

Maßnahmenphase

Klimamobilitätsplan Esslingen

Stadtteildialoge

Hintergrund, Überblick und Dokumentation

Juni – Juli 2026

Hintergrund: Der Klimamobilitätsplan

Die Stadtteildialoge im Überblick

Erkenntnisse und weiteres Vorgehen

Anhang: Dokumentation





Hintergrund: Der Klimamobilitätsplan

Klimamobilitätsplan Esslingen

Wie können wir in Zukunft nachhaltiger, flexibler und entspannter unterwegs sein? Um genau diese Frage zu beantworten, erarbeitet die Stadt Esslingen derzeit einen **Klimamobilitätsplan** (KMP).

Der Klimamobilitätsplan zeigt konkrete Schritte auf, wie Esslingen klimafreundlicher und lebenswerter wird und zugleich gut erreichbar bleiben kann. Er...

- trägt dazu bei, dass Esslingen bis zum Jahr 2040 Klimaneutralität erreicht
- verbessert die Luft- und Lebensqualität in Esslingen
- fördert klimafreundliche Verkehrsmittel wie Bus, Bahn, Fahrrad und Fußverkehr
- ermöglicht eine zukunftsfähige Mobilität für alle Generationen

Der Klimamobilitätsplan lebt von den Ideen und Erfahrungen vieler. Deshalb werden Bürger:innen ebenso wie Verbände, Vereine, Unternehmen und weitere Fachakteure aktiv einbezogen.

Mehr Informationen unter:

www.esslingen.de/klimamobilitaetsplan



© Esslinger Zeitung / Roberto Bulgrin

Öffentlichkeitsbeteiligung zum KMP

Der KMP Esslingen entsteht unter enger Einbeziehung von Verwaltung, Politik, Fachakteuren und Öffentlichkeit.

Folgende Formate werden im Rahmen der Erarbeitung umgesetzt:

- Verwaltungsinterne **Projektgruppe**
- **Beratungskreis** mit Fachakteuren, Politik und Verwaltung
- **Online-Befragung** zu Wünschen und Ideen
- **Mobilitätsforen** zur Information und Beteiligung vor Ort
- **Stadtteildialoge** zur vertiefenden Betrachtung der individuellen Herausforderungen in den Esslinger Stadtteilen.



© Esslinger Zeitung / Roberto Bulgrin



The background image is a blue-tinted photograph of a hand pointing at a map. The map shows a city street grid with labels like 'Feldkirchen' and 'Donau'. Handwritten in black ink on the map are several symbols: '10' at the top, '0!' in the middle, and '3!' near the hand's finger. The overall theme is urban planning and community dialogue.

Die Stadtteildialoge im Überblick

Die Stadtteildialoge

Die **Stadtteildialoge** sind ein zentrales Format, um die Aspekte aller Stadtteile in die Erarbeitung des Klimamobilitätsplans einzubeziehen und die Maßnahmen passend zu den unterschiedlichen Bedarfen auszuarbeiten.

Dafür wurden in drei Workshops stadtteilspezifisch Vertretungen der jeweiligen **Bürgerausschüsse** eingeladen, um ausgewählte Maßnahmen in kleiner Runde (fünf bis zwölf Personen) zu diskutieren und die verschiedenen Herausforderungen und Bedarfe der Esslinger Stadtteile detailliert zu betrachten. In der Vorstellungsrunde zeigte sich, dass dabei Menschen mit unterschiedlichen Mobilitätsverhalten und –bedürfnissen zusammenkamen.

Die **Zusammensetzung der Stadtteildialoge** orientierte sich u.a. an den Faktoren Lage und Topografie, Anbindung im ÖPNV-Netz sowie Parkdruck und Vergleichbarkeit der Herausforderungen im Mobilitätssystem.



Die Stadtteildialoge – der Fokus

Basierend auf der Bestandsanalyse, der bisherigen Beteiligung und dem aktuellen Stand der Maßnahmenentwicklung wurden zwei Schwerpunktthemen definiert, die in den Stadtteildialogen vertieft besprochen wurden. Die Themen wurden darüber hinaus auch durch die zu erwartenden Wirkungen auf die Förderung klimafreundlicher Mobilität sowie dem aus den bisherigen Ergebnissen abgeleiteten Handlungsdruck ausgewählt.

Grundlage der Diskussion war der aktuelle Stand der Maßnahmenentwicklung (*Entwurf – vgl. Input ab Folie 16*).



- Hinweise zu aktueller Taktung und Anschluss in den Stadtteilen
- Besonders relevante Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung und Attraktivität des ÖPNV
- Exkurs Mobilitätspass



- Kartenbasierte Abfrage zu Parkdruck, ungenutzten Parkpotentialen und weiteren Hinweisen
- Welche Maßnahmen können besonders zur Verbesserung der Situation beitragen?
- Was muss bei der Umsetzung beachtet werden? Welche Akteure müssen mit einbezogen werden?
- Wie kann der Umstieg auf alternative Mobilitätsformen erleichtert werden?

Die Stadtteildialoge – Agenda

Begrüßung & Einstieg

Klimamobilitätsplan Esslingen

Arbeitsphase

Gemeinsamer Abschluss





Erkenntnisse und weiteres Vorgehen



Die Bewertung des ÖPNV fällt je nach Stadtteil sehr unterschiedlich aus. Einige Stadtteile (z.B. Pliensauvorstadt, Zell, Oberesslingen, Wäldenbronn) werden als gut angebunden wahrgenommen, während andernorts vor allem fehlende Direktverbindungen, unzureichende Takte und nicht funktionierende Anschlüsse kritisiert werden (Sirnau, Berkheim, Wilflingshausen, Hegensberg). Die Einführung eines Mobilitätspasses (*Exkurs zur Vorstellung des Instruments, keine konkrete Planung / Diskussion einer Einführung in Esslingen*) wird als gute mögliche Finanzierungsquelle gesehen, zugleich aber überwiegend skeptisch und potenziell ungerecht diskutiert.

Eine detaillierte Dokumentation der einzelnen Stadtteildialoge findet sich ab Folie 14 im Dokument.

Taktung, Verbindung, Anschluss

- Gute Anbindung insb. in Zell/Oberesslingen sowie teilweise in Rüdern/Sulzgries/Krummenacker/Neckarhalde und Wäldenbronn
- Verbesserungsbedarf bei Direktverbindungen, Abend- und Wochenendangeboten sowie einzelnen Stadtteilanbindungen (auch untereinander)
- Anschlüsse zwischen S-Bahn und Bus funktionieren teilweise nicht; Busse sollten insbesondere in Nebenverkehrszeiten kurz warten
- Abstimmung der Busse nicht nur auf Stuttgart, sondern auch auf Verbindungen Richtung Plochingen gewünscht
- Fehlende oder veränderte Linienverbindungen – insbesondere die frühere Linie 112 – werden kritisch bewertet
- Ausbau von On-Demand-Angeboten, Ruftaxis und gegebenenfalls Stadtteilbussen angeregt

Barrierefreiheit, Sicherheit und Aufenthaltsqualität

- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und ihren Zuwegungen besonders wichtig
- Sicherheit und Aufenthaltsqualität am ZOB als zentrales Thema
- Bedarf an Wartehäusern, Sitzmöglichkeiten, Sauberkeit und sicheren Fußwegen
- Bahnhof Zell während des Umbaus nicht ausreichend barrierefrei
- Kompliziertes Fahrradparkhaus am Bahnhofplatz erschwert den Umstieg

Tarife

- Stadt- beziehungsweise City-Ticket wird positiv bewertet und soll erhalten bleiben
- Finanzielle Attraktivität für Familien und positive Anreize für den Umstieg wichtig

Mobilitätspass

- Mobilitätspass wird einerseits als Chance zur Finanzierung und Verbesserung des ÖPNV gesehen
- Andererseits bestehen deutliche Bedenken hinsichtlich „Zwangsbeitrag“, zusätzlicher Belastung und gerechter Verteilung
- Beitragshöhe sollte Einkommen und gegebenenfalls Fahrzeuggröße berücksichtigen; auch Dienstwagen und weitere Fahrzeugarten wurden thematisiert
- Grundtenor: Zunächst beziehungsweise gleichzeitig das ÖPNV-Angebot verbessern; regional oder landesweit denken und soziale Staffelung sicherstellen

Parken



Parkdruck, wildes oder illegales Parken und die Behinderung anderer Verkehrsarten (Fuß-, Rad- oder Busverkehr) werden in vielen Stadtteilen als relevante Probleme wahrgenommen. Die Intensität (flächendeckend vs. punktuell oder gering) und die konkreten Ursachen unterscheiden sich jedoch deutlich.

Die Teilnehmenden befürworten vor allem eine konsequentere Bewirtschaftung und Kontrolle. Gleichzeitig sollen Auswirkungen auf Anwohnende, mobilitätseingeschränkte Personen und den Einzelhandel berücksichtigt werden.

Eine detaillierte Dokumentation der einzelnen Stadtteildialoge findet sich ab Folie 14 im Dokument.

Parkdruck und lokale Problemlagen

- Hoher oder zunehmender Parkdruck insbesondere in Pliensauvorstadt, Berkheim, Zollberg und Oberesslingen
- Engstellen, zugeparkte Einmündungen und Gehwege sowie erschwerte Begegnungs- und Querungssituationen
- Busverkehr wird teilweise durch parkende Fahrzeuge behindert
- Wohnmobile, Wohnwagen und Lkw belegen Stellplätze beziehungsweise Straßenraum
- Parkprobleme an Kitas, Einkaufsbereichen, Arztpraxen sowie bei Veranstaltungen
- Private Garagen und Stellplätze werden teilweise nicht oder zweckentfremdet genutzt

Bewirtschaftung und Kontrolle

- Flächendeckende beziehungsweise konsequente Parkraumbewirtschaftung zur Begrenzung des Dauerparkens
- Bewohnerparken nur in Verbindung mit wirksamer Kontrolle sinnvoll
- Illegales Parken konsequenter ahnden und Regelungen durchsetzen
- Zusammenspiel aus Anreizen, angemessenen Preisen und Kontrolle erforderlich
- Parksuchverkehr durch bessere Informationen reduzieren
- Günstige erste Parkstunde und anschließend höhere Gebühren als Vorschlag für die Innenstadt
- Preisvorstellungen lagen bei den abgefragten Tarifen überwiegend zwischen 2,50 und 5 Euro pro Stunde sowie zwischen 100 und 450 Euro jährlich für bewirtschaftete Wohngebiete; ein eindeutiger Konsens ist nicht erkennbar

Alternative Mobilitätsarten fördern

- Attraktive Alternativen zum Auto als Voraussetzung für Veränderungen beim Parken
- Carsharing-Angebote ausbauen und Möglichkeiten zum Ausprobieren schaffen
- Auch weniger wirtschaftliche Standorte berücksichtigen beziehungsweise quersubventionieren
- Betriebe stärker in das Mobilitätsmanagement einbeziehen
- Öffentliche Ladeinfrastruktur ausbauen
- Aufgrund der Topografie spielt das E-Bike eine wichtige Rolle

Weiteres Vorgehen

Die Hinweise aus den Stadtteildialogen fließen in die **Ausarbeitung der Maßnahmen** sowie deren **Bewertung** und **anschließende Umsetzung** ein.

Zunächst wird untersucht, wie stark die einzelnen Maßnahmen die CO₂-Emissionen im Verkehr senken. Dabei kommt ein Verkehrsmodell zum Einsatz, das die Maßnahmen nicht isoliert betrachtet, sondern zusammen mit anderen wichtigen Einflussfaktoren berechnet – etwa der Bevölkerungsentwicklung oder die Entstehung neuer Wohn- und Gewerbegebiete.

Die Maßnahmen werden anschließend gemeinsam mit Verwaltung, Politik und Akteuren überprüft und weiter auf die Bedürfnisse von Esslingen angepasst.

Bevor der Klimamobilitätsplan beschlossen wird, können sich Bürgerinnen und Bürger im Rahmen eines Mobilitätsforums informieren und die Maßnahmen kommentieren.

Der Termin wird rechtzeitig auf www.esslingen.de/klimamobilitaetsplan bekanntgegeben.



© Esslinger Zeitung / Roberto Bulgrin

Anhang: Folien und Dokumentation der Sitzungen

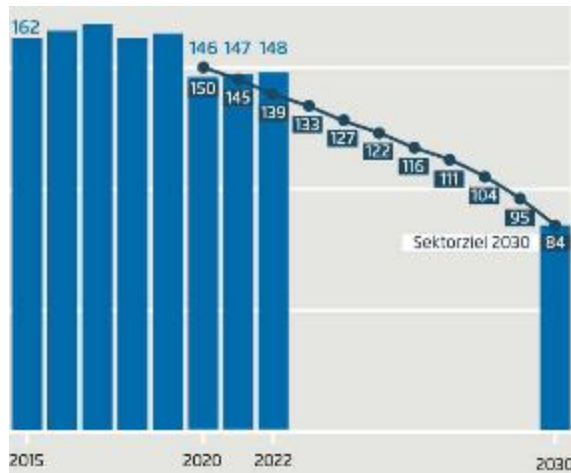
Stadtteildialoge

Ergebnisdokumentation



Der Klimamobilitätsplan Esslingen

- Ziel der Landesregierung BW:
Bis 2040 netto-treibhausneutral
- Alle Sektoren müssen dazu beitragen,
auch der Verkehr
- Bisher jedoch gegenläufiger Trend im
Verkehrssektor



Quelle: Agora Verkehrswende (2023): UBA und KSG



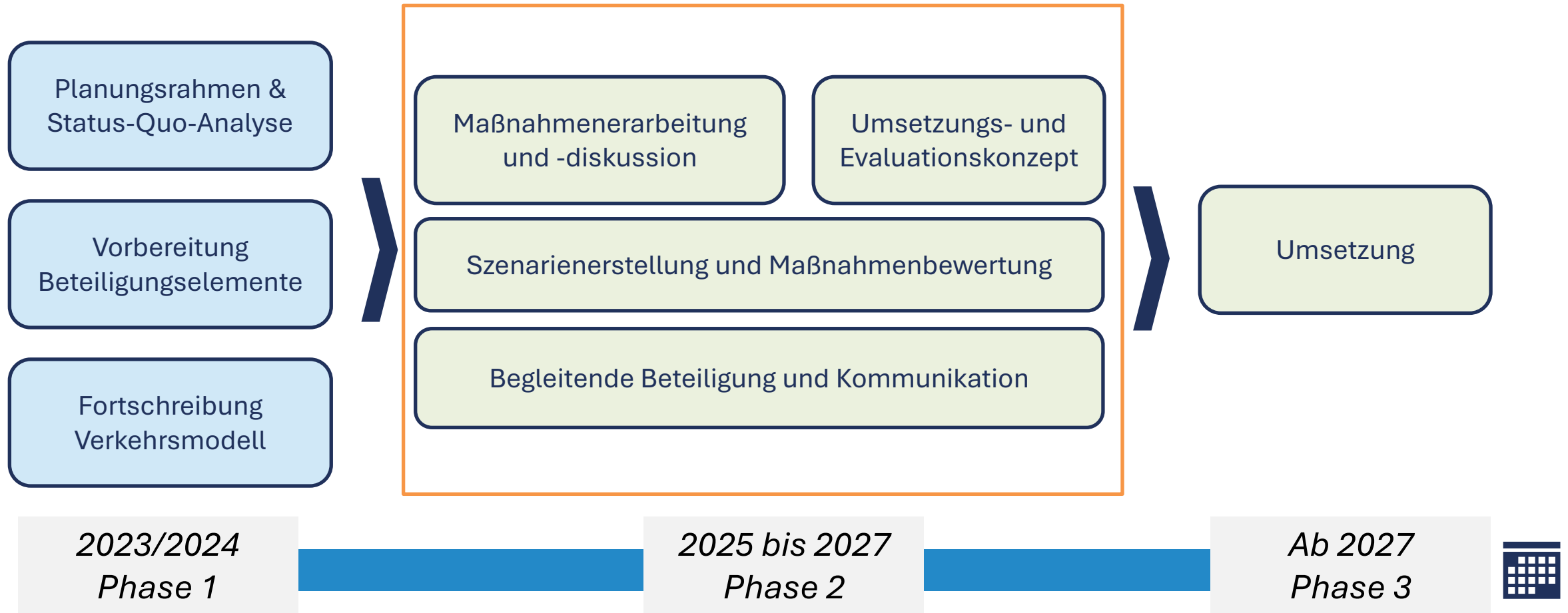
■ Klimamobilitätspläne

- Fokus auf Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen
- Beteiligungsprozess + detaillierter Umsetzungszeitplan
- Verkehrsmodell zur Wirkungsermittlung → **Einordnung Klimawirkung!**
- Förderungen von Maßnahmen und erhöhte Förderquote für Maßnahmen nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG).

Ziel Stadt Esslingen:
Reduzierung der
CO₂-Emissionen um
-77,5% bis 2035!



Beispiel KMP Freiburg



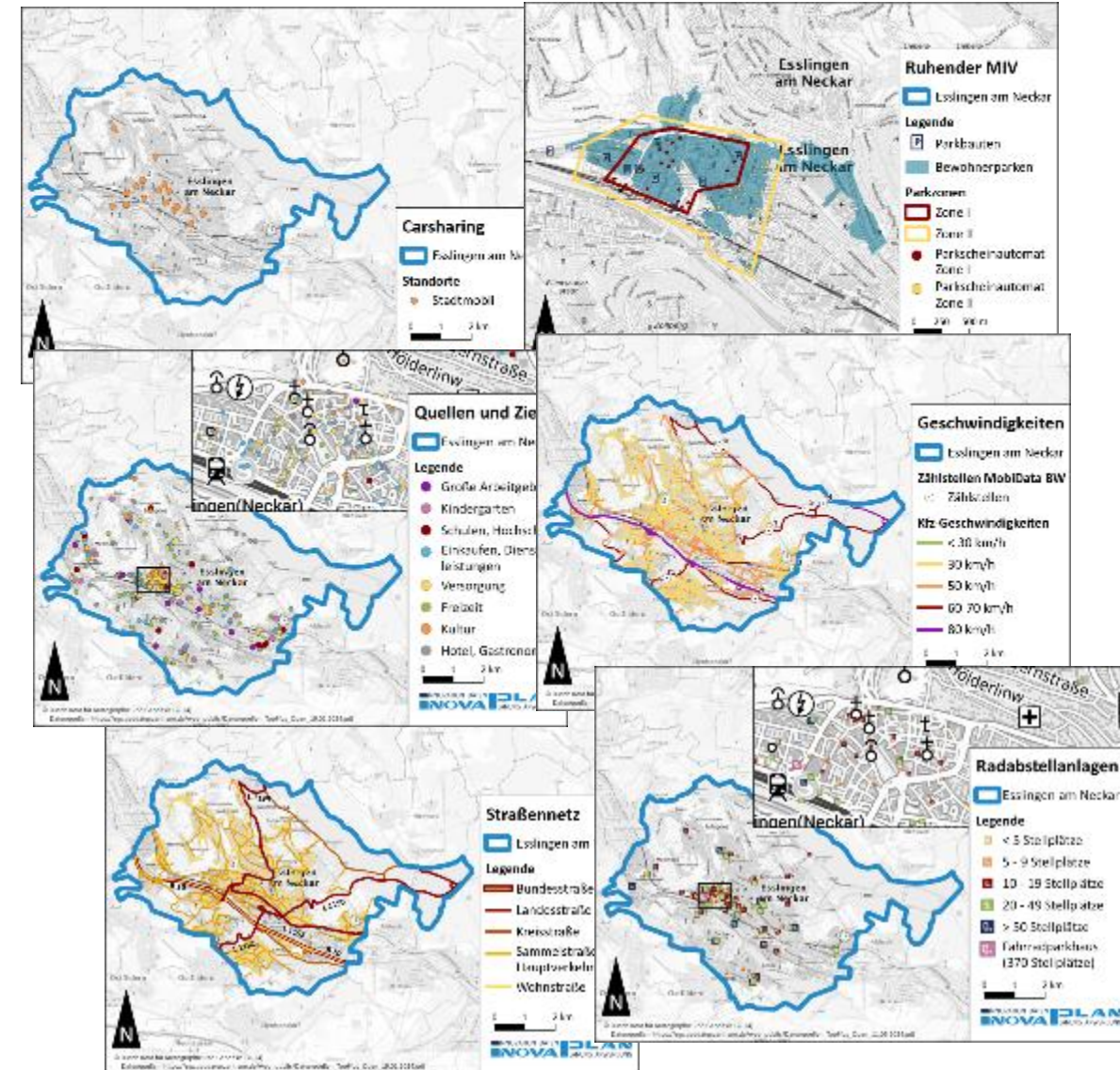
Rückblick Vorbereitungsphase - Übersicht Maßnahmen

- 89 Maßnahmen(bündel) mit Verkehrsbezug aus 12 Planwerken
- Maßnahmen mit unterschiedlichem Schwerpunkt und Detailgrad: (räumlich) konkret vs. gesamtstädtische Ebene/konzeptionell

Maßnahmenaggregation Stadt Esslingen					
Ursprung		Jahr 2019		INNOVATION DATEN PLAN INNOVATION PLANUNG ANWENDUNG	
Erstellung durch		INNOVATION GEM (Tim Hilbert, Kristian Heideck, Annette Staud)			
Informationen aus Datengrundlage					
ID (für Statistik)	Geschichte	Jahr	Maßnahmenbeschreibung	Räumlicher Bereich	Verkehrsmittel Verkehrsträger
-	-	-	-	-	-
1	Integriertes Klimaschutzkonzept	2023	Minimale Mobilitätskonzepte entwickeln - Konkrete Vorhaben im Mobilitätsbereich zur erwarteten Reduktion von THZ entwickeln - Verschnittenmodell zur Berechnung des Ökologischen Fußabdrucks im MVZ - Konkrete Vorhaben im Mobilitätsbereich - LGA-Steuerung verbessernd	Gesamtsgebiet	Alle
2	Integriertes Klimaschutzkonzept	2023	Entwicklung in Mobilität - Ausbau der Infrastruktur (insbesondere Schnellbusparkplatz) - Vorrangregelungen für ÖPNV-Angebote (Schnell- oder Park-and-Ride) - Angebot bestehender, neuer und (weiter) ausgebauter (z.B. Linien, Schnellbus, Sharing-Angebote für (alle) Linien) - Modernisierung der Bus- und Straßenbahnverkehrsleistungen - Elektrifizierung des ÖPNV-Netzes (z.B. Straßenbahn und Oberleitungsbus) - Alternative Verkehrskonzepte (Fahrradkassen und Carsharing) - Integration der Fußgänger in die Verkehrsplanung und -entwicklung (z.B. Fußgängerfreundliche und -sichere Verkehrsplanung)	Gesamtsgebiet	MIV, ÖV, Fuß
3	Integriertes Klimaschutzkonzept	2023	Ausbau ÖPNV und Verknüpfung mit nachhaltiger Mobilität - Ausbau ÖPNV - Integration der ÖPNV-Angebote in die Verkehrsplanung und -entwicklung (z.B. Fußgängerfreundliche Verkehrsplanung) - Integration der ÖPNV-Angebote in die Verkehrsplanung und -entwicklung (z.B. Fußgängerfreundliche Verkehrsplanung)	Gesamtsgebiet	ÖV
4	Integriertes Klimaschutzkonzept	2023	Aus- und Aufbau von Sharing-Angeboten - Sharing-Angebote für ÖPNV, (Schnell-)Fahrräder, Anhänger → Stationen in allen Stadtteilen aufbauen - Integration von Sharing-Angeboten in die Verkehrsplanung und -entwicklung (z.B. Fußgängerfreundliche Verkehrsplanung) - Konkrete Vorhaben im Mobilitätsbereich	Gesamtsgebiet	Fahrr, MIV



- Bestandsaufnahme verkehrliche Situation
 - Datenanalyse GIS
 - Vor-Ort-Begehungen
- Stärken-Schwächen-Analyse



nachhaltig. besser. mobil. Klimamobilitätsplan Esslingen

Immer flexibel: **Vernetzte** Mobilität.

Ob Bus, Bahn, Rad oder
Roller - zu jeder Zeit das
passende Angebot.



Direkt, entspannt, gesund: **Aktive** Mobilität.

Von jung bis alt
– sicher zu Fuß und mit
dem Rad durch Esslingen.



Sauber, leise, grün: **Lebenswerte** Mobilität.

Aufenthaltsqualität
zwischen Neckar und
Weinberg.



Besser ans Ziel: **Erreichbare** Mobilität.

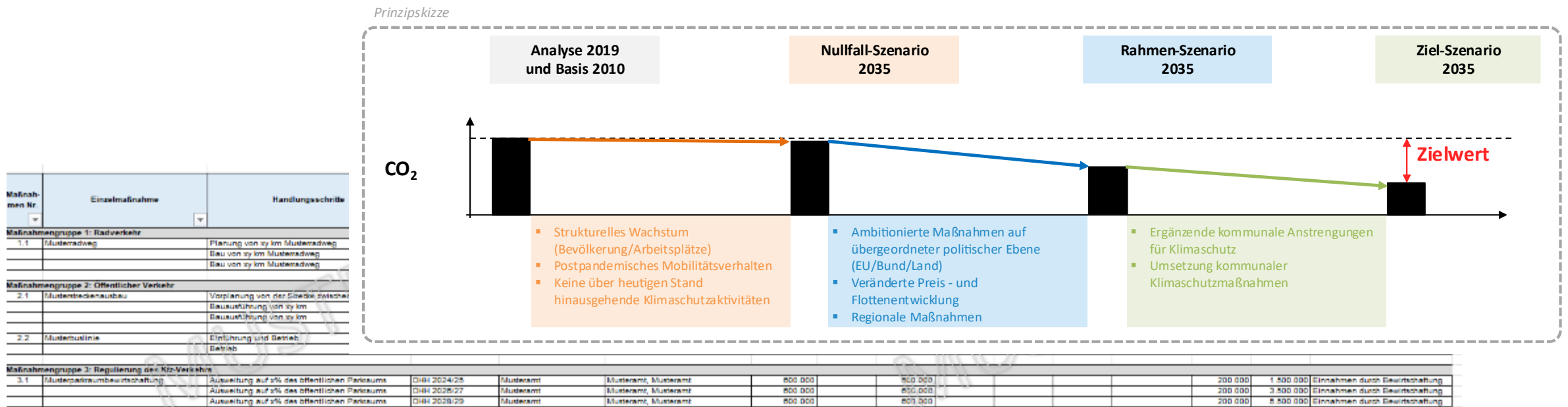
Emissionsfrei und
zukunftsorientiert
unterwegs.



Der KMP Esslingen

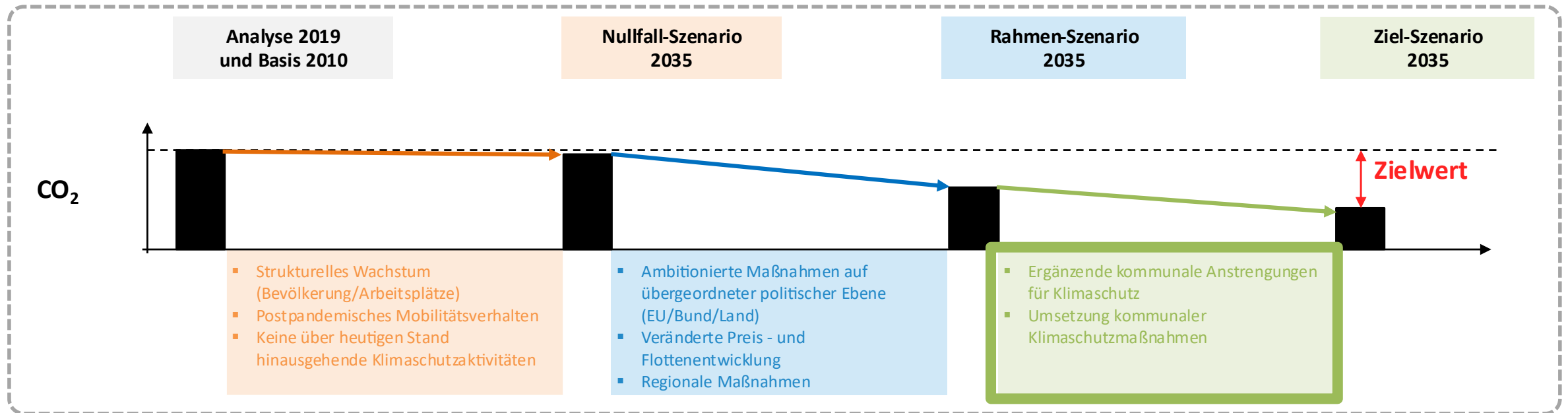
Was läuft aktuell?

- Zusammenfassung / Konkretisierung Maßnahmen zur weiteren Diskussion
- Modellierung im Verkehrsmodell
- Konkretisierung in der Beteiligung → bspw. Stadtteildialoge
- Konkrete Umsetzungsplanung



Szenarienübersicht

Prinzipskizze



*Besonders relevanter Teil für Esslingen.
Rahmenbedingungen bewirken Einsparungen,
aber nur zusammen mit städtischen
Maßnahmen kann das Ziel erreicht werden.*



Öffentlicher Personenverkehr

- 01 – Erschließung, Taktung und Anschlusssicherheit verbessern
- 02 – Erweiterung Angebot
- 03 – Barrierefreiheit und Attraktivität
- 04 – Attraktive Tarifgestaltung
- 05 – Einführung On-Demand-Angebot



Inter-/Multimodalität

- 01 – Einrichtung weiterer mobility hubs
- 02 – Förderung + Ausbau von P+R & B+R-Angeboten
- 03 – Plattform- und anbieterübergreifende Kooperation bei Tarifen und Buchungen
- 04 – Verknüpfung mit Umweltverbund

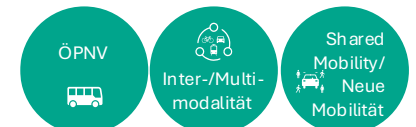


Shared Mobility / Neue Mobilität

- 01 – Förderung und Ausbau Carsharing
- 02 – Förderung und Ausbau Bikesharing
- 03 – Einführung E-Scooter-Angebot

**Immer flexibel:
Vernetzte
Mobilität.**

Ob Bus, Bahn, Rad oder
Roller - zu jeder Zeit das
passende Angebot.



Radverkehr

- 01 – Lückenschlüsse im Radnetz
- 02 – Ausbau und Verbesserung bestehender Radverkehrsanlagen
- 03 – Betrieb und Unterhalt
- 04 – Einrichtung neuer Fahrradstraßen
- 05 – Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr
- 06 – Querungen, Knotenpunkte und Sicherheit

Fußverkehr / Barrierefreiheit

- 01 – (Barrierefreie) Gehwege
- 02 – Verbesserung fußläufige Erreichbarkeit
- 03 – Barrierefreie Querungsanlagen

Mobilitätsmanagement

- 01 – Betriebliches Mobilitätsmanagement
- 02 – Schulisches Mobilitätsmanagement
- 03 – Finanzielle Anreize für nachhaltige Mobilität
- 04 – Öffentlichkeitsarbeit

Direkt, entspannt, gesund:

**Aktive
Mobilität.**

Von jung bis alt
– sicher zu Fuß und mit
dem Rad durch Esslingen.



Überblick der Maßnahmen – Entwurf Stand Juni 2026

Lebenswerte Mobilität



Straßenraumgestaltung

- 01 – Aufwertung Plätze und Begegnungsräume
- 02 – Aufwertung Innenstadt
- 03 – Autoarme Quartiere
- 04 – Verkehrsberuhigung
- 05 – Sicherheit
- 06 – Entsiegelung und Begrünung
- 07 – Eigene Businfrastruktur
- 08 – Bauliche Entwicklungsmaßnahmen



Siedlungsentwicklung

- 01 – Nachhaltige autoreduzierte Quartiersentwicklung
- 02 – Stadt der kurzen Wege

Sauber, leise, grün:
Lebenswerte
Mobilität.

Aufenthaltsqualität
zwischen Neckar und
Weinberg.



Überblick der Maßnahmen – Entwurf Stand Juni 2026

Erreichbare Mobilität



Parken (Kfz+Rad)

- 01 – Parkraummanagement
- 02 – Ausbau hochqualitativer Radabstellanlagen
- 03 – Parkraumüberwachung



Verkehrsmanagement

- 01 – Angepasste Verkehrsführung
- 02 – Modernisierung Parkleitsystem
- 03 – ÖPNV-Bevorrechtigung
- 04 – Optimierung Signalsteuerung

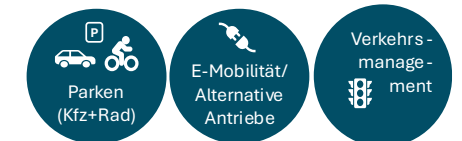


E-Mobilität / Alternative Antriebe

- 01 – Ausbau öffentlicher Ladepunkte(Kfz)
- 02 – Ausbau öffentlicher Ladepunkte(Rad)
- 03 – Flotten elektrifizieren
- 04 – Nachhaltige Logistik- und Umweltverkehre

**Besser ans Ziel:
Erreichbare
Mobilität.**

Emissionsfrei und
zukunftsorientiert
unterwegs.



Parken (Kfz+Rad)

01 – Parkraummanagement

02 – Ausbau hochqualitativer Radabstellanlagen

03 – Parkraumüberwachung

Öffentlicher Personenverkehr

01 – Erschließung, Taktung und Anschlusssicherheit verbessern

02 – Erweiterung Angebot

03 – Barrierefreiheit und Attraktivität

04 – Attraktive Tarifgestaltung

05 – Einführung On-Demand-Angebot

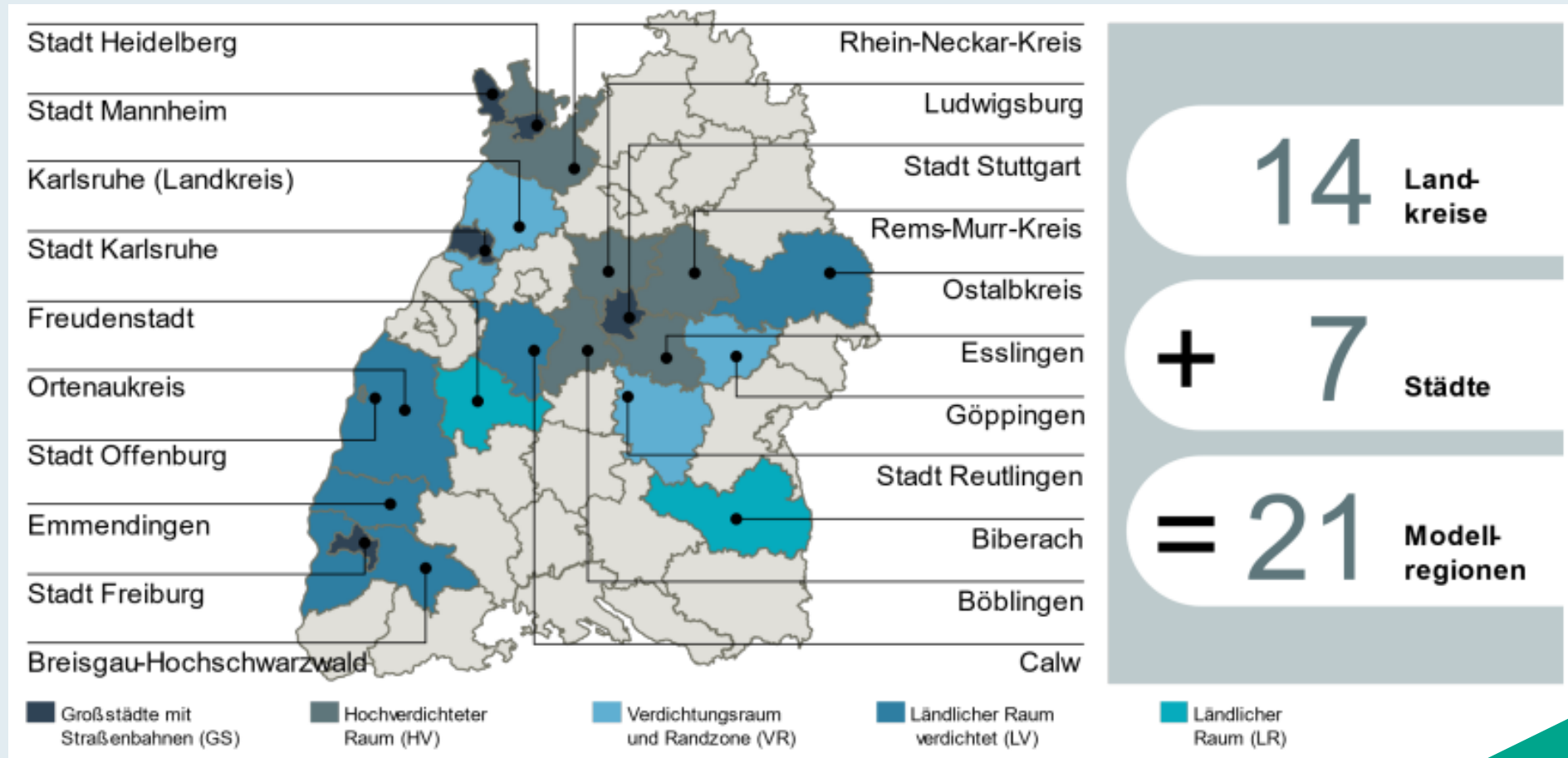
Mobilitätspass

Allgemeine Informationen

„Der Mobilitätspass ist ein **neues, kommunales Finanzierungsinstrument** in **Baden-Württemberg** für **Investitionen in Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen des ÖPNV**. Die Einnahmen können dabei entweder über Beiträge von **Kfz-Halter:innen** oder über Beiträge von **Enwohner:innen** geniert werden.“

- Grundlage: Abschnitt 4 des Landesmobilitätsgesetzes BW (§§ 14-21)
- Voraussetzung für Einführung: Erfüllung des Mindestbedienstandards (§ 21 LMG)
 - muss bereits zum Zeitpunkt der Einführung des Mobilitätspass vorliegen
- Mobilitätspass ist als Beitrag zu verstehen
 - Öffentliche Hand stellt eine Leistung grundsätzlich bereit
 - Zahlung eines Beitrags ist unabhängig von der konkreten Inanspruchnahme der Leistung
 - Vergleichbar mit Rundfunkbeitrag oder Kurtaxe

Modellprojekt Mobilitätspass (Verkehrsministerium BW)



Einwohner:innenbeitrag und Kfz-Halter:innenbeitrag

- § 19 LMG
- Befreiung, Ausnahmen, Beitragshöhe in Satzung
- Konflikte: v.a. bei Landkreisen (Erhalt von Daten); Unklarheiten hinsichtlich versch. Personengruppen (bspw. Studierende)



Einwohner:innen

ab 18 Jahren leisten einen Beitrag für den Ausbau des ÖPNV und erhalten im Gegenzug ein Mobilitätsguthaben. Ausnahmen und Staffellungen z. B. nach sozialen Gesichtspunkten sind vorgesehen.

- § 20 LMG
- Beitragspflichtig: natürliche und juristische Personen mit mind. 1 Pkw
- Keine Beitragspflicht für steuerbefreite Kfz (§ 3 KraftStG)
- Befreiung, Ausnahmen, Beitragshöhe in Satzung
- Konflikte: keine gesetzliche Grundlage zum Erhalt der Kfz-Halter:innen-Daten; hoher bürokratischer Aufwand



Kfz-Halter:innen

leisten einen Beitrag für den Ausbau des ÖPNV und erhalten im Gegenzug ein Mobilitätsguthaben.

Exkurs

Beispiel Einwohner:innenbeitrag

**Klimaschutz:
So funktioniert
der Mobilitätspass –**
am Beispiel des
Einwohner:innenbeitrags



Exkurs

- Einlösung des Mobilitätsguthabens:
 - Zeitkarten ab einem Geltungszeitraum von mind. einer Woche
 - Nicht übertragbar
 - Kfz-Halter:innenbeitrag: Juristische Personen können Guthaben auf die mit ihnen verbundenen natürlichen Personen übertragen
- Kommunikation zur Förderung der vermehrten Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen (max. 2 %)
- Ausbau ÖPNV
 - Verbesserung Fahrplan-, Qualitäts- und Tarifangebot; Verbesserung ÖPNV-Infrastruktur (infrastrukturelle und technische Maßnahmen); On-Demand-Angebote, Anschaffung neuer Busse
- Verwaltungs-/Erhebungsaufwand, der bei Einführung und Umsetzung entsteht



Arbeitsphase und Diskussion

I. Hinweise zu Taktung und Anschluss

ÖPNV-Verbindungen: Wo sind die größten Defizite hinsichtlich Taktung und Anschlusssicherung?

- Berkheim (138): Direkte Anbindung nach Nellingen zur Anschlusssicherung
- Pliensauvorstadt passt! (Solange Brücke funktioniert)
- Sirnau: Zuverlässigkeit fehlt! → Umsetzung der ÖV-Planung fehlt (→ alter Stadtteil, Potential / Bedarf da)

Priorisierung: Welche der vorgesehenen Maßnahmen (Taktverbesserung) ist besonders wichtig für ein verbessertes Angebot in Ihrem Stadtteil?

- Finanzielle Attraktivität für Familien (Familienticket) – Tagesticket (Stadtticket) beibehalten
- Barrierefreiheit → ÖPNV für alle
- Wartehaus, Sitzmöglichkeiten, Sauberkeit
- Zollberg: Fokus v.a. Sicherheit und Sauberkeit! Beispiel: Zustand in Nellingen.
- Zollberg: Fußweg Richtung Champagne

Relevante Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV

Erschließungsqualität verbessern

- Taktung verbessern, vor allem auf S-Bahn-Zubringerlinien
 - Als Basisangebot mindestens 15 Fahrten je Richtung an Normalwerktagen.
 - Standards für verlässliche S-Bahn/Regionalbahn Zubringer umsetzen (u.a. 15-Minuten-Takt zu Hauptverkehrszeiten, 30-Minuten-Takt samstags, Betrieb werktags bis 24 Uhr)
- Taktung zwischen den Buslinien besser abstimmen, um Wartezeiten zu verringern
- 15-Minuten-Takt für die S1
- Verlängerung der Bedienzeit der Busse abends
- Verlässlichkeit und Pünktlichkeit verbessern

Neue Angebote schaffen/unterstützen

- Direkte Nord-Süd-Buslinie ohne Hauptbahnhof

Barrierefreiheit und Attraktivität

- Barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge
- Saubere Fahrzeuge mit umfassenden Angeboten (Mehrzweckbereiche)
- Attraktive Tarifgestaltung mit gezielten Vergünstigungen zu bestimmten Zeiten

Neue denkbare Finanzierungsinstrumente

- Beispielsweise Option des "Mobilitätspass" als verpflichtende Abgabe für EinwohnerInnen oder Kfz - HalterInnen

II. Hinweise und Einschätzung zum Mobilitätspass



Worauf muss bei der Umsetzung geachtet werden?

- Wer hat welche Verantwortung zwischen LK und ES?

„Der Mobilitätspass ist eine gute Möglichkeit, den ÖPNV langfristig für alle zu verbessern!“



Stadtteildialog 2: Rüdern/Sulzgries/Krummenacker/ Neckarhalde, BA vom Berg , Wäldenbronn/ Hohenkreuz/Serach/Obertal, St. Bernhardt, Kennenburg, Wilflingshausen

I. Hinweise zu Taktung und Anschluss

ÖPNV-Verbindungen: Wo sind die größten Defizite hinsichtlich Taktung und Anschlusssicherung?

- Sicherheit als wichtigstes Thema: ZOB hat geringe Aufenthaltsqualität → Maßnahmenplan ZOB
- Männer- und Frauenanteil verschiebt sich von tags zu nachts
- Busse zum ZOB sind auf S-Bahn Stuttgart abgestimmt nicht Plochingen
- Umstieg S-Bahn auf Bus klappt nicht → vernetzen
- Umstieg von Bahn zu Bus → Bus sollte warten (1min) v.a. in NVZ
- Umstiegszeit anpassen auf Abend / Hauptverkehrszeit

Priorisierung: Welche der vorgesehenen Maßnahmen (Taktverbesserung) ist besonders wichtig für ein verbessertes Angebot in Ihrem Stadtteil

- (Barrierefreier) Ausbau der Bushaltestellen Zentrum verzögert
- St. Bernhardt ganz zufrieden aber Ger. Zentrum schlecht angebunden
- Barrierefreie Zuwegung bei Ausbau barrierefreie Haltestellen auch berücksichtigen!
- Haltestellen: Klare Priorisierung hinsichtlich barrierefrei Ausbau

Relevante Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV

Erschließungsqualität verbessern

- Taktung verbessern, vor allem auf S-Bahn-Zubringerlinien
 - Als Basisangebot mindestens 15 Fahrten je Richtung an Normalwerktagen.
 - Standards für verlässliche S-Bahn/Regionalbahn Zubringer umsetzen (u.a. 15-Minuten-Takt zu Hauptverkehrszeiten, 30-Minuten-Takt samstags, Betrieb werktags bis 24 Uhr)
- Taktung zwischen den Buslinien besser abstimmen, um Wartezeiten zu verringern
- 15-Minuten-Takt für die S1
- Verlängerung der Bedienzeit der Busse abends
- Verlässlichkeit und Pünktlichkeit verbessern

Barrierefreiheit und Attraktivität

- Barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge
- Saubere Fahrzeuge mit umfassenden Angeboten (Mehrzweckbereiche)
- Attraktive Tarifgestaltung mit gezielten Vergünstigungen zu bestimmten Zeiten

Neue Finanzierungsinstrumente

- Mobilitätspass als verpflichtende Abgabe für EinwohnerInnen oder Kfz-HalterInnen

Stadtteildialog 2: Rüdern/Sulzgries/Krummenacker/ Neckarhalde, BA vom Berg , Wäldenbronn/ Hohenkreuz/Serach/Obertal, St. Bernhardt, Kennenburg, Wilflingshausen

Priorisierung: Welche der vorgesehenen Maßnahmen (Taktverbesserung) ist besonders wichtig für ein verbessertes Angebot in Ihrem Stadtteil

- Ehem. 112 mit direkter Verbindung fehlt → 108 könnte optimiert werden, um aufzufangen
 - 112: in Wilflingshausen 15-Min-Taktung zum HBF, aber schlechte Taktung
 - 108: Verlängerte Fahrtzeit befürchtet
 - Line 108 verbessern (zur Entlastung von 112) → längere Fahrtzeit → möglich?
- Linienführung anpassen → zu wenig Direktverbindungen
- Fahrradparkhaus am Bahnhofplatz schwer zugänglich, erschwert Umstieg
- Stadtticket: sehr gut angenommen, sollte beibehalten werden → positiver Anreiz für Umstieg
- Tempolimit auch für Busse einhalten

Angebot: welche Orte sind mit dem ÖPNV noch schlecht zu erreichen?

- RSKN: Freitagabend fehlende Angebote
- 110 hoch nach Wilflingshausen max. 30 – 60 min. → Nachfrage fehlt, sehr MIV-lastiger Stadtteil
- Hegensberg: Taktung am WE wurde ausgedünnt → Verbindung nach Berkheim fehlt → zwei Busse nach OE und ZOB = viel mehr Möglichkeiten
- Rüdern/Sulzgries/Krummenacker/ Neckarhalde gut angebunden teilweise 10 min Takt / Wäldenbronn gut angebunden

Stadtteildialog 2: Rüdern/Sulzgries/Krummenacker/ Neckarhalde, BA vom Berg , Wäldenbronn/ Hohenkreuz/Serach/Obertal, St. Bernhardt, Kennenburg, Wilflingshausen

II. Hinweise und Einschätzung zum Mobilitätspass

Worauf muss bei der Umsetzung geachtet werden?

- Super Chance - Kassen sind leer, das ermöglicht Umsetzung. Aber regional / breit denken!
- Hinweis: Schweden Kfz-Steuer = Ticket für ÖPNV
- Positive Anreize schaffen → Mehrwert für Einzelperson muss klar sein, nicht auf Einzelnen „ablegen“
- Nicht ÖPNV gebunden → nicht alle Menschen können / wollen
- „Wasser auf die Mühlen der Wütenden“
- PKW-Nutzungsgebühr → Nullsummenspiel, wenn für Ticket eingesetzt
- Große Zwangsbelastung, wird großen Widerstand geben → nicht praktisch umzusetzen → Aufgabe der Politik hier zu priorisieren
- Mobilitätspass Beitragshilfe koppeln an Einkommen bzw. Staffelung → müsste gestaffelt sein, um sozial gerecht zu sein → Landesweit! → Beispiel Schweiz
- Anknüpfen an vorhandene Steuer, statt neu mit Gießkanne
- ÖPNV muss für alle da sein – es bräuchte u.a. Sicherheitskampagnen im ÖPNV

I. Hinweise zu Taktung und Anschluss

ÖPNV-Verbindungen: Wo sind die größten Defizite hinsichtlich Taktung und Anschlusssicherung?

- Verbindung Zell / Oberesslingen / Esslingen sehr gut
- Zwischen Steinhalde und ZOB: einzelne Linien zu Expresslinien machen?

Priorisierung: Welche der vorgesehenen Maßnahmen (Taktverbesserung) ist besonders wichtig für ein verbessertes Angebot in Ihrem Stadtteil

- Stadtteilbus für Zell?
- Problem bei Anschlüssen ist S-Bahn, nicht Bus

Angebot: Welche Orte sind mit dem ÖPNV noch (zu) schlecht zu erreichen?

- Barrierefreiheit Bhf Zell während Umbau nicht ausreichend

Relevante Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV

Erschließungsqualität verbessern

- Taktung verbessern, vor allem auf S-Bahn-Zubringerlinien
 - Als Basisangebot mindestens 15 Fahrten je Richtung an Normalwerktagen.
 - Standards für verlässliche S-Bahn/Regionalbahn Zubringer umsetzen (u.a. 15-Minuten-Takt zu Hauptverkehrszeiten, 30-Minuten-Takt samstags, Betrieb werktags bis 24 Uhr)
- Taktung zwischen den Buslinien besser abstimmen, um Wartezeiten zu verringern
- 15-Minuten-Takt für die S1
- Verlängerung der Bedienzeit der Busse abends
- Verlässlichkeit und Pünktlichkeit verbessern

Barrierefreiheit und Attraktivität

- Barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge
- Saubere Fahrzeuge mit umfassenden Angeboten (Mehrzweckbereiche)
- Attraktive Tarifgestaltung mit gezielten Vergünstigungen zu bestimmten Zeiten

Neue Finanzierungsinstrumente

- Mobilitätspass als verpflichtende Abgabe für EinwohnerInnen oder Kfz-HalterInnen

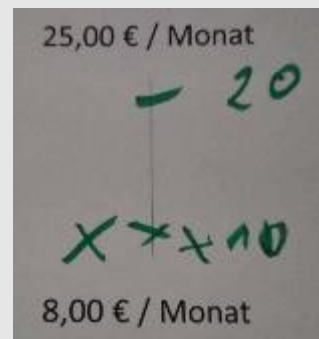
II. Hinweise und Einschätzung zum Mobilitätspass



Worauf muss bei der Umsetzung geachtet werden?

- Einbezug Mofas, Wohnwägen, Motorräder, etc.
- Zell: hoher Anteil Dienstwägen
- Berücksichtigung Gehalt, Größe des Pkw als Indikator für Beitragshöhe
- Keine Erstattung bei Job-Ticket Inhaber:innen – ist das möglich?
- Busse werden durch ruhenden Verkehr behindert
- Ruftaxis / On-Demand ausbauen

Welche Höhe fänden Sie angemessen?



Wie können die genannten Maßnahmen besonders zur Verbesserung der Situation beitragen?

- London: temporäres Parkverbot gegen Dauerparker
- Flächendeckend bewirtschaften → Dauerparken unterbinden
- Wohnwägen aus Stadtgebiet raus!

Was muss bei der Umsetzung beachtet werden? Welche Akteure müssen einbezogen werden?

- Anwohnerparken nur mit Parkkontrolle wirksam
- Thema Bewohnerparkausweis: ohne Anreiz schwierig
- **Berkheim**: bisher keine große Diskussion
Zollberg: weniger Besucherverkehr
Sirnau: Auch wenig Parkdruck

Relevante Maßnahmen zur Verbesserung der Parkraumsituation

Reduzierung des Parkdrucks

- Ausweitung von Anwohnerparkzonen und Anpassung der Gebühren
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftungszonen

Konsequente Kontrolle und Ahndung von Falschparken

- Schaffung zusätzlicher Personalstellen
- Scan-Fahrzeuge anschaffen

Verlagerung von Straßenraumparken in Parkhäuser

- Preise in Parkhäusern attraktiv gestalten, in Kooperation mit Betreibern
- Modernisierung Parkleitsystem

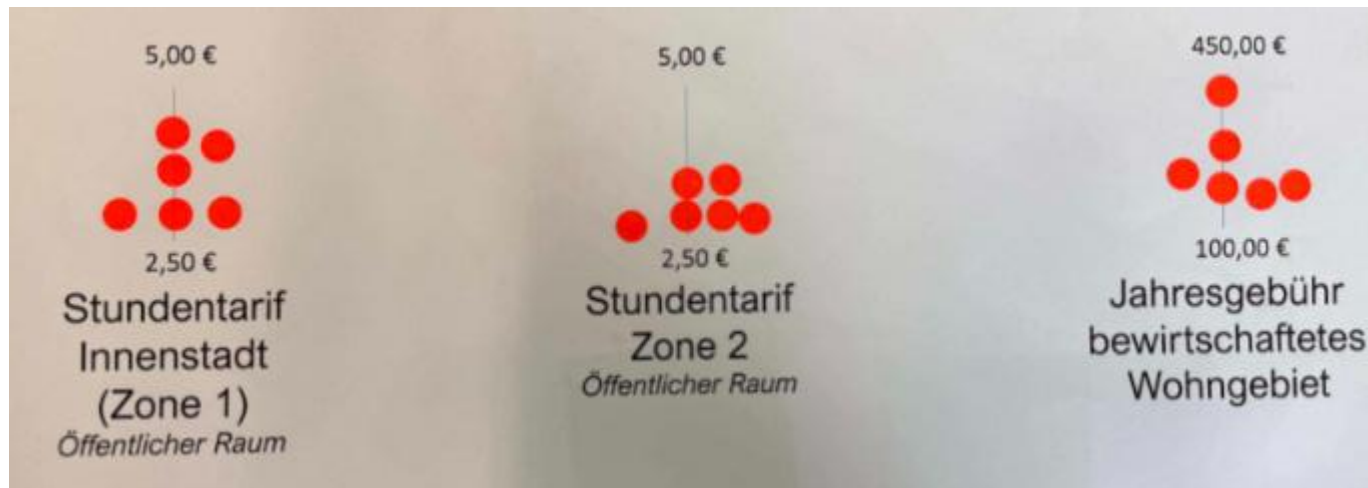
Angebot an Radabstellanlagen ausbauen

- Günstig gelegene und gut ausgestattete, möglichst überdachte Radabstellanlagen in ausreichender Anzahl
- Fokus auf Stadtteilzentren abseits der Innenstadt

Wie kann der Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen (ÖPNV, Rad, Fußverkehr, Sharing) erleichtert werden?

- Carsharing implementieren (Berkheim, Zollberg) → Möglichkeiten zum Ausprobieren schaffen
- Lukrative und weniger lukrative müssen quersubventioniert werden
- Mobilitätsmanagement: Betriebe müssen für Angebot sorgen
- Topographie mit Rad: Fast nur mit dem E-Bike machbar
- E-Ladestationen ausbauen, auch im öffentlichen Raum

Welchen Preis fänden Sie für Parken in der genannten Zone angemessen?



DOKUMENTATION PARKEN

Stadtteildialog 1: Pliensauvorstadt, Zollberg, Berkheim, Sirnau, Mettingen/Brühl/Weil

Pliensauvorstadt



- Parkplatz für Veranstaltungen in Innenstadt
- Sehr kompakt, wenig Tiefgaragen (alte Bausubstanz) → hoher Parkdruck
- Tankstelle Weilstraße: Problematik Rückstau Tankstelle (TS)

Sirnau



- Auch wenig Parkplätze
- Kitas als Park-Hotspots → Elterntaxis
- Neue Kirche mit hohem Einzugsgebiet → blockiert Bus
- Vergleichsweise wenig Parkdruck

Berkheim



- Bus + E-Ladestation kosteten viele Parkplätze
- Tiefgarage Rewe nicht öffentlich
- Zentrum viele POI und wenig Platz
- Fest- u. Schwimmhalle (Saison u. Veranstaltungen)
- Wildes Parken! Priv. Parkraum wird nicht genutzt
- Priv. Garagen zu klein
- Zu viele Autos / Haushalt als Problem

- Eng/ Wildparken
- Parksuchverkehr
- Fahrradweg endet!

[illegible]

Überall Parkdruck, Garagen nicht zeitgemäß

DOKUMENTATION PARKEN

Stadtteildialog 2: Rüdern/Sulzgries/Krummenacker/ Neckarhalde, BA vom Berg , Wäldenbronn/ Hohenkreuz/Serach/Obertal, St. Bernhardt, Kennenburg, Wilflingshausen

Wie können die genannten Maßnahmen besonders zur Verbesserung der Situation beitragen?

- Parkverbote wg. Gelenkbussen → Ausweichparken im Wohngebiet
- Selbstverständnis alle dürfen überall parken → Grundlagenproblem
- Autos in die Garage bringen (Fremdnutzung, Grill, Fahrrad, ...)
- Parkgebühren einführen, aber senken (im Parkhaus)
→ Parkhäuser sind privat, Stadt wenig Einfluss
- Brezeltaste
- Privatgelände kann nicht zum Parken umgenutzt werden (Wilflingshausen)

Was muss bei der Umsetzung beachtet werden? Welche Akteure müssen einbezogen werden?

- Wechselwirkung: Anreiz + Preis / Kontrolle → Mischung
- Hohenkreuz überall umsonst → komplett voll
- Wohnwagen verstopfen Straßen
- Effekt auf Einkaufsverhalten / Einzelhandel !
- Großer Widerstand außerhalb der Innenstadt → positiv Parkplatz bei der Burg
→ jetzt wie „P + R“ Innenstadt

Relevante Maßnahmen zur Verbesserung der Parkraumsituation

Reduzierung des Parkdrucks

- Ausweitung von Anwohnerparkzonen und Anpassung der Gebühren
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftungszonen

Konsequente Kontrolle und Ahndung von Falschparken

- Schaffung zusätzlicher Personalstellen
- Scan-Fahrzeuge anschaffen

Verlagerung von Straßenraumparken in Parkhäuser

- Preise in Parkhäusern attraktiv gestalten, in Kooperation mit Betreibern
- Modernisierung Parkleitsystem

Angebot an Radabstellanlagen ausbauen

- Günstig gelegene und gut ausgestattete, möglichst überdachte Radabstellanlagen in ausreichender Anzahl
- Fokus auf Stadtteilzentren abseits der Innenstadt

DOKUMENTATION PARKEN

Stadtteildialog 2: Rüdern/Sulzgries/Krummenacker/ Neckarhalde, BA vom Berg , Wäldenbronn/ Hohenkreuz/Serach/Obertal, St. Bernhardt, Kennenburg, Wilflingshausen

Wie kann der Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen (ÖPNV, Rad, Fußverkehr, Sharing) erleichtert werden?

- Gutes Carsharing

Welchen Preis fänden Sie für Parken in der genannten Zone angemessen?



DOKUMENTATION PARKEN

Stadtteildialog 2: Rüdern/Sulzgries/Krummenacker/ Neckarhalde, BA vom Berg , Wäldenbronn/ Hohenkreuz/Serach/Obertal, St. Bernhardt, Kennenburg, Wilflingshausen

Rüdern/Sulzgries/Krummenacker/ Neckarhalde



- Apotheke, Ärzte: keine hinreichend großen Parkplätze
- Autos stehen auf Bürgersteig
- Viele Ältere und mobilitätseingeschränkte Fahrer:innen

Wäldenbronn/ Hohenkreuz/Serach/Obertal

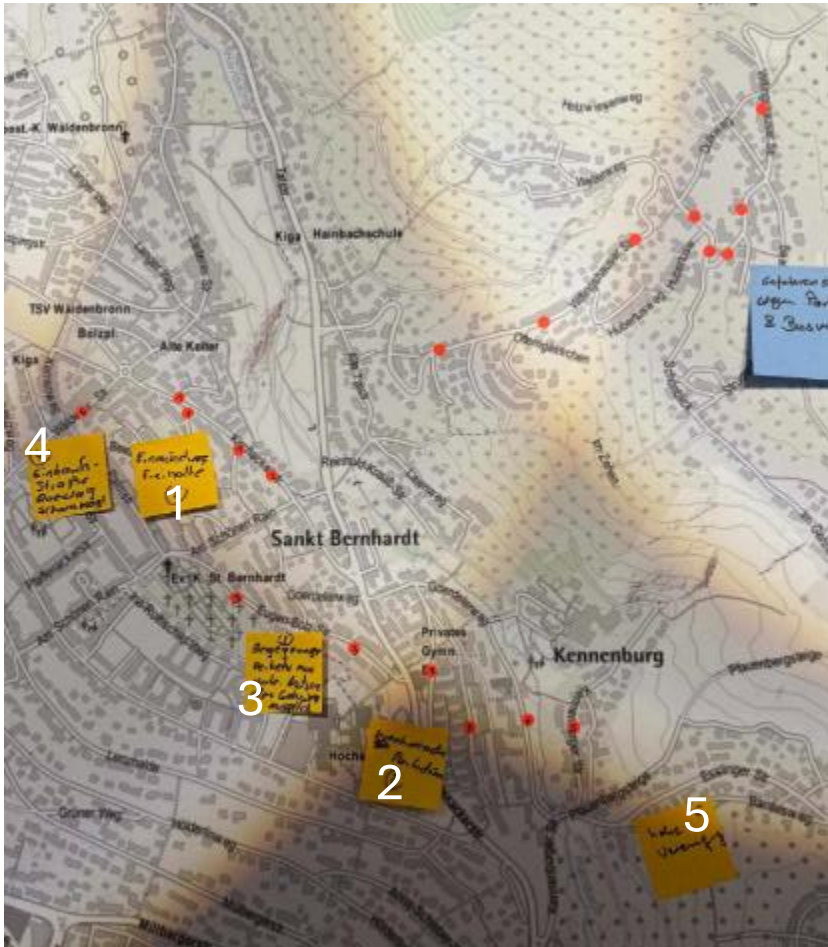


1. Schwerpunkt Wäldenbronner Str. Einkauf, Ärzte
2. Parkplatz Markierung Wohnmobile / Wohnwägen
3. Wohnmobile / Wohnwägen → Reduzierung Stellplätze für Anwohner
4. Schelztor-Gym. Jetzt geregelt durch Schranke - öffnen am Wochenende? Wohnmobile?
5. Kurvenbereich freihalten

DOKUMENTATION PARKEN

Stadtteildialog 2: Rüdern/Sulzgries/Krummenacker/ Neckarhalde, BA vom Berg , Wäldenbronn/ Hohenkreuz/Serach/Obertal, St. Bernhard, Kennenburg, Wilflingshausen

St. Bernhard, Kennenburg, Wilflingshausen

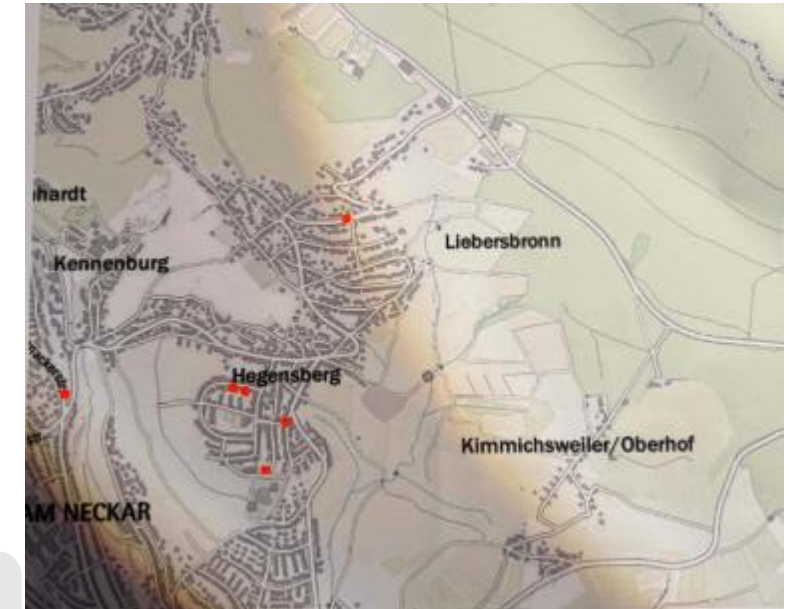


1. Einmündungen freihalten
2. Zunehmender Parkdruck
3. Begegnungsverkehr nur unter Nutzung des Gehwegs möglich
4. Einkaufsstraße Querung schwer möglich
5. Hohe Verengung

Orangene Punkte ohne Nummer:

Gefahrenstelle wegen Parken & Busverkehr

Liebersbronn, Hegensberg, Kimmichsweiler, Oberhof



Wie können die genannten Maßnahmen besonders zur Verbesserung der Situation beitragen?

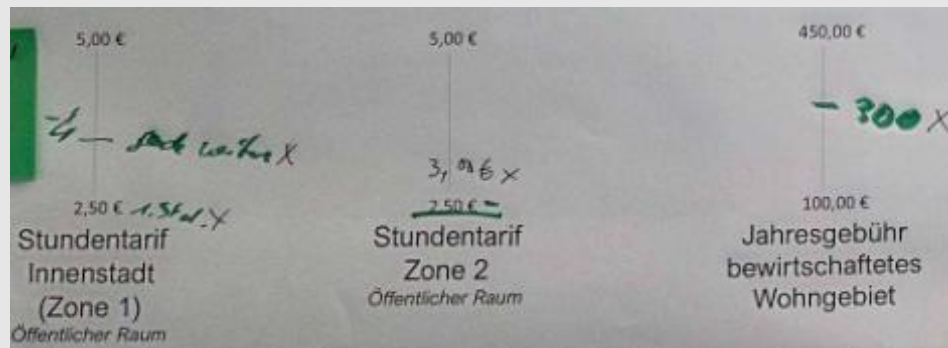
- Viele Garagen falsch genutzt
- Konsequente Parkraumbewirtschaftung
- Anwohnerparken Oberesslingen? → Hinweis zur kürzlichen Ablehnung durch Gemeinderat

Was muss bei der Umsetzung beachtet werden? Welche Akteure müssen einbezogen werden?

- Große Toleranz illegalen Parkens → konsequente Ahndung & Durchsetzung
- Parksuchverkehr durch Infos reduzieren

Welchen Preis fänden Sie für Parken in der genannten Zone angemessen?

- Erste Stunde günstig, dann teuer (Zone 1)



Relevante Maßnahmen zur Verbesserung der Parkraumsituation

Reduzierung des Parkdrucks

- Ausweitung von Anwohnerparkzonen und Anpassung der Gebühren
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftungszonen

Konsequente Kontrolle und Ahndung von Falschparken

- Schaffung zusätzlicher Personalstellen
- Scan-Fahrzeuge anschaffen

Verlagerung von Straßenraumparken in Parkhäuser

- Preise in Parkhäusern attraktiv gestalten, in Kooperation mit Betreibern
- Modernisierung Parkleitsystem

Angebot an Radabstellanlagen ausbauen

- Günstig gelegene und gut ausgestattete, möglichst überdachte Radabstellanlagen in ausreichender Anzahl
- Fokus auf Stadtteilzentren abseits der Innenstadt

Kontakt

Dialog 
Werke

INNOVATION DATEN
INNOVA PLAN
PLANUNG ANWENDUNG

PLANUNG



... wir stellen die Weichen!

MODELLE



... wir schauen in die Zukunft!

TECHNIK



... mit uns geht es weiter!

FORSCHUNG



... wir schauen genau hin!

INNOVATION DATEN
INNOVA PLAN
PLANUNG ANWENDUNG

Dr.-Ing. Tim Hilgert

tim.hilgert@inovaplan.de

Dialog 
Werke

Judith Stürmer

Judith.Stuermer@dialogwerke.de

Lisanne Pucher

lisanne.pucher@dialogwerke.de