freudental. Durch einen separaten Fahrstreifen für den Busverkehr könnte der Bus am Stau vorbeifahren. Neben den Reisezeitgewinnen und den betriebswirtschaftlichen Vorteilen könnte eine **Busspur außerorts entlang der L 1107** auch dazu beitragen, dass der Bus im Straßenverkehr sichtbar und als attraktives Verkehrsmittel wahrgenommen wird.

Busspuren innerorts: Auch innerorts kann durch die Einrichtung von separaten Fahrstreifen Linienbussen die Möglichkeit gegeben werden, bei stauanfälligen Streckenabschnitten den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu überholen. Im Vergleich zu außerorts stehen innerhalb des Stadtgebiets nur begrenzt Flächen zur Verfügung bzw. ist die Flächenkonkurrenz größer. **Entlang der B 27 entstehen zwischen der Geisinger Straße und dem ZOB für zahlreiche Buslinien Reisezeitverzögerungen durch Rückstauungen.** Hier zeigt sich der Konflikt zwischen Busspur, MIV-Fahrspuren, Parkstreifen, Grünflächen und Baumbestand sehr deutlich.

Busbevorrechtigung an Lichtsignalanlagen: Zahlreiche Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage sind bereits mit einer ÖPNV-Bevorrechtigung ausgestattet. Aufgrund der oft komplexen Technik, Beeinflussung des Signalablaufs, Veränderungen bei den Verkehrsströmen etc. ist eine regelmäßige Überprüfung hinsichtlich der Wirksamkeit der Busbevorrechtigung sinnvoll. Durch Reisezeitmessungen kann untersucht werden, an welchen Stellen für die Linienbusse regelmäßige Verlustzeiten auftreten und ob es Verbesserungsmöglichkeiten an der Signalsteuerung gibt.

Halt auf der Fahrbahn statt in der Busbucht: Busbuchten sind dafür geeignet, Verlustzeiten beim MIV durch Busse zu vermeiden. Für den Busverkehr sind allerdings nachteilig, insbesondere beim Ausfahren aus der Busbucht, da der eigentlich bevorrechtigte Busverkehr oft missachtet wird bzw. es zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern kommt. Das Halten der Busse bei Haltestellen auf der Fahrbahn führt zu Fahrplanstabilität und einer gefühlt höheren Geschwindigkeit des Vorankommens innerhalb der Stadt gegenüber dem MIV. Des Weiteren ist für den barrierefreien Ausbau von Busbuchten ein hoher Flächenverbrauch notwendig.

Schnellbuslinien: Wie zuvor beschrieben, weist der Bus gegenüber dem MIV deutliche Nachteile hinsichtlich der Reisezeit auf. Um den ÖPNV insbesondere für Pendler attraktiver zu gestalten, könnten Schnellbuslinien eingerichtet werden und folgende Bereiche mit dem Bahnhof auf kurzem Wege verbunden werden: **Innenstadt Bietigheim (insb. nördlicher und westlicher Randbereich; Löchgauer Straße, Antonia-Visconti-Straße, Farbstraße) sowie die die Ortszentren Bissingen, Buch, Metterzimmern und Untermberg.** Alternativ könnten bei den bestehenden Buslinien einzelne Bushaltestellen in Wohnquartieren nicht mehr angefahren werden und dadurch der Fahrweg und die Fahrzeit verkürzt werden. Zur Sicherung der Erreichbarkeit müssten diese Haltestellen dann mit den Citybus-Linien (s.o.) erschlossen werden.

Empfehlung zur Beschleunigung ÖPNV: Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit durch eigene Fahrspuren, Beseitigung von Hindernissen, Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, Halt auf der Fahrbahn anstatt in der Busbucht sowie Schnellbuslinien erhöhen

Vernetzte Mobilität

Um den Umweltverbund zu stärken, müssen die verschiedenen Verkehrsträger besser miteinander vernetzt werden. An wichtigen ÖPNV-Haltestellen könnten Mobilitätszentren eingerichtet werden, an denen es Car-/Bike-Sharing-Angebote, Fahrrad-Abstellanlagen, Schließfächer und weitere Mobilitätsangebote gibt.

Des Weiteren gilt es, Kooperationen zwischen den einzelnen Mobilitätsunternehmen auszubauen. In Bietigheim-Bissingen bestehen durch die städtischen Tochterunternehmen dazu hohe Potenziale. Zum Beispiel plant die Bietigheimer Wohnbau im neuen Stadtquartier „Elbe-Areal“ ein Mobilitätszentrum, das verschiedene Mobilitätsangebote wie Sharingsysteme enthält. Die Fa. Spillmann betreibt am Bahnhofplatz ein Service-Center. Hier könnte eine ganzheitliche Mobilitätsberatung angeboten werden. Des Weiteren kooperiert Spillmann ab Ende 2022 mit dem regionalen Carsharing-Anbieter stadtmobil.

Zur Vereinfachung der Fahrt mit dem ÖPNV könnten verkehrsträgerübergreifende digitale Anzeigen mit Echtzeitinformationen aufgestellt werden, die die Fahrgäste über Abfahrten, Umsteigemöglichkeiten, Betriebslage und den Anschluss für letzte Meile informieren. Um den Zugang zu den einzelnen Verkehrsträgern zu erleichtern, sollte die regionweite Mobilitätskarte „Polygo-Card“ verbreitet werden, um alle Mobilitätsangebote damit nutzen zu können.

Durch Webseiten und Smartphone-Apps der Deutschen Bahn, des VVS, des Landes, von der Fa. Spillmann und weiterer Anbieter besteht die Möglichkeit sich umfassend digital zu informieren. Diese Angebote sind insbesondere für regelmäßige Nutzer geeignet. Für viele Menschen, die den ÖPNV noch nie oder sehr selten benutzen oder die sich nicht mit digitalen Medien auskennen, stellt der Zugang zum ÖPNV eine große Hürde dar. Durch eine persönliche Mobilitätsberatung könnte der Zugang erleichtert werden. Mithilfe einer Mobilitätsberatung könnten auch die Betriebe unterstützt werden, ihre Mitarbeiter zu informieren und Angebote wie das Job-Ticket zu etablieren.

Empfehlung zur Mobilitätsvernetzung: Mobilitätszentren an wichtigen ÖPNV-Haltestellen einrichten, Verkehrsinformationen ausbauen und Mobilitätsberatung für Bürger und Unternehmen ausweiten

Betrieb, Qualität und Fahrzeuge

Zur Stärkung einer positiven ÖPNV-Kultur gehören ein hochwertiges Erscheinungsbild und eine Sichtbarkeit im Straßenraum. Dazu beitragen können zum Beispiel eine Attraktivitätssteigerung der Haltestellen und Stationen einschließlich der Warte-Aufenthaltsbereiche, flankierend mit passenden Serviceangeboten. Um allen Menschen den Zugang zu ermöglichen, sind die Fahrzeuge und die Infrastruktur barrierefrei zu gestalten.

Darüber hinaus kann ein regelmäßiges Marketing, das im besten Fall mit anderen Mobilitätspartnern koordiniert wird, für langfristige Erfolge führen.

Für eine hohe Beförderungsqualität sind Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Busse und kompetentes Fahrpersonal wichtig.

Für die Verbesserung des Fahrkomforts kann darauf geachtet werden, dass der Straßenbelag intakt ist und die Fahrwege möglichst geradlinig verlaufen durch.

Damit der Bus als attraktives Verkehrsmittel wahrgenommen wird, sollte er über ein modernes Außenerscheinungsbild, einen ansprechenden Innenraum und eine weitreichende Ausstattung verfügen. Hier liegt der Spillmann Fuhrpark bereits heute auf einem höheren Qualitätsniveau als die meisten vergleichbaren Stadtverkehrs-Flotten. Diese Qualität gilt es beizubehalten.

Empfehlung zu Betrieb und Qualität Fahrzeuge: Qualität von Haltestellen, Stationen und Fahrzeugen steigern, Dienstleistungen und Service (u.a. Aufenthalt und Barrierefreiheit) verbessern

Tarif und Vertrieb

Damit mehr Menschen den ÖPNV nutzen, müssen die Hindernisse zum System ÖPNV abgebaut und der Zugang sowie die Bezahlung vereinfacht werden. Bietigheim-Bissingen gehört zum Verkehrsverbund Stuttgart (VVS), welcher die Tarife und den Vertrieb festlegt. Der Handlungsspielraum ist dadurch für Bietigheim-Bissingen begrenzt.

Der VVS bietet den Kommunen die Möglichkeit, den Bürgern ein vergünstigtes „StadtTicket“ für beliebig viele Fahrten an einem Tag im gesamten Stadtgebiet anzubieten. Zum 1. April 2020 hat Bietigheim-Bissingen das StadtTicket eingeführt. Die geringeren Einnahmen werden den Verkehrsunternehmen von der Stadt ausgeglichen.

Durch die Tarifreform des VVS zum 1. April 2019 sind die Fahrpreise für zahlreiche Ziele wie zum Beispiel nach Stuttgart günstiger geworden und das Tarifzonensystem ist unkomplizierter geworden. Um die Fahrpreise weiter zu reduzieren, könnte überprüft werden, ob für Bietigheim-Bissingen eine Änderung der Tarifzone möglich wäre. Wenn sich Bietigheim-Bissingen auf der Grenze zwischen den Tarifzonen 3 und 4 befinden würde, würden sich die Fahrtkosten für Wege nach Ludwigsburg und Stuttgart nicht erhöhen, für Wege von bzw. nach Sachsenheim, Besigheim, Löchgau, Ingersheim und weitere Ziele aber erheblich verringern. Voraussetzung für die Umsetzung wäre ein Ausgleich der entstehenden VVS-Einnahmedifferenzen in Höhe von ca. 323.000 Euro durch die nutznießenden Kommunen.

Zur Verbesserung des Vertriebs bestehen folgende Möglichkeiten: Bewerben der Polygo-Card als Mobility Card vernetzt mit Bahn, Bus, car- und bikesharing, Parkhäuser etc. sowie Bewerben des Handytickets und Aufstellung zusätzlicher Ticketautomaten, um Verkauf im Bus zu reduzieren.

Empfehlung zum Tarif: Tarifstruktur für alle Nutzergruppen verbessern, vergünstigtes Stadtticket fortsetzen und Tarifzone (VVS) ändern

Elektromobilität

Durch die Vorgaben der europäischen **Clean Vehicles Directive (CVD)** ist die öffentliche Hand dazu verpflichtet, emissionsarme oder -freie Fahrzeuge zu beschaffen und dabei eine Vorbildrolle einzunehmen. Die Fa. Spillmann sieht vor, ihre Busse mit Dieselantrieb auf elektrisch betriebene Busse umzustellen und möchte dadurch die Emission um rund 2.000 Tonnen CO₂ im Jahr reduzieren.

Empfehlung zur Elektromobilität ÖPNV: Gesetzliche Verpflichtung eines teilemissionsfreien bzw. teilemissionsarmen Fuhrparks umsetzen (45% bis 2025, 65% bis 2030)

D. Radverkehr

1. Bestandsanalyse Radverkehr

Der Radverkehr hat in den vergangenen zwei Jahrzehnten sowohl im Alltag als auch in der Freizeit und dem Tourismus eine immer höhere Bedeutung erlangt, auch in Bietigheim-Bissingen. Gemäß der Haushaltsbefragung 2014 wird das Fahrrad primär im Binnenverkehr (Quelle und Ziel innerhalb der Stadt) genutzt, der Radverkehrsanteil liegt hier bei ca. 7,5 % bis 13 %. Der Radverkehrsanteil im Quell-Ziel-Verkehr spielt mit ca. 1,9 % eine untergeordnete Rolle.

Das Fahrrad ist insbesondere auf Kurzstrecken und im innerstädtischen Nahbereich ein umweltschonendes Verkehrsmittel. Durch den Ersatz kurzer Pkw-Fahrten mit dem Fahrrad werden die gerade in diesem Distanzbereich hohen Kfz-Emissionen reduziert. Noch immer von Nachteil ist jedoch die starke Abhängigkeit der Fahrradnutzung vom Wetter, der Jahreszeit und der Topographie. Große systemische Vorteile des Fahrrads sind Beweglichkeit und Flexibilität. Gleichzeitig besteht hier die Gefahr, Regelungen zu umgehen, da der Radverkehr sehr empfindlich gegenüber Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und Umwegen ist.

Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs steigen immer mehr Personen auf das Fahrrad, auch solche, die dazu vorher nicht zu motivieren waren. Besonders für ältere Personen ist das Pedelec eine gute Alternative. Aber auch auf dem Arbeitsweg und in der Freizeit gewinnen die Pedelecs zunehmend an Bedeutung. Zudem können weitere Wege und Steigungen bequemer und ohne große Anstrengung zurückgelegt werden, was die Reichweite erhöht und wodurch mehr Wege mit dem Rad zurückgelegt werden.

Wegeinfrastruktur/ Radverkehrsnetz

In den 1980er Jahren wurde in Bietigheim-Bissingen ein durchgehendes Radwegenetz aus Zweirichtungsradwegen erstellt, es entstand ein fast lückenloses Netz. An mehreren Querungsstellen wurde bereits früh der Radverkehr an Lichtsignalanlagen bevorrechtigt geschaltet. Studien in den letzten Jahren haben gezeigt, dass einseitige Radwege im Zweirichtungsbetrieb innerorts jedoch sehr unfallträchtig sind. Auch die aktuelle allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO) aus 2021 besagt, dass der „Radverkehr in Gegenrichtung mit besonderen Gefahren verbunden ist und deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden soll“. Es gilt daher die bestehenden Radwege verkehrssicherer zu gestalten und regelkonform umzubauen.

Im Zuge der RadSTRATEGIE des Landes wurde 2016 die Umsetzung des sogenannten RadNETZ beschlossen. Entlang der wichtigsten Siedlungsachsen im gesamten Land sollen flächendeckende, durchgängige und alltagstaugliche Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren entstehen, Mängel beseitigt und die Qualität verbessert werden. Durch Bietigheim-Bissingen verläuft eine Verbindungen Nord-Süd von Stuttgart nach Heilbronn und Ost-West über Vaihingen nach Pforzheim.

Im Rahmen der Verkehrsplanung wurde ein Alltagsradwegenetz für die innerstädtischen Radrouten erstellt. Als Grundlagen wurden das bestehende Radwegenetz, die Radschulwege, das Radverkehrsnetz des Landkreises sowie Karten des ADFC verwendet. Siehe Abbildung 36 in ROT: überregionale Radrouten (RadNETZ BW), in GRÜN: regionale (Landkreis) und in BLAU: innerstädtische und zwischen-gemeindliche Verbindungen. Mithilfe des Radverkehrsnetzes können Schwachstellen und Netzlücken identifiziert werden. Ein Radverkehrsnetz ist außerdem die zwingende Voraussetzung für die Förderung von Radverkehrsbauvorhaben durch das Land.

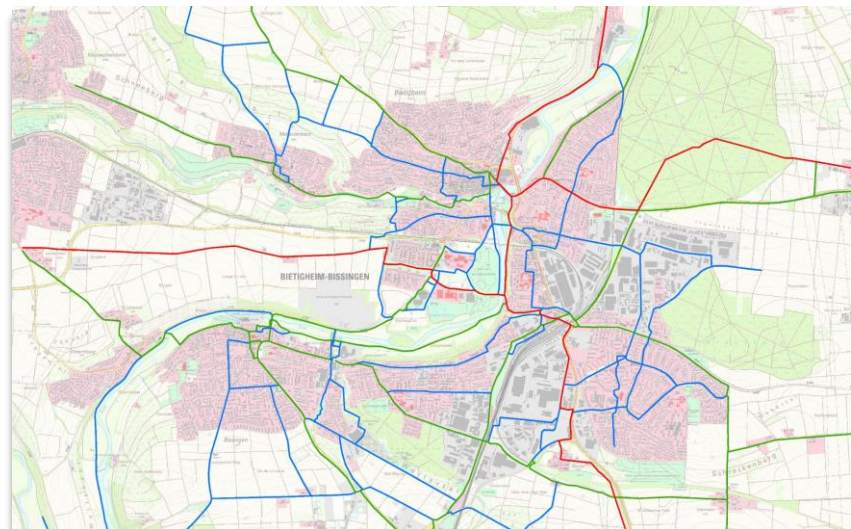
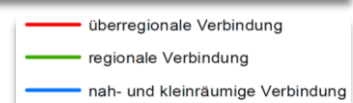


Abbildung 36: Übersicht Alltagsradwegenetz



Änderungen der Standards und Regelwerke

Seit der Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) 2009 bzw. 2013 gilt das Fahrrad als Fahrzeug und ist somit dem Kraftfahrzeugverkehr gleichgestellt. Der Radverkehr muss seitdem die Fahrbahn benutzen, außer es existiert ein Radweg mit oder ohne Benutzungspflicht oder ein Gehweg, auf dem der Radverkehr mit dem Zusatzzeichen „Rad frei“ zugelassen ist. Durch die Änderungen in der StVO musste bereits die Benutzungspflicht auf zahlreichen innerstädtischen Zweirichtungsradwegen aufgehoben werden. Dabei wurde die Beschilderung „Radweg“ gegen „Rad frei“ ausgetauscht. Das bedeutet, der Radverkehr darf weiterhin den Weg benutzen, darf aber auch auf der Fahrbahn fahren.



Abbildung 37: Mögliche Führungsformen des Radverkehrs innerorts, Quelle: Büro SV Kaulen.

Radverkehr an Schulen

Radschulwegplan: 2011 entstand auf Initiative engagierter Eltern der Ellentalgymnasien die AG Radschulwegplan, um den Weg zur Schule mit dem Rad sicherer zu gestalten, geeignete Radschulwege zu empfehlen und das Radfahren zu fördern. In Zusammenarbeit von Schule, Elternbeirat, Verwaltung und dem Landesamt für Geologie und Landentwicklung wurde ein Radschulwegplan für die Ellentalgymnasien entwickelt und 2012 als erster Radschulwegplan unter Mitwirkung von Schülern veröffentlicht. Der Radschulwegplan und das Verfahren, bei dem Schüler eingebunden werden, gelten als bundesweit vorbildhaft und sind landesweit für weiterführende Schulen verpflichtend. In Bietigheim-Bissingen bestehen Radschulwegpläne für die Ellentalgymnasien, das Berufliche Schulzentrum, die Realschulen Bissingen und im Aurain, die Waldschule, die Sandschule und die Gustav-Schönleber-Schule.

Mobilitätsbefragung: Parallel zur Erstellung des Radschulwegplans wurde eine Mobilitätsbefragung von rund 2.000 Schülern durch das Büro Bueffee durchgeführt. Maßgebende Kritikpunkte der Schüler waren: die Topographie (steile Wege), Baustellen, Konflikte mit dem Kfz-Verkehr und parkenden Pkw, lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, Fußgänger und Verschmutzungen auf Radwegen sowie zu schmale oder fehlende Radwege. Es wurde auch deutlich, dass viele Schüler das Fahrrad aus Bequemlichkeit meiden, lieber mit dem Bus fahren oder sich von den Eltern bringen/ abholen lassen.

Fahrradfreundliche Schulen: Die Ellentalgymnasien und die Bissinger Realschule wurden vom Land BW als Fahrradfreundliche Schule ausgezeichnet. Voraussetzung hierfür war ein Beschluss der Schulkonferenz sowie das Vorliegen eines Radschulwegplans. Kennzeichnend für die Fahrradfreundlichkeit sind außerdem: eine Reparaturstation, Schließfächer/Ablagemöglichkeiten für das Equipment, Abstellanlagen für Fahrräder in angemessener Qualität und Quantität, das Informieren der Eltern und Involvieren der Lehrkräfte (Vorbildfunktion und Fortbildung). In Schulprojekten bzw. -aktionen zum Thema Fahrrad ist das Thema Radfahren zudem in einer schuleigenen, kreativen Form umzusetzen.

Service-Infrastruktur

Wegweisung: In der Stadt sind Freizeitradwege und überörtliche Alltagsradwege flächendeckend ausgeschildert, zwischenzeitlich auch die Wege des RadNETZ BW. 60 % der Befragten der Haushaltsbefragung 2014 bewerteten die Beschilderung/ Wegweisung positiv, 13 % fanden sie verbesserungswürdig.

Öffentliche Abstellanlagen: an öffentlichen Einrichtungen wie Bahnhof, städtische Freizeit-, Verwaltungs- und Kulturgebäude sowie Schulen, um Fahrräder ordnungsgemäß abstellen zu können; einige davon sind wettergeschützt. Bei neuen Anlagen wurde in den letzten Jahren darauf geachtet, dass Fahrräder sicher abgestellt und am Fahrradrahmen angeschlossen werden können.

Fahrrad-Parkhaus: Neben wettergeschützten Abstellanlagen und Fahrradboxen gibt es beim Bahnhof ein modernes Fahrrad-Parkhaus mit 200 Stellplätzen und Schließfächern mit E-Lademöglichkeit.

Private Abstellanlagen: 2015 wurde vom Land die Herstellung von Fahrradstellplätzen bei Neubauten verpflichtend eingeführt, 2019 wurden diese Vorgaben für Wohnbauvorhaben wieder gelockert. 2019 wurden daher mit einer städtischen Richtlinie Anzahl und Beschaffenheit von Fahrradstellplätzen geregelt, damit diese auch weiterhin ausreichend vorhanden und die regelmäßige Nutzung geeignet sind.

E-Lade- und Reparaturstationen: Zum Laden der Akkus für Pedelecs stehen öffentliche E- Ladestationen am Bahnhof, Bürgeramt Löchgauer Straße und Spielplatz Flößerstraße zur Verfügung. Reparaturstationen mit Luftpumpe bestehen am Bahnhof, den Ellentalgymnasien und der Bissinger Realschule.

Lastenrad-Förderprogramm: Um Anreize für den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu schaffen, werden in Bietigheim-Bissingen Lastenräder, E-Lastenräder und Fahrradanhänger für Privatpersonen gefördert. Damit soll die Nutzung für den Waren- und Personentransport erleichtert werden.

Fahrrad-Verleih „RegioRad“: 2013 wurde im Rahmen eines Modelprojekts der Region Stuttgart die bundesweit erste öffentliche vollautomatische Pedelec-Station am Bahnhof in Betrieb genommen. Das Verleih-System umfasst mittlerweile über 250 Stationen in mehr als 50 Kommunen der Region Stuttgart mit rund 1.000 Fahrrädern, 700 Pedelecs und in Kürze auch Lastenpedelecs. Die Leih-Räder können per Smartphone-App, polygoCard oder Telefonanruf bargeldlos angemietet werden. Im Landkreis Ludwigsburg gibt es mittlerweile zahlreiche Stationen (s. Abbildung 38). In Bietigheim-Bissingen wurden außer der Station am Bahnhof zwei weitere Standorte, in der Bietigheimer Innenstadt und im Ortskern Bissingen ergänzt. Weiteres Potential in der Stadt besteht laut Haushaltsbefragung 2014 für 20 bis 30 % der einzelnen Personengruppen, bspw. auch als Ergänzung zum Busangebot außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Das Interesse war in den Wohngebieten nördlich und westlich der Bietigheimer Altstadt, im Sand, im südlichen und östlichen Teil von Bissingen sowie in Metterzimmern am höchsten.

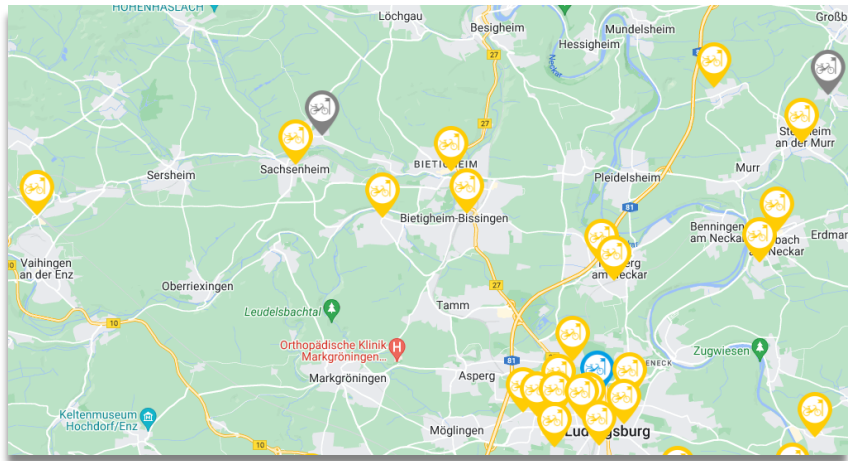


Abbildung 38: Übersichtskarte Verleihstationen, Quelle: RegioRadStuttgart

Öffentlichkeitsarbeit, Netzwerke, Forschung

AGFK-BW: Bietigheim-Bissingen ist seit 2012 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW). Die AGFK-BW umfasst 100 Mitgliedskommunen. Angebote sind Unterstützung bei Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerkommunikation und Mobilitätsmanagement, Weiterbildungsmaßnahmen, Information zu aktuellen Themen und Forschungsvorhaben, Beratung bei Projekten und Förderprogrammen sowie Lobbyarbeit gegenüber Dritten (Land, Bund und EU).

AG Radschulwegplan: In Zusammenarbeit von Eltern, Schulen, ADFC und Verwaltung wird regelmäßig überprüft, wie Problemstellen behoben werden können bzw. welche Verbesserungsmaßnahmen sinnvoll sind (siehe auch oben). Auf diese Weise wurden in den letzten Jahren zahlreiche Mängel beseitigt.

Radwege-Geodaten: Im Nachgang zur gemeinsamen Entwicklung des Radschulwegplans mit dem Land unterstützt die Stadtverwaltung das Verkehrsministerium bei der Entwicklung der landesweit einheitlichen Radwegedatenbank RadVIS. Des Weiteren wird gemeinsam mit dem Start-Up-Unternehmen FixMyCity ein Forschungsprojekt des Bundes im Rahmen der Innovationsinitiative „mFUND“ zur Gewinnung von Open Data bei der Radverkehrsplanung (z.B. Verlauf und Beschaffenheit von Radwegen) durchgeführt.

Runder Tisch Radverkehr: Gemeinsam mit Fahrrad-Einzelhändlern, Landratsamt, Polizei, Verkehrswacht, Schulen, AG Radschulwegplan, Radvereinen, AOK, VVS, Fa. Spillmann, Verein Stadtmobil und Stadtverwaltung werden Öffentlichkeitsaktionen stadtweit umgesetzt.

Öffentlichkeitsarbeit: Mit der Initiative RadKULTUR fördert das Land BW seit 2012 systematisch die professionelle Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr. Unterstützt durch die AGFK-BW werden in Bietigheim-Bissingen Öffentlichkeitsaktionen wie bspw. das Stadtradeln oder die Nikolaus-Aktion durchgeführt. Gemeinsam mit dem Runden Tisch Radverkehr führt die Stadt regelmäßig einen Fahrrad-Aktionstag mit Mitmach-Aktionen, Vorführungen und Informationsständen durch.

Bürgerbeteiligung: Aus den Befragungen zum Verkehrsentwicklungsplan wurde folgender Handlungsbedarf gesehen: Verkehrssicherheit, Radabstellanlagen, Beleuchtung, Winterdienst, lange Wartezeiten an Signalanlagen, Konflikte mit dem fließenden und ruhenden Verkehr, Angebot an Leihradstationen und E-Ladesäulen, Konflikte mit den neuen E-Kleinstfahrzeugen. Bei der Ideenwerkstatt 2019 wünschten sich die Radfahrer für die Zukunft: Trennung von Radfahrern und Fußgängern (v.a. im Bahnhofsbereich und im Bürgergarten), eine bessere Erschließung des Hit-Markts in der Mühlwiesenstraße, eine Umfahrung der Fußgängerzone, die Einrichtung von Fahrradstraßen, eine Bevorrechtigung des Radverkehrs an den Lichtsignalanlagen sowie eine zentrale Auslieferung von Paketen mit Lastenfahrrädern. Nach den Befragungen zum Stadtentwicklungskonzept 2021 stimmten mehr als die Hälfte der Befragten der Aussage zu bzw. eher zu, dass Bietigheim-Bissingen eine fahrradfreundliche Stadt ist. Verbesserungsbedarf wurde vor allem bei Fahrradwegen und Fahrradschutzstreifen gesehen.

2. Ziele Radverkehr

- **Radverkehrsanteil deutlich erhöhen und Umsteigen erleichtern**
- **Alle wesentlichen Ziele innerhalb der Stadt gut, sicher und komfortabel für alle Altersgruppen erreichbar machen**
- **Konflikte minimieren und adäquate Wege schaffen, Orientierung/ Wegweisung verbessern**
- **Rad als attraktive Alternative zum motorisierten Verkehr für Alltagswege innerhalb der Stadt ins Bewusstsein der Menschen rücken**

3. Handlungsempfehlungen Radverkehr

Radwegenetz/ Infrastruktur

Durch das bestehende Radverkehrsnetz sind fast alle Ortszentren für den Radverkehr miteinander verknüpft. Um den Radverkehr zu verbessern, sollte das bestehende Netz verdichtet und Lücken geschlossen werden. Wo die bestehenden Radverkehrsanlagen hinsichtlich der Maße und der Qualität nicht den einschlägigen Regelwerken entsprechen sollten die entsprechenden Kriterien bei neuen Radverkehrsanlagen berücksichtigt werden: Mindestbreite, maximale Steigung, die Umwegigkeit, soziale Sicherheit, Sicherheitsabstände zur Fahrbahn bzw. zu parkenden Fahrzeugen bzw. zu festen Einbauten, die Befahrbarkeit bei schlechter Witterung (Regen, Schnee).

Das Fahrrad wird nicht nur für den Radsport und die Freizeit genutzt, sondern auch vermehrt für Alltagswege, wobei sowohl schnelle Radfahrer wie Pendler als auch langsame Radfahrer wie Kinder und körperlich beeinträchtigte Personen berücksichtigt werden müssen. Durch die Zunahme des Radverkehrs steigt auch der Bedarf an zusätzlichen und breiteren Radwegen. Durch die Nutzung von Elektrofahrrädern steigt zudem der Bedarf an für höhere Geschwindigkeiten ausgelegte Radverkehrsanlagen, da die bestehenden Radwege in Bietigheim-Bissingen überwiegend für eine Geschwindigkeit von ca. 15 km/h bemessen sind. Neben der Anzahl der Fahrräder steigt auch die Vielfalt der Nutzung. Auf Radwegen verkehren neben Fahrrädern auch Dreiräder, Inline-Skater, Rollschuhfahrer und E-Scooter.

EU, Bund und Land haben ambitionierte Ziele zur Erhöhung des Radverkehrsanteils festgelegt und entsprechende Förderprogramme zur Errichtung von Radverkehrsanlagen ausgelobt. Die Fördersätze sowie die Nachfrage der Kommunen sind derzeit so hoch wie nie zuvor. Zur Verbesserung der Infrastruktur sollten daher nun neue Radverkehrsanlagen geplant und Förderungen beantragt werden. Dies gilt insbesondere für Strecken des RadNETZ BW, bei dem es gilt, die Qualität des „Zielnetzes“ anzustreben. Zudem wäre der Ausbau des überörtlichen Netzes mit den zuständigen Projektpartnern voranzutreiben.

Maßnahmenübersicht: Zur Verbesserung des Radverkehrs gilt es also, ihm mehr Flächen bereitzustellen und die Radverkehrsführung regelkonform auszubauen. Zudem sollen Nutzungskonflikte und Gefahrenstellen entschärft, Behinderungen und Angsträume beseitigt und die Qualität der Wegeinfrastruktur verbessert werden. Hieraus leiten sich für den Alltagsradverkehr in Bietigheim-Bissingen folgende Maßnahmen ab (siehe Abbildung 39). Weitere denkbare Maßnahmen sind als dicke Linie dargestellt.

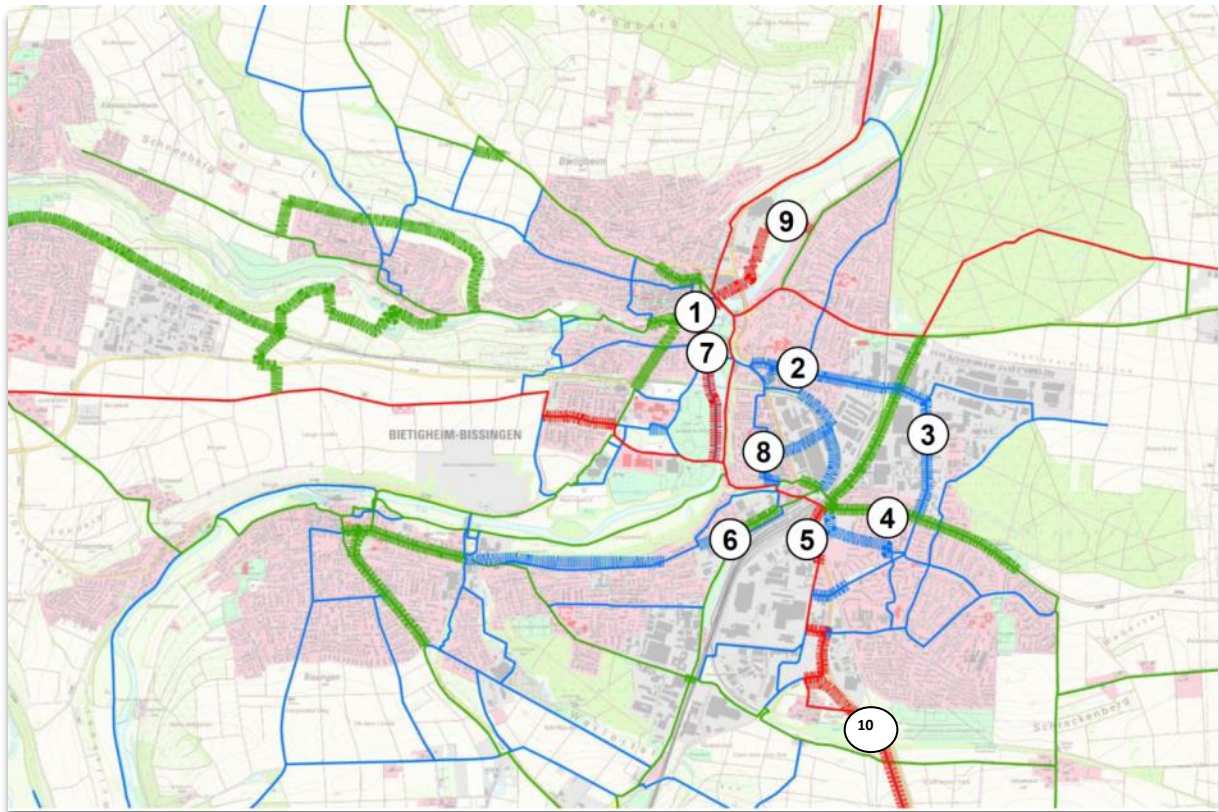
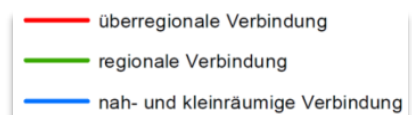


Abbildung 39: Alltagsradverkehrsnetz mit vorgeschlagenen Maßnahmen



(1) **Mettertal:** Zur Aufwertung des unteren Mettertals sieht der Masterplan neben Maßnahmen zur Renaturierung und Naherholung auch die Verbesserung der Geh- und Radwege und Neuordnung der Parkierungsflächen vor. Hierbei sollen u.a. die bestehenden Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr im Mettertal und im Bürgergarten entschärft werden. Dies war auch expliziter Wunsch bei verschiedenen Bürgerbeteiligungen und wird vom ADFC sowie vom Verein „Barrierefreie Stadt Bietigheim-Bissingen e.V.“ bekräftigt.

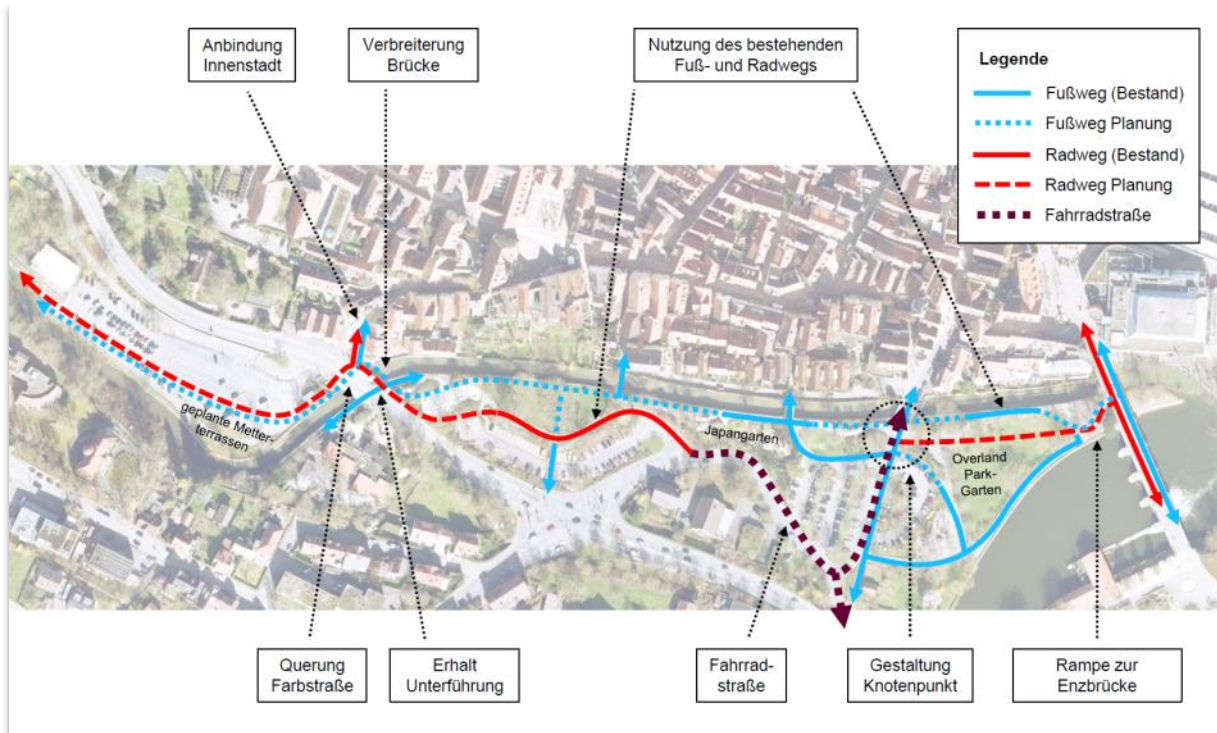


Abbildung 40: Übersichtsplan Maßnahmen Fuß- und Radverkehr im unteren Mettertal

Die Planungen sehen daher vor, den Radverkehr entlang des Enztals aus dem Bürgergarten auf die westliche Uferseite, in die Holzgartenstraße und über einen neu herzustellenden Radweg durch den Overland Park Garten zu führen. Diese Radverbindung ist auch Teil des RadNETZ BW. Im Mettertal sollen teils neue Geh- und Radwege angelegt werden sowie die bestehenden Straßen „Am Japangarten“ und Holzgartenstraße genutzt werden. Die Straßen werden hierfür als Fahrradstraßen umgestaltet und ausgewiesen. Der Kraftfahrzeugverkehr wird geduldet, muss sich dem Radverkehr allerdings unterordnen. Des Weiteren wird zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsführung die Metterbrücke bei der Farbstraße verbreitert und im Overland Park Garten eine neue Rampe zur Enzbrücke errichtet (Übersichtsplan siehe Abbildung 40).

(2) Geisinger Straße: Auf der nördlichen Seite der Geisinger Straße verläuft zwischen der Stuttgarter Straße (B 27) und dem Poststräßle (L 1130) ein Zweirichtungsradweg mit einer Breite von ca. 1,60 m. Aufgrund der beengten Situation und zahlreicher Konfliktpunkte wie Kreuzungen wurde die Benutzungspflicht des Radweges bereits aufgehoben. Zur Verbesserung der Radverkehrsführung sieht die Planung vor, die Kfz-Stellplätze auf der südlichen Straßenseite aufzulösen, da sie mit einer Breite von ca. 1,75 m das Mindestmaß für Stellplätze unterschreiten und die Fahrzeuge so auf den Gehweg bzw. auf die Fahrbahn ragen. Statt-

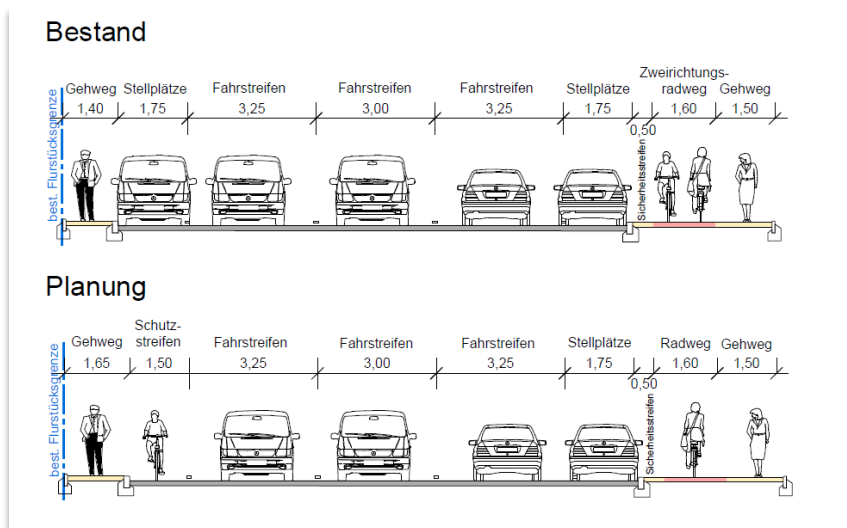


Abb. 41: Geisinger Straße, Straßenquerschnitt in Blickrichtung B 27, Quelle: BS Ing.

dessen soll ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m für die Fahrtrichtung von der B 27 in Richtung Poststraße (von West nach Ost) im Einrichtungsverkehr angelegt werden. Der bestehende Radweg auf der nördlichen Straßenseite wird künftig nur noch im Einrichtungsverkehr betrieben (siehe Abb. 41). Die Knotenpunkte müssen entsprechend angepasst werden. Dadurch verbessern sich für den Radverkehr die Verkehrssicherheit und die Abbiegemöglichkeit Richtung Süden.

(3) Gustav-Rau-Straße: Entlang der Gustav-Rau-Straße zwischen Poststraße und Freiburger Straße befindet sich ein einseitiger Zweirichtungsradweg, der nördlich bzw. östlich der Straße verläuft. Aufgrund der zahlreichen Nutzungen und Konfliktpunkte kommt es jedes Jahr zu mehreren Unfällen zwischen Pkw und Fahrrad. Daher soll der Zweirichtungsradweg aufgelöst und der Radverkehr auf einem Schutzstreifen mit einer Standardbreite von 1,50 m auf der Fahrbahn geführt werden. Dadurch kann die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht und die Abbiegemöglichkeit für den Radverkehr Richtung Westen verbessert werden. Die Restfahrbahnbreite beträgt 4,50 m, was den einschlägigen Regelwerken entspricht. Der Gehweg auf der östlichen Straßenseite wird zudem verbreitert (siehe Abb. 42).

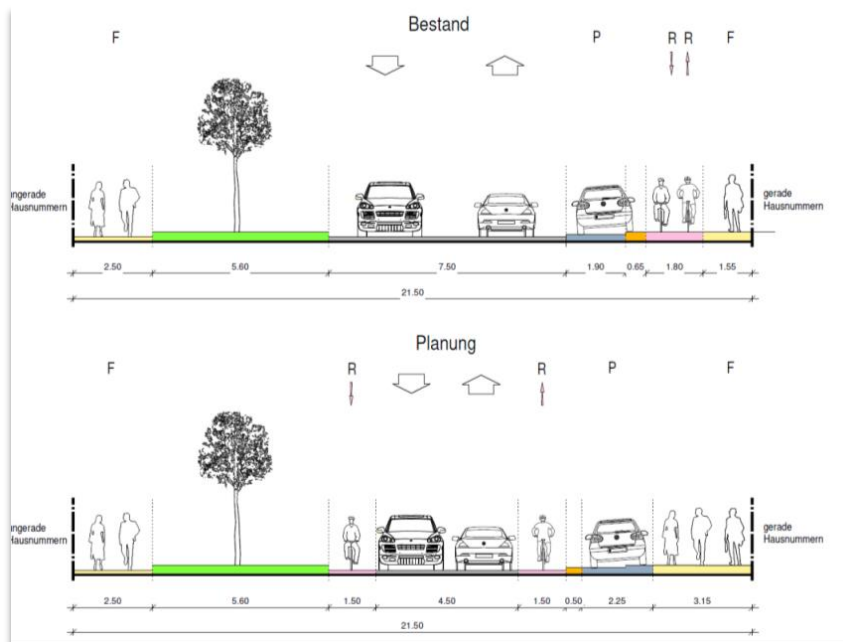


Abb. 42: Gustav-Rau-Straße, Straßenquerschnitt in Blickrichtung Norden, Quelle: BS Ingenieure

(4) Freiburger Straße: In der Freiburger Straße wird der Radverkehr auf der südlichen Straßenseite über einen Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 2,00 m geführt. Auf Höhe der Rohrackerstraße quert der Radweg über eine diagonale Radfurt die Freiburger Straße auf die nördliche Straßenseite und wird von dort bei der Kreuzung B 27/ Poststraße / Freiburger Straße über das Poststraße geführt. Um den Zweirichtungsradweg aufzulösen, die Konfliktpunkte an den Straßeneinmündungen und Grundstückszufahrten zu verringern und die Radverkehrsführung regelkonform umzubauen, soll auf der nördlichen Straßenseite ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m markiert und der bestehende Zweirichtungsradweg nur noch im Einrichtungsverkehr betrieben werden (siehe Abbildung 43). Zwischen der Rohrackerstraße und dem Poststraße kann der Radver-

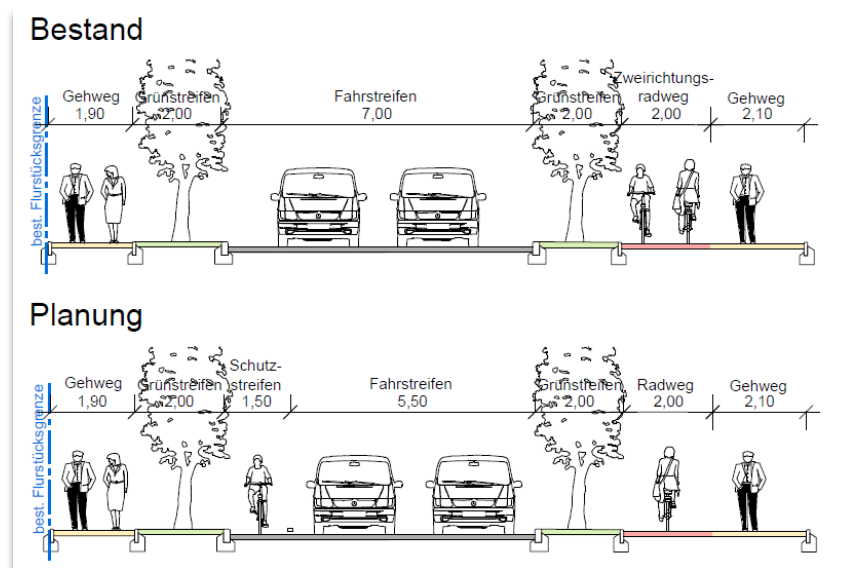


Abbildung 43: Freiburger Straße, Straßenquerschnitt in Blickrichtung Gustav-Rau-Straße, Quelle: BS Ingenieure

kehr auf Einrichtungsradwegen geführt werden. Die Knotenpunkte werden entsprechend umgestaltet. Durch die Maßnahme kann die Verkehrssicherheit im Bereich der Konfliktpunkte für den Radverkehr erhöht und die Möglichkeit für den Radverkehr aus Osten nach Norden abzubiegen.

(5) **B27 / Lothar-Späth-Carré:** Im Zuge der Entwicklung des Lothar-Späth-Carrés und der Fahrbahnsanierung der B 27 durch das Regierungspräsidium besteht die Möglichkeit, die Geh- und Radwege im Bereich der B 27 zwischen der Zu- und Ausfahrt des Park + Ride - Parkhauses der Deutschen Bahn und dem Poststraße neu zu ordnen (s. Abbildung 44). Es ist vorgesehen, auf den Linksabbiegestreifen ins Lothar-Späth-Carré zu verzichten, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der B 27 die Fahrbahn zu verschwenken und den Geh- und Radweg entlang der B 27 zu verbreitern. Des Weiteren soll zwischen dem Bahnhof und dem Buch-Zentrum durch Verlängerung der Fuß- und Rad-Unterführung unter der B 27 eine attraktive Verbindung für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Die Einmündung der Freiburger Straße wird in diesem Rahmen umgestaltet und auf die Dreiecksinsel in der Knotenpunktausfahrt verzichtet.

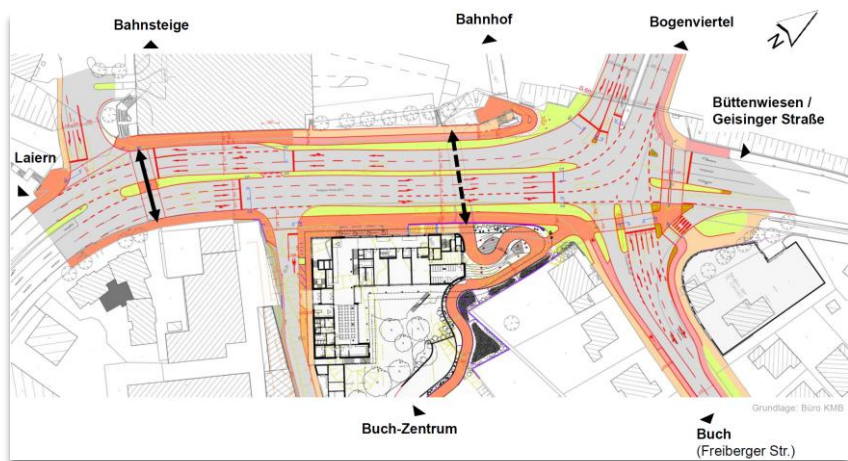


Abbildung 44: Lageplan zur Umgestaltung im Bereich der B 27 beim Lothar-Späth-Carré

(6) **Bahnhofstraße:** Der Radweg entlang der Bahnhofstraße verbindet große Bereiche Bissingens mit dem Bahnhof. Auch in der Bahnhofstraße ist der bestehende Radweg auf der nördlichen Seite der Straße zu schmal und wird im Zweirichtungsverkehr betrieben. Hier soll der Zweirichtungsradweg aufgrund der Konflikte im Bereich der Einmündungen und Grundstückszufahrten aufgelöst werden. Zwischen der Carl-Benz-Straße und der Kreuzung Bahnhofstraße / Bahnhofsvorplatz / Post wurden bereits Maßnahmen ergriffen, um den Radverkehr künftig im Einrichtungsverkehr führen zu können. In diesem Streckenabschnitt wurde der Gehweg auf der Südseite der Bahnhofstraße im Zuge der Neubebauung auf ein Maß von 3,50 m verbreitert, wodurch eine gemeinsame Führung mit dem Radverkehr ermöglicht wurde. Der Radverkehr aus Richtung Bissingen in Richtung Bahnhof kann entweder auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg fahren oder auf der Busspur. Auf der nördlichen Seite der Bahnhofstraße soll der Radweg künftig im Einrichtungsverkehr betrieben werden. An der Kreuzung mit der Charlottenstraße soll der Radverkehr eine Aufstellfläche für ein indirektes Linksabbiegen in die Carl-Benz-Straße erhalten.

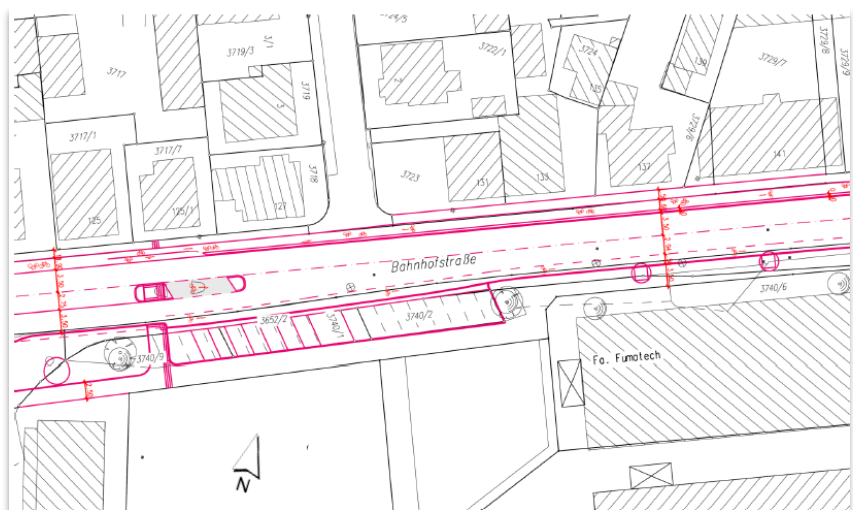


Abbildung 45: Planausschnitt Rad-Querung der Bahnhofstraße

Zwischen dem Kreisverkehr Gottlob-Grotz-Straße und der Karlstraße soll der Zweirichtungsradweg beibehalten werden, da hier ein Schutzstreifen aufgrund der streckenweise hohen Längsneigung nicht sinnvoll und aufgrund der zu geringen Straßenbreite die Herstellung eines Einrichtungsrads auf der südlichen Straßenseite nicht möglich ist. Es besteht für den Radverkehr die Möglichkeit, auf den bestehenden Waldweg durch die Brandhalde auszuweichen. Zur Qualitätssteigerung soll hier der Belag verbessert werden.

Von der Mörikestraße zur Carl-Benz-Straße soll der Radverkehr aus Richtung Bissingen vom Zweirichtungsradweg über die bereits hergestellte Mittelinsel auf die südliche Seite queren können und ab dort über einen neuen Schutzstreifen bis zur Carl-Benz-Straße geführt werden (siehe Abbildung 45).

(7) Holzgartenstraße: Wie bei Maßnahme „(1) Mettertal“ dargestellt, soll der Landesradweg RadNETZ BW vom Bürgergarten auf die westliche Uferseite und die Holzgartenstraße verlegt werden. Zwischen dem Parkplatz bei der Sporthalle am Viadukt und der Metterstraße soll die Holzgartenstraße städtebaulich aufgewertet, der Verkehrsraum neu geordnet und als Fahrradstraße ausgewiesen werden (siehe beispielhaft Abbildung 46). Der Kraftfahrzeugverkehr wird geduldet, muss sich dem Radverkehr allerdings unterordnen. Um die Flächen für die Umgestaltung zu gewinnen und die Konflikte zu reduzieren, werden die Senkrechtstellplätze auf der westlichen Straßenseite längs angeordnet.

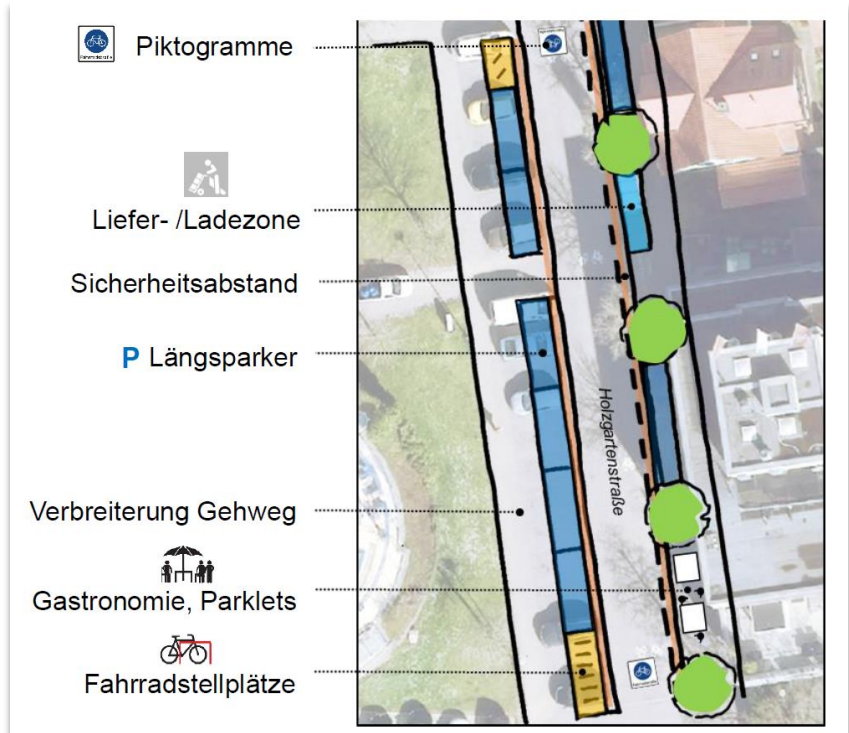


Abbildung 46: Holzgartenstraße, Konzeptskizze zur Fahrradstraße

(8) Hans-Stangenberger-Straße: Entlang der Stuttgarter Straße (B 27) wird der bestehende Gehweg auch von Radfahrern benutzt. Durch das Wohngebiet Aurain ist eine alternative Wegführung ausgeschildert. Um die Radroute durch das Gebiet Aurain zu stärken, wird eine Fahrradstraße mit der Duldung von Kraftfahrzeugverkehr eingerichtet (siehe Abbildung 48). So wird auch der Gehweg an der B 27 entlastet und die Verkehrssicherheit des Radverkehrs in der Hans-Stangenberger Straße erhöht. Die Knotenpunkte werden entsprechend umgestaltet, sodass der Radverkehr auf der Hans-Stangenberger Straße gegenüber den einmündenden Straßen Vorrang hat. Die Wegführung wird den Verkehrsteilnehmern zudem mit Rad-Piktogrammen auf der Fahrbahn verdeutlicht.

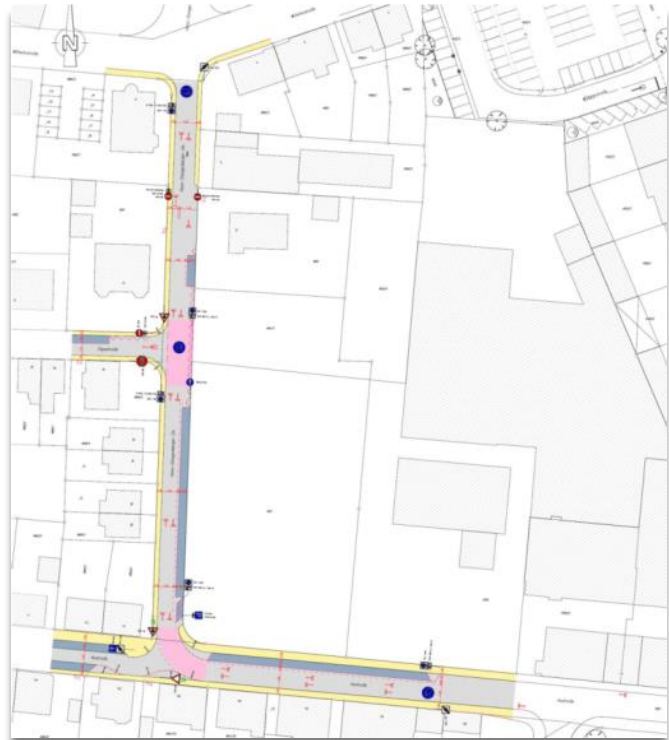


Abbildung 48: Hans-Stangenberger-Straße, Lageplan zur Fahrradstraße

(9) Enzbrücke, Mühlwiesen: Entlang der Großingersheimer Straße verläuft ein Zweirichtungsradweg, der dem RadNETZ BW und dem Enztalradweg angehört. Durch Straßeneinmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten (Tankstelle, Apotheke) kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Pkw und Fahrrad. Eine Verbesserung der Radverkehrsführung an der Großingersheimer Straße mit Einrichtungsverkehr ist nicht möglich, da der Straßenquerschnitt nicht ausreichend breit ist und ein Großteil der Radfahrer aus Richtung Bürgergarten in die Grünwiesenstraße in Richtung Besigheim nach links abbiegt. Aufgrund der zahlreichen Konflikte in der Großingersheimer Straße und des hohen Radverkehrsaufkommens sollte vielmehr der Radverkehr aus Besigheim bzw. dem Sand nördlich der Enz entlang der Mühlwiesenstraße, über eine neue Brücke mit Querung der Enz zur Grünwiesenstraße, geführt werden und an die Bietigheimer Innenstadt anbinden (s. Abbildung 47).



Abbildung 47: Übersichtskarte Enzbrücke

(10) Radschnellverbindung: Das Land BW hat sich in seiner Radstrategie das Ziel gesetzt, bis 2025 zehn Radschnellverbindungen zu realisieren. Eine Route mit hohem Potenzial wurde auch für die Verbindung (Stuttgart –) Kornwestheim - Ludwigsburg – Bietigheim-Bissingen festgestellt. Im Auftrag des LRA Ludwigsburg wurde 2021 eine Machbarkeitsuntersuchung durch das Büro SV Kaulen erstellt. Hierbei wurden mehrere Trassen auf Nutzen und Kosten überprüft, nach verschiedenen Kriterien bewertet und die Varianten gegenübergestellt (s. Abbildung 49). Die Vorzugstrasse verläuft entlang der B 27 bzw. auf der Trasse der alten B 27 (Straße Gansäcker).

Im Bereich von Bietigheim-Bissingen wurden für das Prognosejahr 2030 ein sehr guter Wert von mind. ca. 3.150 Radfahrten pro Tag prognostiziert (angestrebt für Radschnellverbindungen: mind. 2.000 Radfahrten pro Tag). Es wurden dabei lediglich Pendlerfahrten berücksichtigt, durch Freizeit-, Einkaufs und Ausbildungswege ist mit mehr Fahrten zu rechnen. Für die Gesamtmaßnahme wurde vom Gutachter ein Nutzen-Kosten-Faktor von 5,1 ermittelt, was einer hohen Wirtschaftlichkeit entspricht.

Für die Radverkehrsführung entlang der Bundesstraße 27 liegt die Baulast beim Bund. Die Verwaltung wird daher den Bund bei der Errichtung der Radwegeverbindung entlang der B 27 unterstützen.

Weitere Maßnahmen: Um den Radverkehr flächendeckend zu fördern

und ein durchgängiges Radverkehrsnetz zu erhalten, ist es nicht immer notwendig, neue Radverkehrsanlagen zu errichten. In Tempo-30-Zonen sind zum Beispiel Radverkehrsanlagen entbehrlich, da alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind. In Tempo-30-Zonen sollen daher verstärkt Piktogramme, Linienmarkierungen und Wegweisung zur Kennzeichnung der Radrouten verwendet werden und dem Radfahrer damit signalisiert werden, dass er hier „willkommen“ ist. Des Weiteren wird darauf geachtet, die Sichtfelder an Knotenpunkten und in Kurven freizuhalten, damit sich die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig erkennen.

Zur Verbesserung des RadNETZ BW wurden vom Land einzelne Maßnahmen vorgeschlagen (Randmarkierung, Verzicht bzw. Markierung von Pollern), die zeitnah umgesetzt werden sollen.

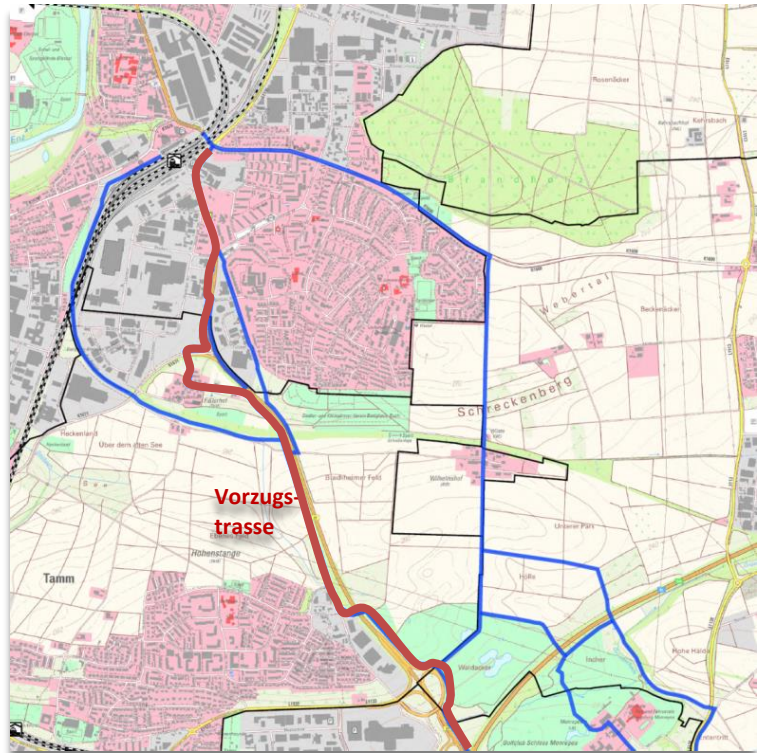


Abbildung 49: Mögliche Trassen für die Radschnellverbindung, Machbarkeitsstudie. SV Kaulen

Empfehlungen Radwegenetz/ Infrastruktur:

- **Netz verdichten und Lücken schließen, Ausbau überörtliches Netz vorantreiben**
- **Flächen für Radverkehr ausweiten (Radwegbreiten, 2-Richtungs-Radwege auflösen)**
- **Fahrradstraßen und Fahrradrouten ausweisen (Wegweisung, Piktogramme)**
- **Verkehrssicherheit ausbauen und Konflikt-/ Gefahrenstellen auflösen (Kreuzungen, Abbiegemöglichkeiten), Sicht und Sehbarkeit sowie Beleuchtung verbessern**
- **Mängel und Hindernisse beseitigen (Belag, Poller, Brücken)**
- **Querungen optimieren und ergänzen (Signalisierung, Sicherheit, Beleuchtung)**

Ausbau Service-Angebote

Service-Angebote machen den Radverkehr attraktiver. Durch die weite Verbreitung von Elektrofahrrädern steigen die Investitionen in die Räder und den Bedarf an Service-Angeboten. Für den Kfz-Verkehr gibt es zahlreiche Service-Angebote wie Tankstellen, Werkstätten, Autovermietungen und Waschanlagen. Erste vergleichbare Angebote für den Radverkehr gibt es, sollten jedoch ausgeweitet werden.

Lastenräder: Um Anreize für den Umstieg aufs Fahrrad zu schaffen und die Nutzung für den Waren- und Personentransport zu erleichtern, können die Bedingungen für Lastenräder und Fahrradanhänger verbessert werden. Insbesondere in den Ortszentren können Abstellplätze für Lastenräder errichtet werden. Mittelninseln sollen, wo möglich, verlängert werden, damit Lastenräder und Fahrradanhänger nicht auf die Fahrbahn ragen.

Reparatur-Service-Station: Beim Bahnhof könnte eine öffentlich geförderte, privat betriebene Servicestation mit Personal für Fahrradreparaturen errichtet werden. Dadurch könnten Pendler morgens das Rad abgeben, tagsüber bis zum Feierabend würden kleine Reparaturen durchgeführt.

Rad-Wegweisung: Um die Orientierung weiter zu verbessern, soll die bestehende Wegweisung überprüft und für wichtige innerörtliche Routen ergänzt werden (bspw. zwischen den Ortszentren).

Empfehlungen Service-Angebote Radverkehr:

- **Dezentrale Mobilitätszentren/ Mobilitätshubs mit Sharing-Angeboten, E-Lademöglichkeiten, Schließfächern, Reparatur- und Leihservice etc. an Verknüpfungspunkten schaffen**
- **Abstellanlagen ausweiten und Witterungsschutz verbessern**
- **Bedingungen für Lastenräder verbessern (Abstellanlagen, Querungsinselformen, Förderung)**
- **Digitale Angebote ausweiten (Geo-Dienste, Navigation)**
- **Mobilitätsmanagement und Jobbike-Angebote ausbauen**
- **Verkehrserziehung ausweiten, Fahrtrainings anbieten**

Leihsysteme

Der Umweltverbund kann für zahlreiche Wege eine adäquate Alternative zum MIV sein, wenn die verschiedenen Verkehrsmittel miteinander vernetzt werden. Hier besteht ein besonderer Bedarf für Wege auf der „letzten Meile“. Leihfahrzeuge der Mikromobilität bieten hier individuelle und flexible Mobilitätslösungen, ggf. in Kombination mit dezentralen Mobilitätsstationen und Sharingangeboten.

Fahrrad-Verleih: Leihradstationen stellen Angebotsplanungen dar. Sobald sie eingerichtet werden und der Betrieb und die Handhabung einfach und störungsfrei abläuft, werden diese Angebote auch genutzt. Das Fahrradverleihsystem RegioRadStuttgart mit seinen 3 bestehenden Stationen in Bietigheim-Bissingen soll regelmäßig evaluiert und die Kosten und Nutzen ermittelt werden.

E-Scooter: Elektrische Tretroller (E-Scooter) können als ergänzender Baustein in der städtischen Mobilität und zum ÖPNV eingesetzt werden. Diese sind in Deutschland für Personen ab 14 Jahren zugelassen. Für den Verleih von E-Scootern gibt es einige Privatanbieter. Der Verleih von E-Scootern erfolgt eigenwirtschaftlich, ohne Unterstützung der öffentlichen Hand. Nach vorliegenden Erfahrungen aus anderen Städten sind zur Erhöhung der verkehrlichen Wirksamkeit und zur Minimierung der Konflikte mit den anderen Nutzungen im öffentlichen Bereich strenge Vorgaben an die Anbieter sinnvoll. Da es auch häufig zu falsch abgestellten E-Scootern (Hindernis auf Gehwegen, in Naturschutzgebieten und Gewässern) kam, ist es sinnvoll, feste Standorte für Ausleihe und Rückgabe vorzuschreiben.

Empfehlungen Leihsysteme Radverkehr:

E-Scooter

- **Bei den Nachbargemeinden werden deren Erfahrungen abgefragt und die Ökobilanz von E-Scootern überprüft, um die Grundlage für eine abschließende Entscheidung im nächsten Schritt zu schaffen.**
- **Es wird überprüft, ob eine Evaluierung nach 1 Jahr realistisch ist.**

Regiorad

- **Ermittlung von Kosten und Nutzen der RegioRad-Verleihstationen als Grundlage für weitere Entscheidungen.**

Netzwerke und Bewusstseinsbildung

Die Aktivitäten wie öffentlichkeitswirksame Aktionstage, die jährliche Radverkehrsschau, der Runde Tisch mit Fahrrad-Akteuren, die regelmäßige Fortschreibung der Radschulwegeplanung und die Auszeichnung als fahrradfreundliche Schule sowie Schul- und Forschungsprojekte sollen weiterhin begleitet bzw. von der Stadt initiiert werden. Damit auch die Auszeichnung als fahrradfreundliche Kommune erlangt wird, sollen die noch unerfüllten Anforderungen fertiggestellt und bis Ende 2023 beim Land Baden-Württemberg ein Antrag eingereicht werden.

Um den Radverkehr in der Fläche zu etablieren, ist darüber hinaus eine übergeordnete Planung über die Gemarkungsgrenzen hinaus notwendig. Hierzu sollte die Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen sowie mit den weiteren Baulastträgern, dem Landkreis Ludwigsburg und dem Regierungspräsidium Stuttgart in Vertretung des Bundes und des Landes fortgesetzt und ggf. intensiviert werden.

Um bei Veränderungen hinsichtlich der rechtlichen Vorgaben, Förderprogrammen und Rahmenbedingungen im Radverkehr auf dem Laufenden zu bleiben, werden die Mitarbeiter der Verwaltung regelmäßig an Schulungen und Weiterbildungen teilnehmen und sich aktiv in die Netzwerke einbringen.

Empfehlungen Netzwerke Radverkehr:

- **Weiterhin runde Tische, Aktionstage, Radverkehrsschau, Radschulwegeplanung, Auszeichnung fahrradfreundliche Schule, Schulprojekte, Forschungsprojekte etc. begleiten bzw. initiieren**
- **Fahrradfreundliche Kommune: Erledigung letzter Anforderungen und Antragstellung bis Ende 2023 beim Land Baden-Württemberg**

E. Fußverkehr

1. Bestandsanalyse Fußverkehr

Die Lebensqualität einer Stadt bemisst sich unter anderem daran, ob die Stadt für die Fußgänger positiv erlebbar ist und ob sie als attraktive und sichere Umgebungen wahrgenommen wird.

Im Rahmen des Generalverkehrsplans und früherer Innenstadtkonzepte wurden auch Fußverkehrskonzepte erstellt. Diese wurden bislang jedoch nicht fortgeschrieben. Bei Neubauprojekten wird zwar auf attraktive Wegeführung und ausreichende Dimensionierung sowie auf Barrierefreiheit der Fußwege im Quartier geachtet, übergeordnete Fußwegeverbindungen wurden jedoch nicht festgelegt. Strategische und konzeptionelle Planungen über mehrere Quartiere hinweg, die auch die Situation im Bestand maßgeblich berücksichtigen, sind nicht vorhanden. Dies führt dazu, dass das Fußwegenetz nicht flächendeckend durchgängig ist.

In Bietigheim-Bissingen erfolgen nach der Haushaltsbefragung 2014 ca. 14,5 % aller Wege zu Fuß. Diese werden aufgrund der Entfernungen ausschließlich im Binnenverkehr zurückgelegt. Häufig werden von den Bürgern Gefahren und Konflikte mit dem Radverkehr kritisiert, da Radfahrer Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen meiden und widerrechtlich Gehwege befahren. Dasselbe gilt für E-Scooter, die ebenfalls gelegentlich widerrechtlich die Gehwege befahren. Maßgebende Konflikte ergeben sich mit dem ruhenden Kraftfahrzeugverkehr, da viele Gehwege zum Parken von Kraftfahrzeugen genutzt werden und dadurch ein Hindernis für den Fußverkehr darstellen. Insbesondere Fußgänger mit Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer müssen dann auf die Fahrbahn oder Radwege ausweichen. Zudem gibt es als Rückmeldung aus den Bürgerbeteiligungen bei den Gehwegen zahlreiche Engstellen und Mängel, bspw. fehlende Beleuchtung, lange Wartezeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen und fehlende Querungshilfen. Positiv bewertet werden die Schulwegepläne, die für die maßgebenden Schulen und Stadtteile in Bietigheim-Bissingen vorliegen und auf der Webseite der Stadt veröffentlicht sind. In den Schulwegplänen sind die empfohlenen Wege, Fußgängerüberwege und -furten, Bushaltestellen und Gefahrenstellen dargestellt.

Die AGFK-BW befasst sich seit 2019 neben der Förderung des Radverkehrs auch mit dem Fußverkehr. Als Mitglied verfolgt die Stadt Bietigheim-Bissingen somit auch das Ziel fußgängerfreundlich zu werden. 2016 haben engagierte Bürger den Verein Barrierefreie Stadt Bietigheim-Bissingen e.V. gegründet, der sich zum Ziel gesetzt hat, eine barrierefreie Umwelt für Menschen die in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt sind zu schaffen.

2. Ziele Fußverkehr

- **Anzahl der Wege und Wegstrecken zu Fuß spürbar erhöhen**
- **Alltagswege zu Freizeit, Versorgung, Dienstleistungen und ggf. zur Arbeit/ Co-Working verkürzen – Stadt der kurzen Wege**
- **Fußgängern als gleichberechtigten Verkehrsteilnehmern adäquate Angebote machen, Konflikte minimieren und komfortable, barrierefreie und kindgerechte Wege schaffen**
- **Den öffentlichen Raum erlebbar machen und für unterschiedliche Nutzungen und alle Nutzergruppen gut gestalten**

3. Handlungsempfehlungen Fußverkehr

Fußwegenetz/ Infrastruktur

Für den Fußverkehr sind kurze, direkte, saubere und intakte Wegverbindungen sowie vor allem sichere Straßenquerungen von vordringlicher Bedeutung. Wichtigstes Kriterium für eine fußgängerfreundliche

Stadt ist die Durchgängigkeit des Fußwegenetzes. Dazu gilt es, die bestehenden und geplanten Quartiere miteinander zu vernetzen und Lücken im Fußwegenetz zu schließen, um die Erreichbarkeit von Ortszentren und von Mobilitätsangeboten zu verbessern.

Konflikte mit allen anderen Verkehrsarten, insbesondere dem fahrenden und ruhenden Kraftfahrzeug, dem Radverkehr sowie der zunehmenden Mikromobilität (E-Scooter, E-Skateboards und Hooverboards), sind zu verringern. Barrieren wie Lichtmaste, Verteilerschränke und sonstiger fester Einbauten sind außerhalb der Laufwege anzuordnen. Ein wichtiger Punkt ist die hohe Empfindlichkeit des Fußgängers gegenüber Wartezeiten und Umwegen. Mehr noch als der Radfahrer neigt der Fußgänger dazu, bestehende Führungen zu umgehen, abzukürzen und ggf. Regeln zu missachten. Entsprechend ist bei den Fußwegen auf die Breite, die Oberflächenqualität und eine ausreichende Beleuchtung zu achten.

Damit die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr erhöht wird, sind die Störungen und Gefahrenstellen zu beseitigen. Hierfür ist der Kraftfahrzeugverkehr innerhalb des Stadtgebiets zu entschleunigen und es sind sichere Querungen anzubieten. Des Weiteren sind die Sichtbeziehungen zwischen dem Fußverkehr und dem fahrenden Verkehr zu verbessern. Durch vorgezogene Seitenräume an den Straßen kann die Erkennbarkeit von Fußgängern verbessert werden. Um das Sicherheitsempfinden zu erhöhen, sollten die Wege aufgewertet und nachts ausreichend beleuchtet werden. Bei den Straßenquerungen kann dadurch die Erkennbarkeit und bei Unterführungen die soziale Sicherheit verbessert werden.

Nach dem Bundesgleichstellungsgesetz sind Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen bzw. zu verhindern. Mobilitätseingeschränkten Personen soll prinzipiell die gleichberechtigte Teilhabe an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens gewährleistet werden. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und somit zunehmenden Anteils von Senioren, muss ein besonderes Augenmerk auf die Barrierefreiheit der Fußwegverbindungen gelegt werden. Fehlende Bordsteinabsenkungen, Stolperfallen durch unebene Oberflächen und Belagsschäden sind zu beheben. Die Fußverkehrsanlagen sind barrierearm bzw. möglichst barrierefrei zu gestalten.

Empfehlungen Fußwegenetz/ Infrastruktur:

- **Quartiere vernetzen und Lücken schließen (zwischen Ortszentren, Quartieren, ÖPNV)**
- **Verkehrssicherheit steigern und Störungen, Gefahrenstellen und Mängel auflösen (entschleunigter Verkehr, sichere Querungen, Fußwegbreiten, Sicht und Sehbarkeit, Belag)**
- **Sicherheitsempfinden gewährleisten (Aufwertung und Beleuchtung von Wegen, Übergängen und Unterführungen)**
- **Barrierefreie bzw. barrierearme Fußverkehrsanlagen bauen**

Quartiere und öffentliche Räume

Um die Lebensqualität zu erhöhen und Verkehr zu reduzieren, sind urbane Quartiere mit hoher Qualität und Nutzungsmischung zu schaffen. Die Vorteile einer Stadt als dicht besiedelter Raum mit eigener Verwaltungs- und Versorgungsstruktur gilt es zu nutzen. Durch die Gestaltung einer Stadt der kurzen Wege soll erreicht werden, dass die Erledigungen des täglichen Bedarfs zu Fuß durchgeführt werden können.

Öffentliche Räume sind als soziale Treffpunkte für die Bürger jeglichen Alters zu gestalten. Für Kinder und Familien sind Spiel- und Streifräume in entsprechender Qualität und ausreichender Anzahl anzubieten. Für bewegungseingeschränkte Personen sind die Wege barrierefrei bzw. barrierearm anzulegen.

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist der Stadtraum attraktiv zu gestalten. Dabei gilt es, die Anforderungen des Klimawandels zu berücksichtigen und Anpassungen an die Klimafolgen vorzunehmen.

Empfehlungen zu Fußverkehre in Quartieren:

- **Urbane Quartiere mit hoher Qualität und Nutzungsmischung schaffen (Stadt der kurzen Wege)**
- **Öffentliche Räume als soziale Treffpunkte, Spiel- und Streifräume stärken (Angebote und Erreichbarkeit) sowie kinder- und familienfreundlich, barrierefrei bzw. barrierearm gestalten**
- **Attraktive Stadtraumgestaltung, an Anforderungen des Klimawandels/ der Klimafolgen angepasst**

Ausbau Service-Angebote

Bei Wegen mit starken Steigungen, bei Treppen und Orten mit Ausblick tragen Sitzgelegenheiten zur Erholung bei und ermöglichen Treffen und soziale Interaktion.

Zum Ausgleich des oft stressigen Alltags und Abstand zu lärmgeplagten Räumen sind ruhige Gebiete bzw. Ruheinseln anzulegen und auszuweisen.

Bei schlechter Witterung soll insbesondere bei hoch frequentierten Fußwegen ein Witterungsschutz zur Verfügung stehen.

Durch die Klimaerwärmung nimmt die Anzahl und Intensität heißer Tage zu. Zum Schutz vor der Hitze dienen Kälteinseln und Wasserspender.

Für den längeren Aufenthalt im öffentlichen Raum, zum Beispiel in den Ortszentren und bei Sport- und Spielplätzen sind öffentlich zugängliche Toiletten an angemessener Entfernung sinnvoll.

Um sich über bestehende Angebote informieren zu können, ist die Bereitstellung und Ausweitung von freiem Internetzugang sowie von digitalen Angeboten (Geo-Dienste, Navigation) sinnvoll.

Empfehlungen Service-Angebote Fußverkehr:

- **Ruhe- sowie Kälteinseln schaffen, Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz verbessern**
- **Wasserspender und Öffentliche Toiletten anbieten**
- **WiFi und digitale Angebote ausweiten (Geo-Dienste, Navigation)**

Netzwerke und Bewusstseinsbildung

Im Gegensatz zu den übrigen Verkehrsträgern hat der Fußverkehr in Bietigheim-Bissingen eine eher kleine Lobby. Die Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr muss deutlich verbessert werden. In Anlehnung an die Aktivitäten beim Radverkehr sollten unter Beteiligung der Bürgerschaft, der Unternehmen und der Schulen vergleichbare Formate auch für den Fußverkehr durchgeführt, Aktionstage initiiert, die Fußwegeplanung entwickelt und die Gehschulwegeplanung für weiterführende Schulen angegangen werden.

Die AGFK-BW sowie weitere Interessensvertretungen wie der Fachverband Fußverkehr Deutschland bieten Informationen und Angebote zur Organisation und Begleitung von Aktionen. Die Durchführung eines Fußverkehrs-Checks könnte dazu beitragen, dass die Belange des Fußverkehrs künftig besser berücksichtigt werden. Beim Fußverkehrs-Check werden die Mängel im Fußverkehrsnetz von den Bürgern identifiziert und mit der Verwaltung und externen Gutachtern diskutiert.

Empfehlung Netzwerke Fußverkehr: Unter Beteiligung der Bürgerschaft und der Unternehmen Aktionstage initiieren, Fußwegeplanung entwickeln, Gehschulwegeplanung etablieren, Fußverkehrs-Check durchführen.

IV. Verkehrskonzept Innenstadt

Aufenthalt, Naherholung, Arbeiten, Tourismus, Wohnen, Dienstleistung, Gastronomie und Einkaufen sind die zentralen Funktionen der Bietigheimer Innenstadt. Diese Vielfalt und Nutzungsmischung macht die Bietigheimer Innenstadt zu einem lebendigen und attraktiven Stadtraum und einem zentralen Baustein der Stadt Bietigheim-Bissingen. Damit einher gehen jedoch auch enorme Herausforderungen, die u.a. von Nutzungskonflikten und Gestaltungsdefiziten im öffentlichen Raum geprägt sind.

Für eine zukunftsfähige und verträgliche Entwicklung der Innenstadt gilt es Chancen und Potenziale beispielweise in einer Neuordnung, Verkehrsberuhigung oder in größeren Entwicklungsprojekten wie

der Aufwertung des Unteren Mettertals zu erkennen und umzusetzen. Entsprechend soll die Bietigheimer Innenstadt Sicherheit, Aufenthaltsqualität und eine gute Erreichbarkeit auf Fußwegen und mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bieten. Die Förderung des Umsteigens und die gewünschte Verringerung des Verkehrs in der Innenstadt erfordern zunehmend die Integration von neuen Mobilitätsformen wie Car-Sharing, E-Lade-Stationen und Fahrradverleihstationen etc. Die Bündelung, Verknüpfung und Einbindung ins Stadtbild stellen dabei immer wieder neue Herausforderungen an den öffentlichen Raum.

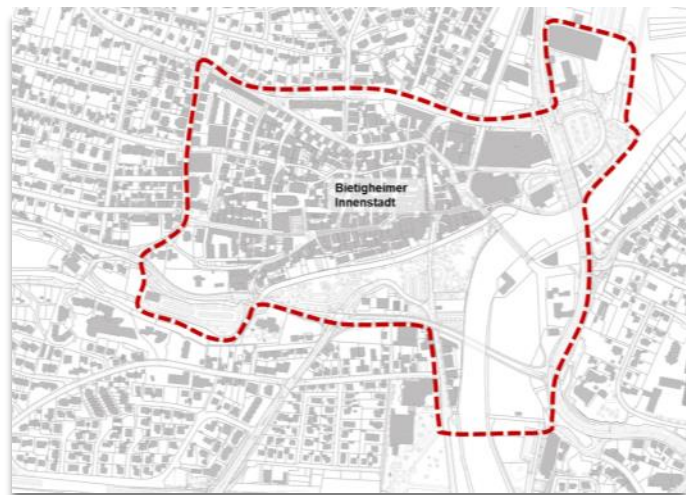


Abbildung 50: Untersuchungsraum, Bietigheimer Innenstadt

1. Bestandsanalyse Innenstadt

Fußverkehr und Aufenthalt

Innerhalb des bestehenden Fußwegenetzes in der Innenstadt (siehe Abbildung 51) erfüllen die in ROT dargestellten Hauptwege die wichtige Funktion zentrale Nutzungen wie öffentliche Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, ÖPNV-Haltestellen und Parkieranlagen zu erschließen und die Innenstadt mit den angrenzenden Gebieten zu verbinden. Diese sind daher hoch frequentiert und müssen eine hohe Qualität und Barrierefreiheit aufweisen.

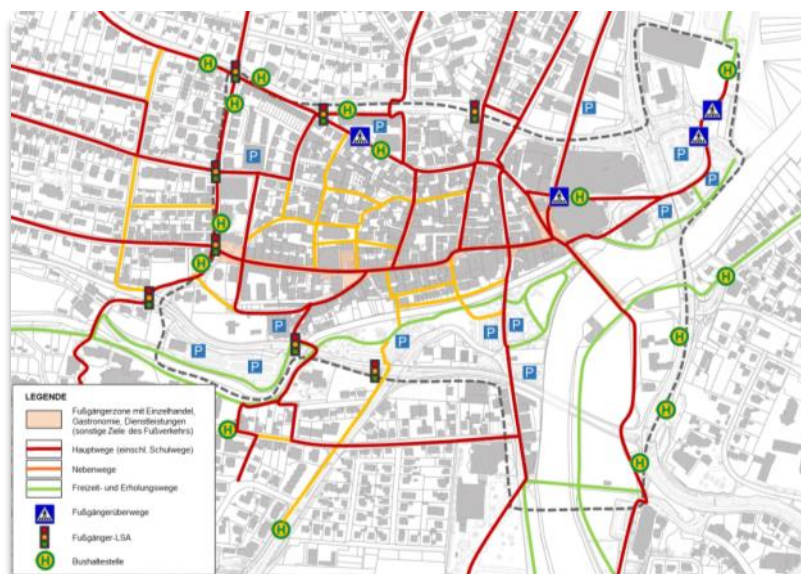


Abbildung 51: Bestandsnetz Fußverkehr

Die Innenstadt Bietigheim bietet mit seinen Plätzen (Marktplatz, Kronenplatz), Parks (Overland Park Garten, Bürgergarten) und den Uferbereichen von Enz und Metter eine wichtige Aufenthalts- und Naherholungsfunktion zum Treffen, Sitzen und Spielen.

Das dichte Fußwegenetz bietet gute Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr. Jedoch gibt es vielfältige Nutzungskonflikte zulasten des Fußverkehrs und Aufenthalts:

- Unattraktive Straßenräume durch hohes Verkehrsaufkommen (geringe Aufenthaltsqualität, Stadteingänge mit Gestaltungsdefiziten)
- Konflikte mit dem Pkw-, Parksuch- und Lieferverkehr an den Eingangsbereichen (X Konflikte, unübersichtliche Kreuzungsbereiche, eingeschränkte Sichtverhältnisse, geringe Gehwegbreiten)
- Konflikte mit dem Radverkehr (gemeinsame Fuß- und Radwege, Radverkehr in der Fußgängerzone)
- Mangelhafte/fehlende Fußwegeverbindungen und Querungsstellen
- Unsicherheitsgefühle und Angsträume (unattraktive Unterführungen, mangelhafte Beleuchtung)
- Barrieren (Treppen, Brücken etc.)

Radverkehr

Wie im Bestandsnetz in Abbildung 52 zu erkennen, führen neben nah- und kleinräumige Radverbindungen (BLAU) auch regionale (GRÜN) und überregionale Radverbindungen (ROT) durch die Bietigheimer Innenstadt.

Innerhalb des Innenstadtbereichs wird der Radverkehr im Mischverkehr (z.B. Holzgartenstraße, Turmstraße) oder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (z.B. Japangarten, Bürgergarten) geführt. Die Fußgängerzone ist für den Radverkehr freigegeben mit Ausnahme der Hauptstraße zwischen der Fräuleinstraße und der Pfarrstraße. Diese ist nur zwischen 6:00 Uhr und 8:30 Uhr für den Radverkehr (Schüler) freigegeben.

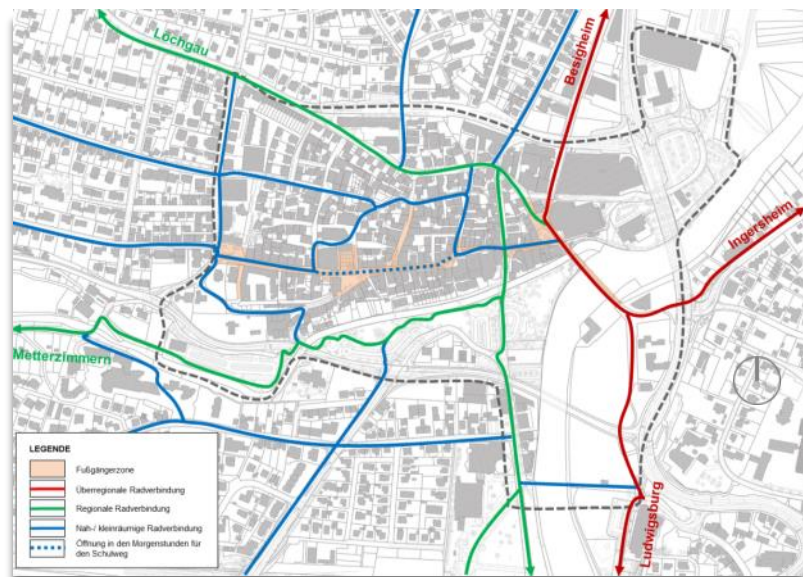


Abbildung 52: Bestandsnetz Radverkehr

Im Untersuchungsgebiet bestehen folgende Mängel für den Radverkehr:

- Konflikte mit dem Pkw-Verkehr überwiegend auf Parkplätzen, unübersichtlichen Knotenpunkten und mangelhaften Querungsstellen
- Konflikte mit dem ruhenden Verkehr aufgrund von Engstellen, Behinderungen und eingeschränkten Sichtverhältnissen insbesondere in Kreuzungsbereichen
- Konflikte mit dem Fußverkehr auf gemeinsamen Geh-und Radwegen und der Fußgängerzone

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Innenstadt verfügt über die drei zentrale Haltestellen „Kronenzentrum“, „Pfarrstraße“ und „Hillerplatz“ (siehe Abbildung 53). Die Haltestellen sind innerhalb von ca. 10 bis 13 Minuten vom ZOB aus mit dem Bus zu erreichen.

Das ÖPNV-Netz erschließt die Innenstadt sehr gut und zentral. Es kommt jedoch aufgrund der Fuß- und Radverbindungen, die das ÖPNV-Netz queren, und der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zu den nachfolgenden Konfliktsituationen und Behinderungen des ÖPNV-Verkehrs.

- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere an Kreuzungsbereichen und Querungsstellen
- Erschwerter Begegnungsverkehr aufgrund schmaler Straßenquerschnitte
- Barrierefreier Umbau von Haltestellen aufgrund von Flächenmangel/Flächenkonkurrenzen nicht immer möglich (umfangreicher Umbau nötig)

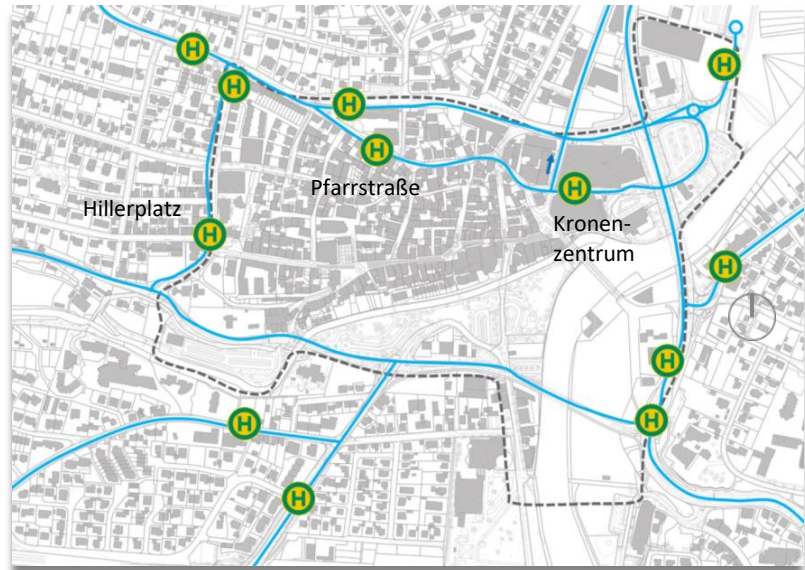


Abbildung 53: Bestandsnetz ÖPNV

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Bietigheimer Innenstadt wird umschlossen von einem leistungsfähigen Straßenring, welcher von der Stuttgarter Straße (B27), der Farbstraße, der Hillerstraße und der Karl-Mai-Allee gebildet wird. Die Ringstraßen entfalten eine starke Trennungswirkung.

Die historisch gewachsenen, teilweise sehr engen Straßen der Altstadt dienen der Erschließung. Innerhalb des zentralen Innenstadtbereichs weisen die Mühlwiesen-, die Kronenberg- und die Talstraße ein hohes Verkehrsaufkommen und Durchgangsverkehre auf, was die Qualität des Straßenraums mindert und zu Konflikten beiträgt:

- Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens Behinderungen des Busverkehrs, insbesondere in Kreuzungsbereichen
- Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr, insbesondere an unübersichtlichen Kreuzungsbereichen und an Querungsstellen

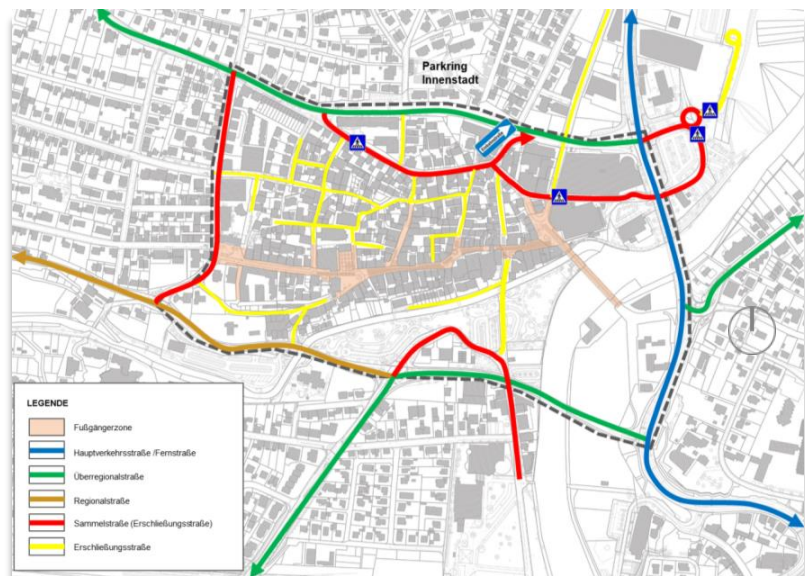


Abbildung 54: Bestandsnetz MIV mit Straßenhierarchie

Parken

In der Innenstadt stehen ca. 500 öffentliche Parkplätze auf flächigen Parkieranlagen entlang des Parkrings zur Verfügung (siehe Abbildung 55). Das Parken wird durch eine Höchstparkdauer beschränkt und ist kostenlos. In öffentlichen Parkhäusern stehen rund 240 kostenpflichtige Parkplätze zur Verfügung.

Auch im zentralen Innenstadtbereich sind kostenlose, zeitlich beschränkte Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum vorhanden. Dies führt dazu, dass der öffentliche Raum durch das Parken mit einem hohen Fremdparkeeranteil und unerwünschten Parksuchverkehre belastet ist, wie in der Parkraumuntersuchung „Altstadt“ und Gebiet „West“ vom Büro BS Ingenieure im Jahr 2019 nachgewiesen wurde. Insbesondere in den Parkhäusern Farbstraße und Turmstraße gibt es indessen noch Kapazitäten.

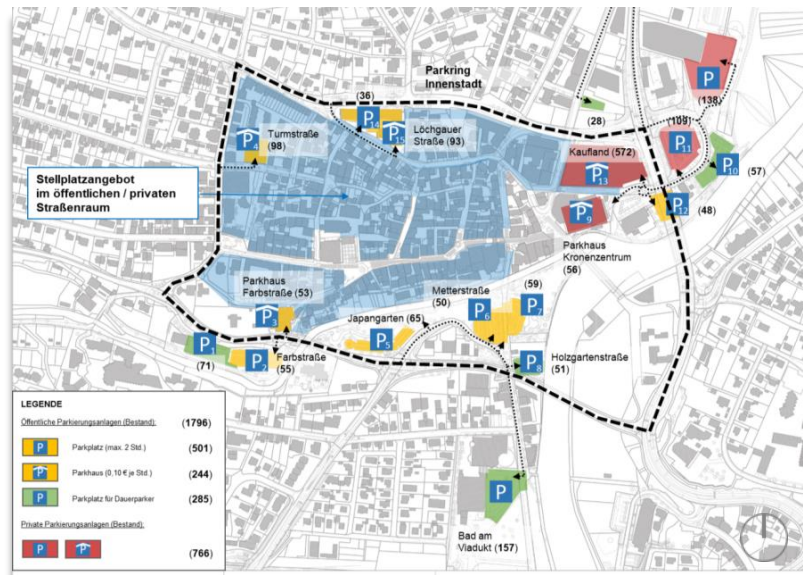


Abbildung 55: Bestand Parkungsanlagen und Stellplatzangebot

Auf einigen Straßen ist das Parken nur für Anwohner zugelassen (s. Abbildung 56, Flächen in BLAU). Diese Regelung ist mittlerweile nicht mehr regelkonform (Verstöße sind schwierig zu ahnden).

Neben den Zielkonflikten, die Parkungsanlagen aufgrund der hohen Flächeninanspruchnahme zu Lasten der Aufenthaltsqualität auslösen, bestehen im öffentlichen Straßenraum die folgenden Mängel:

- Beeinträchtigung der Sichtverhältnisse und der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr in Kreuzungsbereichen, an Querungsstellen und in engen Straßenräumen der Altstadt
- Behinderung der Feuerwehrdurchfahrt aufgrund von geringen Restfahrbahnbreiten (Straßenraumparken)
- Erschwerte Kontrolle des Anwohnerparkens aufgrund veralteter rechtlicher Regelungen
- Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr durch Parksuchverkehre, insbesondere in engen Straßenräumen der Altstadt.

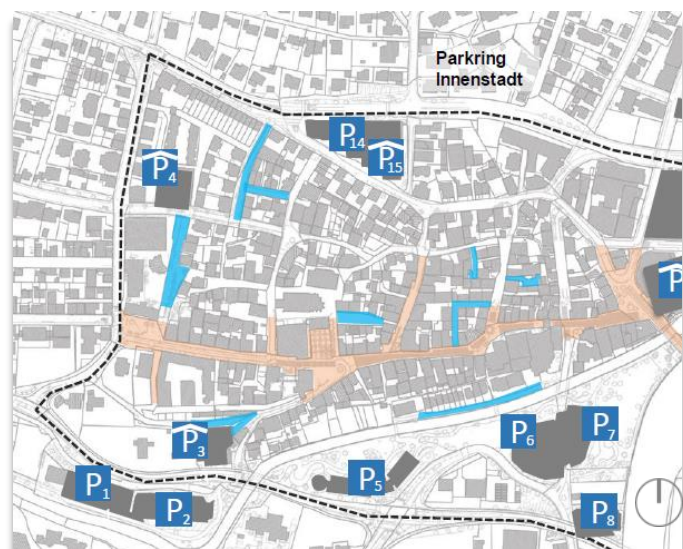


Abbildung 56: Anwohnerparken

2. Ziele Innenstadt

- Aufenthaltsqualität in der Innenstadt insgesamt steigern, den motorisierten (Parksuch- und Liefer-) Verkehr reduzieren
- Fußwegeverbindungen zwischen den zentralen Nutzungen stärken, Nutzungskonflikte in der Fußgängerzone minimieren
- Die Erreichbarkeit der Innenstadt durch den örtlichen und überörtlichen Radverkehr sowie den ÖPNV verbessern und deren Nutzungskomfort steigern
- Zentrum stärken für die Erledigungen des täglichen Bedarfs und die Kernfunktionen des öffentlichen Lebens

3. Handlungsempfehlungen Innenstadt

Für die Innenstadt werden folgende verkehrliche Maßnahmen empfohlen.

Verkehrsberuhigung und Umgestaltung und Durchfahrtsperre Mühlwiesenstraße/Kronenbergstraße/Talstraße: Aufgrund des konflikträchtigen und unattraktiven Kreuzungsbereichs Mühlwiesenstraße/Kronenbergstraße/Talstraße ist eine umfassende Verkehrsberuhigung mit Vorrang für den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich zu empfehlen. Eine Durchfahrtsperre für den MIV mit einer Freigabe des Bus- und Radverkehrs in der Mühlwiesenstraße, Kronenbergstraße und Talstraße würde hier zu einer verkehrlichen Entlastung führen und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere am Kreuzungsbereich. Vorhandene Potenziale des öffentlichen Raums könnten durch eine Umgestaltung zu einer Mischverkehrsfläche genutzt und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Im Zuge der Maßnahme soll auch das Straßenparken in der Talstraße und Kronenbergstraße neu geordnet werden bzw. wegfallen, um eine Umverteilung des Raumes zu ermöglichen und Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr und dem ÖPNV zu minimieren.

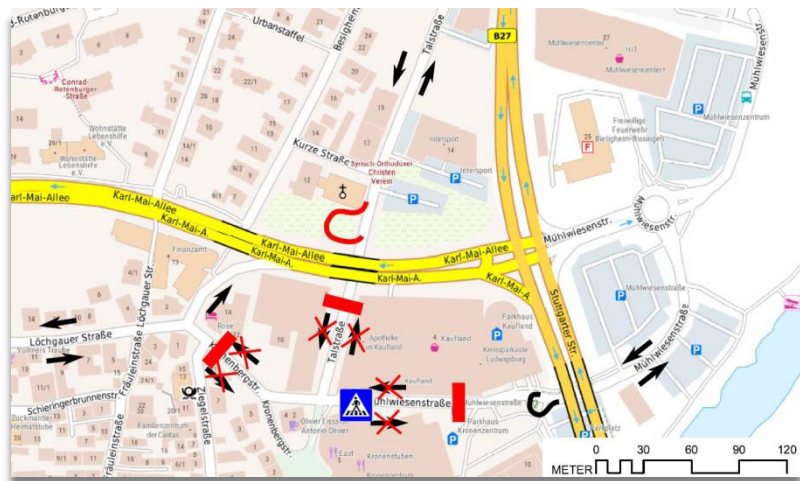


Abbildung 57: Übersicht Durchfahrtsperre (Bus- und Radverkehr frei)

Umgestaltung des Hillerplatzes/Barrierefreier Umbau der Haltestellen „Hillerplatz“: Um die unattraktive Eingangssituation in die Fußgängerzone sowie mangelhafte Wegeverbindungen im Bereich des Hillerplatzes zu verbessern, sollen die bestehende Fußgängerquerung barrierefrei umgebaut und der Hillerplatz zu einem angemessenen Innenstadteingang mit Gestalt- und Aufenthaltsqualität aufgewertet werden (siehe Abbildung 58). Diese Maßnahme soll auch die Trennwirkung der Hillerstraße reduzieren.



Abbildung 58: Hillerplatz

Aufwertung des Unteren Mettertals: Das Entwicklungspotenzial, das die bestehenden Frei- und Grünräume sowie die Fuß- und Radverbindungen im Mettertal (siehe Abbildung 40) bieten, soll mit dem Projekt der Aufwertung des Unteren Mettertals genutzt werden: Ausbau und Ergänzung von getrennten Geh- und Radwegen und Schaffung von Aufenthalts- und Spielräume. Um diese Maßnahmen umzusetzen, ist es notwendig, den vorhandenen Parkraum neu zu ordnen. Eine langfristige Maßnahme ist es daher, die flächigen Parkierungsanlagen in einem Parkhaus zu bündeln, um so die nötigen Flächen für Maßnahmen der Naherholung, des Aufenthalts und des Fuß- und Radverkehrs gewinnen zu können.

Verbesserung der fußläufigen Anbindung der Altstadt an den HIT Markt: Im Bereich zwischen dem Kronenzentrum und dem HIT Markt sollten sichere Querungsstellen, eine direkte und attraktive Fußwegeanbindung des HIT Marktes an die Fußgängerzone geschaffen sowie die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Insbesondere ist ein Lückenschluss bzw. der Ausbau der Fußwege und Querungen in der Mühlwiesenstraße und am Enzifer nötig (siehe Abbildung 59). Hierzu sind eine Verbesserung der Beleuchtung und der Wegweisung nötig.

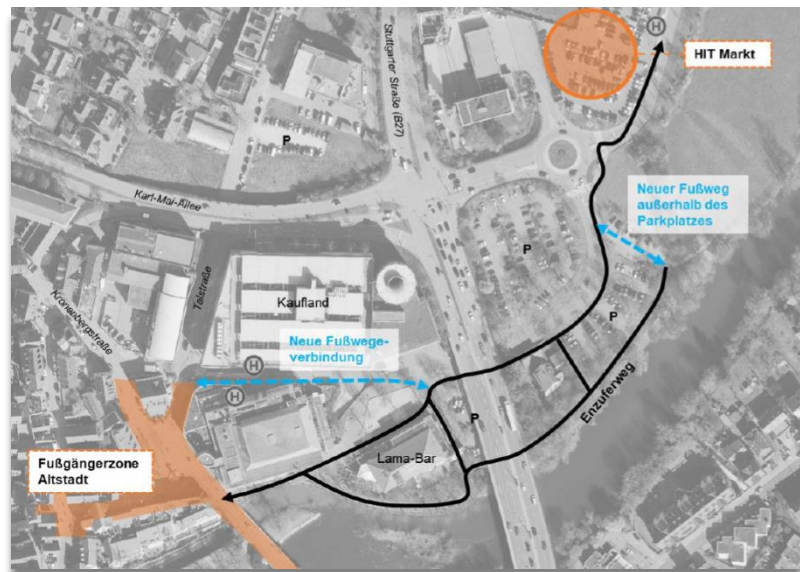


Abbildung 59: Übersicht Anbindung Hit-Markt

Aufwertung der Unterführungen: Mit einer Aufwertung der Unterführungen, insbesondere in Straßen mit Einzelhandelsangeboten wie in der Talstraße und der Mühlwiesenstraße, könnten Fußwegeverbindungen gestärkt und Angsträume vermieden werden (z.B. fußläufige Verbindung an den HIT Markt). Möglich ist es, die Unterführungen mit Beleuchtungselementen, Farbgestaltungen und Sitzelementen als Innenstadteingänge zu gestalten bzw. zu inszenieren.

Regelungen für den Radverkehr in der Fußgängerzone im Bereich Unteres Tor: In der Fußgängerzone ist der Fußverkehr besonders schutzbedürftig. Aufenthalt, Ausruhen, Beobachten, Verweilen, Unterhalten und die Besichtigung von Sehenswürdigkeiten sind wichtige Funktionen der Fußgängerzone. Bei einer Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr bedeutet dies für den Radverkehr eine besondere Rücksichtnahme auf den Fußverkehr.

Aufgrund der Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr bedarf es für den Radverkehr im Bereich des Unteren Tores entsprechender Regelungen. Dies könnte beispielsweise der Ausschluss analog dem westlichen Bereich der Fußgängerzone mit einer zeitlichen Begrenzung der Durchfahrt zwischen 6.00 und 8.30 Uhr sein. Um den Radverkehr jedoch nicht zu hindern, bedarf es einer attraktiven Alternativroute. Daher soll ein Radverkehrskonzept für die Innenstadt erstellt werden, bei dem geprüft wird, wie der Radverkehr möglichst konfliktarm durch die Innenstadt geführt werden kann.

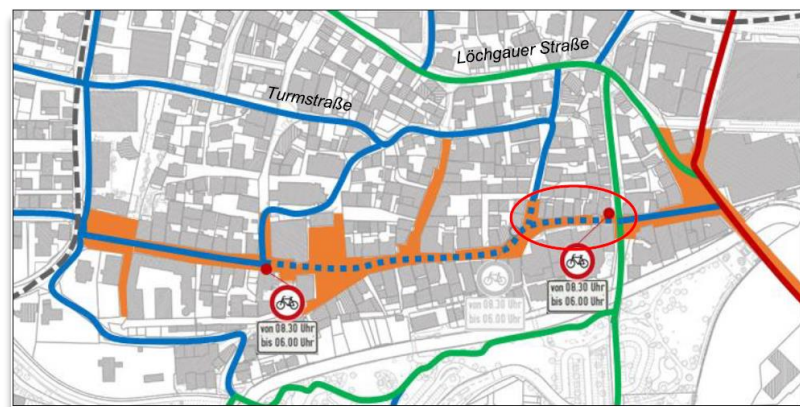


Abbildung 60: Übersicht Ausschluss des Radverkehrs beim Unteren Tor

Ausweisung der Holzgartenstraße als Fahrradstraße/Neuordnung des Parkens: Die Einrichtung einer Fahrradstraße und die neue Radverbindung im Unteren Mettertal ermöglichen den Radverkehr entlang des westlichen Enzifers zu bündeln und damit den Bürgergarten zu entlasten. Durch die Neuordnung des Straßenraums durch Reduktion des Parkens und Aufwertung der Seitenraumnutzungen (siehe Abbildung 46) können Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern verringert und die Aufenthaltsqualität und Situation für den Fußverkehr verbessert werden. Vorhandene Konflikte im Bereich

des Parkplatzes am Viadukt/Festplatz könnten durch die Umgestaltung in eine Platzsituation bzw. Mischverkehrsfläche entschärft werden.

Parkraummanagement Innenstadt:

Im Innenstadtbereich wird eine große Fläche zum kostenlosen Parken zur Verfügung gestellt – die Parkhäuser sind indessen nicht ausgenutzt. Daher gilt es, diesen Raum bedacht zu nutzen bzw. zu bewirtschaften und das Parken innenstadtverträglich zu gestalten. Effektive und schnell umsetzbare Mittel zur Lenkung der Parkplatznachfrage sind verkehrspolitische Maßnahmen wie das Parkraummanagement bzw. die Parkraumbewirtschaftung. Die Parkraumbewirtschaftung soll insbesondere eine Verkehrslenkung und -verlagerung bewirken. Kurz- bis mittelfristig sollen Parksuchverkehre in städtebaulich sensiblen Bereichen mit beengten Straßenräumen vermieden und das Parken in die vorhandenen Parkieranlagen verlagert werden. Voraussetzung hierfür ist eine nach Lagegunst gestaffelte Parkdauer und Gebührenregelung (siehe Abbildung 61). Einnahmen können wiederum für den Ausbau der Infrastruktur für den ÖPNV und nachhaltiger Mobilität genutzt werden. Im Zuge dessen soll die Bevorrechtigung der Bewohner, d.h. die Einführung von Bewohnerparken für den Innenstadtbereich überprüft werden. Langfristig soll das Parken in Parkhäusern gebündelt werden (siehe auch Maßnahme: Unteres Mettertal).

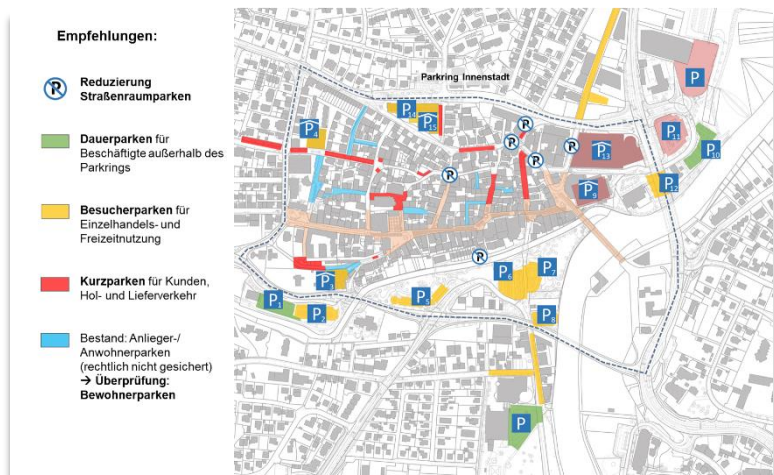


Abbildung 61: Übersicht Maßnahmen Parkraummanagement

Weitere Maßnahmen: Die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bedingt die Bereitstellung von vernetzten neuen Mobilitätsdienstleistungen, Car-Sharing-Angeboten und Ladeinfrastruktur sowie die Organisation des Lieferverkehrs in der Innenstadt (City-Logistik) auf vertragliche Weise.

In den letzten Jahren wurden städtische Flächen für Car-Sharing-Fahrzeuge, E-Lade-Stationen und RegioRad-Stationen zur Verfügung gestellt, um das Potenzial der Innenstadt für Sharing-Angebote zu nutzen. Dies gilt es weiter auszubauen und verstärkt mit anderen Verkehrsmitteln zu verknüpfen (Mobilitätsstationen). Die Bündelung der Verkehrsmittel stellt jedoch auch eine große Herausforderung aufgrund des begrenzten Flächenangebots in der Innenstadt dar.

Empfehlungen zu Fußverkehr und Aufenthalt, Innenstadt:

- Das Fußwegenetz ausbauen und die Wege- und Aufenthaltsqualität in den Straßen steigern, die Stadteingänge und die Unterführungen aufwerten.
- Durchgangsverkehre in der Mühlwiesen-/Kronenberg-/Talstraße unterbinden und teilweise verkehrsberuhigen, den Raum zugunsten des ÖPNV und alternativer Nutzungen und des Aufenthalts umgestalten.
- Den Radverkehr konfliktarm durch die Innenstadt führen, um den Raum zugunsten der Fußgängerzone und angrenzenden Lokale und Einrichtungen zu nutzen.
- Die fußläufige Anbindung der Altstadt an den HIT Markt sowie an die Gebiete Lehmgrube/Ellental verbessern.

Empfehlungen zum Radverkehr, Innenstadt:

- **Örtliche und überörtliche Radrouten komfortabel und möglichst konfliktarm zur Innenstadt führen und dort attraktive Abstellanlagen anbieten**
- **Die Holzgartenstraße als Fahrradstraße ausweisen und die Konfliktpunkte entlang der Straße und im Bereich Enzsteg lösen**

Empfehlungen zum ÖPNV, Innenstadt:

- **Die Bushaltestellen attraktiv gestalten; mit besonderem Augenmerk auf die Haltestelle Kronenzentrum**
- **Die Fußwege von den Haltestellen in die Innenstadt komfortabel und barrierefrei/barrierearm gestalten**
- **Den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen Hillerplatz in 2023 umsetzen**
- **Durchgangsverkehre in der Mühlwiesen-/Kronenberg-/Talstraße unterbinden und teilweise verkehrsberuhigen, den Raum zugunsten des ÖPNV und alternativer Nutzungen und den Aufenthalt umgestalten**

Empfehlungen zu MIV und Parken, Innenstadt:

- **Durchgangsverkehre in der Mühlwiesen-/Kronenberg-/Talstraße unterbinden und teilweise verkehrsberuhigen, den Raum zugunsten des ÖPNV und alternativer Nutzungen und den Aufenthalt umgestalten**
- **Den ruhenden Verkehr in die Parkhäuser und auf die flächigen Parkplätze außerhalb des Altstadtbereichs verlagern (Parkraumbewirtschaftung), Bewohnerparken einführen, ein Parkraummanagement in der Innenstadt etablieren**
- **Das flächige Parken im Bereich des Unteren Mettertals reduzieren**

V. Zusammenfassende Übersicht der Ziele und Empfehlungen

Übergeordnete Ziele des Mobilitätsplans für Bietigheim-Bissingen

- Die Verkehrswende aktiv gestalten, um den Energieverbrauch zu reduzieren bzw. klimaneutral zu erzeugen und den Verkehr dadurch klimaneutral zu machen
- Mobilität der Bürger und Pendler sowie Wirtschaftsverkehre aufrechterhalten
- Den Verkehr dekarbonisieren und weitere innovative Lösungen fördern (klimafreundliche Antriebe, smarte Steuerung)
- Einen stadtverträglichen Verkehr gestalten – die Lebensqualität und Aufenthaltsqualität in der Stadt verbessern (Belastungen wie Lärm und Luftverschmutzung reduzieren)
- Den Modal Split ändern – den Umweltverbund und Umsteigen auf alternative Verkehrsträger fördern (Bus-, Fuß- und Radverkehr)
- Verkehre vermeiden (Stadt der kurzen Wege, Aufenthaltsqualität in den Quartieren)

Ziele MIV

- Anteil der Wege mit dem Kfz in der Stadt reduzieren, adäquate alternative Angebote ausbauen
- Verkehrsfluss verstetigen, Störungen wie Falschparker, Baustellen, Stadtbetrieb/-logistik minimieren
- Sicherheit im Straßenverkehr für alle Teilnehmer erhöhen
- Alternative Antriebstechnologien ausbauen

Empfehlungen MIV

- Empfehlung Westumfahrung: Die Machbarkeit der Planfälle 3 und 4 wird in Abstimmung mit den Nachbarkommunen untersucht und plausibilisiert als Grundlage für eine abschließende Entscheidungsfindung (ohne Kosten- und mit geringem Kapazitätsaufwand der Stadtverwaltung).
- Empfehlung Viadukt: Eine Viadukt-Brücke wird nicht weiter untersucht.
- Empfehlung Südumfahrung: Die Südumfahrung (Maßnahme des Landkreises) wird zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit wie geplant moderat ausgebaut.
- Empfehlung Ortsdurchfahrt B 27 (Maßnahme des Bundes): Fahrbahnsanierung, Verbesserung der Straßenentwässerung und Optimierung der Fahrstreifen/ Fahrgeometrie, um den Verkehrsfluss zu verbessern, die negativen Auswirkungen der Bundesstraße zu reduzieren und den Radverkehr zu fördern. Reduzierung von Lärm (u.a. durch Flüsterasphalt) und Luftschadstoffen. Die Auswirkungen einer Temporeduzierung auf der B 27 (insbesondere im Bereich Bogenviertel bis Geisinger Straße) auf die verschiedenen Verkehrsträger werden überprüft und ein Vorschlag erarbeitet, wie die B 27 in Teilbereichen stadtverträglich ausgestaltet werden könnte.
- Empfehlung Auwiesenbrücke: An der Auwiesenbrücke wird die Signalisierung verbessert und der Verkehrsablauf optimiert, um Rückstauungen von der Kreuzung Schwarzwaldstraße/Farbstraße zu reduzieren, sowie der stadtauswärts fließende Verkehr priorisiert.
- Empfehlung Pförtnersignalisierung: Durch Zuflussdosierung (Pförtnerrampen) wird der stadteinwärts fließende Verkehr an den Stadträndern/ -eingängen dosiert in die Stadt eingelassen und der Verkehrsfluss innerhalb der Stadt verstetigt bzw. stadtverträglich gestaltet.

Ziele Ruhender Verkehr

- Steuerung Parkraum und Parkraummanagement: Den zur Verfügung stehenden Parkraum besser ausnutzen, Falschparken und Betriebskosten reduzieren
- den Flächenverbrauch reduzieren
- den öffentlichen Raum aufwerten und die Verkehrssicherheit erhöhen
- Parkraum neu ordnen und alternative Angebote schaffen

Empfehlungen Ruhender Verkehr

- Empfehlungen für die Wohnquartiere: alternative Mobilitätsangebote und Mobilitätskonzepte, zentrale Parkierungsmöglichkeiten, Neuordnung des Parkraums entlang der Straßen und der Grundstückszufahrten, Parkverstöße ahnden, Bewohnerparken, Zweckentfremdungsverbot
- Empfehlungen für die Gewerbequartiere: alternative Mobilitätsangebote, Mobilitätsmanagement, flächensparende Parkierungseinrichtungen, Neuordnung des Parkraums entlang der Straßen und der Grundstückszufahrten
- Empfehlungen für die Ortszentren: alternative Mobilitätsangebote, zentrale Parkierungsmöglichkeiten/ Mobilitätszentren, Parkraumbewirtschaftung, Parkkontrolle, Bewohnerparken und Ladezonen

Ziele ÖPNV

- Anteil des ÖPNV am Modal Split erhöhen, Fahrgastzahlen steigern (Ziel des Landes: Verdopplung), alternative Antriebstechnologien ausbauen
- Zugang für alle Nutzergruppen erleichtern und wesentliche Ziele in der Stadt schnell und zuverlässig erreichbar machen
- Hemmnisse und Störungen abbauen, erforderliche Infrastrukturen schaffen
- Nutzungsfreundlichkeit, Angebotsqualität und Preisattraktivität erhöhen

Empfehlungen ÖPNV

- Empfehlung zum Leistungsangebot ÖPNV: durch zusätzliche Buslinien innerorts und außerorts, Taktverdichtung und Feinerschließung in den Quartieren, höhere Kapazitäten der Infrastruktur/ Haltestellen ausweiten
- Empfehlung zur Beschleunigung ÖPNV: Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit durch eigene Fahrspuren, Beseitigung von Hindernissen, Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, Halt auf der Fahrbahn anstatt in der Busbucht sowie Schnellbuslinien erhöhen
- Empfehlung zur Mobilitätsvernetzung: Mobilitätszentren an wichtigen ÖPNV-Haltestellen einrichten, Verkehrsinformationen ausbauen und Mobilitätsberatung für Bürger und Unternehmen ausweiten
- Empfehlung zu Betrieb und Qualität Fahrzeuge: Qualität von Haltestellen, Stationen und Fahrzeugen steigern, Dienstleistungen und Service (u.a. Aufenthalt und Barrierefreiheit) verbessern
- Empfehlung zum Tarif: Tarifstruktur für alle Nutzergruppen verbessern, vergünstigtes Stadtticket fortsetzen und Tarifzone (VVS) ändern
- Empfehlung zur Elektromobilität ÖPNV: Gesetzliche Verpflichtung eines teilemissionsfreien bzw. teilemissionsarmen Fuhrparks umsetzen (45% bis 2025, 65% bis 2030)

Ziele Radverkehr

- Radverkehrsanteil deutlich erhöhen und Umsteigen erleichtern
- Alle wesentlichen Ziele innerhalb der Stadt gut, sicher und komfortabel für alle Altersgruppen erreichbar machen
- Konflikte minimieren und adäquate Wege schaffen, Orientierung/ Wegweisung verbessern
- Rad als attraktive Alternative zum motorisierten Verkehr für Alltagswege innerhalb der Stadt ins Bewusstsein der Menschen rücken

Empfehlungen Radverkehr

Empfehlungen Radwegenetz/ Infrastruktur:

- Netz verdichten und Lücken schließen, Ausbau überörtliches Netz vorantreiben
- Flächen für Radverkehr ausweiten (Radwegbreiten, 2-Richtungs-Radwege auflösen)
- Fahrradstraßen und Fahrradrouten ausweisen (Wegweisung, Piktogramme)
- Verkehrssicherheit ausbauen und Konflikt-/ Gefahrenstellen auflösen (Kreuzungen, Abbiegemöglichkeiten), Sicht und Sehbarkeit sowie Beleuchtung verbessern
- Mängel und Hindernisse beseitigen (Belag, Poller, Brücken)

- Querungen optimieren und ergänzen (Signalisierung, Sicherheit, Beleuchtung)

Empfehlungen Service-Angebote Radverkehr:

- Dezentrale Mobilitätszentren/ Mobilitätshubs mit Sharing-Angeboten, E-Lademöglichkeiten, Schließfächern, Reparatur- und Leihservice etc. an Verknüpfungspunkten schaffen
- Abstellanlagen ausweiten und Witterungsschutz verbessern
- Bedingungen für Lastenräder verbessern (Abstellanlagen, Querungsinselförderung)
- Digitale Angebote ausweiten (Geo-Dienste, Navigation)
- Mobilitätsmanagement und Jobbike-Angebote ausbauen
- Verkehrserziehung ausweiten, Fahrtrainings anbieten

Empfehlungen Leihsysteme E-Scooter:

- Bei den Nachbargemeinden werden deren Erfahrungen abgefragt und die Ökobilanz von E-Scootern überprüft, um die Grundlage für eine abschließende Entscheidung im nächsten Schritt zu schaffen.
- Es wird überprüft, ob eine Evaluierung nach 1 Jahr realistisch ist.

Empfehlungen Leihsysteme Regiorad

- Ermittlung von Kosten und Nutzen der RegioRad-Verleihstationen als Grundlage für weitere Entscheidungen

Empfehlungen Netzwerke Radverkehr:

- Weiterhin runde Tische, Aktionstage, Radverkehrsschau, Radschulwegeplanung, Auszeichnung fahrradfreundliche Schule, Schulprojekte, Forschungsprojekte etc. begleiten bzw. initiieren
- Fahrradfreundliche Kommune: Erledigung letzter Anforderungen und Antragstellung bis Ende 2023 beim Land Baden-Württemberg

Ziele Fußverkehr

- Anzahl der Wege und Wegstrecken zu Fuß spürbar erhöhen
- Alltagswege zu Freizeit, Versorgung, Dienstleistungen und ggf. zur Arbeit/ Co-Working verkürzen – Stadt der kurzen Wege
- Fußgängern als gleichberechtigten Verkehrsteilnehmern adäquate Angebote machen, Konflikte minimieren und komfortable, barrierefreie und kindgerechte Wege schaffen
- Den öffentlichen Raum erlebbar machen und für unterschiedliche Nutzungen und alle Nutzergruppen gut gestalten

Empfehlungen Fußverkehr

Empfehlungen Fußwegenetz/ Infrastruktur:

- Quartiere vernetzen und Lücken schließen (zwischen Ortszentren, Quartieren, ÖPNV)
- Verkehrssicherheit steigern und Störungen, Gefahrenstellen und Mängel auflösen (entschleunigter Verkehr, sichere Querungen, Fußwegbreiten, Sicht und Sehbarkeit, Belag)
- Sicherheitsempfinden gewährleisten (Aufwertung und Beleuchtung von Wegen, Übergängen und Unterführungen)
- Barrierefreie bzw. barrierearme Fußverkehrsanlagen bauen

Empfehlungen zu Fußverkehre in Quartieren:

- Urbane Quartiere mit hoher Qualität und Nutzungsmischung schaffen (Stadt der kurzen Wege)
- Öffentliche Räume als soziale Treffpunkte, Spiel- und Streifräume stärken (Angebote und Erreichbarkeit) sowie kinder- und familienfreundlich, barrierefrei bzw. barrierearm gestalten
- Attraktive Stadtraumgestaltung, an Anforderungen des Klimawandels/ der Klimafolgen angepasst

Empfehlungen Service-Angebote Fußverkehr:

- Ruhe- sowie Kälteinseln schaffen, Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz verbessern
- Wasserspender und Öffentliche Toiletten anbieten
- WiFi und digitale Angebote ausweiten (Geo-Dienste, Navigation)
- Empfehlung Netzwerke Fußverkehr: Unter Beteiligung der Bürgerschaft und der Unternehmen Aktionstage initiieren, Fußwegeplanung entwickeln, Gehschulwegeplanung etablieren, Fußverkehrs-Check durchführen.

Ziele Innenstadt

- Aufenthaltsqualität in der Innenstadt insgesamt steigern, den motorisierten (Parksuch- und Liefer-) Verkehr reduzieren
- Fußwegeverbindungen zwischen den zentralen Nutzungen stärken, Nutzungskonflikte in der Fußgängerzone minimieren
- Die Erreichbarkeit der Innenstadt durch den örtlichen und überörtlichen Radverkehr sowie den ÖPNV verbessern und deren Nutzungskomfort steigern
- Zentrum stärken für die Erledigungen des täglichen Bedarfs und die Kernfunktionen des öffentlichen Lebens

Empfehlungen Innenstadt

Empfehlungen zu Fußverkehr und Aufenthalt, Innenstadt:

- Das Fußwegenetz ausbauen und die Wege- und Aufenthaltsqualität in den Straßen steigern, die Stadteingänge und die Unterführungen aufwerten
- Durchgangsverkehre in Mühlwiesen-/Kronenberg-/Talstraße unterbinden und teilweise verkehrsberuhigen, den Raum zugunsten des ÖPNV und alternativer Nutzungen und des Aufenthalts umgestalten
- Den Radverkehr konfliktarm durch die Innenstadt führen, um den Raum zugunsten der Fußgängerzone und angrenzenden Lokale und Einrichtungen zu nutzen.
- Die fußläufige Anbindung der Altstadt an den HIT Markt sowie an die Gebiete Lehmgrube/Ellental verbessern

Empfehlungen zum Radverkehr, Innenstadt:

- Örtliche und überörtliche Radrouten komfortabel und möglichst konfliktarm zur Innenstadt führen und dort attraktive Abstellanlagen anbieten
- Die Holzgartenstraße als Fahrradstraße ausweisen und die Konfliktpunkte entlang der Straße und im Bereich Enzsteg lösen

Empfehlungen zum ÖPNV, Innenstadt:

- Die Bushaltestellen attraktiv gestalten; mit besonderem Augenmerk auf die Haltestelle Kronenzentrum
- Die Fußwege von den Haltestellen in die Innenstadt komfortabel und barrierefrei/barrierearm gestalten
- Den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen Hillerplatz in 2023 umsetzen
- Durchgangsverkehre in der Mühlwiesen-/Kronenberg-/Talstraße unterbinden und teilweise verkehrsberuhigen, den Raum zugunsten des ÖPNV und alternativer Nutzungen und den Aufenthalt umgestalten

Empfehlungen zu MIV und Parken, Innenstadt:

- Durchgangsverkehre in der Mühlwiesen-/Kronenberg-/Talstraße unterbinden und teilweise verkehrsberuhigen, den Raum zugunsten des ÖPNV und alternativer Nutzungen und den Aufenthalt umgestalten
- Den ruhenden Verkehr in die Parkhäuser und auf die flächigen Parkplätze außerhalb des Altstadtbereichs verlagern (Parkraumbewirtschaftung), Bewohnerparken einführen, ein Parkraummanagement in der Innenstadt etablieren
- Das flächige Parken im Bereich des Unteren Mettertals reduzieren

Stadt Bietigheim-Bissingen

Dezernat III / Amt für Stadtentwicklung und Baurecht

Stand 03.02.2023