

PTV GROUP

the mind of movement



IMEP Pforzheim



Pforzheim
Mobil 

**ABSCHLUSS-
BERICHT**

IMEP Pforzheim

Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan Pforzheim (IMEP) Abschlussbericht

Auftraggeber:

Stadt Pforzheim
Grünflächen- und Tiefbauamt
Östliche Karl-Friedrich-Straße 4-6
75175 Pforzheim

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, 07.11.2022

Dokumentinformationen

Kurztitel	Abschlussbericht - IMEP Pforzheim
Auftraggeber	Stadt Pforzheim - Grünflächen- und Tiefbauamt
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter	Christoph Schulze, Andreas Clouth, Anna Helm
Erstellungsdatum	16.02.2022
zuletzt gespeichert	26.01.2023

Inhalt

Motivation zur Erstellung des IMEP Pforzheim	9
1 Bestandsaufnahme	12
1.1 Evaluation des VEP 2010	12
1.2 Der IMEP im Kontext weiterer Planwerke	19
Fachlich strategische Teilplanung Verkehr	20
Strategische Gesamtkonzepte	24
Weitere strategische Konzepte	25
Weitere Projekte und Planungen	28
Gesamtstädtisches Verkehrsbild	30
Mobilitätsnachfrage	30
Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)	32
Wegelänge	37
Verkehrsmittelverfügbarkeit	39
Zufriedenheit Verkehrssystem	41
Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeit	44
Pendlerbeziehungen	46
Verkehrssicherheit	47
Verkehrsbelastung	49
1.3 Zukunftsthemen	51
1.4 Fazit der Bestandsaufnahme	55
1.5 Ergebnisse des Beteiligungsprozesses	58
Öffentlichkeitsbeteiligung	58
Akteursgespräche	60
2 Ziele	62
2.1 Zielentwicklung	62
Zweck der Ziele	62
Evaluation der Ziele des VEP 2010	63
Zielhierarchie und Eingangsdaten	63
Bestehende Wirkungsziele	64

	Anmerkung aufgrund geänderter Ziele des Landes Baden-Württemberg	66
2.2	Zieldefinition	67
	Grundsatz	67
	Pforzheim - kompakte Stadt	68
	Pforzheim - vernetzte Stadt	69
	Pforzheim - umweltfreundliche Stadt	70
	Pforzheim - lebenswerte Stadt	71
	Pforzheim - sichere Stadt	72
	Pforzheim - integrative Stadt	73
3	Maßnahmen	74
3.1	Anspruch an den Maßnahmenkatalog des IMEP	74
3.2	Themenfelder	75
3.3	Methodik der Maßnahmenbewertung	75
3.4	Maßnahmen	77
	I Digital und innovativ: neue Mobilitätsformen fördern	77
	II Gemeinsam stark: Mobilitätsangebote verknüpfen	88
	III Mobilitätsangebote für alle: effizient von A nach B	96
	IV Barrieren überwinden: Straßen als Bindeglieder	105
	V Platz schaffen: Straßenraum als Stadtraum begreifen	109
	VI Zukunft verstetigen: Langfristige Umsetzung planen	118
	VII Gemeinsam Mobilität gestalten: Information und Mitbestimmung	126
3.5	Referenzbilder	133
3.6	Ergebnisse der Maßnahmenbewertung	147
3.7	Prinzipien zur Auflösung von Zielkonflikten	154
3.8	Verstetigung	155
	Zusammenfassung und Fazit	157

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Handlungsfelder und Ziele des VEP 2010 (eigene Darstellung) _____	14
Tabelle 2 Indikatoren und Zielwerte 2030 des Klimaschutzszenarios Baden-Württemberg (Datengrundlage: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2017) _____	27
Tabelle 3 Car-Sharing Fahrzeuge (Datengrundlage: Bundesverband CarSharing 2019) _____	40
Tabelle 4 Geänderte Ziele des Landes Baden-Württemberg 2022 (eigene Darstellung) _____	66
Tabelle 5 Weitere Indikatoren und Zielwerte des Ziels kompakte Stadt (eigene Darstellung) _____	68
Tabelle 6 Weitere Indikatoren und Zielwerte des Ziels vernetzte Stadt (eigene Darstellung) _____	69
Tabelle 7 Weitere Indikatoren und Zielwerte des Ziels umweltfreundliche Stadt (eigene Darstellung) _____	70
Tabelle 8 Weitere Indikatoren und Zielwerte des Ziels lebenswerte Stadt (eigene Darstellung) _____	71
Tabelle 9 Weitere Indikatoren und Zielwerte des Ziels sichere Stadt (eigene Darstellung) _____	72
Tabelle 10 Weitere Indikatoren und Zielwerte des Ziels integrative Stadt (eigene Darstellung) _____	73
Tabelle 11 Maßnahmenbewertung Wirkung und Kosten Themenfeld I Digital und innovativ: neue Mobilitätsformen fördern _____	147
Tabelle 12 Maßnahmenbewertung Zeithorizont und Ziele Themenfeld I Digital und innovativ: neue Mobilitätsformen fördern _____	147
Tabelle 13 Maßnahmenbewertung Wirkung und Kosten Themenfeld II Gemeinsam stark: Mobilitätsangebote verknüpfen _____	148
Tabelle 14 Maßnahmenbewertung Zeithorizont und Ziele Themenfeld II Gemeinsam stark: Mobilitätsangebote verknüpfen _____	148
Tabelle 15 Maßnahmenbewertung Wirkung und Kosten Themenfeld III Mobilitätsangebote für alle: effizient von A nach B _____	149
Tabelle 16 Maßnahmenbewertung Zeithorizont und Ziele Themenfeld III Mobilitätsangebote für alle: effizient von A nach B _____	149
Tabelle 17 Maßnahmenbewertung Wirkung und Kosten Themenfeld IV Barrieren überwinden: Straßen als Bindeglieder _____	150
Tabelle 18 Maßnahmenbewertung Zeithorizont und Ziele Themenfeld IV Barrieren überwinden: Straßen als Bindeglieder _____	150
Tabelle 19 Maßnahmenbewertung Wirkung und Kosten Themenfeld V Platz schaffen: Straßenraum als Stadtraum begreifen _____	151
Tabelle 20 Maßnahmenbewertung Zeithorizont und Ziele Themenfeld V Platz schaffen: Straßenraum als Stadtraum begreifen _____	151

Tabelle 21 Maßnahmenbewertung Wirkung und Kosten Themenfeld VI Zukunft verstetigen: Langfristige Umsetzung planen_____	152
Tabelle 22 Maßnahmenbewertung Zeithorizont und Ziele Themenfeld VI Zukunft verstetigen: Langfristige Umsetzung planen_____	152
Tabelle 23 Maßnahmenbewertung Wirkung und Kosten Themenfeld VII Gemeinsam Mobilität gestalten: Information und Mitbestimmung_____	153
Tabelle 24 Maßnahmenbewertung Zeithorizont und Ziele Themenfeld VII Gemeinsam Mobilität gestalten: Information und Mitbestimmung_____	153

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Übersicht Bearbeitungskonzept Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan Pforzheim (eigene Darstellung)_____	11
Abbildung 2 Steckbrief zum VEP 2010 (eigene Darstellung)_____	12
Abbildung 3 Evaluationsschema zum VEP 2010 (eigene Darstellung) _____	15
Abbildung 4 Evaluation der Maßnahmen „motorisierter Individualverkehr“ aus dem VEP 2010 (eigene Darstellung) _____	16
Abbildung 5 Evaluation der Maßnahmen „öffentlicher Personennahverkehr“ aus dem VEP 2010 (eigene Darstellung) _____	16
Abbildung 6 Evaluation der Maßnahmen „Radverkehr“ aus dem VEP 2010 (eigene Darstellung)_____	17
Abbildung 7 Evaluation der Maßnahmen „Fußgängerverkehr und Stadtraum“ aus dem VEP 2010 (eigene Darstellung) _____	17
Abbildung 8 Evaluation der Maßnahmen „Lärmaktionsplan“ aus dem VEP 2010 (eigene Darstellung)_____	18
Abbildung 9 Steckbrief zum Parkraumkonzept Innenstadt 2015 (eigene Darstellung) _____	20
Abbildung 10 Steckbrief zum Rahmenkonzept Parkraummanagement (eigene Darstellung)_____	20
Abbildung 11 Steckbrief zum Fußverkehrscheck 2018 (eigene Darstellung)_____	21
Abbildung 12 Steckbrief zum Radverkehrskonzept Pforzheim 2013 (eigene Darstellung) _____	22
Abbildung 13 Steckbrief zum Realisierungsprogramm Radverkehrskonzept 2020 (eigene Darstellung)_____	22
Abbildung 14 Steckbrief zum Lärmaktionsplan Pforzheim (eigene Darstellung)_____	23
Abbildung 15 Steckbrief zum Masterplan Pforzheim 2014 (eigene Darstellung) _____	24
Abbildung 16 Steckbrief zum Klimaschutzkonzept 2011 (eigene Darstellung) _____	24

Abbildung 17 Steckbrief zum Leitbild Innenstadt Pforzheim 2015 (eigene Darstellung)	25
Abbildung 18 Steckbrief zum Nutzungskonzept Innenstadt 2015 (eigene Darstellung)	25
Abbildung 19 Steckbrief zu den Standards für die öffentliche Möblierung (eigene Darstellung)	26
Abbildung 20 Steckbrief zum Flächennutzungsplan (eigene Darstellung)	27
Abbildung 21 Steckbrief zum Klimaschutzszenario Baden-Württemberg (eigene Darstellung)	27
Abbildung 22 Weitere übergeordnete Infrastrukturplanungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Quelle: BMVI 2017)	29
Abbildung 23 Mobilität in Pforzheim Basiswerte (Datengrundlage: gevas - humberg & partner 2017, MiD 2017a)	31
Abbildung 24 Anteil der Wegezwecke in Pforzheim (Datengrundlage: gevas - humberg & partner 2017)	31
Abbildung 25 Modal-Split in Pforzheim (Datengrundlage: gevas - humberg & partner 2017, MiD 2017a)	32
Abbildung 26 Modal-Split in Pforzheim im Vergleich (Datengrundlage: MiD 2017a, MiD 2017b)	33
Abbildung 27 Modal-Split (Wege) in Pforzheim im Vergleich „bergiger“ Städte (Datengrundlage: MiD 2019)	34
Abbildung 28 Zeitliche Entwicklung des Modal-Splits (Wege) in Pforzheim (Datengrundlage: gevas - humberg & partner 2017, Dr. Brenner 2006)	35
Abbildung 29 Modal Split (Wege) des Binnenverkehrs in Pforzheim (Datengrundlage: gevas - humberg & partner 2017)	36
Abbildung 30 Anteil mono- und multimodaler Personengruppen in Pforzheim (Datengrundlage: MiD 2017a, MiD 2017b)	37
Abbildung 31 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge in Pforzheim (Datengrundlage: MiD 2017a)	38
Abbildung 32 Wegelängen in Pforzheim (Datengrundlage: MiD 2017a)	39
Abbildung 33 Pkw-Besitz in Pforzheim (Datengrundlage: Kommunale Statistikstelle Stadt Pforzheim 2019)	40
Abbildung 34 Fahrradbesitz in Pforzheim (Datengrundlage: MiD 2017a, MiD 2017b)	41
Abbildung 35 Bewertung der Verkehrsarten in Pforzheim nach Schulnoten (Datengrundlage: MiD 2017)	42
Abbildung 36 Ergebnisse des Fahrradklimatests Pforzheim 2020 (Quelle: ADFC 2020)	43
Abbildung 37 Bevölkerungsentwicklung in Pforzheim nach Stadtteilen seit 2009 (Datengrundlage: Kommunale Statistikstelle Stadt Pforzheim 2019)	44

Abbildung 38 Bevölkerungswachstum in Pforzheim seit 2009 (Datengrundlage: Kommunale Statistikstelle Stadt Pforzheim 2019)	45
Abbildung 39 Siedlungs- und Verkehrsfläche in Pforzheim (Datengrundlage: BBSR 2020)	46
Abbildung 40 Erreichbarkeiten in Pforzheim (Datengrundlage: BBSR 2020)	46
Abbildung 41 Pendler in Pforzheim (Datengrundlage: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2019)	47
Abbildung 42 Räumliche Verteilung der Berufsein- (links) und -auspendler (rechts) (Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2019)	47
Abbildung 43 Verunglückte im Straßenverkehr je 100.000 Einwohner (Datengrundlage: BBSR 2020, Polizeipräsidium Pforzheim 2019)	48
Abbildung 44 Anteil Verunglückte an Unfallbeteiligten 2019 (Datengrundlage: Polizeipräsidium Pforzheim 2019)	49
Abbildung 45 Verkehrsunfälle nach Verletzungsgrad 2019 (Datengrundlage: Polizeipräsidium Pforzheim 2019)	49
Abbildung 46 Kfz-Belastung Straßennetz Pforzheim gem. Verkehrsmodell (Analyse, Tageswert) (Datengrundlage: Analyse-Verkehrsmodell Pforzheim)	50
Abbildung 47 Kfz-Prognoseentwicklung in Pforzheim (Verkehrsmodell, ohne BAB) (Datengrundlage: Analyse- und Prognose-Verkehrsmodell Pforzheim)	52
Abbildung 48 Zukunftsthemen Mobilität in Pforzheim (eigene Darstellung)	55
Abbildung 49 Zielhierarchie und Eingangsdaten in die Zielentwicklung (eigene Darstellung)	64
Abbildung 50 Zielbild des IMEP Pforzheim (eigene Darstellung)	67
Abbildung 51 Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (Quelle: FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010, S.45)	133
Abbildung 52 Beispiel Radverkehrsführung in Karlsruhe (Quelle: bnn.de/karlsruhe)	133
Abbildung 53 Beispiel Radverkehrsführung in Osnabrück (Quelle: itstartedwithafight.de, 2013)	134
Abbildung 54 Beispiel Radverkehrsführung in Osnabrück (Quelle: Gehl Architects, 2018)	134
Abbildung 55 Beispiel Bike-Sharing an Haltestelle in Köln (Quelle: kvv-nextbike.de/de/news/)	135
Abbildung 56 Beispiel größte Packstation Deutschlands in Karlsruhe (Quelle: static1.kanews.de)	136
Abbildung 57 Beispiel Micro-Depot in Berlin (Quelle: logistik-heute.de/news)	136
Abbildung 58 Beispiel integrierte Verkehrsangebote in einer App in Berlin (Quelle: Jelbi)	137
Abbildung 59 Beispiel einer Mobilitätsstation in Osnabrück (Quelle: kienzler.com/)	138

Abbildung 60 Beispiel einer Mobilitätsstation in Offenburg (Quelle: German Design Award, 2016)	138
Abbildung 61 Beispiel Schaffung von Parkplätzen für Fahrräder in Malmö (Quelle: URB-I, 2014)	139
Abbildung 62 Beispiel Fahrradparken auf Kfz-Stellplätzen in Bamberg (Quelle: nordbayern.de/region/bamberg)	139
Abbildung 63 Beispiel Parken in Wohnquartieren in Heidelberg (Quelle: zukunft-mobilitaet.net/)	140
Abbildung 64 Mögliche Beschilderung einer Hol- und Bringzone - Quelle: (Quelle: Stadt Düsseldorf, 2017)	140
Abbildung 65 Beispiel einer Busspur in Wiesbaden (Quelle: procitybahn.de)	141
Abbildung 66 Beispiel Ausbau des Radnetz in Kassel (Quelle: Straßenverkehrsamt Kassel)	141
Abbildung 67 Beispiel von Radschnellwegen im Ruhrgebiet (Quelle: nrw.vcd.org)	142
Abbildung 68 Beispiel Barrierefreier Überweg in Bad Soden (Quelle: eigenes Foto)	143
Abbildung 69 Beispiel Barrierefreie Haltestelle in Augsburg (Quelle: PB-Consult)	143
Abbildung 70 Beispiel Kreisverkehr in Bad Soden mit Fußgängerüberwegen (Quelle: eigenes Foto)	144
Abbildung 71 Beispiel Umgestalteter Knotenpunkt in Berlin (Quelle: URB-I, 2016)	144
Abbildung 72 Beispiel eines Flanierquartiers auf Zeit in Ottensen (Quelle: ottensenmachtplatz.de)	145
Abbildung 73 Beispiel einer Straßenumgestaltungsidee in Berlin (Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz)	146
Abbildung 74 Beispiel einer Straßenumgestaltung in Mailand (Quelle: URB-I, 2014)	146

Motivation zur Erstellung des IMEP Pforzheim

Unsere Städte verändern sich. Und mit ihnen auch die mobilitätsbezogenen Infrastrukturen und Systeme. Neue Ansprüche und Bedürfnisse entstehen und mit ihnen neue Herausforderungen für die Planung. Neben Schlagworten wie Digitalisierung und Elektromobilität sind vor allem Klima und Umwelt zentrale Themen. Nachdem in der Vergangenheit vorwiegend eine isolierte Planung für einzelne Verkehrsarten und -wege stattgefunden hat, steht heute eine integrierte Betrachtung der Mobilitäts- und Lebensbedürfnisse des Menschen im Vordergrund. Dabei sollen alle Fortbewegungsarten und Verkehrsbelange mit einbezogen werden unter dem Leitgedanken, die Lebensqualität für alle zu verbessern.

Auch in Pforzheim gibt es seit vielen Jahren intensive Diskussionen in Politik und Öffentlichkeit über das verkehrliche Leitbild und die verkehrliche Entwicklung der Stadt im Kontext mit der Stadtentwicklung. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang beispielsweise die Innenstadtentwicklung Ost mit der Sperrung der Schlossbergauffahrt, Überlegungen zu einer Schienenverbindung von Karlsbad durch die Pforzheimer Innenstadt ins Heckengäu, Forderungen nach einem kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und der Wunsch nach einer massiven Stärkung des Radverkehrs (z.B. Radwegeachse auf der Östlichen und Westlichen Karl-Friedrich-Straße). So weist Pforzheim gemäß aktueller Mobilität in Deutschland (MiD 2017) einen sehr geringen Radverkehrsanteil an den Gesamtwegen von 3% auf. Demgegenüber stehen auch Wünsche nach einer weiterhin autofreundlichen Verkehrsplanung, z.B. im Interesse des Einzelhandels. Neben diesen Diskussionen der Stadt- und Verkehrsentwicklung finden mit dem Klimaschutzkonzept oder nicht zuletzt mit dem Beschluss des Klima-Aktionsplans im Pforzheimer Gemeinderat im Jahr 2020 auch immer wieder der Klima- und Umweltschutz Eingang in die stadtpolitische Diskussion. Während die Stadt sich das Ziel gesetzt hat die Klimagasemissionen deutlich zu reduzieren, sind sie in Pforzheim im Verkehrssektor seit 2010 um etwa 17% (eigene Berechnungen gemäß Statistischem Landesamt Baden-Württemberg) angestiegen.

Diese Diskussionen sind auch im Kontext der räumlichen Gegebenheiten zu betrachten. Die Stadt Pforzheim ist mit ca. 125.000 Einwohnern das Oberzentrum der Region Nordschwarzwald. Die Stadt wird von den drei Flüssen Enz, Nagold und Würm durchzogen. Abseits der Flüsse weist das Stadtgebiet deutliche Höhenunterschiede auf. Im Mittel besteht eine Höhendifferenz von 45 Metern zum Siedlungsschwerpunkt. Die Einwohnerzahlen sind in den vergangenen Jahren stetig angewachsen und Bevölkerungsprognosen gehen von weiterem moderaten Wachstum aus. Das Stadtgebiet ist gegliedert in den kompakten Kernstadtbereich (Innenstadt, Au, Nord-, Ost-, Südost-, Südwest- und Weststadt) sowie acht weitere Stadtteile (Brötzingen, Buckenberg/Haidach, Büchenbronn, Dillweißenstein, Eutingen, Hohenwart, Huchenfeld und Würm). Darüber hinaus verfügt Pforzheim über eine große Industriedichte und ist mit rund 6.200 Studierenden ein bedeutender Hochschulstandort (Hochschule für Gestaltung, Technik sowie Wirtschaft und Recht).

Um sich auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen vorzubereiten, möchte die Stadt Pforzheim den Rahmen für eine nachhaltige städtische Mobilitätsentwicklung der nächsten Jahre neu definieren. Sie entwickelt hierzu den Integrierten Mobilitätsentwicklungsplan Pforzheim (IMEP). Fachplanerische Unterstützung erhält sie dabei von der PTV Transport Consult GmbH.

Die Erstellung des IMEP Pforzheim soll im Sinne eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans (SUMP - Sustainable Urban Mobility Plan) erfolgen. Diese Mobilitätspläne sind auf einer strategisch-konzeptionellen Ebene angesiedelt und stellen einen ganzheitlichen Rahmenplan für den Bereich Mobilität dar. Sie decken damit gleichzeitig die Schnittstellen zu anderen Bereichen ab, indem sie den Leitgedanken „Planen für Menschen“ und damit die Mobilitätsbedürfnisse des Menschen mit dem Ziel einer höheren Lebensqualität für alle ins Zentrum stellen. Die Bedürfnisse aller Verkehrsarten, Altersgruppen, Anwohnerinnen und Besucher stehen gleichberechtigt nebeneinander. Wechselseitige Abhängigkeiten zwischen den Verkehrsarten werden durch einen integrierten Ansatz berücksichtigt. Straßenräume werden auch als Lebensräume und Verkehrssysteme als soziale Systeme gedacht. Die drei Nachhaltigkeitsziele wirtschaftliche Entwicklung, soziale Gerechtigkeit und Umweltqualität bilden dafür den Rahmen.

Nachfolgende Abbildung 1 visualisiert die Umsetzung dieses Ansatzes. Im Fokus stehen die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen von heute sowie der Zukunft. Die in der Abbildung links dargestellte Grundlagenebene (Evaluation) dient der Analyse der Bestandssituation und die Maßnahmenebene auf der rechten Seite (Konzepte und Maßnahmen) der Entwicklung von Planungskonzepten mit der vorbereitenden Entwicklung der Themenfelder. Zentraler Ansatz ist die Ausrichtung der Mobilitätsplanung an politisch und gesellschaftlich breit abgestimmten und messbaren Zielen. Die Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen hinsichtlich ihrer Kosten und ihres Nutzens sind dabei genauso wichtig wie eine anschließende kontinuierliche Evaluation der Umsetzung.

Begleitend werden viele weitere Personen aktiv in den Planungsprozess eingebunden: die kommunale Verwaltung und Politik, Stakeholder der organisierten und institutionellen Ebene und die Bürgerinnen und Bürger Pforzheims. Diese intensive Beteiligung soll dazu beitragen, dass Erfahrungen und Perspektiven ausgetauscht werden und insbesondere auch das lokale Wissen über die Belange vor Ort gewinnbringend in die Planung eingebracht werden kann.

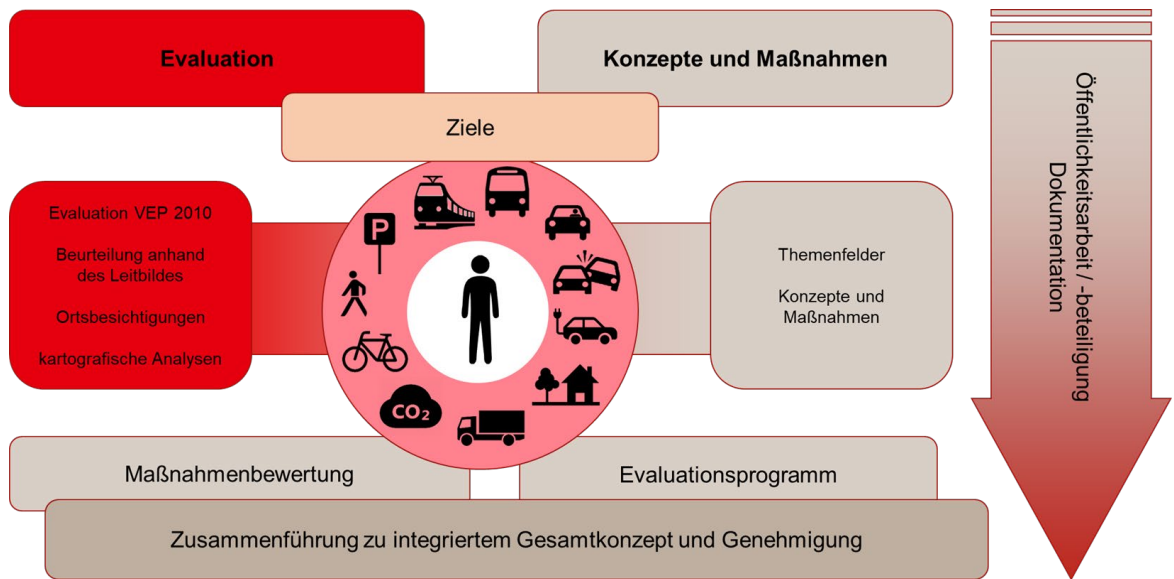


Abbildung 1 Übersicht Bearbeitungskonzept Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan Pforzheim (eigene Darstellung)

Der fertige IMEP bildet schließlich einen strategischen Leitfaden und eine Entscheidungshilfe für Politik und Verwaltung. Die darin erarbeiteten Ziele und Maßnahmen sind die Basis für die Planung der Mobilität der kommenden Jahre in Pforzheim.

Dieses Dokument stellt die Langfassung des Endberichts dar, der die Ergebnisse der ersten beiden Phasen der Bestandsaufnahme und der Ziele sowie der dritten Phase der Konzept- und Maßnahmenentwicklung in Themenfeldern dokumentiert.

1 Bestandsaufnahme

Grundlage des IMEP bildet eine breite Analyse des verkehrlichen Ist-Zustandes in Pforzheim. Dazu gehören

- ▶ die Analyse bestehender Planwerke,
- ▶ die Analyse von Datengrundlagen,
- ▶ Auswertungen mit dem Verkehrsmodell,
- ▶ kartografische Analysen und
- ▶ Ortsbegehungen.

Insbesondere der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Pforzheim aus dem Jahr 2010 ist bei der Analyse bestehender Planwerke zu nennen. Der VEP ist das aktuelle strategische Instrument der städtischen Verkehrsplanung. Seine Ziele und Maßnahmenumsetzung werden im Rahmen des IMEP evaluiert und fortgeschrieben.

Die folgende Ergebnisdarstellung unterteilt sich in fünf Kapitel: Die Evaluation des Verkehrsentwicklungsplans von 2010 (Vorgängerprojekt zum IMEP) (Kapitel 1.1), der IMEP im Kontext weiterer Planwerke (Kapitel 1.2), die Darstellung eines gesamtstädtischen Verkehrsbildes (Kapitel 0) auf Grundlage von Daten, die Betrachtung der wesentlichen Zukunftsthemen der Mobilität (Kapitel 1.3) sowie die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses (Kapitel 1.5) als zentrales Element der Verkehrsentwicklungsplanung.

1.1 Evaluation des VEP 2010

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) // 2010	
Planungshorizont:	2020
Inhaltlicher Geltungsbereich:	<ul style="list-style-type: none">▶ Bestandsanalyse der Verkehrssituation▶ Definition von Leitzielen▶ Entwicklung und Bewertung von Planungsszenarien▶ Realisierungskonzeption
Räumlicher Geltungsbereich:	Gesamtstadt
Planungsebene:	verkehrsträgerübergreifende Rahmenplanung

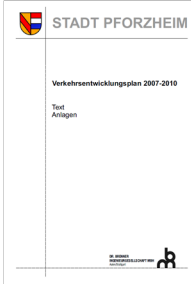


Abbildung 2 Steckbrief zum VEP 2010 (eigene Darstellung)

Der VEP als strategischer Rahmenplan ist Ausgangspunkt des IMEP. Mit einem Planungshorizont bis 2020 wurde damit für die Gesamtstadt ein verkehrsträgerübergreifender Rahmenplan aufgestellt, der neben einer Bestandsanalyse und Leitzielen die Entwicklung und Bewertung von Planungsszenarien bis hin zur Realisierungskonzeption enthält.

Der VEP beschreibt seine Aufgabe selbst folgendermaßen: „Die Verkehrsentwicklungsplanung ist Teil einer integrierten Stadtentwicklungskonzeption. Sie ist an Prämissen orientiert, intermodal und als kontinuierlicher Prozess im Sinne einer Rahmenplanung aufzubauen. Neben der umfassenden Darstellung des heutigen Verkehrsgeschehens und der Analyse der durch zwischenzeitlich realisierte Maßnahmen erreichten Wirkungen stellt die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems mit dem Ziel einer nachhaltigen, umweltschonenden Mobilitätssicherung die zentrale Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung dar.“

Handlungsfelder und Ziele

Im VEP wurden elf Handlungsfelder aufgestellt, denen jeweils Ziele zugeordnet wurden (Tabelle 1). Die ersten vier Handlungsfelder sind allgemein und verkehrsartenübergreifende Ziele, während die Handlungsfelder fünf bis elf verkehrsartenspezifisch sind.

Nr.	Handlungsfelder	Ziele
1	Gender-Aspekte und Sozialverträglichkeit	Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen, Berücksichtigung spezifischer Anforderungen mit: Kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen, Bevorzugung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Minimierung von Zugangshemmnissen, Kontinuierliche Beteiligung der Öffentlichkeit
2	Entwicklung der Gesamtstadt und der Innenstadt	Stadt der kurzen Wege, funktionale Durchmischung von Stadtquartieren, Vorrang der Innenentwicklung, fußläufige Einzugsbereiche, Stärkung der Nahmobilität
3	Verkehrsmittelwahlverhalten	Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken (v.a. Radverkehr), (wieder) 50% aller Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegt - Verkehr möglichst stadt- und umweltverträglich abwickeln
4	Verkehrliche Aspekte zur Stadtentwicklung und zum Marketing	Abstimmung / Vernetzung der Planungsträger, Verkehrliche Stärken und Standortvorteile hervorheben, integrierte Planung, Innovationen der Verkehrstelematik und Informationstechnik, Mobilitätsmanagement, Stadtimage
5	Fußgängerverkehr	Wegenetz ausbauen, attraktive Querungsmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Nahmobilität stärken
6	Radverkehr	Durchgängige, direkt geführte Wegesysteme mit sicheren Querungsmöglichkeiten sowie Anbindungen wesentlicher Zielbereiche, hochwertige Radabstellanlagen, Wegweisung, Öffentlichkeitsarbeit, Marketingstrategien
7	Öffentlicher Personennahverkehr	Integriertes Nahverkehrssystem entwickeln, barrierefreier und attraktiver Zugang, Qualitätssprung im ÖPNV
8	Motorisierter Individualverkehr	Engpässe beseitigen, MIV-Erreichbarkeit wichtiger städtischer Ziele gewährleisten, Wohngebiete vom quartierfremden Verkehr entlasten, Verkehrsmanagement, stadt- und umweltverträglich abwickeln
9	Ruhender Verkehr	Gute fußläufige Erreichbarkeit der Parkieranlagen gewährleisten, Zu- und Abfahrt ohne Beeinträchtigung ermöglichen, entsprechende Bewirtschaftung, Straßenraum entlasten
10	Güterverkehr	LKW-Durchgangsverkehre verlagern, Anbindung sichern, gezielte Wegweisung auf Schwerverkehrsrouten auf kürzestem Weg
11	Verkehrssicherheit	Gefahrenstellen entschärfen, attraktive und sichere Querungsmöglichkeiten, geringe Wartezeiten an Knotenpunkten und LSA v.a. an Schulwegen und anderen Hauptachsen; Angsträume beseitigen, hohe Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Unfallhäufungsstellen beseitigen

Tabelle 1 Handlungsfelder und Ziele des VEP 2010 (eigene Darstellung)

Evaluation der Maßnahmenumsetzung

Eine weitere Evaluation der Ziele kann im Rahmen der Bewertung der Maßnahmenumsetzung vorgenommen werden. Im Folgenden werden die im VEP 2010 aufgestellten Maßnahmen in den fünf vom VEP 2010 definierten Zielkonzeptionen hinsichtlich ihrer Umsetzung bewertet und ihr Beitrag zur Zielerreichung aufgezeigt. Unterschieden wird, ob eine Maßnahme noch nicht, teilweise oder vollständig umgesetzt wurde. Bei den Maßnahmen, die noch nicht umgesetzt wurden, wird wo möglich spezifiziert, ob die Maßnahmen bereits in Planung oder Bau sind, die Maßnahme nicht mehr umgesetzt werden soll, oder Hemmnisse hinsichtlich der weiteren Planung oder Umsetzung bestehen (Abbildung 3). Insbesondere die Maßnahmen, die bis jetzt noch nicht oder nur teilweise umgesetzt wurden und Hemmnisse bestehen, werden im Rahmen der Maßnahmenkonzeption des IMEP weiter betrachtet.

- Maßnahme noch nicht umgesetzt
- Maßnahme teilweise umgesetzt
- Maßnahme vollständig umgesetzt
- Voraussetzung fehlt / Hemmnisse bei der weiteren Planung/Umsetzung
- Maßnahme in Planung oder Bau
- Maßnahme soll nicht mehr umgesetzt werden



Abbildung 3 Evaluationsschema zum VEP 2010 (eigene Darstellung)

Die acht Maßnahmen der Zielkonzeption **motorisierter Individualverkehr** (Abbildung 4) tragen verstärkt zur Zielerreichung des motorisierten Individualverkehrs, des Güterverkehrs und des ruhenden Verkehrs bei. Durch eine Entlastung innerstädtischer Straßen und Verlagerung auf Hauptachsen sollen aber ebenso die allgemeinen Ziele (Ziele 1 bis 4) sowie die des Fußverkehrs erreicht werden.

Umgesetzt wurde die Konzeption des Innenstadtrings und Parkrings (abweichend von der ursprünglichen Planung), die Erweiterung des dynamischen Parkleitsystems sowie die Definition des Vorbehaltsnetzes. In Teilen wurde die Zerrennerstraße umgebaut. Die Westtangente / B463 ist in Teilen fertiggestellt bzw. in Bau und in Teilen in Planung (weiterer Bedarf im Bundesverkehrswegeplan (BVWP)). Bei der Entlastung des Bahnhofsplatzes fehlt es an einer Flächenverfügbarkeit und damit die Voraussetzung zur Realisierung des Innenstadtrings an der Güterstraße. Beim östlichen Enzübergang ist die Funktion durch eine fehlende Ostspange nicht vorhanden und damit eine Umsetzung nicht möglich. Der Bau von Quartiersgaragen scheitert an der

Höhe der Kosten, da private Immobilienentwickler unter den bestehenden Rahmenbedingungen nicht an einer Umsetzung interessiert sind.

Maßnahmen der Zielkonzeption **motorisierter Individualverkehr**

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Definition Vorbehaltensnetz		■	■	■				■	■		■	■
Innenstadtring und Parkring			■						■	■	■	■
Entlastung Bahnhofplatz		■	■	■	■	■		■	■		■	■
Entlastung Zerrennerstraße		■	■	■	■	■	■		■	■	■	■
Östlicher Enzübergang					■				■		■	
Westumfahrung / B463					■				■		■	
Erweiterung dyn. Parkleitsystem					■	■			■	■		
Quartiersgaragen Anwohner		■	■			■			■	■		■

Abbildung 4 Evaluation der Maßnahmen „motorisierter Individualverkehr“ aus dem VEP 2010 (eigene Darstellung)

Die sieben Maßnahmen der Zielkonzeption **öffentlicher Personennahverkehr** (Abbildung 5) leisten ihren Beitrag hauptsächlich zur Zielerreichung des öffentlichen Personennahverkehrs und ebenso zu den allgemeinen Zielen (Ziele 1 bis 4).

Umgesetzt wurde der Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofs mit Umgestaltung des Bahnhofplatzes. Die Umsetzung des höherwertigen Bussystems ist bis jetzt an der Finanzierung gescheitert, stellt jedoch weiterhin eine Alternative zum Neubau eines Straßenbahnnetzes dar. Verbesserungen am Leopoldplatz wurden nicht umgesetzt, sind weiterhin aufgrund der Quantität der Busanfahrten aber notwendig. Die Stadtbahnausschleifung sowie der Neubau eines Straßenbahnnetzes wurden nicht umgesetzt. Zum einen aus Kostengründen, zum anderen da mit dem Hauptbahnhof bereits ein innerstädtischer Bahnhof vorhanden ist.

Maßnahmen der Zielkonzeption **öffentlicher Personennahverkehr**

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Stadtbahnausschleifung								■				
Neubau Straßenbahnnetz		■	■	■	■			■				
Höherwertiges Bussystem		■	■	■	■			■				
Ausweitung Stadtbahnangebot				■				■				
Neubau ZOB		■		■	■			■				
Verbesserung am Leopoldplatz		■	■	■				■				
Umgestaltung Bahnhofplatz		■	■	■		■	■	■				

Abbildung 5 Evaluation der Maßnahmen „öffentlicher Personennahverkehr“ aus dem VEP 2010 (eigene Darstellung)

Die acht Maßnahmen der Zielkonzeption **Radverkehr** (Abbildung 6) leisten ihren Beitrag hauptsächlich zur Zielerreichung des Radverkehr, in Teilen zur Verkehrssicherheit und zu den allgemeinen Zielen (Ziele 1 bis 4).

Umfänglich umgesetzt wurde die Maßnahme zur Fahrradmitnahme im ÖPNV. Weitestgehend umgesetzt wurden der Ausbau der Radwegweisung und die Freigabe von Einbahnstraßen. Alle weiteren Maßnahmen wurde in Teilen umgesetzt bzw. es handelt sich bei diesen um Daueraufgaben. Hierzu zählen der Ausbau von Bike and Ride Anlagen und Abstellanlagen, Öffentlichkeitsarbeit sowie den Ausbau der Radrouten.

Maßnahmen der Zielkonzeption **Radverkehr**

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Radwegweisung		■	■	■			■					■
Freigabe von Einbahnstraßen		■	■	■			■					
Bike and Ride Anlagen		■	■	■			■	■				
Abstellanlagen		■	■	■			■					
Öffentlichkeitsarbeit				■	■		■					
Fahrradmitnahme im ÖPNV				■			■	■				
Ausbaubedarf Hauptrouten (1.)		■	■	■			■					■
Ausbaubedarf Hauptrouten (2.)		■	■	■			■					■

Abbildung 6 Evaluation der Maßnahmen „Radverkehr“ aus dem VEP 2010 (eigene Darstellung)

Die fünf Maßnahmen der Zielkonzeption **Fußgängerverkehr und Stadtraum** (Abbildung 7) tragen zur Erreichung nahezu aller Ziele bei, auch zu den allgemeinen Zielen (Ziele 1 bis 4).

Umgesetzt wurden Maßnahmen in der Östlichen Karl-Friedrich-Straße (Radfahrstreifen, Bussonderfahrstreifen) und der Kaiser-Friedrich-Straße (Sanierungsgebiet). Die Maßnahmen an der Westlichen Karl-Friedrich-Straße (Fahrradschutzstreifen, Ordnung Parkbereiche und Baumquartiere, barrierefreier Umbau Ampelanlagen, Fußgängerquerungen und Bushaltestellen, lärmindernder Asphalt) und Antonius- bzw. Maximilianstraße (Verkehrsberuhigung) wurde in Teilen umgesetzt. Im VEP war am Schlossberg eine Verkehrsreduzierung gewünscht (erreicht durch den Innenstadtring und eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Zerrennerstraße). Im Zusammenhang mit dem Projekt Innenstadtentwicklung-Ost wurde eine Sperrung diskutiert und 2020 beschlossen.

Maßnahmen der Zielkonzeption **Fußgängerverkehr und Stadtraum**

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Westliche Karl-Friedrich-Straße		■	■	■	■	■	■		■			■
Östliche Karl-Friedrich-Straße		■	■	■	■	■	■		■	■		■
Kaiser-Friedrich-Straße		■	■	■	■	■	■		■	■		■
Antoniusstraße/Maximilianstraße		■	■		■				■			
Schlossberg		■	■		■				■			

Abbildung 7 Evaluation der Maßnahmen „Fußgängerverkehr und Stadtraum“ aus dem VEP 2010 (eigene Darstellung)

Die acht Maßnahmen der Zielkonzeption **Lärmaktionsplan** (Abbildung 8) tragen insbesondere zur Zielerreichung des motorisierten Individualverkehrs und des Güterverkehrs bei.

Umgesetzt wurden zwei der drei Lkw-Nachtfahrverbote, Tempo 30 und das Schallschutzfensterprogramm. Teilweise umgesetzt wurden Maßnahmen des lärmoptimierten Asphalts. Nicht umgesetzt wurde der Doppelkreisel und das Lkw-Nachtfahrverbot in der Parkstraße.

Maßnahmen der Zielkonzeption **Lärmaktionsplan**

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Doppelkreisel	<input checked="" type="checkbox"/>								■		■	
LKW-Nachtfahrverbot Parkstraße	<input checked="" type="checkbox"/>										■	
LKW-Nachtfahrverbot Kaiser.-F.-S.	<input type="checkbox"/>										■	
LKW-Nachtfahrverbot Hirsauer Str.	<input type="checkbox"/>										■	
Tempo 30 Kaiser-Friedrich-Straße	<input type="checkbox"/>								■		■	■
Tempo 30 Hohenzollernstraße	<input type="checkbox"/>								■		■	■
Lärmoptimierter Asphalt	<input type="checkbox"/>								■		■	
Schallschutzfensterprogramm	<input type="checkbox"/>				■							

Abbildung 8 Evaluation der Maßnahmen „Lärmaktionsplan“ aus dem VEP 2010 (eigene Darstellung)

1.2 Der IMEP im Kontext weiterer Planwerke

In der Stadt Pforzheim wurde seit der Aufstellung des VEP eine Vielzahl an Planwerken aufgestellt. Als für den IMEP relevante Planwerke sind hier unter anderem fachlich strategische Teilplanungen des Verkehrs zu sehen. Die in den Planwerken aufgeworfenen Ziele dienen als Orientierung in der Erarbeitung der Ziele des IMEP. Die dort enthaltenen Maßnahmen werden ebenfalls in der Zusammenführung und Ausarbeitung der Maßnahmen des IMEP berücksichtigt. Der IMEP bildet für die Teilplanungen wiederum einen Überbau an strategischen und umsetzungsorientierten Zielen und priorisiert im Rahmen des Umsetzungskonzeptes die Maßnahmen der verschiedenen Teilplanungen untereinander. Folgende fachlich strategischen Teilplanungen im Bereich Verkehr liegen in Pforzheim vor:

- Parkraumkonzept Innenstadt (2015)
- Rahmenkonzept Parkraummanagement (2020)
- Fußverkehrscheck (2018)
- Radverkehrskonzept Pforzheim (2013)
- Realisierungsprogramm Radverkehrskonzept (2020)
- Nahverkehrsplan Pforzheim-Enzkreis (2021 zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Analyse in Aktualisierung)
- Lärmaktionsplan Pforzheim (Fortschreibung 2020)

Neben den Teilplanungen Verkehr hat die Stadt Pforzheim zwei strategische Gesamtkonzepte erarbeitet. Diese betrachten die Stadtentwicklung im Ganzen sowie umfassende Maßnahmen mit der konkreten Zielstellung des Klimaschutzes. Hier beschlossene verkehrsspezifischen Ziele bilden den Überbau für die Zielentwicklung des IMEP. Dort enthaltene Maßnahmen werden ebenfalls in der Ausarbeitung der Maßnahmen des IMEP berücksichtigt.

- Strategische Gesamtkonzepte
 - Masterplan Pforzheim (2014)
 - Klimaschutzkonzept (2011)

Darüber hinaus bestehen weitere strategische Konzepte, die insbesondere in der Maßnahmenkonzeption für den IMEP Berücksichtigung finden.

- Weitere strategische Konzepte
 - Leitbild Innenstadt Pforzheim (2015)
 - Nutzungskonzept Innenstadt (2015)
 - Standards für die öffentliche Möblierung
 - Flächennutzungsplan (2016)

Das Klimaschutzszenario Baden-Württemberg definiert landesweite übergeordnete Ziele, die im Zuge der Zielentwicklung des IMEP als erste Ansätze berücksichtigt werden.

- ➔ Klimaschutzszenario Baden-Württemberg

Fachlich strategische Teilplanung Verkehr

Parkraumkonzept Innenstadt // 2015

Planungshorizont:	-
Inhaltlicher Geltungsbereich:	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gesamthafte Betrachtung des ruhenden Kfz-Verkehrs ▶ Definition von Parkraumnachfrage und Parkraumbedarf ▶ Ableitung von Handlungsleitlinien
Räumlicher Geltungsbereich:	Innenstadtgebiet
Planungsebene:	Strategisches Konzept, fachliche Teilplanung Kfz-Verkehr




Abbildung 9 Steckbrief zum Parkraumkonzept Innenstadt 2015 (eigene Darstellung)

- ➔ Das Planwerk beschreibt seine Aufgabe selbst folgendermaßen: „Mit einer Parkraumuntersuchung soll daher eine verlässliche Planungsgrundlage für die Weiterentwicklung des Parkraumangebots in der Innenstadt geschaffen werden. Dabei ist auch das bestehende Parkraumkonzept hinsichtlich seiner Wirkung zu analysieren und es sollen Maßnahmen aufgezeigt werden, wie dieses Konzept optimiert werden kann.“
- ➔ Eine wichtige analytische Aussage ist: „Es wurde festgestellt, dass im Straßenraum in allen Teilbereichen tagsüber ein hoher Parkdruck besteht. Andererseits sind in den Parkhäusern und Tiefgaragen immer ausreichend hohe Reserven vorhanden. (...) Somit sind im Bestand in der Gesamtbilanzierung ausreichend viele Parkmöglichkeiten vorhanden.“

Rahmenkonzept Parkraummanagement

Planungshorizont:	2025-2030
Inhaltlicher Geltungsbereich:	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Betrachtung des ruhenden Kfz-Verkehrs ▶ Technologiescreening ▶ Definition von 10 Handlungsempfehlungen zum Umgang mit den innerstädtischen Parkierungsanlagen, P+R-Anlagen sowie Parkzonen ▶ Bewohnerparken
Räumlicher Geltungsbereich:	Gesamtstadt mit Fokus Innenstadt
Planungsebene:	Strategisches Konzept, fachliche Teilplanung Kfz-Verkehr



Abbildung 10 Steckbrief zum Rahmenkonzept Parkraummanagement (eigene Darstellung)

- Das Planwerk beschreibt seine Aufgabe selbst folgendermaßen: „Ziel ist die Entwicklung eines Rahmenkonzeptes für das Parkraummanagement der Stadt Pforzheim für die nächsten fünf bis zehn Jahre und die Formulierung entsprechender Handlungsempfehlungen.“
- Eine wichtige analytische Aussage ist: „Die „Hot Spots“ des ruhenden Verkehrs liegen in den dicht bebauten innenstadtnahen Gebieten sowie in den alten Ortskernen und alten Einfamilienhausgebieten der äußeren Ortsteile.“

Fußverkehrscheck // 2018

Planungshorizont:	-
Inhaltlicher Geltungsbereich:	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Beispielhafte Betrachtung des Fußverkehrs anhand von zwei Routen ▶ Handlungsempfehlungen als exemplarische Lösungsansätze ▶ Definition von 6 Handlungsfeldern mit 14 Maßnahmenbündeln
Räumlicher Geltungsbereich:	Innenstadt
Planungsebene:	Umsetzungskonzept mit strategischen Ansätzen, fachliche Teilplanung Fußverkehr

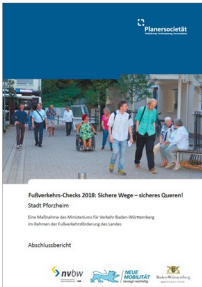


Abbildung 11 Steckbrief zum Fußverkehrscheck 2018 (eigene Darstellung)

- Das Planwerk beschreibt seine Aufgabe selbst folgendermaßen: „Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem Bürgerinnen und Bürger zusammen mit Verwaltung und Politik im Dialog die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewerten. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiten anschließend Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs.“
- Wichtige analytische Aussagen sind: „Viele der Distanzen sind fußläufig zurückzulegen. (...) Die städtebaulichen Voraussetzungen bieten zumindest durch die größtenteils relativ breiten Straßenquerschnitte grundsätzlich Handlungsspielräume. Einige Straßen, wie z. B. die Kaiser-Friedrich-Straße und Abschnitte der Steubenstraße wurde bereits neu gestaltet. (...) Größtenteils wird das Straßenbild stark von Kfz geprägt und die öffentlichen Räume weisen nicht immer eine hohe Aufenthaltsqualität auf bzw. laden aus anderen Gründen nicht zum Zufußgehen ein. Eigenständige Fußwege sind teilweise vorhanden. (...) Die Bewertung der Attraktivität der Fußwege ist eher gering, dennoch werden die Ausgangslage und die Chancen als gut eingestuft. Kritisch wird dem Thema der Barrierefreiheit begegnet.“

Radverkehrskonzept Pforzheim // 2013

Planungshorizont:	2025
Inhaltlicher Geltungsbereich:	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Angebotsplanung ▶ Gesamthafte Betrachtung des Radverkehrs als Rahmenplan ▶ Gesamtzusammenhang zu Umweltverbund ▶ Definition von Hauptachsen
Räumlicher Geltungsbereich:	Gesamtstadt
Planungsebene:	Strategisches Gesamtkonzept, fachliche Teilplanung Radverkehr

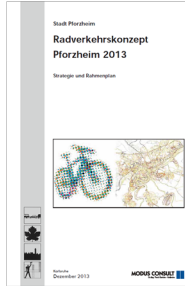


Abbildung 12 Steckbrief zum Radverkehrskonzept Pforzheim 2013 (eigene Darstellung)

- ▶ Das Planwerk beschreibt seine Aufgabe selbst folgendermaßen: „Zur Förderung des Radverkehrs beabsichtigt die Stadt Pforzheim ein Gesamtkonzept als Rahmenplan zu erstellen, das als Kernziel die Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr hat. Das Ziel besteht darin, den Radfahrer mit in die Hauptverkehrsstraßen aufzunehmen und ihm so den kurzen und schnellen Weg zu ermöglichen. Gleichzeitig wird damit das Ziel verfolgt, das Fahrradfahren mehr in den Alltag zu integrieren und die grundsätzliche Akzeptanz des Fahrrads als Verkehrsmittel für die kurzen innerstädtischen Wege zu etablieren.“
- ▶ Wichtige analytische Aussagen sind: „Die Ausgangsbasis, das heißt der Anteil des Fahrradverkehrs an allen innerstädtischen Wegen, ist in Pforzheim so gering, dass eine Verbesserung dringend geboten ist. Mit der modernen Fahrradtechnik und Elektrounterstützung ist die Topographie in Pforzheim kein Hinderungsgrund mehr. (...) Das vorhandene Radverkehrsnetz von Pforzheim besteht größtenteils aus empfohlenen Radrouten, auf denen der Radverkehr zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr geführt wird oder der Fahrradweg wird umwegig über Seitenstraßen oder kombinierte Fuß- und Radwege gelenkt.“

Realisierungsprogramm Radverkehrskonzept // 2020

Planungshorizont:	-
Inhaltlicher Geltungsbereich:	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Realisierungskonzept zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts ▶ Evaluation des Radverkehrskonzeptes ▶ Priorisierung von Routen ▶ Definition von Maßnahmen
Räumlicher Geltungsbereich:	Gesamtstadt
Planungsebene:	Umsetzungskonzept, fachliche vertiefende Teilplanung Radverkehr




Abbildung 13 Steckbrief zum Realisierungsprogramm Radverkehrskonzept 2020 (eigene Darstellung)

- ▶ Das Planwerk beschreibt seine Aufgabe selbst folgendermaßen: „Die Stadt Pforzheim hat im Jahr 2013 ein Radverkehrskonzept erstellen lassen, dessen

Maßnahmenempfehlungen nun in ein Realisierungsprogramm überführt werden sollen. Ziel des Realisierungsprogramms ist eine priorisierte Maßnahmenliste, die möglichst in den nächsten Jahren umgesetzt bzw. deren Umsetzung in den nächsten Jahren begonnen werden kann.“

- Wichtige analytische Aussagen sind: „Positiv sind die neuen Führungsangebote entlang der Östlichen Karl-Friedrich-Straße, die sich auffällig von den übrigen Straßenräumen abheben. (...) Ebenfalls positiv aufgefallen sind die Durchlässigkeit des Fußgängerbereichs sowie das Angebot mit Fahrradboxen und Doppelparkern in der Westunterführung des Hauptbahnhofs. (...) Aufgefallen ist auch, dass es an manchen (Stadt-) Bahnhaltetpunkten kaum oder kein B+R-Angebot gibt. (...) Bei den wenigen Führungsangeboten bestehen oftmals mehr oder weniger große Mängel. Beispielhaft aufgeführt werden soll hier die Führung entlang der Karlsruher Straße auf der Wilferdinger Höhe. Der angeordnete Zweirichtungsradschweg entspricht weder den Kriterien des technischen Regelwerks noch der StVO bezüglich Breite, Sichtverhältnissen zu den Grundstückszufahrten und den Fußverkehrsbelangen.“

Lärmaktionsplan Pforzheim // Fortschreibung in Bearbeitung

Planungshorizont:	5 Jahre
Inhaltlicher Geltungsbereich:	<ul style="list-style-type: none"> ▶ fachübergreifendes Planungsinstrument, das die Belange des Lärmschutzes soweit wie möglich berücksichtigt ▶ Ziel ist es einerseits den Umgebungslärm zu reduzieren, dort wo die Geräuschbelastung ein gesundheitsschädigendes Ausmaß erreicht hat sowie in ruhigeren Gebieten ▶ Maßnahmen wie z.B. Tempo 30 in der Stadt (mit Ausnahmen)
Räumlicher Geltungsbereich:	Gesamtstadt
Planungsebene:	Strategisches Konzept, fachliche Teilplanung Lärm




Abbildung 14 Steckbrief zum Lärmaktionsplan Pforzheim (eigene Darstellung)

- Das Planwerk beschreibt seine Aufgabe selbst folgendermaßen: „Fortschreibung des Lärmaktionsplans für die Stadt Pforzheim als Handlungsgrundlage für Maßnahmen zum Schutz der Pforzheimer Bevölkerung vor gesundheitskritischen Lärmbelastungen, verursacht insbesondere durch den Straßenverkehr.“
- Eine wichtige analytische Aussage ist: „Hierbei hat sich herausgestellt, dass insbesondere in den gesundheitskritischen Pegelklassen ab 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts eine wesentlich höhere Zahl an Betroffenen vorliegt, als in den vorangegangenen Lärmkartierungen. Belastungsschwerpunkte befinden sich zum einen an den Hauptverkehrsstraßen (überörtliche, das Stadtgebiet querende Bundes- und Landesstraßen) sowie an weiteren Straßen des Vorbehaltsnetzes oder des Innenstadtrings und zum anderen an den Haupterschließungsstraßen der Stadtteile und an den Ortsdurchfahrten der Ortsteile.“

Strategische Gesamtkonzepte

Masterplan Pforzheim // 2014

Planungshorizont:	2025
Inhaltlicher Geltungsbereich:	<ul style="list-style-type: none">▶ Stadtentwicklungsprozess über alle Bereiche und Belange des Zusammenlebens in einer Großstadt▶ 6 Handlungsfelder (1 davon Mobilität)▶ priorisierte Ziele mit Maßnahmensammlung
Räumlicher Geltungsbereich:	Gesamtstadt
Planungsebene:	Strategisches Gesamtkonzept Stadtentwicklung

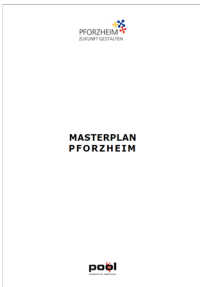


Abbildung 15 Steckbrief zum Masterplan Pforzheim 2014 (eigene Darstellung)

- ▶ Das Planwerk beschreibt seine Aufgabe selbst folgendermaßen: „Die Stadt Pforzheim hat im Jahr 2010 einen strategischen Stadtentwicklungsprozess über alle Bereiche und Belange des Zusammenlebens in einer Großstadt hinweg in Gang gesetzt. Hierbei lag der wesentliche Schwerpunkt auf einer umfassenden Beteiligung der Bürgerschaft und der Einbindung zahlreicher Fachleute.“

Klimaschutzkonzept // 2011

Planungshorizont:	2030 - 2050
Inhaltlicher Geltungsbereich:	<ul style="list-style-type: none">▶ Maßnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen▶ 10 Handlungsfelder (1 davon Mobilität und Verkehr)▶ priorisierte Maßnahmensammlung mit 21 Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr
Räumlicher Geltungsbereich:	Gesamtstadt
Planungsebene:	Strategisches Gesamtkonzept Klimaschutz




Abbildung 16 Steckbrief zum Klimaschutzkonzept 2011 (eigene Darstellung)

- ▶ Das Planwerk beschreibt seine Aufgabe selbst folgendermaßen: „Ziel ist es, die Aktivitäten der Stadt im Klimaschutz wirksam zusammenzufassen, zu optimieren und zu ergänzen.“
- ▶ Wichtige analytische Aussagen sind: „Im Bereich Verkehr ist der Verbrauch seit 1990 um 12 % [im Vergleich zu 2011] gesunken. Der Trend wird sich fortsetzen. (...) Der Verkehr hat in Pforzheim einen Anteil von ca. 30 % am Endenergieverbrauch und 25 % an den CO₂-Emissionen. Der Verkehr ist damit nach dem Haushaltssektor der zweitgrößte CO₂-Emittent. (...) Aufgrund des hohen Anteils an den CO₂-Emissionen sind zusätzliche CO₂-Minderungen im Verkehrssektor für das Gesamtergebnis des Klimaschutzkonzeptes besonders wichtig. Insbesondere kann die Stadt die CO₂-Emissionen im Innerortverkehr beeinflussen. (...) Der Öffentliche Verkehr wird durch Stauungen behindert, es besteht eine zu

optimierende Haltestellenausstattung. Hochausgelastete Straßen zerschneiden das Stadtzentrum, das Parkangebot ist zu gut.“

Weitere strategische Konzepte

Leitbild Innenstadt Pforzheim // 2015

Planungshorizont:	2025
Inhaltlicher Geltungsbereich:	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Leitbild für die Stadtentwicklung mit Lösungsansätzen zur Verbesserung der Lebensqualität ▶ 6 Themenfelder mit Maßnahmenansätzen
Räumlicher Geltungsbereich:	Fokus auf die Innenstadt, Vision für die Gesamtstadt
Planungsebene:	Strategisches Konzept, fachübergreifend

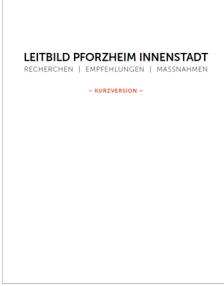


Abbildung 17 Steckbrief zum Leitbild Innenstadt Pforzheim 2015 (eigene Darstellung)

- Das Planwerk beschreibt seine Aufgabe selbst folgendermaßen: „Ein Leitbild solle daher zunächst eine Vision für die ganze Stadt entwerfen und definieren, auf welche Bereiche sie sich verstärkt fokussieren sollte. Darauf basierend könne dann ein ganzheitliches stadtplanerisches Nutzungskonzept entstehen, welches durch praktische Maßnahmen die Stadt nachhaltig positiv beeinflusst. Ziel dieser Kooperation war es, Lösungsansätze für Probleme der Stadt über den eingegrenzten Bereich Innenstadt-Ost hinaus zu entwickeln.“

Nutzungskonzept Innenstadt // 2015

Planungshorizont:	-
Inhaltlicher Geltungsbereich:	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Konkretisierung des Leitbildes Innenstadt ▶ Definition von 9 Stadträumen und ihrer Charakteristika zur Stärkung ihrer Qualitäten ▶ Definition von Leitlinien
Räumlicher Geltungsbereich:	Innenstadt
Planungsebene:	Strategisches Konzept, fachübergreifend




Abbildung 18 Steckbrief zum Nutzungskonzept Innenstadt 2015 (eigene Darstellung)

- Das Planwerk beschreibt seine Aufgabe selbst folgendermaßen: „Das Leitbild Innenstadt Pforzheim zeichnete eine Zukunftsvision, die soziale, städtebauliche, kulturelle und wirtschaftliche Aspekte zusammenbringt. Diesen ganzheitlichen Ansatz wendet nun das vorliegende Nutzungskonzept Innenstadt für neun prägende Stadträume der Innenstadt an.“

- Wichtige analytische Aussagen sind: „Rund um den Hauptbahnhof können Pendler und Reisende zwischen den unterschiedlichsten Mobilitätsangeboten wählen. Ob Bahn und Bus, Car-Sharing oder Taxi-Stände, Fahrradverleih und Fahrradgaragen, E-Mobilität-Ladestationen oder Parkhäuser – all dies ist an der Pforzheimer Drehscheibe sehr gut vernetzt und bietet für alle die passende Lösung. (...) Der Innenstadtring ist außerdem die Verbindung vom Stadtkern zu den umliegenden Quartieren und dem Landschaftsraum von Enz, Nagold und Würm. Querungen für Radfahrer und Fußgänger sind sicher und komfortabel angelegt, sodass Bewohner und Gäste gerne mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind. (...) Dank ihrer Umgestaltung ist die Zerrennerstraße ein großzügiger und repräsentativer Stadtraum geworden. Der entschleunigte Verkehr und die breiten Fußgängerbereiche machen es möglich, die Fahrbahn schnell und sicher zu überqueren. Auch Radfahrer nutzen diesen Bereich gerne. (...) Die Zerrennerstraße ist nun ein verbindendes Element in Längs- und Querrichtung. Das erhöht die Passantenfrequenz spürbar, die Innenstadt und die Flüsse »wachsen zusammen«. (...) Der Leopoldplatz bietet dank der gebündelten Bushaldebereiche großzügig Platz, um in einem der Cafés mit Außenbestuhlung eine Pause einzulegen. An vielen Punkten der zeitlos gestalteten Fußgängerzone gibt es die Möglichkeit, sich im Schatten der Bäume niederzulassen.“

Standards für die öffentliche Möblierung

Planungshorizont:	-
Inhaltlicher Geltungsbereich:	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Festlegung Standards für die öffentliche Möblierung ▶ Entwicklung einer Leitlinie für die langfristige Realisierung ▶ Vereinfachung des Unterhalts, Ersatzteile, Lagerhaltung (Bodenbeläge, Stadtmöblierung)
Räumlicher Geltungsbereich:	Öffentlicher Bereich der Innenstadt mit möglicher Anwendung auf Gesamtstadt
Planungsebene:	Strategisches Konzept, fachübergreifend




Abbildung 19 Steckbrief zu den Standards für die öffentliche Möblierung (eigene Darstellung)

- Das Planwerk beschreibt seine Aufgabe selbst folgendermaßen: „Ziel ist es, das Stadtbild ruhiger und harmonischer zu gestalten und eine „Wohlfühlatmosphäre“ zu schaffen. [...] Letztendlich wird dies dazu beitragen, die Lebensqualität zu erhöhen und das Image der Stadt zu verbessern.“

Flächennutzungsplan // 2016

Planungshorizont:	-
Inhaltlicher Geltungsbereich:	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Darstellung der beabsichtigten Flächenentwicklung (vorbereitender Bauleitplan) ▶ Darstellung der örtlichen und überörtlichen Hauptverkehrsstraßen, öffentlichen Parkflächen sowie Rast- und Tankanlagen
Räumlicher Geltungsbereich:	Nachbarschaftsverband Pforzheim
Planungsebene:	Planinstrument mit unmittelbarer Rechtswirkung

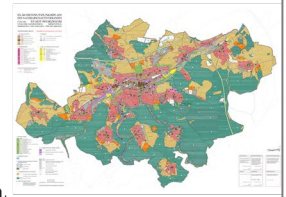


Abbildung 20 Steckbrief zum Flächennutzungsplan (eigene Darstellung)

- ▶ Das Planwerk beschreibt seine Aufgabe selbst folgendermaßen: „Als vorbereitender Bauleitplan stellt der Flächennutzungsplan die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung und insbesondere die Art der Bodennutzung im Stadtgebiet in seinen Grundzügen dar.“

Klimaschutzszenario Baden-Württemberg // 2017

Planungshorizont:	2030
Inhaltlicher Geltungsbereich:	<ul style="list-style-type: none"> ▶ verkehrspolitische Ziele der Landesregierung ▶ Szenario 2030 und Wirkungsabschätzung
Räumlicher Geltungsbereich:	Baden-Württemberg
Planungsebene:	Übergeordnete Zielsetzung (Orientierung an den Vorgaben des Bundes)

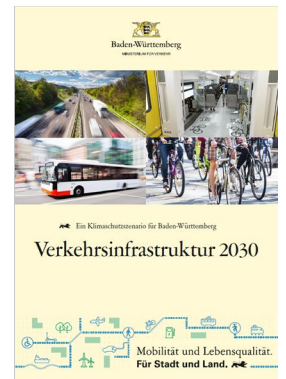


Abbildung 21 Steckbrief zum Klimaschutzszenario Baden-Württemberg (eigene Darstellung)

Tabelle 2 beschreibt die im Klimaschutzszenario definierten Indikatoren und Zielwerte in Baden-Württemberg für das Jahr 2030.

Indikatoren	Ziel bis 2030
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs (in Mio. Tonnen)	- 40%
Personenkilometer im ÖPNV	+ 100%
Anteil an Verkehrsaufwand von Bahn und Binnenschiff im Güterverkehr	+ 10%
Radverkehrsanteil an Wegen als Hauptverkehrsmittel	20%
Fußverkehrsanteil an Wegen als Hauptverkehrsmittel	30%
Personen, die verkehrsbedingter gesundheitsschädlicher Lärmbelastung ausgesetzt sind	- 50%
Überschreitungen NO ₂ -Jahresmittel (Spotstellen)	- 100%

Tabelle 2 Indikatoren und Zielwerte 2030 des Klimaschutzszenarios Baden-Württemberg (Datengrundlage: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2017)

Weitere Projekte und Planungen

Über die Vielzahl an Planwerken hinaus befasst sich die Stadt Pforzheim mit weiteren kleinräumigeren Projekten und Planungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung:

- Integriertes Quartierskonzept Weststadt
- Wohnen im Norden
- Innenstadtentwicklung Ost
- VCD Netzwerk - Wohnen und Mobilität
- Rahmenplanung Oststadt
- Sanierungsgebiet Nordstadt
- Mobility Hubs

Des Weiteren fasst der BVWP die geplanten Verkehrsinfrastrukturplanungen des Bundes zusammen und priorisiert diese. Er betrachtet sowohl den Ausbau des Bestandsnetzes als auch Neubauprojekte. Für das Stadtgebiet Pforzheim sind vier relevante Maßnahmen in unterschiedlichen Planungsphasen projektiert (Abbildung 22):

- BAB A8 AS Pforzheim-N - AS Pforzheim-S → in Bau
- B463 Westtangente Pforzheim - 1. BA (W-OU) → in Bau
- B463 Westtangente Pforzheim - 2. BA (W-OU) → weiterer Bedarf
- B10 Pforzheim/Eutingen - Niefern → vordringlicher Bedarf

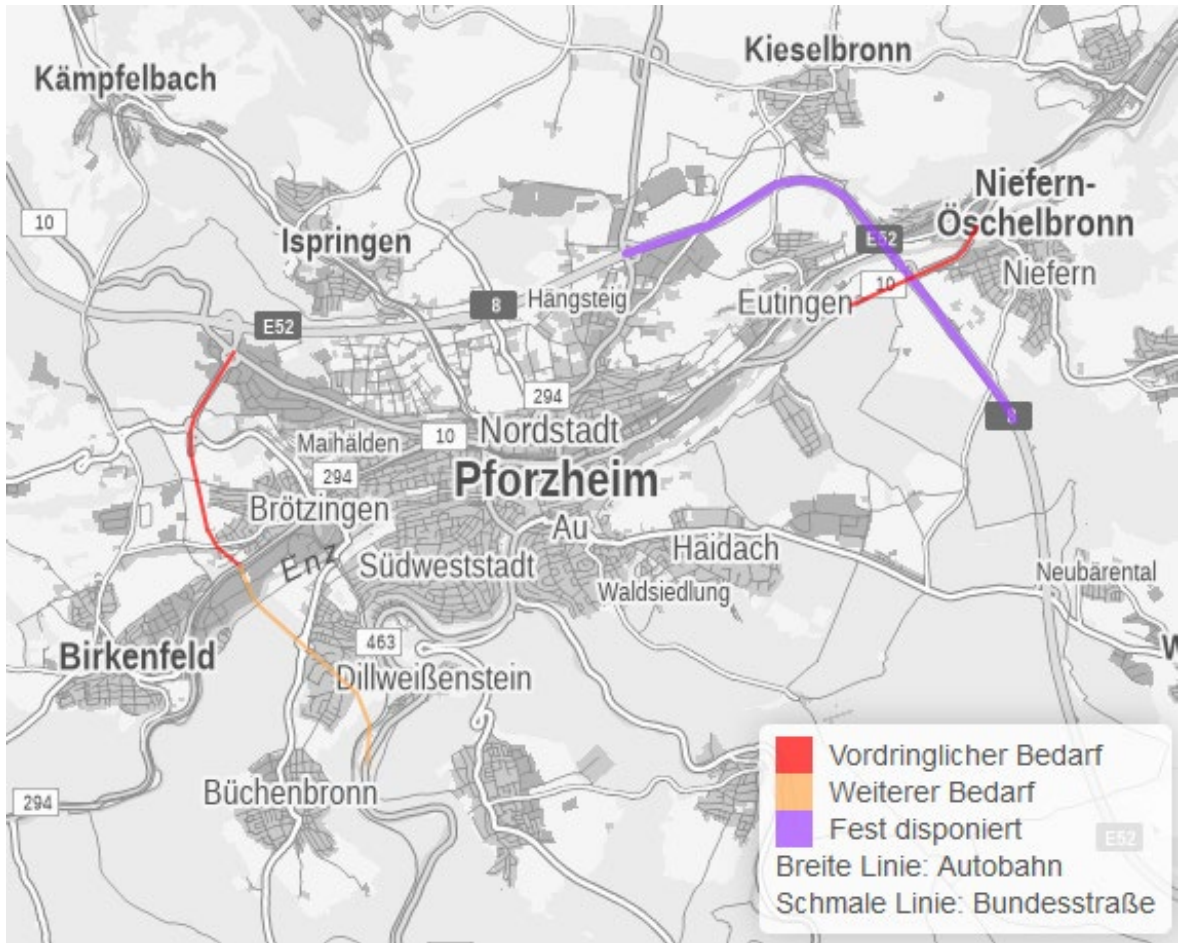


Abbildung 22 Weitere übergeordnete Infrastrukturplanungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Quelle: BMVI 2017)

Gesamtstädtisches Verkehrsbild

Als gesamtstrategisches Planwerk und Rahmenplan soll der IMEP ein umfassendes Bild der verkehrlichen Bestandssituation zeichnen. Die Integration des gesamten verkehrlichen Themenspektrums mit den verschiedenen Verkehrsarten sowie der Sicht der Nutzenden wie auch Betroffenen ist hier ein wichtiges Anliegen. Es ist wichtig, alle relevanten Fragestellungen zu betrachten, jedoch sollte auch nicht der Fokus eines übergeordneten Planwerkes zu sehr auf wenigen Details liegen. Die Datenauswertung sollte klare Aussagen hervorbringen und für Kontinuität des Planungs- und Umsetzungsprozesses reproduzierbar sein.

Deswegen dient das gesamtstädtische Verkehrsbild ebenfalls der Vorbereitung für die Zielentwicklung und das Monitoring im Zuge der Maßnahmenumsetzung der nächsten Jahre. Insbesondere auf folgende der Stadt Pforzheim vorliegende Datengrundlagen kann das Verkehrsbild gestützt werden:

- Haushaltsbefragung (2017, gevas - humberg & partner)
- Mobilität in Deutschland (MiD) Sonderauswertung (2017)
- Fahrradclimatest (2018)
- Unfallbilanz Polizeipräsidium Pforzheim (2019)
- Pendlerzahlen Arbeitsagentur (2019)
- Pforzheimer Bevölkerung (2019)
- Pforzheimer Stadtteilprofile (2019)
- Analyse-Verkehrsmodell Pforzheim 2018 (2018)
- Prognose-Verkehrsmodell Pforzheim 2035 (2018)

Mobilitätsnachfrage

Zentrale Kennwerte der Mobilitätsnachfrage aus den aktuellen Verkehrserhebungen aus den Jahren 2016 bzw. 2017 (Abbildung 23) zeigen, dass jede Pforzheimerin bzw. jeder Pforzheimer durchschnittlich 3,5 Wege je Tag zurücklegt. Das sind etwas mehr als im gesamtdeutschen Durchschnitt. Ebenso zeigt sich, dass 9 von 10 Menschen in Pforzheim an einem Normalwerktag mobil sind. Das heißt, nur 10% verlassen im Durchschnitt nicht ihre Wohnung. Dies entspricht dem gesamtdeutschen Durchschnitt. Von den 3,5 Wegen ist jeder Weg im Mittel 9,4 km lang. Die Wege der Bevölkerung in der Kernstadt sind etwas kürzer als die der äußeren Stadtteile. Die durchschnittliche Dauer eines Weges beträgt rund 26 Minuten (Mobilitätsbudget), hier beanspruchen die Wege der Bevölkerung der Kernstadt mit 25 Minuten deutlich weniger Zeit als in den Stadtteilen mit 34 Minuten. Die Unterschiede können wahrscheinlich auf die kürzeren Entfernungen zwischen Start und Ziel aufgrund der höheren Nutzungsdichte in der Kernstadt zurückgeführt werden.

Hervorzuheben ist an dieser Stelle, dass die Werte nicht die Wege in der Stadt wiedergeben, sondern die Wege der Pforzheimerinnen und Pforzheimer. Folglich stellen die Werte zum einen auch die Wege der Pforzheimer Bevölkerung außerhalb der Stadtgrenzen dar, zum anderen jedoch nicht die Wege der Bevölkerung des Enzkreises oder anderer Gebietskörperschaften, die innerhalb der Stadtgrenzen Pforzheims durchgeführt werden.

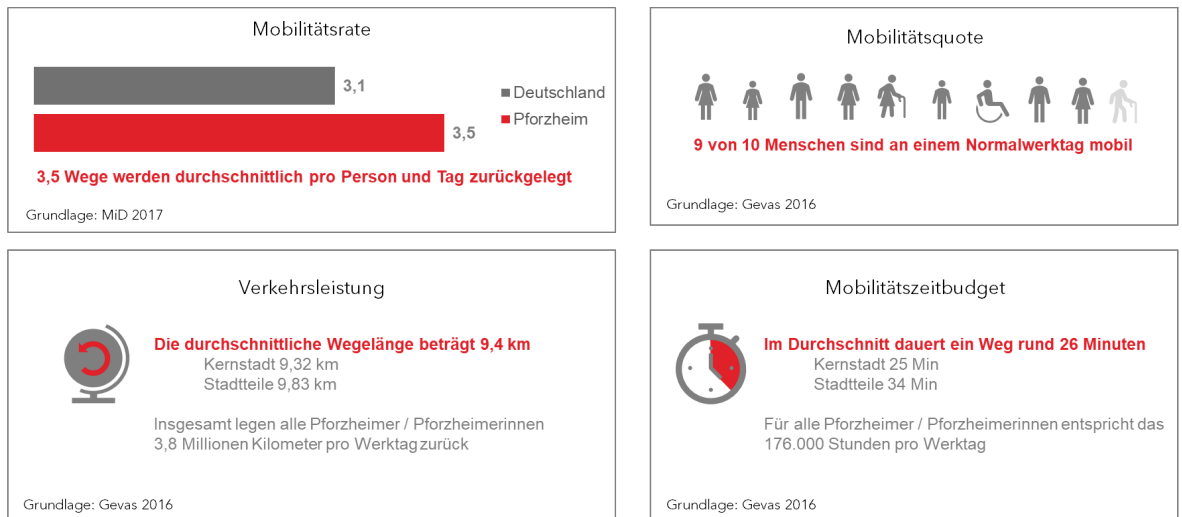


Abbildung 23 Mobilität in Pforzheim Basiswerte (Datengrundlage: gevas - humberg & partner 2017, MiD 2017a)

Abbildung 24 zeigt, dass über ein Drittel der zurückgelegten Wege Arbeits- (29%) oder Ausbildungswege (7%) sind. Ein weiteres Drittel wird zum Einkaufen (18%) oder für Erledigungen (13%) durchgeführt. Das letzte Drittel der Wege teilt sich auf in Freizeitwege (26%) und Begleitwege (7%).

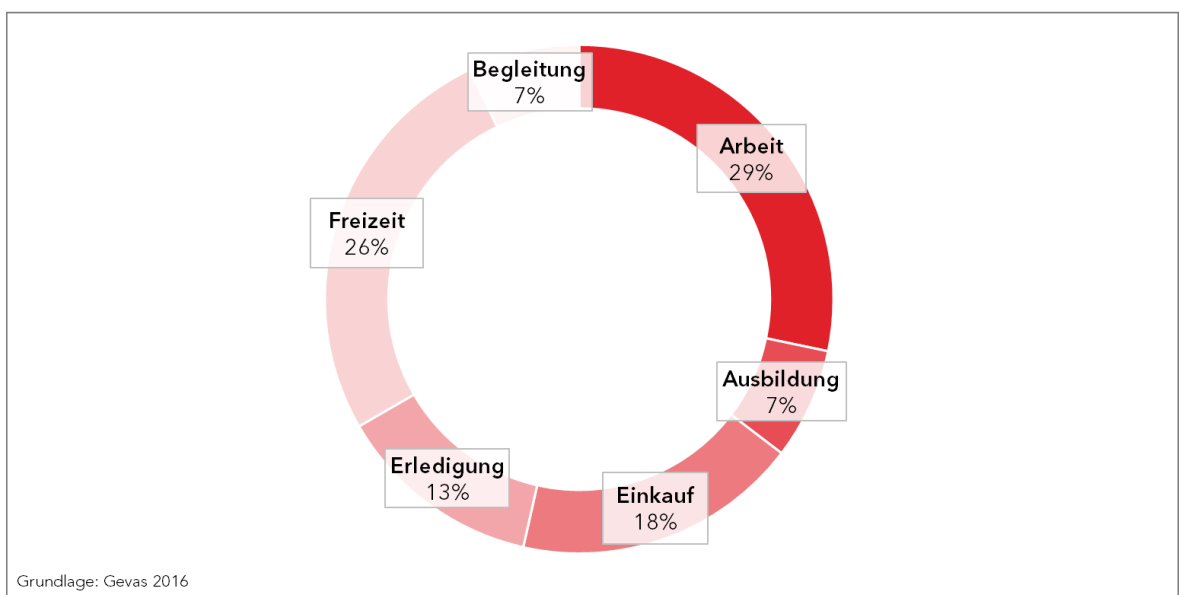


Abbildung 24 Anteil der Wegezwecke in Pforzheim (Datengrundlage: gevas - humberg & partner 2017)

Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)

Das Verkehrsmittelwahlverhalten stellt eine der zentralen Kennziffern des Mobilitätsverhaltens dar. Auf Basis der Verkehrserhebungen der MiD (2017) und von gevas (2017) können auch hierzu umfangreiche Auswertungen und differenzierte Aussagen getätigt werden. Jedoch zeigen die beiden Erhebungen aufgrund methodischer Differenzen auch deutliche Unterschiede in den Ergebnissen auf.

Im Rahmen des IMEP werden - insofern sinnvoll - die Daten der MiD verwendet, da diese Daten zum einen über das gesamte Jahr erhoben werden und somit die Ergebnisse unabhängiger vom Wetter und den Jahreszeiten sind. Zum anderen ist die MiD eine deutschlandweit durchgeführte Befragung zum Mobilitätsverhalten, wodurch sich die Werte mit anderen Städten oder dem Bundesschnitt vergleichen lassen.

Abbildung 25 zeigt die Verkehrsmittelanteile an den Wegen. 25% der Wege werden zu Fuß, 3% mit dem Fahrrad, 10% mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und 63% mit dem Pkw zurückgelegt (MiD 2017a). Laut gevas werden mit dem Pkw nur 53% der Wege und damit -10 Prozentpunkte zurückgelegt, sowie deutlich mehr Wege mit dem Fahrrad und ÖV. Die gevas-Auswertung zeigt zudem, dass das Auto in den Stadtteilen einen weitaus höheren Anteil an den Wegen hat als in der Kernstadt. Erklärungsansätze können bei den unterschiedlichen Befragungsdesigns gefunden werden. Gevas hat für einen kurzen Zeitraum für Werkstage erhoben, während die deutschlandweite Erhebung der MiD über das gesamte Jahr für alle Wochentage erhoben wurde.

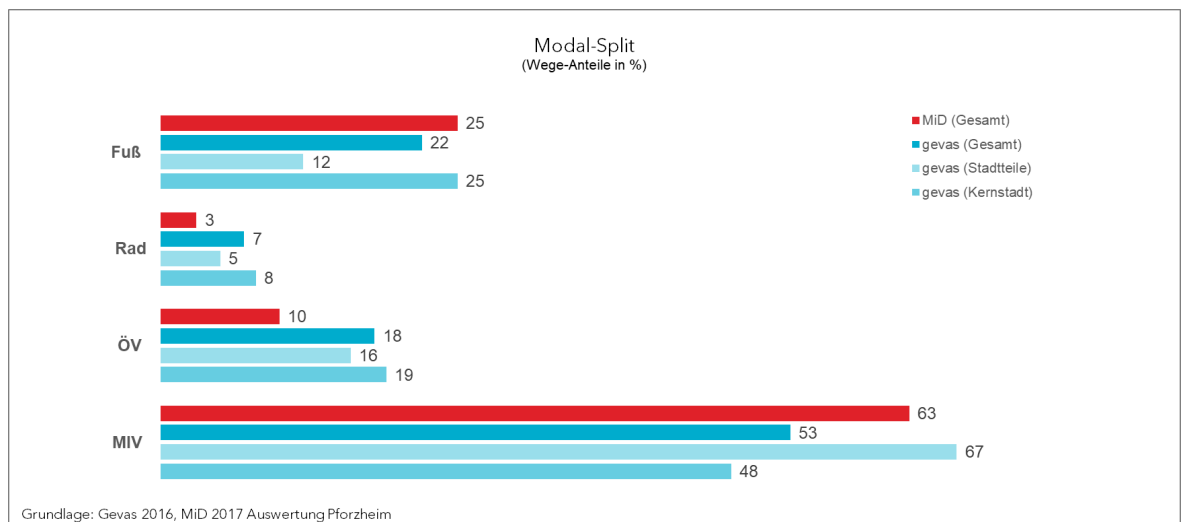


Abbildung 25 Modal-Split in Pforzheim (Datengrundlage: gevas - humberg & partner 2017, MiD 2017a)

Abbildung 26 zeigt den Modal-Split sowohl in Bezug zu vergleichbaren Städten (Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung Bonn (BBSR): Regiopole und Großstadt) als auch zum Landesdurchschnitt Baden-Württembergs. Es wird deutlich, dass eine überdurchschnittliche Nutzung des

Autos sowohl zu den von Struktur und Dichte vergleichbaren Städten (Regiopole und Großstädte) als auch zum Durchschnitt Baden-Württembergs besteht. Analog dazu liegt der Radverkehrsanteil mit 3% deutlich unter dem Durchschnitt von 14% in vergleichbaren Städten (Regiopole und Großstädte) und 10% im Landesschnitt Baden-Württembergs. Somit zeigt sich hier deutliches Verlagerungspotenzial weg vom Pkw hin zum Radverkehr. Die Werte des Fußverkehrs und Öffentlichen Verkehrs sind hingegen annähernd durchschnittlich.

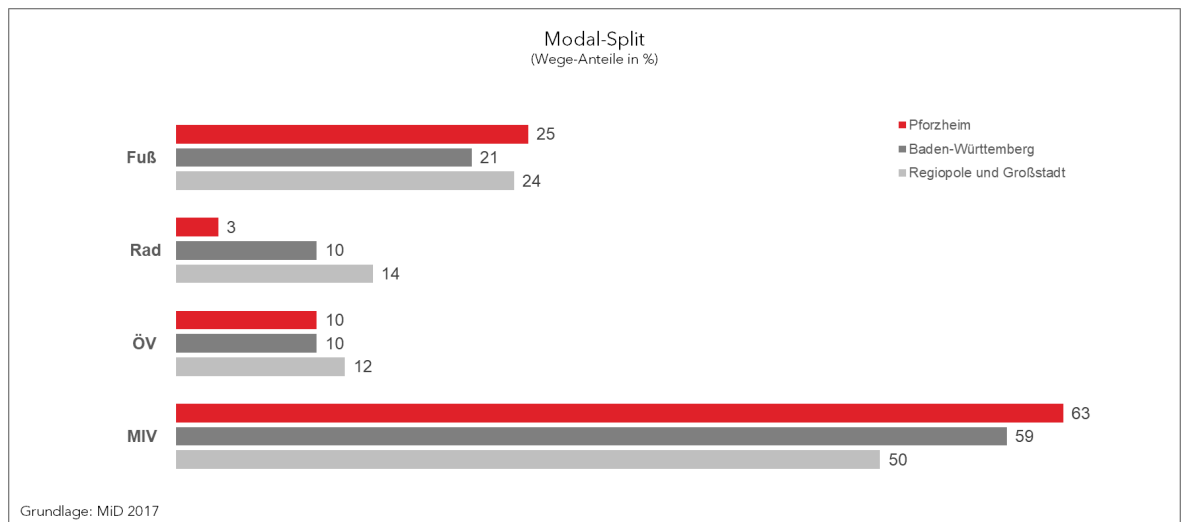


Abbildung 26 Modal-Split in Pforzheim im Vergleich (Datengrundlage: MiD 2017a, MiD 2017b)

Der geringe Radanteil zeigt sich auch im Vergleich zu anderen topographisch anspruchsvollen Städten (Abbildung 27). Kassel, Koblenz und Ulm mit ebenfalls deutlichen Höhendifferenzen im Stadtgebiet zeigen mit Wegeanteilen des Radverkehrs zwischen 9 und 12% das große Potenzial für den Radverkehr in Pforzheim auf.

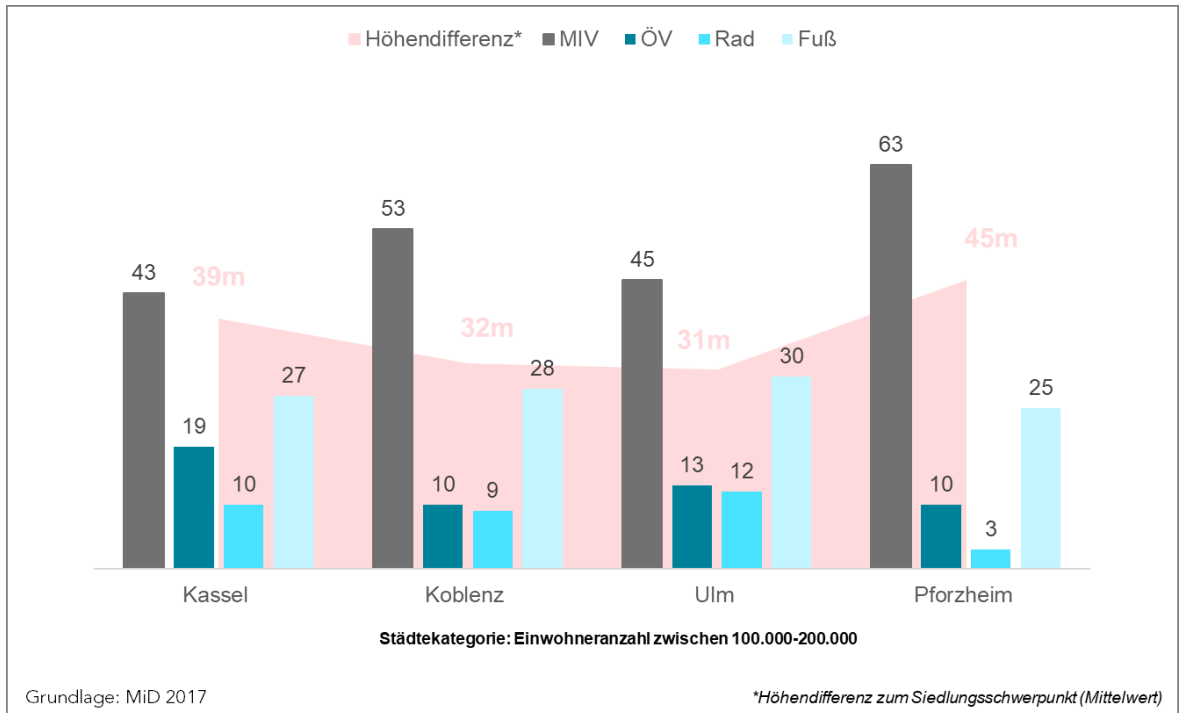


Abbildung 27 Modal-Split (Wege) in Pforzheim im Vergleich „bergiger“ Städte (Datengrundlage: MiD 2019)

Betrachtet man die zeitliche Entwicklung des Verkehrsmittelwahlverhaltens der Pforzheimer Bevölkerung, werden verschiedene Entwicklungen deutlich (Abbildung 28). Auch an dieser Stelle ist auf die Differenzen in den Ergebnissen der Verkehrserhebungen der MiD (2017a) und von gevas (2017) aufgrund methodischer Unterschiede hinzuweisen (Abbildung 25).

Beim Fußverkehr ist eine deutliche Abnahme des Wegeanteils in den vorangegangenen Erhebungen erkennbar, während die aktuelle Erhebung einen weiteren leichten Rückgang zeigt. Der Anteil, der mit dem ÖV zurückgelegten Wege ist relativ konstant geblieben, auch wenn die MiD 2017a für Pforzheim deutlich geringere Werte von 10% aufzeigt. Der Anteil des Radverkehrs lag 1990 und 2000 bei etwa 1% und ist 2016 auf 6% bzw. 3% (MiD 2017a) deutlich angestiegen. Der Anteil des Pkw (MIV) ist zwischen 1990 und 2000 von 49% deutlich auf 58% angewachsen. Die neuere Entwicklung zeigt: 2016 ist laut gevas der Anteil wieder auf 54% zurückgegangen. Deutlich wird, dass das verkehrliche Ziel mit 50% Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr und ÖV) Wegeanteil bezüglich der gevas-Erhebung und der MiD verfehlt wurde (Kapitel 1.1).

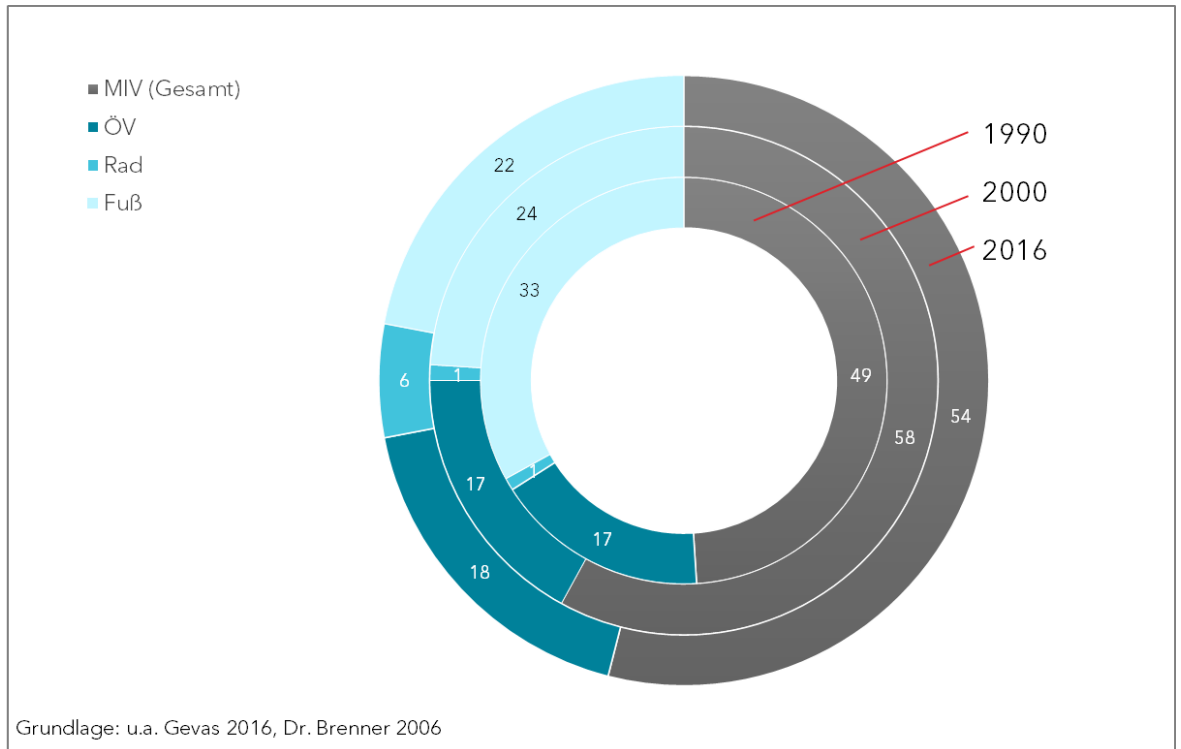


Abbildung 28 Zeitliche Entwicklung des Modal-Splits (Wege) in Pforzheim (Datengrundlage: gevas - humberg & partner 2017, Dr. Brenner 2006)

Auf Grundlage der gevas-Erhebung kann zudem aufgezeigt werden, welcher Anteil der Wege der Pforzheimer Bevölkerung innerhalb der Stadt und welcher über die Stadtgrenzen hinaus verläuft (Abbildung 29). Drei von vier Wegen werden innerhalb Pforzheims zurückgelegt und stellen damit Binnenverkehre dar. Von diesen Binnenverkehren werden insbesondere mehr Wege zu Fuß (28% Binnenwege statt 22% alle Wege), mit dem Fahrrad (9% Binnenwege statt 6% alle Wege) und weniger mit dem Auto (47% Binnenwege statt 54% alle Wege) und dem ÖV (16% Binnenwege statt 18% alle Wege) zurückgelegt. Dies lässt sich vor allem durch kürzere Wegelängen erklären, zeigt jedoch auch das große modale Verlagerungspotenzial innerhalb der Stadt mit ihren kurzen Distanzen auf.

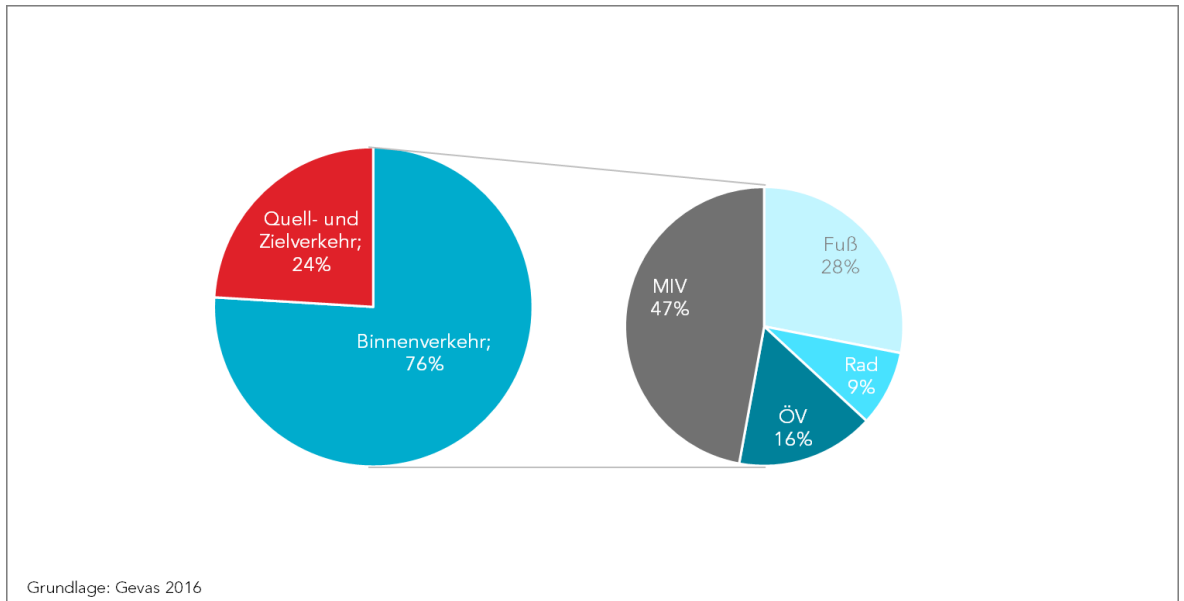


Abbildung 29 Modal Split (Wege) des Binnenverkehrs in Pforzheim (Datengrundlage: gevas - humberg & partner 2017)

Aufschlussreich ist ebenfalls die Betrachtung der mono- und multimodalen Personengruppen in Pforzheim. Monomodale Personen benutzen innerhalb einer Woche immer das gleiche Verkehrsmittel, multimodale Personen benutzen innerhalb einer Woche verschiedene Verkehrsmittel. In Abbildung 30 wird die Verteilung der Personengruppen in Pforzheim dem deutschen Durchschnitt gegenübergestellt.

Es zeigt sich, dass Personen, die ausschließlich entweder Auto fahren oder den ÖV nutzen, einen höheren Anteil haben als im Bundesdurchschnitt. Ebenso verhält es sich bei Personen, die sowohl das Auto als auch den ÖV innerhalb einer Woche benutzen. Diese Gruppe ist in Pforzheim fast doppelt so groß wie in Deutschland. Personen, die ausschließlich das Fahrrad nutzen, sind in Pforzheim mit 1% stark unterrepräsentiert. Ebenso verhält es sich mit den weiteren multimodalen Gruppen mit Fahrradbeteiligung, deren Anteile in Pforzheim deutlich unter dem Bundesdurchschnitt liegen. Es kann geschlussfolgert werden, dass sich der geringe Wegeanteil des Fahrrads bei der Verkehrsmittelwahl sowohl in den mono- wie auch multimodalen Personengruppen widerspiegelt und dementsprechend die Gruppen ohne Radverkehr überproportional vertreten sind. Zum einen kann die Topographie hierfür ein Stück weit die Begründung herleiten, jedoch sind zum anderen die Radverkehrsanteile in Großstädten generell höher als im Bundesdurchschnitt (Abbildung 26), weswegen sich hier ein hohes modales Verlagerungspotenzial identifizieren lässt.

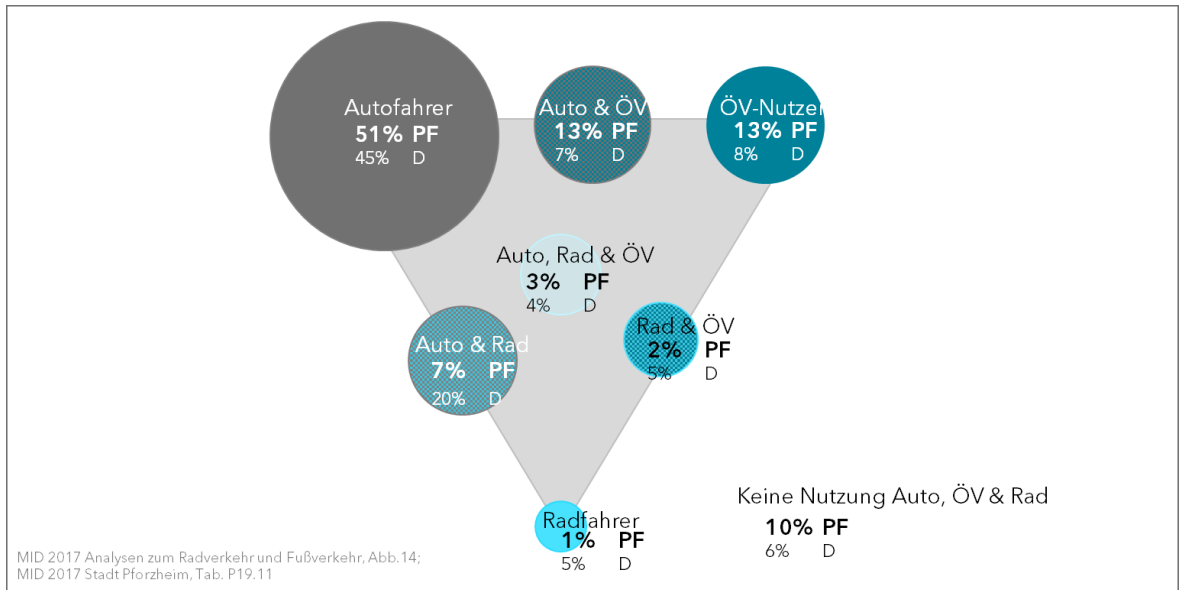


Abbildung 30 Anteil mono- und multimodaler Personengruppen in Pforzheim (Datengrundlage: MiD 2017a, MiD 2017b)

Wegelänge

Abbildung 31 zeigt die Verkehrsmittelwahl differenziert nach der Wegelänge. Deutlich wird hier, dass bereits ab einer Distanz von 1 Kilometer die Nutzung des Pkw mit über 60% Wegeanteilen dominiert. Dies zeigt sich auch in einer im Vergleich zum Bundesdurchschnitt kürzeren mittleren Wegelänge die mit dem Pkw (als Fahrer) zurückgelegt wird:

- in Pforzheim ca. 13 km
- in Deutschland ca. 16 km

Bei Wegen zwischen 0,5 und 1 km kann und muss das Zu-Fuß-Gehen wieder gestärkt werden. Wege bis 5 km oder teilweise 10 km bieten noch hohes Verlagerungspotenzial auf das Fahrrad. Wege über 2 km bieten zudem großes Potenzial zur Verlagerung auf den ÖV.

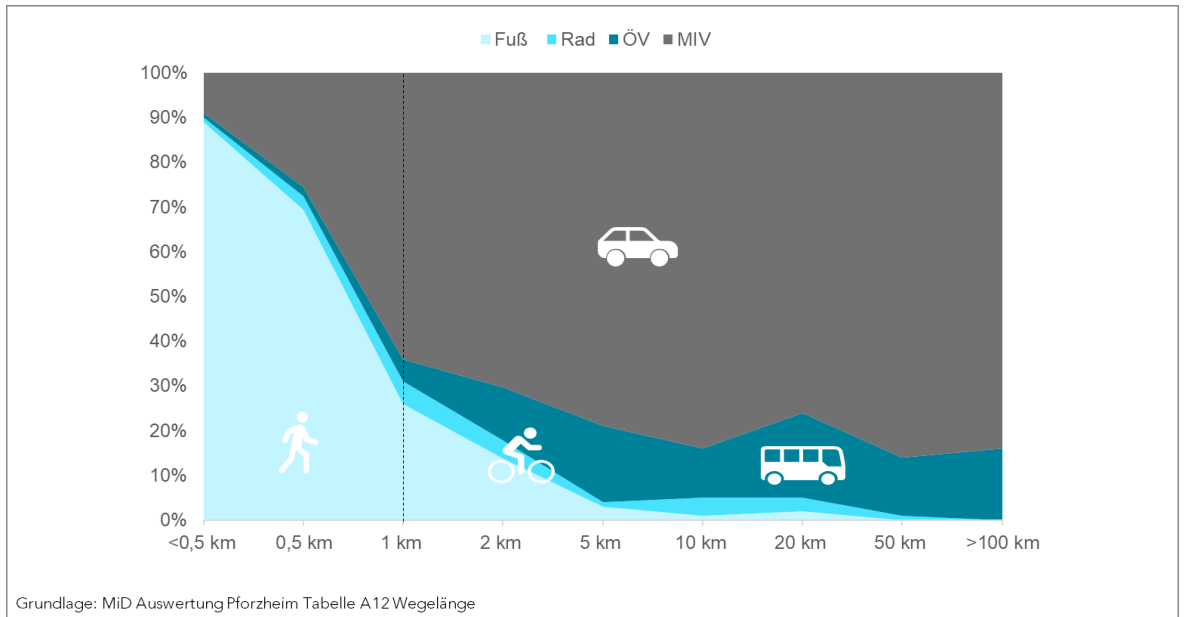


Abbildung 31 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge in Pforzheim (Datengrundlage: MiD 2017a)

Fast die Hälfte aller mit dem Pkw zurückgelegten Wege ist kürzer als 5 km, fast ein Fünftel der Pkw-Wege ist sogar kürzer als 2 km (Abbildung 32). Bei mittleren Wegelängen im Fuß- und Radverkehr bzw. Pedelec über 6 km zeigt sich auch in dieser Perspektive das vorhandene modale Verlagerungspotenzial.

► Mittlere Wegelänge in Deutschland (MiD 2017b)

- Fuß 1,6 km
- Rad 3,8 km
- Pedelec 6,1 km

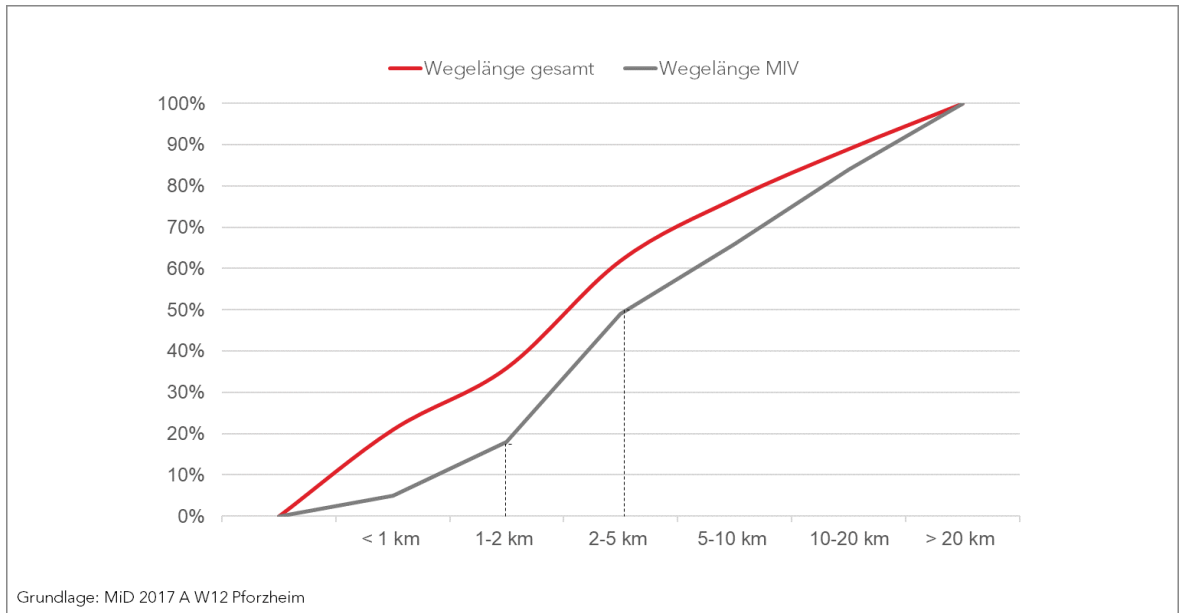


Abbildung 32 Wegelängen in Pforzheim (Datengrundlage: MiD 2017a)

Verkehrsmittelverfügbarkeit

In Pforzheim kommen laut Kraftfahrtbundesamt 493 private Pkw auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Der Pkw-Besitz liegt damit unter dem deutschen Durchschnitt von 569 privaten Pkw auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Jedoch liegt der Besitz über dem vergleichbarer Städte (Regiopole und Großstädte) mit 473 privaten Pkw. Seit 2010 hat die Pkw-Verfügbarkeit in Pforzheim zugenommen, ausgehend von 445 privaten Pkw auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2010. Bei einer Bevölkerungszunahme von 6% in den vergangenen 10 Jahren bedeutet dies umgerechnet auf die absolute Anzahl an Pkw eine deutliche Zunahme im oberen fünfstelligen Bereich. Aktuell besitzen laut MiD 77% der Haushalte in Pforzheim einen Pkw. In der Kernstadt sind es 74%, in den Stadtteilen 91%. Abbildung 33 zeigt den Pkw-Besitz in Pforzheim nach Stadtteilen. Die Pkw-Verfügbarkeit nach Haushalten spiegelt sich auch im Besitz wider. Die Höhenstadtteile Büchenbronn, Huchenfeld und Hohenwart haben den höchsten Pkw-Besitz, die zentral gelegenen Stadtteile Weststadt, Innenstadt und Oststadt etwa nur halb so viele Pkw.

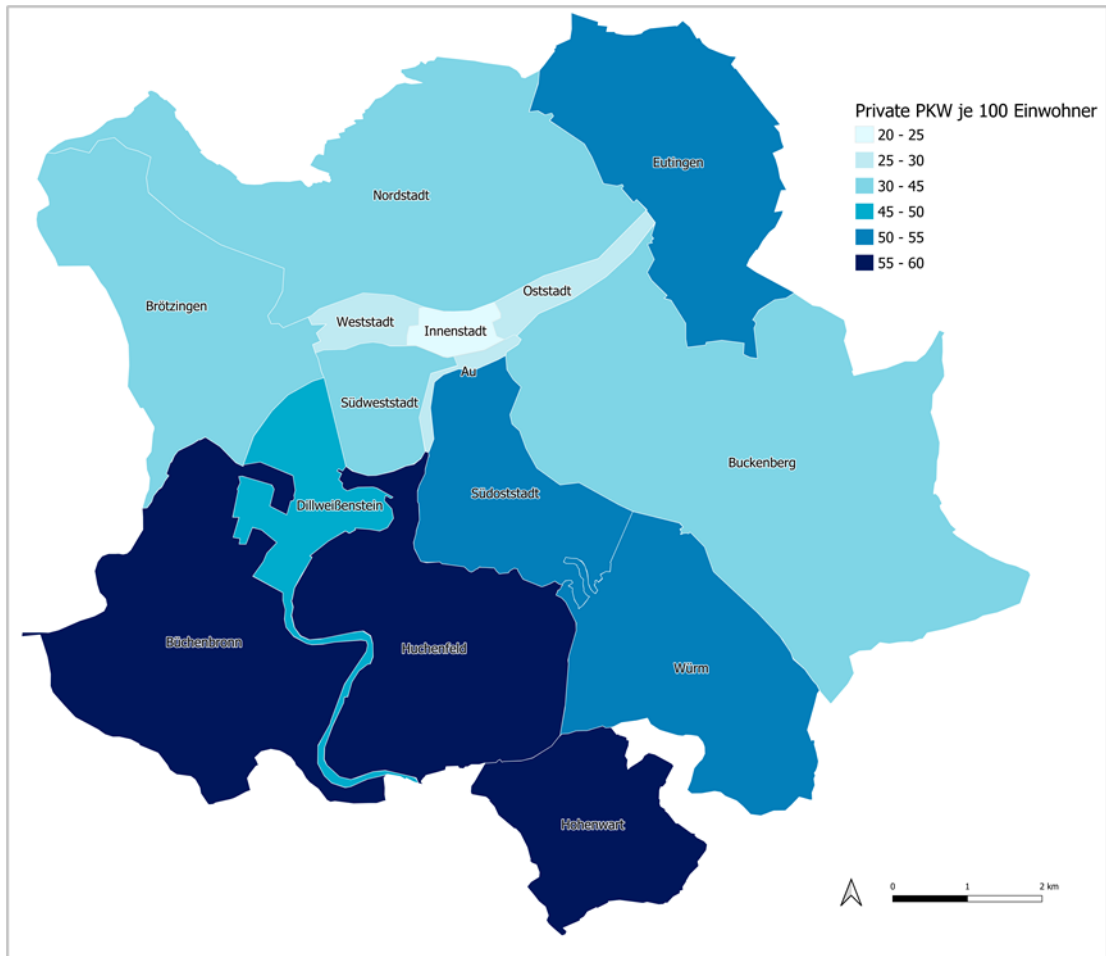


Abbildung 33 Pkw-Besitz in Pforzheim (Datengrundlage: Kommunale Statistikstelle Stadt Pforzheim 2019)

Das Carsharing Städteranking (Tabelle 3) zeigt die Anzahl an Car-Sharing-Fahrzeugen im Städtevergleich an. In Pforzheim gibt es 0,24 Car-Sharing-Fahrzeuge je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Im Vergleich zu den gelisteten Städten ist das ein Platz im oberen Mittelfeld. Andere Großstädte, vor allem aus Baden-Württemberg, verfügen allerdings anteilig über mehr Car-Sharing-Fahrzeuge.

Rang	Stadt	Car-Sharing-Fahrzeuge pro 1000 EW
1	Karlsruhe	2,96
2	Freiburg	1,59
3	Tübingen	1,21
12	Stuttgart	0,66
45	Pforzheim	0,24
46	Ulm	0,22
151	Moers	0,01

Tabelle 3 Car-Sharing Fahrzeuge (Datengrundlage: Bundesverband CarSharing 2019)

Abbildung 34 zeigt den Fahrradbesitz in Pforzheim und in Deutschland im Vergleich. Deutlich wird, dass die Anzahl der Haushalte mit Fahrradbesitz in Pforzheim mit 58% der Haushalte deutlich unter dem bundesdeutschen Durchschnitt von 78% liegt. Ein Pedelec besitzen in Pforzheim 6% der Haushalte, in deutschen Durchschnitt sind es 7%.



Abbildung 34 Fahrradbesitz in Pforzheim (Datengrundlage: MiD 2017a, MiD 2017b)

Ein wichtiger Faktor für den Fahrradbesitz ist die einfache Zugänglichkeit zu Fahrradstellplätzen. In Pforzheim verfügen laut MiD 2017 35% der Fahrradbesitzenden zu Hause über keine einfach zugänglichen Fahrradstellplätze und damit deutlich mehr als im Durchschnitt in dicht bebauten vergleichbaren Städten (Regiopole und Großstädte) mit 18%. Ebenfalls haben mit 21% der Fahrradbesitzenden in Pforzheim deutlich häufiger keine einfache Fahrradsicherung am Stellplatz zu Hause als in vergleichbaren Städten (Regiopole und Großstädte) mit 14%.

Zufriedenheit Verkehrssystem

Die Betrachtung der Zufriedenheit mit dem Verkehrssystem aus der MiD (Abbildung 35) und damit die Einbeziehung der subjektiven Bewertung der Nutzenden des Verkehrssystems ist ein wesentlicher Faktor. Das Zu-Fuß-Gehen wird in Pforzheim mit der Schulnote 2,0 am besten von allen Verkehrsarten bewertet. Zudem gehen auch 86% der Pforzheimerinnen und Pforzheimer im Alltag gerne zu Fuß. Das Autofahren wird mit 2,5 am zweitbesten bewertet. Ebenfalls fahren 76% der Menschen im Alltag auch gerne Auto in Pforzheim. Der ÖPNV wird mit 2,7 nur etwas schlechter bewertet, jedoch fahren mit 45% deutlich weniger gerne im Alltag ÖPNV. Das Radfahren erhält mit der Schulnote 3,5 mit Abstand die schlechteste Bewertung. Ebenfalls fahren nur 30% gerne in Pforzheim im Alltag mit dem Fahrrad.

Ich fahre in Pforzheim im Alltag gerne...



Grundlage: MiD 2017 Auswertung Pforzheim

Abbildung 35 Bewertung der Verkehrsarten in Pforzheim nach Schulnoten (Datengrundlage: MiD 2017)

Die schlechte Bewertung des Radfahrens spiegelt sich auch in der Bewertung im Fahrradklimatest 2020 des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) für die Stadt Pforzheim wider (Abbildung 36). Mit einer Schulnoten-Bewertung von 4,6 liegt Pforzheim in seiner Städtegrößenklasse auf Platz 38 von 41 Städten und damit wie in den Fahrradklimatests früherer Jahre auf den hinteren Plätzen. Während einige Aspekte wie ein geringer Fahrraddiebstahl, gute Oberflächen der (Rad)wege und wenige Hindernisse auf Radwegen im Vergleich zu anderen Städten gut bewertet werden, wird bemängelt, dass es keine öffentlichen Fahrräder (Bike-Sharing) gibt, dass das Radfahren gerade für ältere und jüngere Altersgruppen wenig attraktiv ist und die Akzeptanz des Radfahrens durch andere Verkehrsteilnehmenden in der Stadt vergleichsweise gering ist. Am besten bewertet werden die Radwegbeschilderung und die Öffnung der Einbahnstraßen. Besonders schlecht werden eine fehlende Falschparkkontrolle auf Radwegen und fehlende Ampelschaltungen für Radfahrende bewertet.

Stärken und Schwächen im Städtevergleich

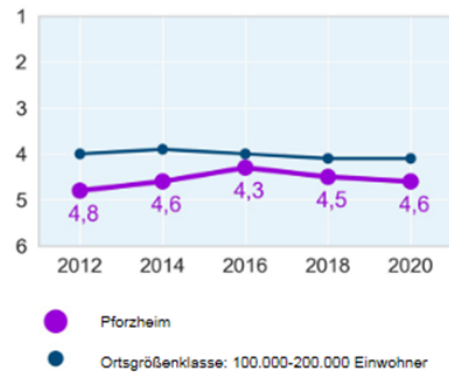
positiv

1. Fahrraddiebstahl
2. Oberfläche der (Rad)wege
3. Hindernisse auf Radwegen

negativ

1. Öffentliche Fahrräder
2. Radfahren durch Alt und Jung
3. Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer

Entwicklung seit 2012



Stärken und Schwächen

...in der Einzelbewertung³

geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	3,3
Wegweisung für Radfahrer	3,7
Erreichbarkeit Stadtzentrum	3,8
Fahrraddiebstahl	3,9
zügiges Radfahren	4,2
Radfahren durch Alt und Jung	4,3
Medienberichte	4,3
Abstellanlagen	4,4
Konflikte mit Fußgängern	4,4
Oberfläche der (Rad)wege	4,4
Hindernisse auf Radwegen	4,5
Spaß oder Stress	4,6
Winterdienst auf Radwegen	4,6
Reinigung der Radwege	4,6
Fahrradmitnahme im ÖV	4,7
Konflikte mit Kfz	4,9
Fahrradförderung in jüngster Zeit	4,9
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	4,9
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	5,0
Breite der (Rad)wege	5,0
Werbung für das Radfahren	5,0
Führung an Baustellen	5,1
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	5,2
Sicherheitsgefühl	5,2
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	5,3
Ampelschaltungen für Radfahrer	5,3
Öffentliche Fahrräder	5,3

Stärken



Schwächen

Abbildung 36 Ergebnisse des Fahrradklimatests Pforzheim 2020 (Quelle: ADFC 2020)

Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeit

In Pforzheim leben zurzeit über 126.000 Einwohnerinnen und Einwohner (2020). Die Einwohnerzahl ist in den vergangenen Jahren deutlich und stärker als im Durchschnitt in Baden-Württemberg und Deutschland gestiegen. Abbildung 37 zeigt die Entwicklung in den letzten zehn Jahren in der Gesamtstadt und nach Stadtteilen unterteilt. Prozentual haben sich die größten Steigerungen in der Kernstadt (Innenstadt, Oststadt und Weststadt) mit über 15% Wachstum ergeben. Die Stadtteile Hohenwart, Würm, Buckenberg und Brötzingen weisen das geringste prozentuale Wachstum auf.

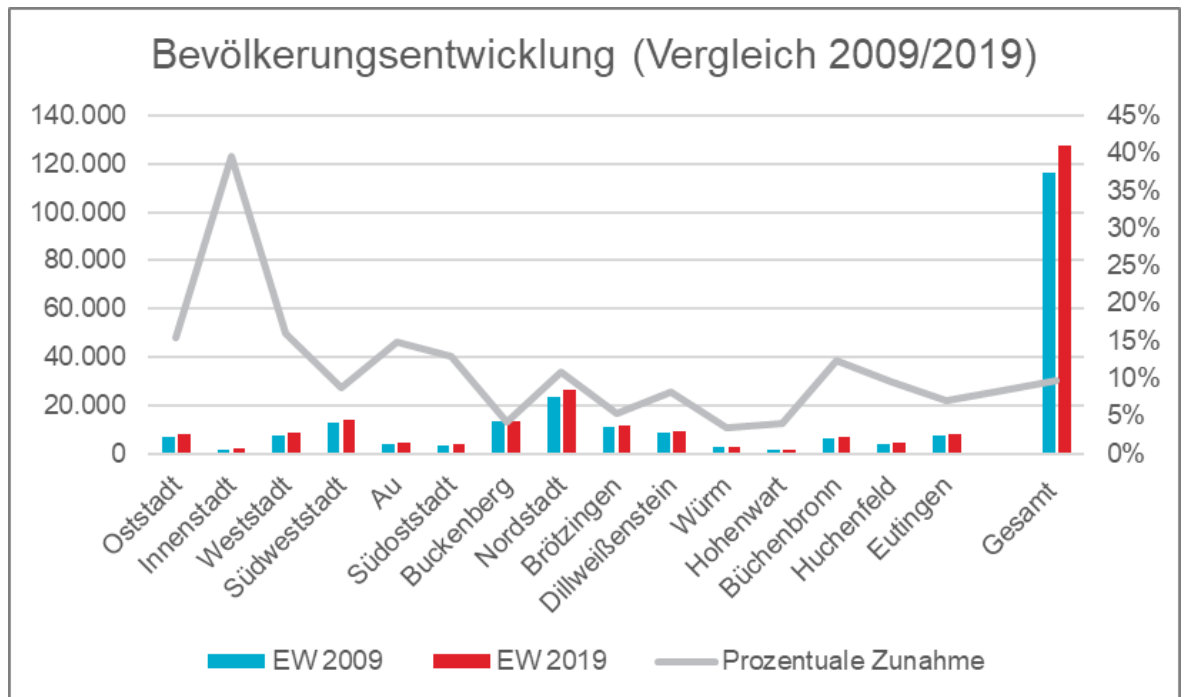


Abbildung 37 Bevölkerungsentwicklung in Pforzheim nach Stadtteilen seit 2009 (Datengrundlage: Kommunale Statistikstelle Stadt Pforzheim 2019)

In Abbildung 38 ist zudem zu erkennen, dass in den innenstadtnahen Stadtteilen Nordstadt, Oststadt, Weststadt und Südweststadt die höchsten absoluten Zuwächse von mehr als 1.000 Personen zu verzeichnen sind.

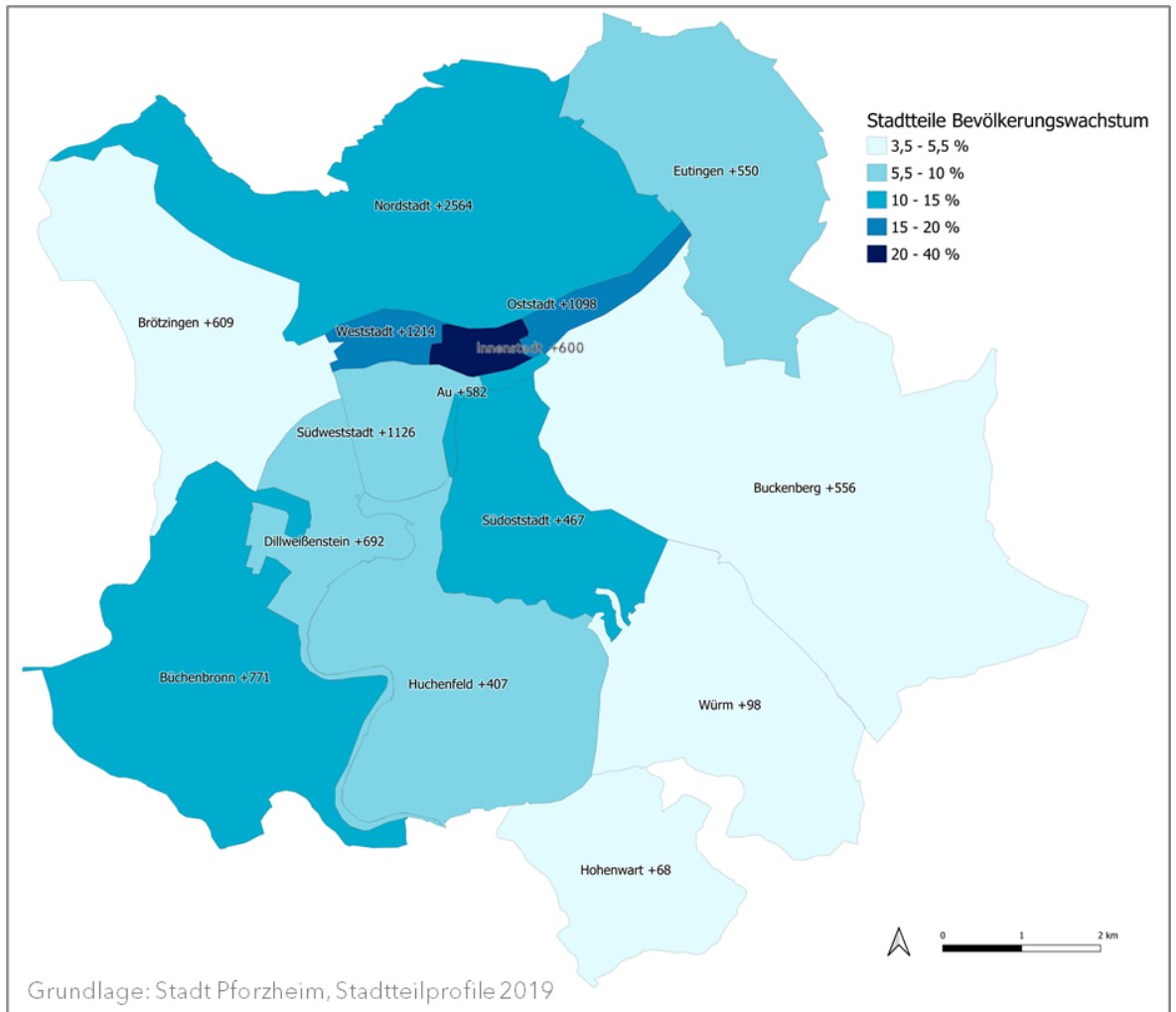


Abbildung 38 Bevölkerungswachstum in Pforzheim seit 2009 (Datengrundlage: Kommunale Statistikstelle Stadt Pforzheim 2019)

Im Verhältnis von Siedlungs- und Verkehrsfläche zu Gesamtfläche weist Pforzheim einen geringen Wert von etwa 31% im Vergleich zu etwa 50% in Großstädten auf (Abbildung 39). Dies spiegelt sich auch in einer erhöhten Siedlungsdichte wider. Das heißt, in Pforzheim leben mehr Menschen auf einem Quadratkilometer als im Durchschnitt der deutschen Großstädte.

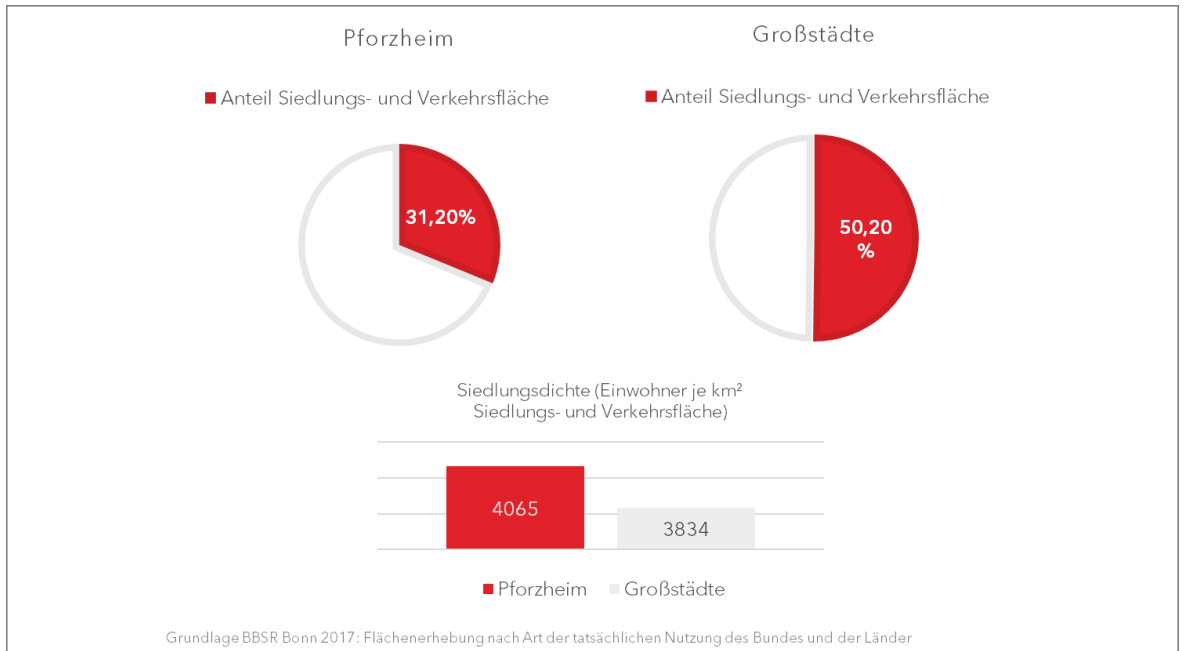


Abbildung 39 Siedlungs- und Verkehrsfläche in Pforzheim (Datengrundlage: BBSR 2020)

Abbildung 40 bestätigt die gute Erreichbarkeit innerhalb der Stadt. Nahezu alle Siedlungsflächen (94%) sind Stand 2017 fußläufig (1 km Luftliniendistanz) mit Nahversorgung erschlossen und alle Einwohnerinnen und Einwohner Pforzheims (100%) leben in einer fußläufigen Entfernung zur nächsten Haltestelle des ÖV mit mindestens 10 Abfahrten am Tag.



94%
Anteil Einwohner in Pforzheim mit max. 1 km Luftliniendistanz zum nächsten Supermarkt oder Discounter



100%
Anteil Einwohner in Pforzheim mit max. 1 km Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle des ÖV mit mind. 10 Abfahrten am Tag

Abbildung 40 Erreichbarkeiten in Pforzheim (Datengrundlage: BBSR 2020)

Pendlerbeziehungen

Pforzheim hat ein werktägliches Pendleraufkommen von ca. 83.000 Personen. Diese Zahl setzt sich aus etwa 31.400 Einpendlern, 23.900 Auspendlern und 27.600 Binnenpendlern zusammen (Abbildung 41). Die Stadt weist damit einen Pendlerüberschuss von etwa 7.500 Pendlern auf. Diese starken Verflechtungen in die Region bedeuten auch ein werktägliches Aufkommen von bis zu 166.000 Pendlerwegen in der Stadt und über die Stadtgrenzen von Pforzheim hinaus.

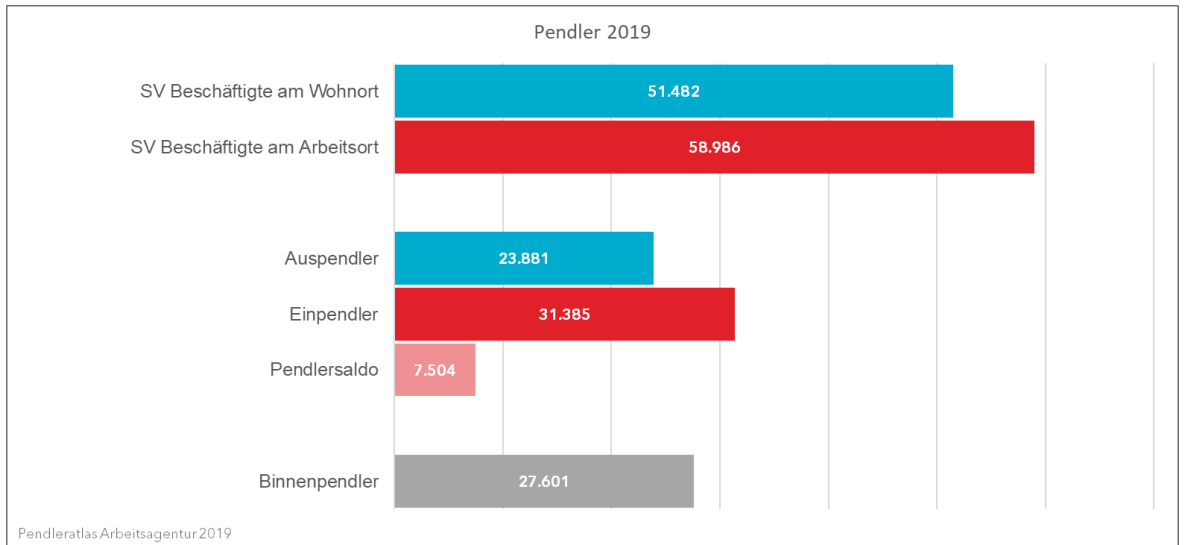


Abbildung 41 Pendler in Pforzheim (Datengrundlage: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2019)

Der größte Teil der Ein- und Auspendler geht von und in den Enzkreis (Abbildung 42). Weitere relevante Quellen und Ziele sind die Landkreise Karlsruhe und Calw sowie die Stadt Karlsruhe. Bei den Auspendlern sind noch die Stadt Stuttgart und der Landkreis Böblingen zu nennen. Die anderen Kreise weisen Pendlerbeziehungen von weniger als 1.000 auf.

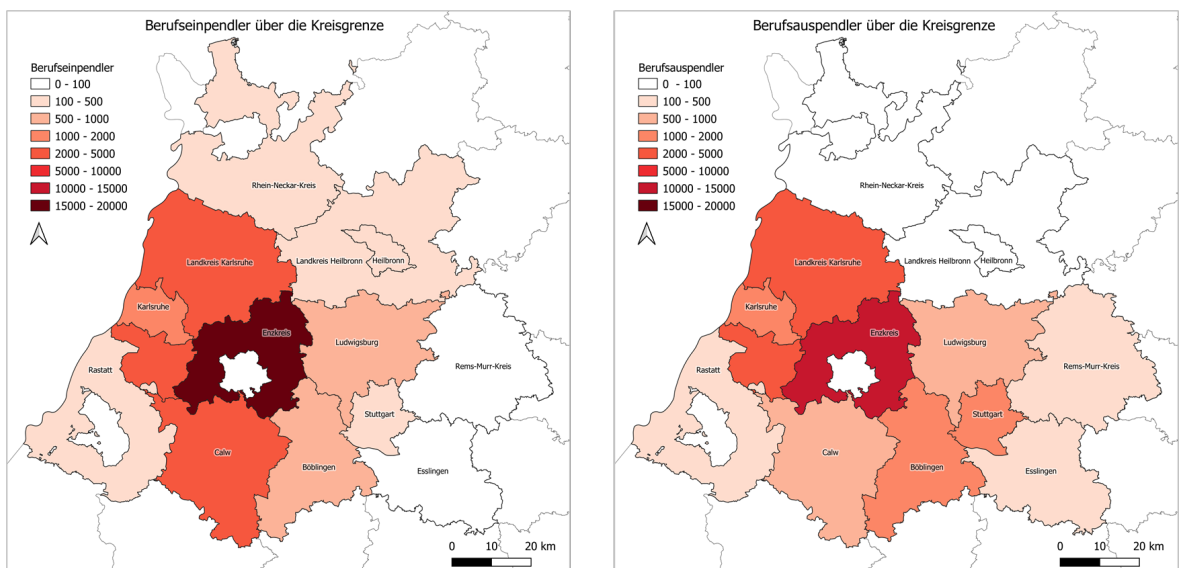


Abbildung 42 Räumliche Verteilung der Berufsein- (links) und -auspendler (rechts) (Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2019)

Verkehrssicherheit

Abbildung 43 zeigt die Anzahl der Verunglückten im Straßenverkehr je 100.000 Einwohner in Pforzheim, in vergleichbaren städtischen Regionen sowie im Bundesdurchschnitt. Aufgrund der kleineren Grundgesamtheit variieren die Zahlen in Pforzheim stärker, es zeigt sich jedoch, dass die Anzahl der Verunglückten in Pforzheim in den

vergangenen 25 Jahren analog zu den anderen Durchschnittswerten leicht um etwa 100 gesunken ist. Jedoch verunglücken immer noch etwa 450 Personen je 100.000 Einwohner in Pforzheim pro Jahr.

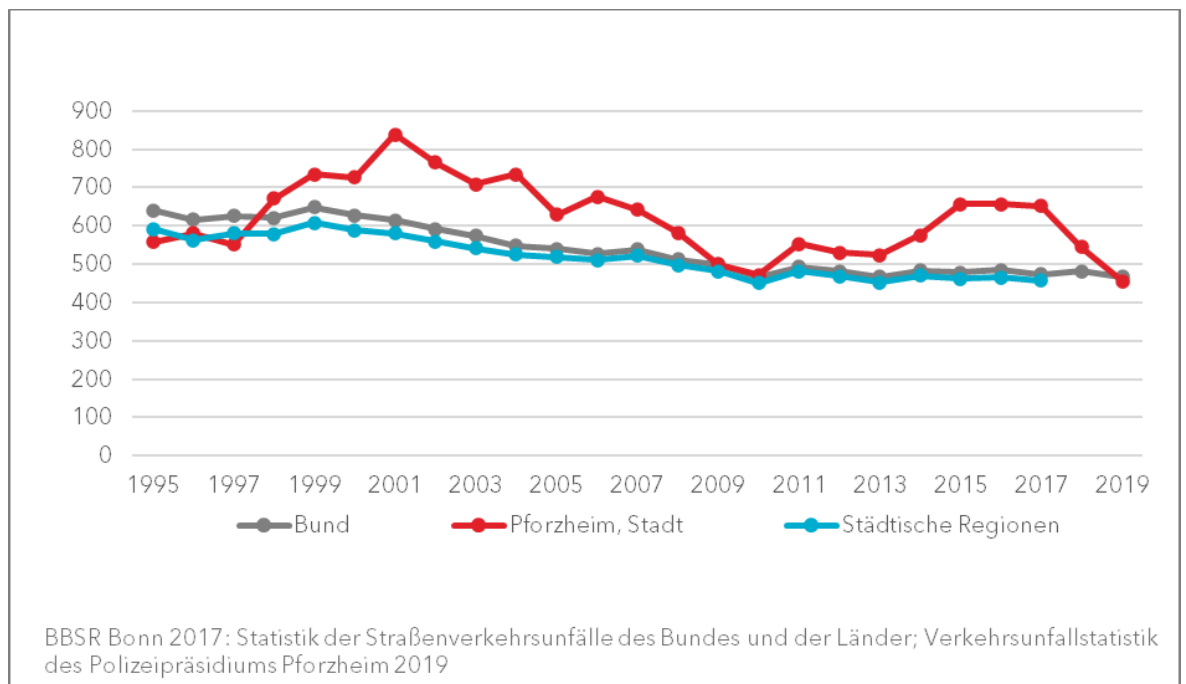


Abbildung 43 Verunglückte im Straßenverkehr je 100.000 Einwohner (Datengrundlage: BBSR 2020, Polizeipräsidium Pforzheim 2019)

Der Anteil der Verunglückten an allen Unfallbeteiligten ist in Pforzheim beim Fuß- und Radverkehr deutlich höher als im Durchschnitt aller Unfälle (Abbildung 44). Dies liegt zum einen daran, dass leichte Unfälle ohne Personenschaden beim Fuß- und Radverkehr weniger häufig polizeilich gemeldet werden, zum anderen sind Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende jedoch auch deutlich schlechter geschützt und somit sind gerade bei Unfällen mit dem motorisierten Verkehr oft Personenschäden die Folge.

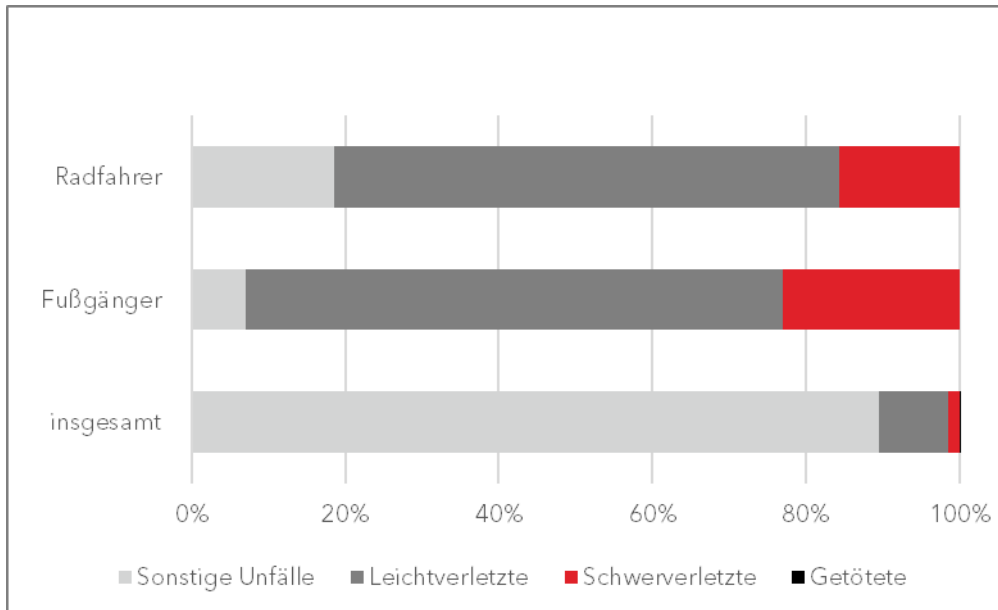


Abbildung 44 Anteil Verunglückte an Unfallbeteiligten 2019 (Datengrundlage: Polizeipräsidium Pforzheim 2019)

Im Vergleich zur zurückgelegten Wegestrecke weist der Fuß- und Radverkehr eine überproportional hohe Anzahl an Verunglückten und hier insbesondere an Schwerverletzten auf. Etwa 14% (11 von 79) der Schwerverletzten sind Radfahrende obwohl sie nur einen Wegeanteil von 3% mit deutlich kürzeren Wegestrecken (Abbildung 45) haben. Die Fußgänger machen einen Anteil von 29% (23 von 79) bei einem Wegeanteil von 25% und deutlich kürzeren Wegestrecken von im Durchschnitt 1,6 km (Pkw 13 km) aus.

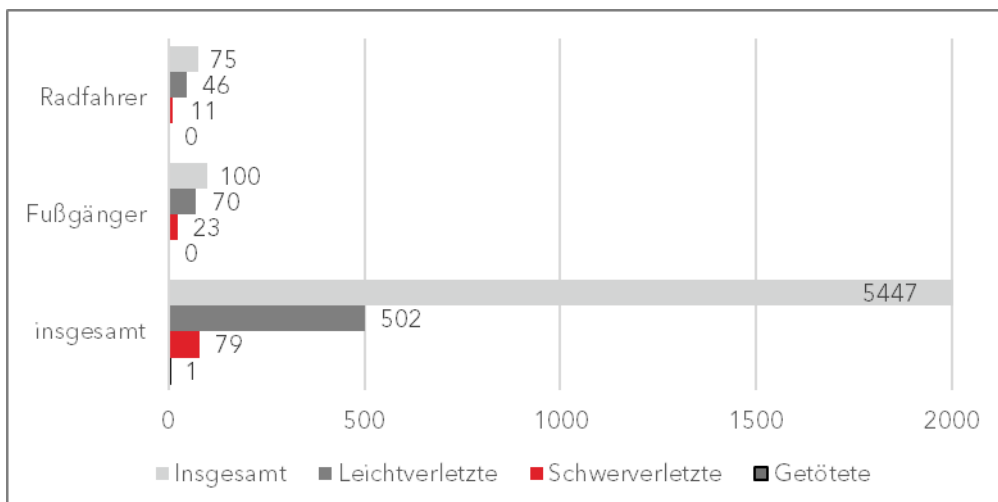


Abbildung 45 Verkehrsunfälle nach Verletzungsgrad 2019 (Datengrundlage: Polizeipräsidium Pforzheim 2019)

Verkehrsbelastung

Abbildung 46 zeigt die mit dem städtischen Verkehrsmodell (Stand 2018) berechnete Kfz-Belastung im Straßennetz von Pforzheim. Dargestellt ist die Belastung je

Richtung an einem Werktag. Belastungen von unter 2.500 Kfz pro Werktag sind weiß dargestellt. Innerstädtisch weisen die Bundesstraßen B10, B294, B463, L1135 und L562 die höchsten Belastungen mit werktäglich mehr als 25.000 Kfz im Querschnitt auf. Ebenfalls stark belastet sind außerdem der Innenstadtring und die St. Georgensteige, Wurmberger Straße und Kanzlerstraße. Diese Hauptachsen stellen zum einen die wichtigsten Verbindungen für den Kfz-Verkehr dar und sind elementar für die Erreichbarkeit der Stadt. Zum anderen stellen die Hauptachsen mit ihren hohen Belastungen damit auch die Örtlichkeiten mit den höchsten lokalen Immissionen durch Lärm und Luftschadstoffe dar.

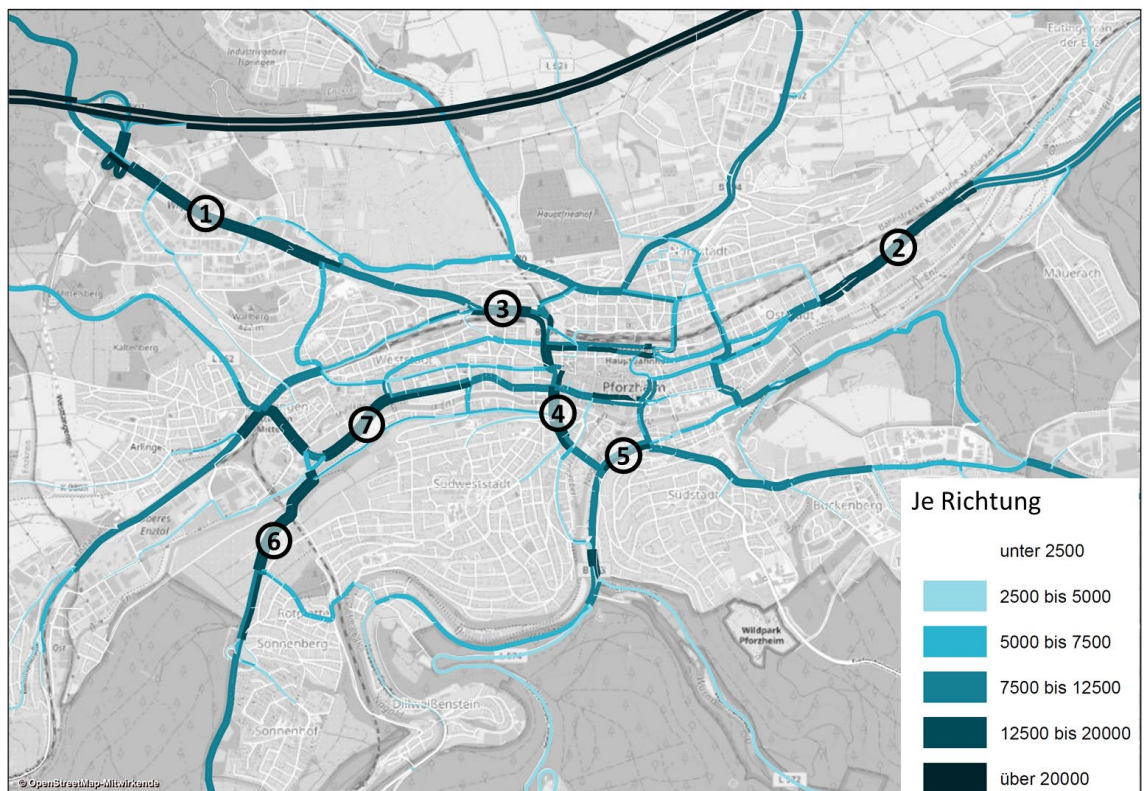


Abbildung 46 Kfz-Belastung Straßennetz Pforzheim gem. Verkehrsmodell (Analyse, Tageswert)
(Datengrundlage: Analyse-Verkehrsmodell Pforzheim)

- (1) B10 Karlsruher Straße: 29.300 Kfz pro Werktag (Querschnitt)
- (2) B10 Eutinger Straße: 28.500 Kfz pro Werktag (Querschnitt)
- (3) B10/B294 Untere Wilferdinger Straße: 29.000 Kfz pro Werktag (Querschnitt)
- (4) B463 Jahnstraße: 28.500 Kfz pro Werktag (Querschnitt)
- (5) L1135 Calwer Straße: 25.400 Kfz pro Werktag (Querschnitt)
- (6) L562 Büchenbronner Straße: 30.200 Kfz pro Werktag (Querschnitt)
- (7) L562 Habermehlstraße: 32.000 Kfz pro Werktag (Querschnitt)

1.3 Zukunftsthemen

Für die Darstellung der wesentlichen Zukunftsthemen der Mobilität werden zum einen für Pforzheim spezifische Kenngrößen der Bevölkerungsentwicklung, der Entwicklung der Verkehrsbelastungen sowie übergeordnete Infrastrukturplanungen skizziert. Zum anderen werden die Themen besprochen, die die wichtigsten Rahmenbedingungen für die langfristige Entwicklung der Mobilität in Pforzheim spielen werden. Hierzu zählen insbesondere die Zukunftsthemen Digitalisierung, Elektromobilität, Umwelt- und Klimaschutz, Teilen und Verknüpfen sowie flexible und bedarfsgerechte Mobilität. Die globalen Trends werden skizziert und den spezifischen Entwicklungen und Ansätzen in Pforzheim gegenübergestellt.

Zukünftige Entwicklung zentraler Kenngrößen in Pforzheim

Nach zuletzt starken Zuwächsen in der Bevölkerung Pforzheims (zwischen 2013 und 2018 +6,6%) wird nach derzeitigen Prognosen die Stadtbevölkerung weiter anwachsen, jedoch in einem moderaten Maße. Bis 2035 ist von einer Bevölkerungsentwicklung von +2,1% auszugehen (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg).

Die weitere Zunahme der Bevölkerung geht mit einer weiter steigenden Zunahme des Verkehrsbelastungen einher, unter anderem dem Kfz-Verkehr. Auswertungen des Verkehrsmodells zeigen, wie sich bis 2035 (ohne konkrete Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl) die Verkehrsmengen in Pforzheim entwickeln werden (Abbildung 47). Die Zunahme der Kfz-Verkehrsmenge wird in Pforzheim für einen Normalwerktag bei ca. +5 % im Vergleich zu heute liegen. Damit wird die Verkehrsmenge stärker zunehmen als die Bevölkerung. Darüber hinaus lässt sich zum einen auswerten, dass die Fahrzeit etwas stärker zunehmen wird als die zurückgelegte Distanz, d.h. das Geschwindigkeitsniveau für den Kfz-Verkehr wird sinken. Zum anderen wird der Quell- / Zielverkehr überdurchschnittlich stark zunehmen. Das heißt, die Kfz-Verkehre der Pforzheimerinnen und Pforzheimer über die Stadtgrenze hinaus sowie der einpendelnde Kfz-Verkehr wird stärker zunehmen als die innerhalb der Stadt zurückgelegten Kfz-Fahrten.

Die Kfz-Verkehrsmengen in den Spitzenstunden am Morgen und am Abend werden außerdem mit einem Wachstum von 10 - 17% stärker zunehmen als die Tagesbelastung. Da die Kapazität des Verkehrssystems auf die Belastungen in den Spitzenstunden ausgelegt ist, werden hier besonders große Herausforderungen zu erwarten sein, denen mit entsprechenden Maßnahmen begegnet werden muss.

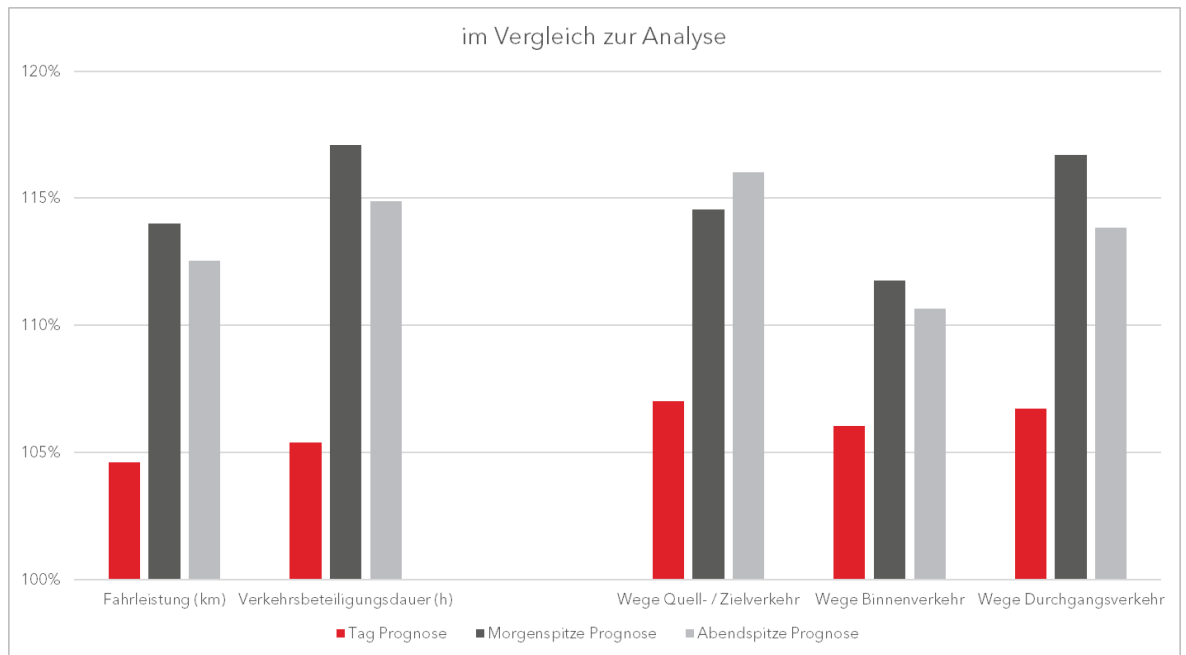


Abbildung 47 Kfz-Prognoseentwicklung in Pforzheim (Verkehrsmodell, ohne BAB) (Daten-
grundlage: Analyse- und Prognose-Verkehrsmodell Pforzheim)

Digitalisierung

Die zunehmende Digitalisierung wird in Zukunft viele Prozesse vereinfachen und erleichtern können. So wird auf der einen Seite die Multi- und Intermodalität durch App-basierte Sharing-Systeme und die einfache Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten gefördert. Auf der anderen Seite bringt die Digitalisierung aber auch viele Herausforderungen mit sich. Laut MiD 2017 kaufen 42% der Deutschen mindestens einmal im Monat im Internet ein. Dadurch wird neben dem hohen logistischen Planungsaufwand auch ein zusätzliches Verkehrsaufkommen generiert.

Zur Bewältigung dieser Aufgaben verfolgt Pforzheim eine Smart-City-Strategie. Die zunehmende Verkehrsbelastung und die damit verbundenen erhöhten Schadstoff- und Lärmemissionen sollen reduziert werden. Der Ansatz hierfür besteht in der softwareseitig optimierten Logistik -und Verkehrssteuerung, um Fahrten möglichst effizient durchzuführen und z.B. Leerfahrten oder Fahrten mit niedrigem Besetzungsgrad weitestgehend zu vermeiden. Zum anderen spielt die Digitalisierung bei der Vernetzung der Verkehrsmittel sowie bei der Etablierung neuer Mobilitätsformen wie Leih- und Sharing-Angeboten von Fahrrädern und E-Rollern oder alternativer Antriebe eine wichtige Rolle.

Elektromobilität

Die Elektrifizierung von Autos und Fahrrädern im Verkehrssektor hat das Potenzial, die Mobilität nachhaltig klimafreundlicher zu gestalten. Der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung („Ampel-Koalition“) nennt das Ausbauziel von deutschlandweit 15 Millionen Elektroautos bis 2030. Das entspricht etwas weniger als einem Drittel des heutigen Autobestandes in Deutschland. Für Kommunen liegt hier die Herausforderung in der Steuerung des Ausbaus der nötigen Ladeinfrastruktur. Von den

Stadtwerken Pforzheim gibt es bereits die App "Autostrom", welche eine Liveanzeige über verfügbare Ladepunkte für E-Autos mit Preisinformation enthält, und mit der anschließend auch gezahlt werden kann. In Pforzheim gibt es 14 Ladepunkte, davon fünf in der Innenstadt und an Fernstraßen. Diese Bereiche sind besonders relevant, da dort nicht auf private Lademöglichkeiten zurückgegriffen werden kann. Somit sind erste Ansätze für eine gute Ladestation-Infrastruktur bereits vorhanden.

Des Weiteren bieten die Stadtwerke Pforzheim online einen E-Mobilität-Assistenten an, welcher den Einstieg in die E-Mobilität erleichtern soll, indem er Informationen über Leasingangebote von E-Autos, Serviceleistungen, Ladestromtarifen und Wallboxen sowie lokale Partner bietet.

Die Marktetablierung von Elektrofahrrädern, auch Pedelecs genannt, bietet auch für Pforzheim mit seinem topographisch anspruchsvollen Stadtgebiet eine Chance, den sehr geringen Radverkehrsanteil an (innerstädtischen) Wegen zu erhöhen. Hierfür wird als Voraussetzung der weitere Ausbau von Radwegen, welche zügig und sicher befahrbar sind, Radwegebau auch auf Strecken mit Steigung, sowie der Ausbau sicherer Abstellmöglichkeiten und Ladestationen an zentralen Orten nötig sein.

Umwelt- und Klimaschutz

Der Verkehrssektor ist in Deutschland einer der größten Verursacher von Treibhausgasen. Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung sieht daher eine Reduktion der verkehrsbedingten Klimagase um 40 bis 42% bis 2030 gegenüber 1990 vor. Auch in Pforzheim ist der Verkehrssektor mit einer der größten Verursacher von Treibhausgasen. Er hat einen Anteil von ca. 30% am Gesamtenergieverbrauch (Stand 2010) und weist somit großes Einsparpotenzial auf.

Im Klimaschutzkonzept Pforzheim von 2011 werden die Ziele formuliert, den Energieverbrauch im Verkehrssektor im Zeitraum von 2010 bis 2030 durch Effizienz und Suffizienz von 700 auf 500 Gigawatt pro Jahr, sowie den CO₂-Ausstoß von 200.000 auf 100.000 Tonnen pro Jahr zu reduzieren. Dies soll zum einen durch die Steigerung des Radverkehrs- und ÖPNV-Anteils geschehen. Pro 1 % Steigerung des Radverkehrsanteil zu Lasten des MIV ist laut Berechnungen im Klimaschutzkonzept eine CO₂-Einsparung von 800 Tonnen pro Jahr zu erwarten. Bei der Erhöhung des ÖV-Anteils um 1 % zu Lasten des MIV sind es 715 Tonnen pro Jahr.

Im Klimaschutzkonzept wird eine Vielzahl an Maßnahmen vorgeschlagen: Die Reduzierung des überdurchschnittlichen Parkplatzangebots in Pforzheim sowie der stärkere Einsatz von Parkgebühren sollen den MIV als Verkehrsmittel unattraktiver machen und Mobilitätsformen des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad und Fuß) in den Vordergrund rücken. Auch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und somit beispielsweise die Schaffung von Park&Ride, Kiss&Ride und Bike&Ride-Anlagen ist ein wichtiger Bestandteil des Maßnahmenpaketes. Ein weiterer Baustein des Klimaschutzkonzeptes sind bewusstseinsbildende Maßnahmen wie Infostände, Mobilitätsberatung und Marketing (z.B. Aktionspakete) für alle Altersgruppen, um die Menschen langfristig zu einem Umdenken ihres Mobilitätsverhalten zu bewegen.

Teilen und Verknüpfen

Sharing-Systeme sind ein weiterer wichtiger Entwicklungstrend und bieten einen wichtigen Ansatz zur Steigerung der Effizienz im Individualverkehr. In Deutschland besitzen rund 78% (Pforzheim 77%) der Haushalte mindestens einen Pkw, dessen mittlere Betriebszeit pro Tag etwa nur 45 Minuten beträgt. In 40% der Haushalte wird der Pkw an einem Normalwerktag überhaupt nicht genutzt. Bisher haben in Pforzheim etwa 3% (Deutschland 5%) der Haushalte eine Car-Sharing-Mitgliedschaft (MiD 2017a, MiD 2017b). Mit 0,24 Car-Sharing-Fahrzeugen (stadtmobil) pro 1.000 Einwohner liegt Pforzheim mit Platz 45 von 151 im oberen Mittelfeld des Städterankings.

In Pforzheim sind aktuell E-Roller von drei Anbietern als Sharing-Angebot etabliert, ein Fahrradverleihsystem besteht noch nicht.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel. Um die Angebote des Umweltverbundes attraktiver zu gestalten, sollte ein komfortabler und schneller Umstieg zwischen diesen Verkehrsmitteln möglich sein. An (wichtigen) Stationen des öffentlichen Nahverkehrs sollten Verknüpfungspunkte mit Abstell- und Ausleihmöglichkeiten verfügbar sein. In Pforzheim gibt es am Hauptbahnhof für private Fahrräder bereits Fahrradboxen und Anlehnbügel in der Bahnunterführung West, welche eine hohe Nachfrage aufweisen, da sie als sichere Abstellmöglichkeit dienen. Zudem erarbeitet die Stadt aktuell mit dem Projekt „Mobility Hubs“ eine Potentialanalyse zum Ausbau solcher Verknüpfungspunkte.

Flexibel und bedarfsgerecht

Die Zukunft der Mobilität besteht darin, die Menschen und Güter möglichst effizient und intelligent zu transportieren, dies geht mit Flexibilität und bedarfsgerechten Angeboten einher. Unter dem Schlagwort „Mobility as a Service (MaaS)“ sollen den Kundinnen und Kunden in Zukunft Mobilitätsangebote einfach und bequem zugänglich gemacht werden. Dabei geht es darum, dass den Nutzerinnen und Nutzern das Mobilitätsangebot für die Nutzungsdauer bereitgestellt wird und kein eigenes Verkehrsmittel angeschafft werden muss („Teilen statt besitzen“). Eine Rolle spielt dies insbesondere im öffentlichen Nahverkehr mit nachfragegesteuerten „On-Demand-Angeboten“ sowie in einer digitalisierten und nachfragebasierten Bereitstellung von Fahrtenangeboten und Linienverläufen. Pforzheim bietet mit dem „PforzheimShuttle“ ein On-Demand-Angebot an. Dieser Service kann per App in der Nordstadt fahrplanunabhängig angefordert werden und ist in das VPE-Tarifsystem integriert. Dabei gilt das Prinzip, dass während der Fahrt gegebenenfalls weitere Mitfahrende einsteigen, die ein ähnliches Ziel haben. Dadurch werden Fahrtenanfragen und damit Fahrten gebündelt, was zu einer Verkehrsentlastung beiträgt.

In Abbildung 48 sind die Zukunftsthemen Verkehr in Pforzheim zusammengefasst dargestellt. In Blau sind die globalen Trends zu den einzelnen Themen aufgeführt, in Rot die Maßnahmen und Ansätze der Stadt Pforzheim dargestellt.

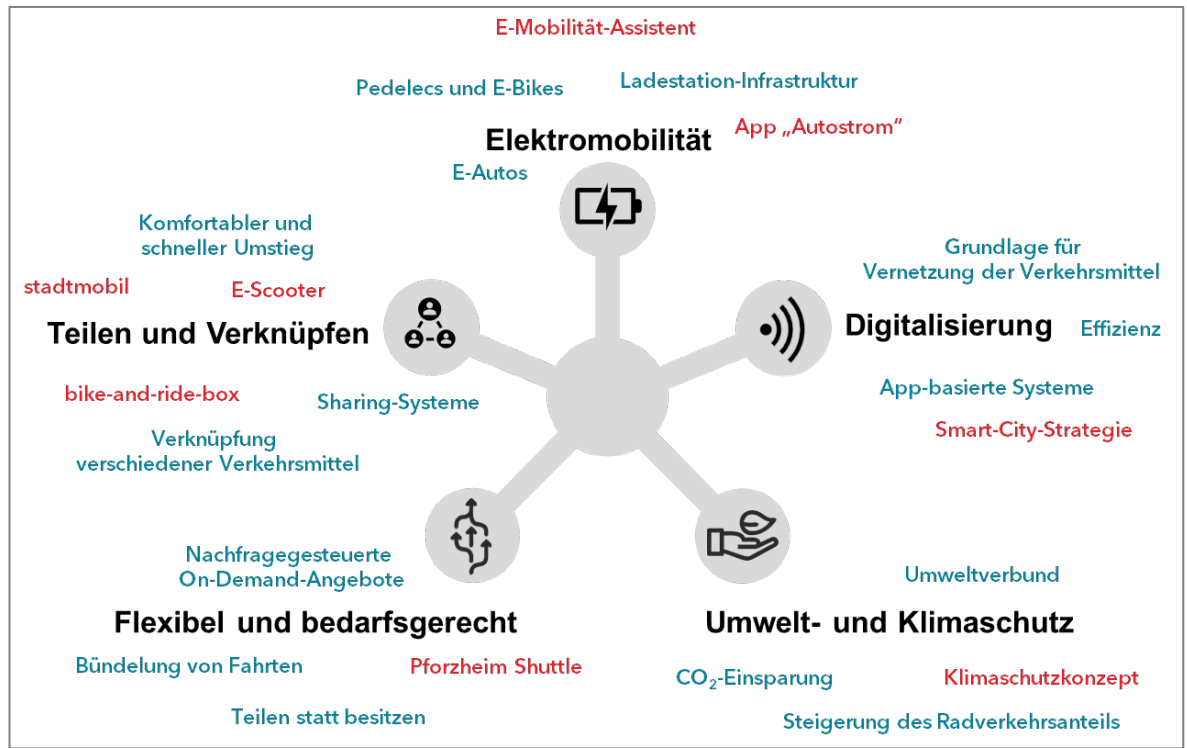


Abbildung 48 Zukunftsthemen Mobilität in Pforzheim (eigene Darstellung)

1.4 Fazit der Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme hat eine Fülle an Erkenntnissen zur Ist-Situation und den möglichen zukünftigen Herausforderungen hervorgebracht.

Die Evaluation des VEP 2010 hat gezeigt, dass zum einen die dort definierten Ziele inhaltlich eine gute Grundlage für eine Fortentwicklung der Ziele im IMEP bilden. Das konkrete Ziel des VEP, den Anteil des Umweltverbunds im Wege-Modal Split auf 50% zu bringen, konnte nicht erreicht werden. Im Rahmen des IMEP müssen die Ziele auch methodisch in messbare Ziele fortentwickelt werden. Zum anderen zeigt die Evaluation der Maßnahmenumsetzung nur eine teilweise Umsetzung des Maßnahmenkatalogs. Einige Maßnahmen sind vollständig umgesetzt, teilweise umgesetzt oder sollen nicht mehr umgesetzt werden, bei anderen bestehen Hemmnisse in der Umsetzung oder sie sind bereits in Planung oder Bau. Die Maßnahmen, die noch nicht umgesetzt wurden, aber eine Umsetzung gewünscht wird, werden im Rahmen der Maßnahmenarbeit wieder aufgegriffen.

Die Einordnung des IMEP als Rahmenplan für die strategisch-konzeptionelle Verkehrsplanung in Pforzheim greift bestehende Ziele und Maßnahmen sowie Erkenntnisse zum Bestand der Teilplanungen auf. Mit zwei Konzepten zum Parkraum (Kfz),

den Fußverkehrschecks, zwei Radverkehrskonzepten, dem Nahverkehrsplan und Lärmaktionsplan verfügt Pforzheim bereits über eine Vielzahl an Teilplanungen im Verkehrsbereich sowie an weiteren Konzepten der Stadtentwicklung etc. Zudem arbeitet die Stadt an weiteren Planungen zu z.B. Mobility Hubs und weiteren in Kapitel 1.3 genannten Projekten. Der IMEP bildet für die Teilplanungen Verkehr den Überbau für strategische und umsetzungsorientierte Ziele und priorisiert diese Maßnahmen in einem Umsetzungskonzept.

Im gesamtstädtischen Verkehrsbild wird ein umfassendes Bild der verkehrlichen Bestandssituation auf Basis von Daten gezeichnet. Wesentliche Daten sind u.a. Erhebungen zum Verkehrsverhalten, Unfallbilanzen und weitere statistische Daten und das Verkehrsmodell Pforzheim. Das Verkehrsbild bringt zum einen klare Analyseaussagen zur Bestandssituation und Herausforderungen hervor, dient aber ebenso als Vorbereitung für die Zielentwicklung und das Monitoring im Rahmen der Maßnahmenumsetzung. Die wichtigsten inhaltlichen Erkenntnisse werden am Ende des Kapitels zusammengefasst.

Im Kapitel Zukunftsthemen werden zukünftige Entwicklungen und globale Herausforderungen skizziert. Neben einer leichten Bevölkerungszunahme wird zukünftig mit einer stärkeren Zunahme der Kfz-Verkehrsbelastungen ohne weitere Gegenmaßnahmen insbesondere in den für die Kapazität kritischen Spitzenstunden zu rechnen sein. Dies stellt für das städtische Verkehrssystem eine zentrale Herausforderung dar. Darüber hinaus muss sich Pforzheim mit globalen Trends wie der Digitalisierung, Elektromobilität, Umwelt- und Klimaschutz, Teilen und Verknüpfen sowie flexiblen und bedarfsgerechten Mobilitätsangeboten auseinandersetzen. Pforzheim hat für diese Themen bereits maßnahmensseitig Ansätze gefunden, jedoch besteht Bedarf, den Herausforderungen mit weiteren Maßnahmen zu begegnen.

Zusammenfassend lassen sich die Ergebnisse aus der umfassenden Bestandsanalyse thematisch differenziert wie folgt darstellen:

- ▶ Kurze Wege
 - ▶ Nahezu alle Siedlungsflächen sind fußläufig mit Nahversorgung und ÖPNV erschlossen
 - ▶ ab 1km Wegelänge hat der Pkw über 60% Wege-Anteil, Überdurchschnittliche Nutzung Auto (Modal Split)
 - ▶ Vergleichsweise geringer Radanteil, auch im Vergleich zu anderen topographisch vergleichbaren Städten
- ▶ Aufenthaltsqualität
 - ▶ Straßen als reiner Verkehrsraum (Verbindungsfunktion) mit Mangel an Aufenthaltsqualität
 - ▶ das Auto dominiert den Stadtraum (bessere Verkehrslenkung vs. Verkehrsreduktion), auch in der Innenstadt

- Straßenbild / öffentlicher Raum durch Kfz geprägt, größtenteils relativ breite Straßenquerschnitte bieten Potenzial
 - Attraktive Grünflächen aber wenig Grün im Straßenraum
- Erreichbarkeit
 - hoher Parkdruck in Wohngebieten vs. Überangebot in der Innenstadt
 - Fehlende attraktive Alternativen zum Auto, mangelhafte Erreichbarkeit im Umweltverbund (Durchgängigkeit der Infrastruktur)
 - Hauptbahnhof als Verknüpfungspunkt der Mobilität etabliert, Verknüpfung der Verkehrsmittel ist insgesamt aber ausbaufähig
 - Optimierungsbedarf an den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen (Fahrbahnrandparken und Knotenpunktformen)
- Verkehrssicherheit
 - Flächenkonkurrenz zwischen Rad- und Fußverkehr im Seitenraum und mit dem Auto im Straßenraum als Sicherheitsproblem
 - Hoher Anteil an Verunglückten im Fuß- und Radverkehr, den besonders schutzbedürftigen Verkehrsarten
 - Entschleunigung des Verkehrs vs. Beschleunigung ÖPNV und Erreichbarkeit
- Emissionen
 - CO₂-Emissionen im Verkehrssektor seit 2010 um 17% gestiegen (Klimaschutzkonzept ist von Reduktion ausgegangen)
 - Bevölkerungswachstum + 2,1% und Verkehrszunahme im MIV +5% prognostiziert, insbesondere in den Spitzenstunden
 - Anzahl durch gesundheitskritische Pegelklassen betroffener Personen ist gestiegen, Hauptverkehrsstraßen Schwerpunkte (LAP)
 - Elektroautos und Pedelecs als Zukunft, Projekte zur Emissionsreduktion bereits initiiert: App Autostrom, Ladesäulen
- Akzeptanz
 - Affinität der Pforzheimer zum Auto, Umdenken in Köpfen braucht Zeit, ÖPNV hat schlechtes Image
 - Dissens innerhalb Verwaltung und Politik bei Maßnahmenumsetzung
 - Kleinteilige Maßnahmenumsetzung statt kontinuierlicher Entwicklung eines durchgängigen Systems
 - Mobilität als Kostenfaktor (externe Kosten) für Stadt, Gesellschaft und den einzelnen Menschen
 - Erfolge im barrierefreien Umbau der Pforzheimer Verkehrsinfrastruktur

1.5 Ergebnisse des Beteiligungsprozesses

Verkehrs- bzw. Mobilitätsentwicklungsplanung ist ein integrativer Prozess mit Berücksichtigung der Belange aller Betroffenen und Beteiligten. Durch eine intensive Partizipation aller relevanten Akteure in einem transparenten Prozess wird Akzeptanz geschaffen und das Wissen der lokalen Expertinnen und Experten in den Prozess eingebracht. Es ist elementar, alle Beteiligten in allen Projektphasen mitzunehmen, indem sowohl informiert als auch beteiligt wird.

Der partizipative Planungsprozess des IMEP setzt sich aus vier Bausteinen zusammen:

- Abstimmung mit Politik und Verwaltung,
- Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger (wegen Corona im Rahmen der Bestandsaufnahme und Zielentwicklung ausschließlich online),
- Beteiligung von relevanten Akteuren und Interessensvertretungen,
- begleitende Öffentlichkeitsarbeit zur kontinuierlichen Information über den Planungsprozess.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Beteiligungsprozess des IMEP umfasst neben der Abstimmung mit Politik, Verwaltung sowie der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit insbesondere die Beteiligung der Öffentlichkeit und die Akteursbeteiligung. In jeweils drei Online-Beteiligungen und Akteursgesprächen sowie einer Öffentlichkeitsveranstaltung und zehn Beteiligungstouren konnten wichtige Erkenntnisse im Austausch mit den Beteiligten gesammelt werden. Wesentliche Aspekte sind eine mangelhafte Aufenthaltsqualität im Straßenraum durch die Dominanz des Autos sowohl fließend als ruhend durch parkende Fahrzeuge. Dies äußert sich auch in einer Flächenkonkurrenz zwischen Fuß- und Radverkehr im Seitenraum und zum Autoverkehr auf der Fahrbahn. Auch die Konkurrenz des ÖPNV zum Auto- und Radverkehr wird betont. Einher geht das mit einer Affinität der Pforzheimer Bevölkerung zum Auto und einem schlechten Image des ÖPNV in der Stadt. Eine weitere Problemstellung wird in einem Dissens innerhalb der Verwaltung und zur Politik bei der Maßnahmenumsetzung gesehen. Als Erfolge wird eine zunehmende Barrierefreiheit des Verkehrssystems anerkannt.

Erste Online-Beteiligungsphase

Die erste Online-Beteiligungsphase fand im Rahmen der Bestandsaufnahme statt. Die Pforzheimerinnen und Pforzheimer wurden darin zu ihrer Mobilitätssituation befragt. Vom 23.10.2020 bis 20.11.2020 hatten sie die Möglichkeit, Ihre Meinung zu drei Fragen abzugeben:

- Was gefällt mir, wenn ich unterwegs bin in Pforzheim?
- Was läuft nicht so gut? Was stört mich?
- So stelle ich mir die Mobilität der Zukunft in Pforzheim

Insgesamt haben 117 Bürgerinnen und Bürger bei der ersten Online-Beteiligungsphase mitgemacht und 323 Einzelbeiträge zu den drei Fragen eingereicht.

Eine detaillierte Auswertung lässt sich der Anlage 3.1 „Ergebnisse der ersten Online-Beteiligungsphase zur Erstellung eines integrierten Mobilitätsentwicklungsplans“ entnehmen.

Zweite Online-Beteiligungsphase

Aufbauend auf der ersten Beteiligungsphase hatte die zweite Phase das Ziel, herauszufinden, wo in Pforzheim Mobilität gut funktioniert und wo es Defizite gibt. Vom 18.12.2020 bis 31.01.2021 konnten die Bürgerinnen und Bürger diese Orte auf einer interaktiven Karte markieren und mit Kommentaren versehen. Die Ergebnisse bilden eine wichtige Grundlage für die Planung von Strategien und Maßnahmen und geben Auskunft darüber, an welchen Orten zu welchen Themenfeldern dringender Handlungsbedarf besteht. 277 Bürgerinnen und Bürger haben sich daran beteiligt.

Eine detaillierte Auswertung lässt sich der Anlage 3.2 „Ergebnisse der zweiten Online-Beteiligungsphase zur Erstellung eines integrierten Mobilitätsentwicklungsplans“ entnehmen.

Dritte Online-Beteiligungsphase

Die dritte und letzte Beteiligungsphase diente dazu, herauszufinden, welche der entwickelten Maßnahmen für die Pforzheimerinnen und Pforzheimer am wichtigsten sind. Insgesamt nahmen fast 200 Bürgerinnen und Bürger innerhalb von vier Wochen vom 23.03.2022 bis zum 17.04.2022 an der Befragung teil. Ihnen wurden die 16 als am wichtigsten identifizierten Maßnahmen für eine Bewertung zur Auswahl gestellt. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die Umsetzungsphase. Besonders stark priorisierte Maßnahmen zeigen eine hohe Bedeutung für die Umsetzung.

Eine detaillierte Auswertung lässt sich der Anlage 3.3 „Ergebnisse der dritten Online-Beteiligungsphase zur Erstellung eines integrierten Mobilitätsentwicklungsplans“ entnehmen.

Öffentlichkeitsveranstaltung

Am 18.01.2022 fand die Öffentlichkeitsveranstaltung mit dem Thema „Maßnahmenansätze“ statt. An der online durchgeführten Veranstaltung nahmen 37 Pforzheimerinnen und Pforzheimer, davon 50 % Privatpersonen, teil. Neben der inhaltlichen Vorstellung des aktuellen Projektstands konnten von den Teilnehmenden Fragen und Anmerkungen zur Analyse und den Zielen des IMEP eingebracht werden. In einem Workshop-Teil der Veranstaltung wurde in Kleingruppen über Maßnahmenansätze diskutiert. Die Ergebnisse dienten der Ausarbeitung der Maßnahmen.

Eine detaillierte Dokumentation und die Präsentation lässt sich den Anlagen 5.1 und 5.2 „Dokumentation der Öffentlichkeitsveranstaltung zur Erstellung eines integrierten Mobilitätsentwicklungsplans“ entnehmen.

Beteiligungstouren

Die Berücksichtigung des gesamten Stadtgebiets mit allen Stadt- und Ortsteilen ist ein wichtiger Aspekt im Mobilitätsentwicklungsplan. Im Rahmen von Beteiligungsradtouren und Quartiersspaziergängen wurden deshalb im Oktober 2021 spezifische Problembereiche und Lösungsansätze direkt und intensiv vor Ort diskutiert. 10 Touren fanden statt in Dillweißenstein und Südweststadt, Oststadt, Brötzingen, Büchenbronn, Buckenberg und Haidach, Eutingen, Hohenwart, Huchenfeld, Nordstadt sowie Würm. So konnten einerseits die zum Teil sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Gegebenheiten in den einzelnen Stadtteilen berücksichtigt, andererseits Empfehlungen für systematische, gesamtstrategische Lösungsansätze für den IMEP gefunden werden. Eingeladen waren Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Verwaltung, um Ihr Wissen und Ihre Sichtweise einzubringen. Die Touren mit ihren Stationen mitsamt der Dokumentation der Ergebnisse der Diskussionen vor Ort sind der Anlage 4 zu entnehmen.

Akteursgespräche

Im Projektverlauf werden zum Einholen zusätzlicher Informationen und zur Diskussion des Projektstands neben dem Grünflächen- und Tiefbauamt (GTA) weitere Fachämter und gesellschaftliche Institutionen des Verkehrsbereichs beteiligt. Zu den Akteuren zählen der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC), der Allgemeine Deutsche Automobil Club (ADAC), der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE). Von Seiten der Verwaltung zählt dazu das Dezernat I, vertreten mit dem Geschäftsbereich Digitalisierung und dem Eigenbetrieb Wirtschaft und Stadtmarketing (WSP); das Dezernat II mit dem Amt für Umweltschutz mit den Bereichen Lärminderung und Luftreinhaltung sowie Klimaschutz, das Grünflächen- und Tiefbauamt mit der Abteilung Straßenplanung und Verkehrsbauwerke und das Stadtplanungsamt; das Dezernat III mit dem Jugend- und Sozialamt mit dem Bereich Jugendförderung und dem Amt für Bildung und Sport mit dem Sachgebiet Schulen und dem Inklusionsbeauftragten und das Dezernat IV mit dem Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe (EPVB).

Im Zuge der Erarbeitung der Bestandsaufnahme wurden mit allen Akteuren im Januar 2021 Interviews geführt. Der Fragenkatalog kann dem Musterprotokoll in Anlage 6.1 entnommen werden. Es wurden die Erwartungen an den IMEP abgefragt, die aktuellen Herausforderungen diskutiert, bestehende Planwerke bewertet und eine Vision der Mobilität der Zukunft gezeichnet. Folgende zentralen Ergebnisse der ersten Akteursbeteiligung konnten festgehalten werden:

- Busbahnhof, Radabstellanlagen Bahnhof, erste Radfahrstreifen und Fußgängerzone als Positivbeispiele
- Fehlende attraktive Alternativen zum Auto heißt mangelhafte Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund

- Blick auf die Verkehrsarten: Planungsfokus Auto, Kostenfaktor ÖPNV, Vernachlässigung Rad- und Fußverkehr
- Flächenkonkurrenz zwischen Rad- und Fußverkehr im Seitenraum und mit dem Auto im Straßenraum
- das Auto dominiert den Stadtraum (bessere Verkehrslenkung vs. Verkehrsreduktion)
- hoher Parkdruck in Wohngebieten vs. Überangebot in der Innenstadt
- Straßen als reiner Verkehrsraum mit Mangel an Aufenthaltsqualität bei hohen Verkehrsemissionen
- Mobilität als Kostenfaktor (externe Kosten) für Stadt, Gesellschaft und den einzelnen Menschen
- Entschleunigung des Verkehrs vs. Beschleunigung ÖPNV und Erreichbarkeit
- Innenstadtring, Zerrennerstraße und Bau Radwege als kontrovers diskutierte Maßnahmen der letzten Jahre
- Kleinteilige Maßnahmenumsetzung statt kontinuierlicher Entwicklung eines durchgängigen Systems
- Affinität der Pforzheimer zum Auto, Umdenken in Köpfen braucht Zeit
- Dissens innerhalb Verwaltung und Politik bei Maßnahmenumsetzung
- Entschleunigung des Verkehrs vs. Beschleunigung ÖPNV und Erreichbarkeit
- Erfolge im barrierefreien Umbau der Pforzheimer Verkehrsinfrastruktur

Ein zweiter Akteursworkshop fand im April 2021 zur Zielentwicklung statt, dessen Ergebnisdokumentation in Anlage 6.2 zu finden ist. Ein dritter Akteursworkshop wurde im Rahmen einer Sitzung des Mobilitätsbeirates im Dezember 2021 zur Maßnahmenentwicklung abgehalten. Die Dokumentation der Ergebnisse lässt sich Anlage 6.3 entnehmen.

2 Ziele

Die Definition von Zielen dient der Verständigung über die Entwicklungsrichtung der Verkehrsplanung in Pforzheim. Die Ziele werden aus bestehenden Planungen – allen voran aus dem VEP 2010 – aufgegriffen und reflektiert. Sie sind verkehrsspezifisch und orientieren sich am Mobilitätsbedürfnis der Menschen. Ein Abgleich des Zielzustands mit der Analyse der derzeitigen Verkehrssituation dient als Ausgangspunkt zur Herleitung der Ziele.

2.1 Zielentwicklung

Zweck der Ziele

Die Ziele im IMEP dienen grundlegend drei Zwecken; der Bewertung des Status Quo (Bestandsaufnahme), der Definition der Entwicklungsrichtung und der Evaluation der Zielerreichung im Zuge der Maßnahmenumsetzung.

Mit der Zielentwicklung wurde bereits während der Erarbeitung der Bestandsaufnahme begonnen. Dies dient dazu, im Rahmen der Bestandsaufnahme Themenlücken zu identifizieren und die Bestandsbewertung bzw. -analyse inhaltlich zu lenken. Der Bestand kann nur mit der Vorgabe einer grundsätzlichen Zielrichtung bewertet werden.

An die Definition der Entwicklungsrichtung als zweiten Zweck der Ziele werden zwei Aspekte geknüpft. Zum einen sollen die Ziele den SMART-Kriterien genügen. SMART bedeutet:

- Spezifisch: Ziele so konkret und spezifisch wie möglich formulieren
- Messbar: Qualitative und quantitative Messgrößen bestimmen
- Attraktiv: So Planen, dass auch die Motivation zur Zielerreichung besteht
- Realistisch: Machbarkeit der Maßnahmen innerhalb der Zeit und mit den Mitteln
- Terminiert: Ziele zeitlich bindend planen

Zum anderen dienen die Ziele als Hülle für die avisierte Entwicklungsrichtung. Je konkreter die Ziele formuliert sind und diskutiert werden, desto höher ist die Akzeptanz.

Als dritten Zweck dienen die Ziele der Evaluation der Zielerreichung. Dies bedeutet einerseits eine Kontrolle der Maßnahmenumsetzung sowie andererseits eine Transparenz, Verbindlichkeit und damit Ehrgeiz bei der Maßnahmenumsetzung.

Evaluation der Ziele des VEP 2010

Die Ziele des IMEP sollen die Ziele des VEP aufgreifen und in SMART Ziele fortgeschrieben werden.

Im Folgenden wird beschrieben, inwiefern die Ziele des VEP 2010 weiterentwickelt werden müssen:

- Spezifisch: detailliert, jedoch wenig spezifisch, da keine konkreten Indikatoren definiert wurden
- Messbar: nur ein messbares Ziel (50% der Wege sollen zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegt werden), Ziel wurde nicht erreicht
- Attraktiv: positiv und erstrebenswert formuliert
- Realistisch: Leitlinien-Charakter, können nie ganz erreicht werden, da keine Indikatoren definiert wurden
- Terminiert: Planungshorizont des VEP mit 2020 ausgewiesen, keine weitere Konkretisierung auf Ebene der Ziele

Das messbare Ziel des VEP 2010, dass 50% der Wege im Jahr 2020 zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegt werden, wurde nicht erfüllt. Der Wert lag bei der letzten zur Verfügung stehenden Erhebung des Modal Splits im Jahre 2016/2017 je nach Erhebung bei 47 % (gevas - humberg & partner 2017) bzw. 38 % (MiD 2017a). In den Jahren 2000 lag der Wert bei 42 % und 1990 bei 51 %.

Zielhierarchie und Eingangsdaten

Die Ziele des IMEP setzen sich aus einem Grundsatz als verkehrsunabhängiges Leitbild und sechs Zielen, die verkehrsartenübergreifend, aber verkehrsspezifisch formuliert sind, sowie diesen Zielen zugeordneten Indikatoren mit Zielwerten zur Messung der Zielerreichung im Rahmen der Evaluation zusammen (Abbildung 49).

Als Grundlage der Zielentwicklung dienen bestehende Planwerke, übergeordnete Ziele der EU, des Bundes und des Landes Baden-Württemberg sowie Ergebnisse der Beteiligung und der Bestandsanalyse. Als Datenbasis für die Erstellung und Evaluation der Indikatoren und Zielwerte können Verkehrserhebungen, Verkehrsbefragungen, Umsetzungskontrollen sowie sonstige weitere Datengrundlagen herangezogen werden.

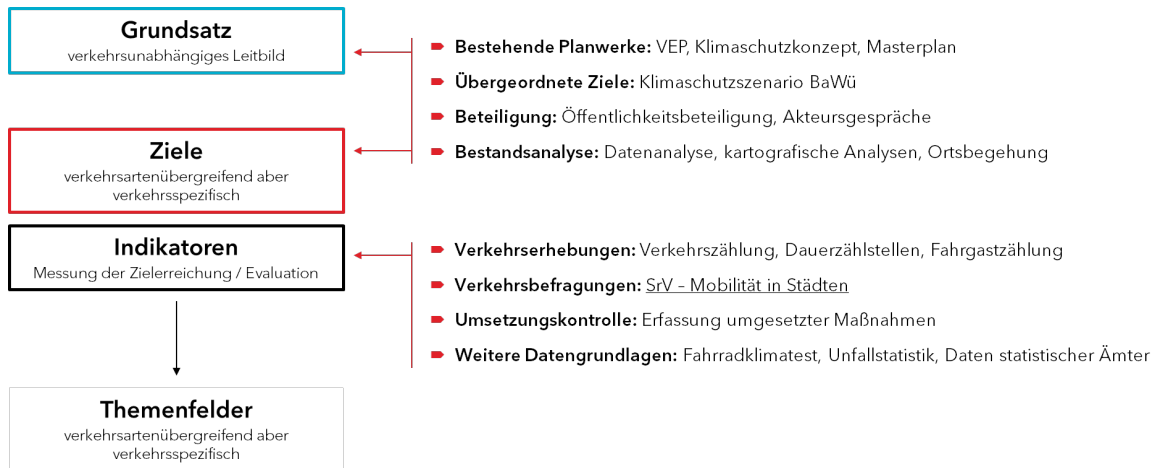


Abbildung 49 Zielhierarchie und Eingangsdaten in die Zielentwicklung (eigene Darstellung)

Bestehende Wirkungsziele

Wesentliche strategische Wirkungsziele können aus verschiedenen bestehenden Planwerken der Stadt Pforzheim, übergeordneten Ebenen und aus den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des IMEP herausgearbeitet werden. Die wichtigsten sind:

- ▶ VEP der Stadt Pforzheim (2010): 50% Umweltverbund am Wege-Modal-Split
- ▶ Klimaschutzkonzept der Stadt Pforzheim (2011): Rückgang CO₂-Emissionen um 42% 1990-2030
- ▶ Masterplan der Stadt Pforzheim (2012): Reduzierung der CO₂-Emissionen aus Mobilität um 50% bis 2025
- ▶ Verkehrssicherheitsstrategie des Bundes (2020): Verkehrstote bis 2030 -40%, die Zahl der Schwerverletzten signifikant senken
- ▶ Klimaschutzszenario landesweite Ziele Baden-Württemberg 2030 (2017):
 - ▶ CO₂-Emissionen des Verkehrs um -40% senken,
 - ▶ Personenkilometer im ÖPNV verdoppeln,
 - ▶ Radverkehrsanteil an Wegen auf 20% erhöhen,
 - ▶ Fußverkehrsanteil an Wegen auf 30% erhöhen,
 - ▶ Personen, die verkehrsbedingter gesundheitsschädlicher Lärmbelastung ausgesetzt sind halbieren,
 - ▶ Überschreitungen der NO₂-Jahresmittelwerte auf null reduzieren,
 - ▶ Anteil zugelassener Pkw mit Alternativantrieb auf ein Drittel erhöhen und
 - ▶ Kfz-Verkehrsstärke in Städten um ein Drittel reduzieren

- ▶ Zielvorstellungen der Bürgerinnen und Bürger (Beteiligung IMEP)
 - ▶ Im Pforzheim der Zukunft ist mir wichtig, dass...
 - ▶ ...sich alle Verkehrsteilnehmer/-innen sicher im Straßenraum bewegen können.
 - ▶ ...es viele verkehrlich beruhigte Bereiche gibt.
 - ▶ ...es in der Stadt kurze Wege gibt, d.h. die wichtigsten Orte fußläufig zu erreichen sind.
 - ▶ ...sich alle Verkehrsteilnehmer/-innen rücksichtsvoll zueinander verhalten.
 - ▶ ...es viel Grün im Straßenraum gibt.
 - ▶ ...der Straßenraum eine hohe Aufenthaltsqualität besitzt.
- ▶ Zielvorstellungen Akteure (Beteiligung IMEP)
 - ▶ Sichere und entspannte Fortbewegung (kurze Wege), auch für alle per Rad, als Kind, ... möglich
 - ▶ Gute Aufenthaltsqualität in den Straßen und der Stadt (lebendige Straßen und Lebensraum Stadt)
 - ▶ Autofreie aber gut erreichbare Innenstadt nach innen, regionale Verknüpfung mitdenken
 - ▶ Starker Umweltverbund mit durchgängigem und vielfältigem Mobilitätsangebot
 - ▶ Gleiche Wertigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel und ihrer Infrastrukturen
 - ▶ Starkes Miteinander aller am Verkehr teilnehmenden Menschen
 - ▶ Keine grundlegenden Veränderungen zu heute vs. Innovative Mobilitätsvision

Anmerkung aufgrund geänderter Ziele des Landes Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg hat 2022 die Ziele für die Verkehrsinfrastruktur für 2030 (Klimaschutzszenario 2017) aufgrund der 2021 getroffenen Verschärfung der Klimaziele für Baden-Württemberg überarbeitet. Die Ziele des IMEP wurden im Juli 2021 durch den Gemeinderat beschlossen, zu einem Zeitpunkt als die alten Landesziele von 2017 Gültigkeit hatten. Da die Ziele des IMEP sich vor allem an den Landeszielen orientieren, hat die Überarbeitung der Ziele auf Landesebene auch einen Einfluss auf die Ziele des IMEP. Folgende Änderungen haben sich ergeben:

Ziel	2017	2022	Veränderung	betroffenes städt. Ziel
Treibhausgasemissionen	-40 % CO ₂	-55 % CO ₂	Zielwert deutlich verschärft	umweltfreundliche Stadt
Kfz-Verkehrsstärken	Ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in den Städten	Ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land	Zielwert entschärft, Indikator konkretisiert	lebenswerte Stadt
Elektrifizierung	Jedes dritte Auto fährt klimaneutral	Jedes zweite Auto fährt klimaneutral	Zielwert deutlich verschärft	umweltfreundliche Stadt
Modal Split Fuß- und Rad	Jeder zweite Weg selbstaktiv mit Rad, Tretroller, E-Scooter oder zu Fuß	Jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad	Zielwert konstant, Indikator konkretisiert	kompakte Stadt
Fahrgastzahlen ÖV	Verdopplung des öffentlichen Verkehrs	Verdopplung des öffentlichen Verkehrs	Zielwert konstant	vernetzte Stadt
Güterverkehr	Jede dritte Tonne fährt klimaneutral	Jede zweite Tonne fährt klimaneutral	Zielwert deutlich verschärft	umweltfreundliche Stadt

Tabelle 4 Geänderte Ziele des Landes Baden-Württemberg 2022 (eigene Darstellung)

Es ist anzumerken, dass die neuen Ziele zum einen Teil deutlich größere Anstrengungen hinsichtlich der Reduktion von Treibhausgasemissionen haben werden. Zum anderen Teil wurden z.B. die Ziele zur Reduktion der Kfz-Verkehrsstärken entschärft.

Im künftigen Monitoring-Prozess des IMEP sind die neuen übergeordneten Ziele des Landes Baden-Württemberg (gemäß Kapitel 3.8 „Verstetigung“) im IMEP aufzugreifen, die Ziele des IMEP anzupassen und mit einem entsprechenden politischen Beschluss zu verabschieden.

2.2 Zieldefinition

Im Folgenden werden der Grundsatz und die einzelnen Ziele beschrieben. Für jedes Ziel ist eine inhaltliche Stoßrichtung und ein Hauptindikator formuliert. Jedem Indikator ist ein Ist- und Ziel-Wert zugeordnet. Darüber hinaus sind dem Hauptindikator weitere Indikatoren zur Seite gestellt, die das Zielbild thematisch breiter fassen.

Der Grundsatz, die Ziele und ihre Stoßrichtung sowie die Hauptindikatoren mit den spezifischen Zielwerten wurden vom Gemeinderat Pforzheim im Juli 2021 beschlossen.



Abbildung 50 Zielbild des IMEP Pforzheim (eigene Darstellung)

Grundsatz

„Pforzheim setzt sich den Grundsatz, Wegbereiter einer menschen- und umweltfreundlichen Mobilität zu sein und damit eine hohe Lebensqualität in einer attraktiven Stadt zu schaffen. D.h., der Anspruch an die Mobilität der Zukunft richtet sich zum einen danach, mit allen Verkehrsarten effizient, verträglich und ressourcenschonend von A nach B zu kommen. Zum anderen werden die Stadt und ihre Straßen aber nicht als Transitraum gesehen, sondern als Stadtraum, in dem Menschen leben und mobil sein wollen. Dafür verfolgt Pforzheim die Ziele einer kompakten, vernetzten, umweltfreundlichen, lebenswerten, sicheren und integrativen Stadt.“

Pforzheim - kompakte Stadt

Pforzheim nutzt die Voraussetzungen einer kompakten Stadt mit kurzen Wegen zwischen Zielen und schafft gute Bedingungen für eine attraktive Nahmobilität - zu Fuß und mit dem Fahrrad. Durch die Förderung flächensparender Fortbewegungsarten kann der begrenzte Straßenraum effizienter genutzt werden. Eine verstärkte Nutzungsmischung und Innenentwicklung unterstützen die Stärkung des Prinzips "Stadt der kurzen Wege".

Der Fuß- und Radverkehrsanteil am Wege-Modal-Split ist der Hauptindikator für das Ziel der kompakten Stadt. Dieser beschreibt die Wege der Pforzheimer Bevölkerung, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführt werden. Der Fuß- und Radverkehr hat 2016 in Pforzheim insgesamt einen Wege-Anteil von 28 % (MiD). Davon entfallen 3% auf den Radverkehr und 25 % auf den Fußverkehr. Bei der Betrachtung von Wegestrecken zeigt sich, dass Wege zwischen 1 bis 2 km in Pforzheim zu 31 % und Wege zwischen 2 bis 5 km nur zu 18 % zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Das Land Baden-Württemberg hat im Klimaschutzscenario das Ziel von 50 % Fuß- und Radanteil am Wege-Modal-Split für 2030 gesetzt. Für Pforzheim ist der Zielwert 45 % bis 2035.

Hauptindikator: Fuß- und Radverkehrs-Anteil am Wege-Modal-Split

Ziel-Wert: steigt von heute 28 % auf 45 % im Jahre 2035 (Land BW: 2030 50 %)



Weitere Indikatoren	Ist-Wert	Ziel-Wert 2035
Durchschnittliche Wegelänge	9,4 km	↘
Rad-Verkehrsstärke (Dauerzählstellen)	n.v.	↗
Länge neu gebauter und sanierter Radverkehrsverbindungen	n.v.	↗
MIV-Verkehrs-Anteil am Wege-Modal-Split	63 %	30 %

Tabelle 5 Weitere Indikatoren und Zielwerte des Ziels kompakte Stadt (eigene Darstellung)

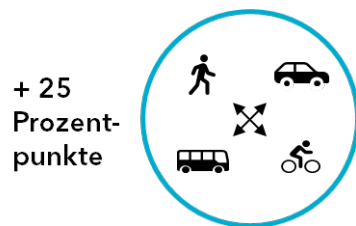
Pforzheim - vernetzte Stadt

Pforzheim stärkt die stadtweite Verknüpfung der Mobilitätsangebote und verbessert damit die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsarten. Dabei werden die Chancen der Mobilitätsinnovationen und Digitalisierung genutzt. Mobilität ist ohne den Besitz eines eigenen Autos komfortabel möglich.

Der Anteil an multimodalen Personengruppen ist der Hauptindikator für das Ziel der vernetzten Stadt. Dieser gibt den Anteil der Personen, die innerhalb einer Woche mehrere Verkehrsmittel (Pkw, öffentlichen Verkehr, Fahrrad) als Hauptverkehrsmittel nutzen, an. Multitmodale Personengruppen haben 2016 in Pforzheim einen Anteil von 25 % (MiD). In Deutschland liegt der Anteil 2016 bei 36 %. Insbesondere die Personengruppen, die Pkw und Fahrrad sowie Fahrrad und öffentlichen Verkehr nutzen, bergen für Pforzheim Potenzial. Der Zielwert für das Jahr 2035 in Pforzheim wird auf 50 % gesetzt.

Hauptindikator: Anteil der multimodalen Personengruppen

Ziel-Wert: steigt von 25 % auf 50 % im Jahr 2035



Weitere Indikatoren	Ist-Wert	Ziel-Wert 2035
Zufriedenheit der Radfahrenden (Fahrradklimatest)	4,6	↗
ÖV-Anteil am Wege-Modal-Split	10 %	25 %
Anzahl ÖV-Verbindungen in die Region	900 (Bus) 330 (Bahn)	↗
Anzahl an Priorisierungsstellen des ÖPNV	120	↗
Anzahl der Verknüpfungspunkte an Haltestellen des ÖPNV	n.v.	↗
Anzahl der Wegweiser zur Orientierung und Verkehrslenkung	77 (Parkleitsystem) 97 (Kfz-Wegw.) 64 (Radverkehr) 87 (Fußverkehr)	👁️
Sharing-Fahrzeuge je 1.000 Einwohner	0,24/1000 EW (Pkw) 0 (Fahrräder) 300 (E-Tretroller)	↗

Tabelle 6 Weitere Indikatoren und Zielwerte des Ziels vernetzte Stadt (eigene Darstellung)

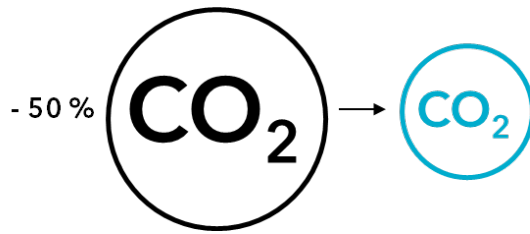
Pforzheim - umweltfreundliche Stadt

Pforzheim setzt auf die Verkehrsverlagerung auf den emissionsarmen Umweltverbund und unterstützt alternative klimabewusste Antriebsformen des Verkehrs. Gleichzeitig werden die Grün- und Freiflächen im Straßenraum entwickelt.

Die CO₂-Emissionen des Verkehrs stellen den Hauptindikator zur Erreichung des Ziels einer umweltfreundlichen Stadt dar. Dafür werden alle CO₂-Emissionen innerhalb Pforzheims betrachtet. Deutschland hat im Klimaschutzgesetz bis 2030 eine Reduktion von - 48 % gegenüber 1990 definiert. Die Stadt Pforzheim hat das Ziel, bis 2050 sektorenübergreifend klimaneutral zu sein und ist Teil des Netzwerks klimapositive Stadt. Für das Jahr 2035 wird das Ziel einer Senkung der CO₂-Emissionen in Pforzheim auf 50 % im Vergleich zum Jahr 1990 gesetzt

Hauptindikator: CO₂-Emissionen des Verkehrs

Ziel-Wert: sinken um 50 % bis 2035 im Vergleich zu 1990 (BRD: 2030 - 40 bis 42 %, bzw. 48 % nach aktualisiertem Wert)



Weitere Indikatoren	Ist-Wert	Ziel-Wert 2035
Verfügbarkeit von Fahrrädern	58 %	↗
Von grenzwertüberschreitenden Lärm-Immissionen betroffene Personen	35.287 (Tag) 27.140 (Nacht)	- 50 %
Anzahl der Grenzwertüberschreitungen in der Luftreinhaltung	0	0
Verkehrsfläche	864 ha	→
Anzahl der Straßenbäume	15.919	↗
Fläche Verkehrsbegleitgrün	160 ha	↗
Anteil zugelassener Pkw mit Alternativantrieb (Land BW: 2030 1/3)	2,8 %	50 %
Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladestationen für Pkw	63	↗
Anzahl der Linienbusse mit Alternativantrieb	17	↗

Tabelle 7 Weitere Indikatoren und Zielwerte des Ziels umweltfreundliche Stadt (eigene Darstellung)

Pforzheim - lebenswerte Stadt

Pforzheim steigert die Aufenthaltsqualität im Stadtraum durch eine hohe Straßenraumqualität und erweitert die Flächen für den Fuß- und Radverkehr und den öffentlichen Nahverkehr. Die Stadt definiert im Nebennetz Straßen als Aufenthaltsorte, an denen Menschen leben. Im Sinne der Kfz-Verkehrsreduktion werden die Flächen für den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Straßenraum reduziert, vordringlich in der Innenstadt.

Die Kfz-Verkehrsstärke in der (Innen-) Stadt ist der Hauptindikator für das Ziel der lebenswerten Stadt. Für die Ermittlung der Verkehrsstärke werden stadteigene Zählungen auf dem Innenstadtring und weitere Zählungen in Zwischenjahren für weitere Gebiete in der Stadt verwendet. Ausgangsjahr bildet dafür das Jahr 2023 mit einer Bestandserfassung. Das Land Baden-Württemberg hat im Klimaschutzszenario das Ziel von -1/3 Kfz-Verkehr in Städten bis 2030 gesetzt. Dieses Ziel soll in Pforzheim bis zum Jahr 2035 erreicht werden.

Hauptindikator: Kfz-Verkehrsstärke in der (Innen-) Stadt

Ziel-Wert: geht bis 2035 um ein Drittel zurück (Land BW: 2030 - 1/3)

- 1/3 






Weitere Indikatoren	Ist-Wert	Ziel-Wert 2035
Flächen-Anteil des Umweltverbunds	30,8 %	
Pkw-Besitz pro 1.000 Einwohner	499	
Länge der Verkehrsberuhigten Bereiche	8,20 km	
Länge der Fußgängerzonen	4,54 km	
Anzahl der Pkw-Parkstände im öffentlichen Straßenraum	3.716 (Parkhäuser)	

Tabelle 8 Weitere Indikatoren und Zielwerte des Ziels lebenswerte Stadt (eigene Darstellung)

Pforzheim – sichere Stadt

Pforzheim bildet die Verkehrsinfrastruktur so aus, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden in sicheren Räumen fortbewegen können. Dieses Grundbedürfnis Verkehrssicherheit ist eine wesentliche Voraussetzung für eine gleichberechtigte Verkehrsteilnahme aller. Die verkehrsberuhigten Straßenräume („Spielstraßen“ und Tempo-30-Zonen) bieten eigenständige, sichere Flächen auch für die schwachen Verkehrsteilnehmenden. Ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau der verschiedenen Verkehrsarten ist dafür eine wesentliche Voraussetzung.

Für das Ziel einer sicheren Stadt ist eine Senkung der Anzahl an Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr essenziell. Dafür wird diese Größe als Hauptindikator eingesetzt. Die Anzahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr soll für alle Verkehrsarten (Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr) sinken. In den Jahren 2017 bis 2019 wurden im Durchschnitt jährlich 93 Schwerverletzte und 2 Getötete, davon 39 schwer verletzte Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende, erfasst. Im Jahr 2021 zeigte sich eine Reduktion auf 63 Schwerverletzte und 3 Getötete, wovon 24 schwer verletzte Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende waren. Die EU-Kommission hat sich das Ziel gesetzt, zwischen 2020 und 2030 die Zahl der Toten und Schwerverletzten um 50 % zu reduzieren. Für Pforzheim wird der zu erreichende Wert auf eine Reduktion von 60 % für 2035 zum Bezugsjahr 2019 gesetzt.

Hauptindikator: **Anzahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr**

Ziel-Wert: **nimmt von heute (2019) 79 Schwerverletzten und 1 Toten bis 2035 um 60 % ab (EU + BRD: 2030 - 50 %)**



Weitere Indikatoren	Ist-Wert	Ziel-Wert 2035
Anteil Fuß / Rad am Modal-Split mit Zweck KiTa / Schule / Ausbildung	6%	↗
Anteil aller Straßen und Wege mit ausreichend Beleuchtung	61,8 %	↗
Länge der Straßen mit Tempo 30	279,48 km (ganztags) 10,36 km (nachts) 0,37 km (tags)	↗
Subjektives Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr	n.v.; zukünftig SrV Teilnahme	↗

Tabelle 9 Weitere Indikatoren und Zielwerte des Ziels sichere Stadt (eigene Darstellung)

Pforzheim - integrative Stadt

Pforzheim schafft die Voraussetzung für eine barrierefreie Teilhabe. Dies bedeutet, dass erstens alle Orte der Stadt für Alle zugänglich sind. Zweitens wird das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden durch Akzeptanzbildung gestärkt und drittens ist Mobilität für alle leistbar und nicht vom Verkehrsmittelbesitz abhängig.

Für eine integrative Stadt wird als Hauptindikator der Anteil der barrierefreien Bushaltestellen herangezogen. Im Jahr 2022 liegt der Anteil in Pforzheim bei 26,9 %. Bis zum Jahr 2035 ist dieser Anteil auf 100 % zu erhöhen. Gemessen wird der Anteil der barrierefrei umgebauten Bus-Haltestellen in Pforzheim nach Einsteigern. Dabei ist zu beachten, dass es nicht umzubauende Ausnahmen gibt. Dies sind gemäß Definition des Nahverkehrsplans sehr gering frequentierte Haltestellen und aus technischen Gründen nicht umzubauende Haltestellen.

Hauptindikator: Anteil der barrierefreien Bus-Haltestellen

Ziel-Wert: steigt von heute (2022) 27 % bis 2035 auf 100 %








Weitere Indikatoren	Ist-Wert	Ziel-Wert 2035
Anteil der barrierefreien, gesicherten Überquerungsstellen	59 von 298 (Fußgängerfurt)	100 %
Zufriedenheit Umweltverbund	n.v.; zukünftig SrV Teilnahme	
Anzahl der Bürgerbeteiligungen mit Mobilitätsbezug	n.v.; zukünftig Beteiligungsplattform	
Mobilitäts-Budget für den Umweltverbund der Stadt	3,54 Mio. € (ÖPNV)	
ÖV-Zeitkartenverfügbarkeit	n.v.; zukünftig SrV Teilnahme	
Nutzungskosten für ÖV	66 €/ 55 €/ 38 €	

Tabelle 10 Weitere Indikatoren und Zielwerte des Ziels integrative Stadt (eigene Darstellung)

3 Maßnahmen

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme und der Ziele wurden Maßnahmen entwickelt und untersucht. Diese leisten bei einer Umsetzung einen maßgeblichen Teil zur Zielerreichung. Zur Beschreibung der Maßnahmenebene dienen sieben Unterkapitel. Zunächst wird in Kapitel 3.1 der Anspruch an den Maßnahmenkatalog des IMEP erläutert. In Kapitel 3.2 werden die sieben Themenfelder aufgezeigt, die die Maßnahmen strukturieren. In einem weiteren Schritt wird die Methodik für eine Maßnahmenbewertung beschrieben (Kapitel 3.3). Der zentrale Teil der Maßnahmenebene ist in Kapitel 3.4 zu finden – die Maßnahmenbeschreibung gegliedert nach den Themenfeldern. Für ein besseres Verständnis und Veranschaulichung der Maßnahmen werden in Kapitel 3.5 Referenzbilder für einzelne Maßnahmen aufgezeigt. Ein Überblick über die Maßnahmenbewertung mit allen Bewertungskriterien ist in Kapitel 3.6 enthalten. In Kapitel 3.7 werden Prinzipien formuliert, die im Rahmen der Maßnahmenentwicklung zur Auflösung von Zielkonflikten dienen. Das Konzept zur Evaluation und Verstärkung wird zum Abschluss des Maßnahmenteils in Kapitel 3.8 vorgestellt.

3.1 Anspruch an den Maßnahmenkatalog des IMEP

Ansatz ist die Erstellung eines Maßnahmenkatalogs für die Mobilitätsentwicklung in Pforzheim für die kommenden 15 Jahre und darüber hinaus. Den Maßnahmen werden eine kurzfristige (5 Jahre), mittelfristige (10 bis 15 Jahre) und langfristige Umsetzung nach 2035 zugeschrieben. Die Aufnahme bestehender Maßnahmenansätze aus anderen Teilplanwerken ist dabei eine Hauptaufgabe des IMEP als Rahmenplan. Daher sind zum großen Teil in Kapitel 3.4 Weiterentwicklungen von Maßnahmen aus anderen Teilplanwerken wie dem Masterplan oder dem Nahverkehrsplan zu finden. Wichtiges Element ist neben der Beschreibung der Maßnahmen die Festlegung von Prinzipien zur Auflösung von Widersprüchen zwischen verschiedenen Teilplanwerken im Sinne der Integration der Maßnahmen in den Rahmenplan des IMEP (Kapitel 3.7). Auswahl und Priorisierung der Maßnahmen erfolgen anhand der Ergebnisse der Bestandsanalyse und Beteiligungsformate, durch die politisch beschlossenen Ziele und durch Expertise nötiger und wirksamer Maßnahmen zur Erreichung der gesetzten Ziele.

Der IMEP stellt darüber hinaus ein lebendiges und flexibles Planwerk dar. Die sechs definierten Ziele und sieben Themenfelder geben den Rahmen und Parameter für die 44 Maßnahmen vor. Im Zuge der Umsetzung und des Monitorings der Maßnahmen sind regelmäßige Überprüfungen und Anpassungen des Maßnahmenkatalogs und der konkreten Zielwerte vorzunehmen. Der IMEP muss zukünftig auch in die weiteren Rahmenplanungen wie die der Stadtentwicklung integriert werden.

3.2 Themenfelder




Sieben Themenfelder skizzieren den wichtigsten Handlungsbedarf im Bereich Mobilität für die Stadt Pforzheim und geben die Stoßrichtung des IMEP und der Maßnahmen an. Abgeleitet wurden diese auf Grundlage der vorangegangenen Arbeitsschritte. Jedem Themenfeld sind Maßnahmen, die sowohl sichtbare bauliche Veränderungen schaffen sollen als auch organisatorische Handlungsbedarfe umfassen, zugeordnet. Folgende Themenfelder strukturieren die Maßnahmen:

- I Digital und innovativ: neue Mobilitätsformen fördern
- II Gemeinsam stark: Mobilitätsangebote verknüpfen
- III Mobilitätsangebote für alle: effizient von A nach B
- IV Barrieren überwinden: Straßen als Bindeglieder
- V Platz schaffen: Straßenraum als Stadtraum begreifen
- VI Zukunft verstetigen: Langfristige Umsetzung planen
- VII Gemeinsam Mobilität gestalten: Information und Mitbestimmung

Eine inhaltliche Beschreibung der jeweiligen Themenfelder in ihrer Bedeutung erfolgt im Kapitel 3.4.

3.3 Methodik der Maßnahmenbewertung

Für die Bewertung der Maßnahmen werden der Zeithorizont, die Kosten und die Wirkung herangezogen. Alle Steckbriefe enthalten die entsprechende Bewertung. Es wurde wie im Folgenden beschrieben vorgegangen:

- Zeithorizont: Hier wird die Umsetzbarkeit einer Maßnahme im Zeithorizont eingeordnet. Maßnahmen können aufgrund von Rahmenbedingungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten begonnen werden. Dies kann durch die technische Entwicklung oder bereits vorhandene Planungen beeinflusst werden. Außerdem variiert der zeitliche Aufwand von Maßnahmen, Umsetzungserfolge sind zu unterschiedlichen Zeitpunkten zu erwarten. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte ist eine Einteilung in kurz- bis langfristige Zeithorizonte vorgenommen.
 -  kurzfristiger Zeithorizont der Maßnahmenumsetzung
 -  mittelfristiger Zeithorizont der Maßnahmenumsetzung
 -  langfristiger Zeithorizont der Maßnahmenumsetzung
- Kosten: Die Kostenkategorien zeigen eine Einordnung aller Maßnahmen bei einer umfangreichen Umsetzung. Die geschätzten Kosten sind diejenigen, die für die Stadt Pforzheim anfallen. Es ist immer eine schrittweise Umsetzung oder Implementierung der Maßnahme möglich, wodurch die Kosten geringer ausfallen

können. Daher ist die Kostenkategorie als Richtwert zu verstehen. Die Einteilung erfolgt in fünf Kategorien - sehr niedrige bis sehr hohe Kosten.

- € € € € € sehr niedrige Kosten der Maßnahmenumsetzung
- € € € € € niedrige Kosten der Maßnahmenumsetzung
- € € € € € mittlere Kosten der Maßnahmenumsetzung
- € € € € € hohe Kosten der Maßnahmenumsetzung
- € € € € € sehr hohe Kosten der Maßnahmenumsetzung

- ▶ Wirkung: Die Bestimmung der Wirkung der Maßnahmen ist für die Umsetzung essenziell. Um eine Wirkung festlegen zu können, wird die Bedeutung der Maßnahme für die Zielerreichung und ihren Beitrag dazu bewertet. Dabei ist anzumerken, dass alle hier aufgeführten Maßnahmen ein wichtiger Bestandteil zur Zielerreichung sind. Im Prozess der Maßnahmenentwicklung sind Maßnahmen, die nur geringfügig zur Zielerreichung beigetragen haben, entfallen. Zudem werden die Kosten, der zeitliche Horizont sowie die Dringlichkeit der Maßnahme auf Grundlage gesetzlicher Bestimmungen in die Bewertung miteinbezogen. Daraus ergeben sich drei Wirkungsstufen von einer mittleren bis sehr hohen Wirkung.

- ● ● ● mittlere Wirkung der Maßnahmenumsetzung
- ● ● ● hohe Wirkung der Maßnahmenumsetzung
- ● ● ● sehr hohe Wirkung der Maßnahmenumsetzung

In den Steckbriefen sind darüber hinaus die für die Maßnahmenumsetzung verantwortlichen Akteure benannt. Folgende Abkürzungen sind den entsprechenden Institutionen zuzuordnen:

- ▶ AVG Albtal-Verkehrsgesellschaft
- ▶ KEEP Klimaschutz- und Energieagentur Enzkreis Pforzheim
- ▶ KVV Karlsruher Verkehrsverbund
- ▶ SWP Stadtwerke Pforzheim GmbH
- ▶ VPE Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis

3.4 Maßnahmen

I Digital und innovativ: neue Mobilitätsformen fördern

Beschreibung

Die Herausforderungen unserer Zeit benötigen in einer mittel- bis langfristig angelegten „Rahmenplanung Mobilität“ innovative und vorausschauende Maßnahmenansätze. Insbesondere die Digitalisierung und Elektrifizierung ermöglichen neue Handlungsmöglichkeiten. Pforzheim auf dem Weg zu einer Smart City kann und soll diese Chance nutzen, um die Erreichbarkeit in der Stadt zu verbessern und eine umweltfreundlichere und besser vernetzte Stadt zu werden.

Maßnahmen des Themenfelds

- A Ausweitung PforzheimShuttle
- B Stärkung des Fuß- und Radverkehrs an Knotenpunkten
- C E-Mobilität stärken
- D Implementierung Bike-Sharing
- E Ausweitung Car-Sharing-Angebot
- F Lieferverkehr innovativ organisieren
- G Emissionsarmer Busverkehr
- H Einsatz von Mobilitäts-Apps
- I Einrichtung System „Seilbahn“

A Ausweitung PforzheimShuttle



Das PforzheimShuttle stellt ein On-Demand-Verkehrsangebot in der Nordstadt (fahrplanloser Shuttleservice) dar, das per eigener App individuell gerufen werden kann. Als kleineres Angebot ausschließlich in der Nordstadt ist es aktuell zum einen wenig bekannt. Zum anderen birgt das Angebot viel Potenzial, gerade im Zuge eines stadtweiten Einsatzes und begleitender Bewerbung des Angebots. Das bereits heute schon dichte Haltestellennetz kann dadurch ergänzt und die Qualität des öffentlichen Verkehrsangebots weiter ausgebaut werden. Dies kann zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs beitragen. Eine Ausweitung des Angebots ist kurzfristig für folgende Punkte zu prüfen.

- ▶ **Ausweitung Bediengebiet:** Kurzfristig zu prüfen ist, ob das bestehende Bediengebiet in der Nordstadt inklusive Leopoldplatz auf die gesamte Innenstadt ausgeweitet werden soll, um eine bessere, niedrighschwellige Verknüpfung von Hauptbahnhof und Innenstadt zu schaffen.
- ▶ **Einsatz als Nachtfahrangebot:** Nachttaxi-Verkehre in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag wurden 2019 eingestellt, Moonlight-Busse stellen im Bestand ein Grundangebot dar. Der Nahverkehrsplan 2021 definiert als weitergehende Maßnahmen den Ausbau des bestehenden Angebots in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen auf ausgewählten Relationen mit hohem Nachfragepotenzial im Enzkreis und in der Stadt Pforzheim und mahnt eine zeitliche Abstimmung zum SPNV und anderen Buslinien an. Zu prüfen ist, ob eine Ausweitung des Angebots im Nachtlinienverkehr über das Prinzip des „PforzheimShuttles“ als On-Demand-Verkehrsangebot effizient abgebildet werden kann.
- ▶ **Ergänzung Stadtbuslinien in Stadtteilen:** In vom öffentlichen Nahverkehr schlechter erschlossenen Gebieten, vor allem in den äußeren Stadtteilen, ist eine Angebotsergänzung durch das Prinzip „PforzheimShuttle“ als On-Demand-Verkehrsangebot vor allem in den Neben- und Schwachverkehrszeiten wie auch an Wochenenden, aber auch als Ergänzung in den Hauptverkehrszeiten zu prüfen. Als Referenz kann der Shuttleservice der MVG dienen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Tarif des öffentlichen Verkehrs stärken (II.D)

Akteure	Stadt PF, VPE	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

In Pforzheim wurden in den letzten Jahren bereits mehrere Maßnahmen umgesetzt, die zu einer besseren Integration des Fuß- und Radverkehrs an Knotenpunkten geführt haben. Dazu zählen u.a. die Berücksichtigung der Räumzeiten des Radverkehrs in Signalprogrammen, die Erneuerung von Streuscheiben bei gemeinsamer Führung des Fuß- und Radverkehrs oder die Information der Bürgerinnen und Bürger zur Funktionsweise von Ampelanlagen und damit zur Vermeidung von Missverständnissen. Allerdings zeigen nicht zuletzt die Ergebnisse des Fahrradklimatests des ADFC, dass hinsichtlich der darin als mangelhaft bewerteten „Ampelschaltungen für Radfahrer“ großer Handlungsbedarf gesehen wird. Vor dem Hintergrund der Zielsetzung des IMEP, den Weegeanteil des Fuß- und Radverkehrs bis 2035 auf 50% zu erhöhen, ist eine noch stärkere Berücksichtigung und Förderung des Fuß- und vor allem des Radverkehrs über die oben genannten Maßnahmen hinaus erforderlich. Prämisse soll künftig sein, in einem offenen Abwägungsprozess, der gleichberechtigt die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt, Potenziale zur Stärkung des Fuß- und insbesondere des Radverkehrs an Knotenpunkten und in den Signalsteuerungen zu ermitteln und zu nutzen. So sollen insbesondere außerhalb des Vorbehaltsnetzes für den Kfz-Verkehr Lösungen erarbeitet werden, die eine attraktive und sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs ermöglichen. Dabei sind die Belange der anderen Verkehrsteilnehmenden wie die des Kfz-Verkehrs nicht als starre Randbedingung zu behandeln, sondern im Sinne der Zielerreichung des IMEP an die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs anzupassen. Die Maßnahme lässt sich zusammengefasst in folgende drei Bausteine unterteilen:

- **Berücksichtigung Radverkehr:** Im Sinne der Förderung des Radverkehrs sollen stadtweit unter Berücksichtigung der Vorbehaltsnetze Knotenpunkte und Ampelanlagen verstärkt für den Radverkehr ausgebaut werden. Dies beinhaltet zum Beispiel einen stärker auf das Rad ausgerichteten Umbau von Knotenpunkten mit Radaufstellstreifen, vorgezogenen Haltelinien und eigener Signalisierung oder die Anlage von sicheren und gut sichtbaren Querungen über Achsen des Kfz-Vorbehaltsnetzes analog zur Maßnahme „Radnetz priorisiert ausbauen (III.C)“. Die 2021 ausgebaute Querung der Jahnstraße auf Höhe der Jörg-Ratgeb-Straße kann als positives Beispiel für weitere Knotenpunkte gelten.
- **Fußgängerfreundlichkeit:** Zur Stärkung des Fußverkehrs sind stadtweit weitere Potenziale zu ermitteln. Dazu zählen der weitere Ausbau von Fußgängerfurten an möglichst allen Knotenarmen, die Verlängerung der Grünzeiten zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls und Verkürzung von Wartezeiten und der barrierefreie Ausbau von Ampelanlagen in Bezug zur Maßnahme „Barrierefreiheit im Straßenraum“ (IV.A). Prioritär soll dies an Knotenpunkten außerhalb des Kfz-Vorbehaltsnetzes und im Basisnetz des Fußverkehrs entsprechend der Maßnahme „Fußverkehrskonzept erstellen“ (III.D) vorangetrieben werden.
- **Bewusstseinsbildung und Information:** Zur Akzeptanzbildung, Vermeidung von Missverständnissen und besseren Nachvollziehbarkeit sind den Verkehrsteilnehmenden proaktiv Informationen zum Thema Ampeln und Signalprogramme über die städtische Internetseite bereitzustellen. Die bereits bestehenden Textbausteine können dazu als Grundlage




B **Stärkung des Fuß- und Radverkehrs an Knotenpunkten**

● ● ●
Sehr hohe Wirkung

dienen und im Rahmen eines FAQ z.B. Fragestellungen, wie Grünzeiten und Wartezeiten bestimmt werden, allgemeinverständlich beantwortet werden. Als Referenz kann die Internetseite der Stadt München dienen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Barrierefreiheit im Straßenraum (IV.A), Radnetz priorisiert ausbauen (III.C)
- ▶ Abhängigkeit: Fußverkehrskonzept erstellen (III.D)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	  
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

C E-Mobilität stärken



Die Stadtwerke Pforzheim bieten auf ihrer Internetseite ein breites Informations- und Beratungsangebot zum Thema Elektromobilität beim Kfz-Verkehr. Neben Wallboxen, Stromtarifen, Kooperationen mit Autohäusern wird auch die eigene Ladeinfrastruktur mit „Autostrom APP“ beworben. Der Verkehrssektor stellt in Pforzheim jedoch mit einem Anteil von 25% weiterhin den zweitgrößten Sektor für CO₂-Emissionen dar. Die Elektromobilität kann für die anvisierte deutliche Reduktion der Emissionen um 50% bis 2035 im Vergleich zu 1990 einen wesentlichen Beitrag leisten. Darüber hinaus kann die E-Mobilität auch zu einer weiteren Verbesserung der Luftqualität durch geringere Emissionen von Feinstaub und Stickstoffdioxid beitragen.

Darüber hinaus soll ein weiterer Ausbau mit Normal- und Schnellladepunkten im Stadtgebiet erfolgen. Der Ausbau soll in einer Arbeitsgemeinschaft von Stadtwerken, Stadtverwaltung und weiteren relevanten Akteuren gesteuert werden. In der Stadtverwaltung ist hierfür kurzfristig zusätzliches Personal vorzusehen. Der Ausbau ist vor allem in der Kernstadt und in den Stadtteilen, in denen Haushalte auf privaten Flächen keine Ladeinfrastruktur realisieren können, vorzusehen. Eine Kombination mit Mobilitätsstationen ist möglich. Dabei ist zum einen Ladeinfrastruktur für Taxen, Car-Sharing-Stationen sowie für städtische Flotten zu berücksichtigen, und zum anderen die Kooperation von Ladeinfrastrukturbetreibern und Einzelhandel bzw. Wirtschaftsunternehmen zu begleiten.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Ausweitung Car-Sharing-Angebot (I.E), Emissionsarmer Busverkehr (I.G)
- ▶ Abhängigkeit: Personal in der Verwaltung aufstocken (VI.C)

Akteure	SWP, Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

D Implementierung Bike-Sharing



Öffentliche Radverleihsysteme oder auch Bike-Sharing-Systeme genannt, sind in vielen Großstädten schon etabliert und bieten ein flexibles ergänzendes Mobilitätsangebot. Die Etablierung eines Bike-Sharing-Systems bietet trotz der anspruchsvollen Topographie auch in Pforzheim viel Potenzial, mehr Wege auf das Fahrrad zu verlagern, da aktuell Wege mit bis zu 1km Länge zu einem Großteil (etwa 60%) mit dem Pkw zurückgelegt werden. Die schlechte Bewertung eines fehlenden Angebots an öffentlichen Fahrrädern im Rahmen des Fahrradklimatests des ADFC bestätigt neben einem unterdurchschnittlichen Fahrradbesitz in Pforzheim zudem den bestehenden Bedarf. Stationsgebundene Systeme sind im Regelfall jedoch mit einer kommunalen Mitfinanzierung und einem vertraglichen Verhältnis zwischen Stadt und Betreiber verbunden. Die Integration von Pedelecs in Verleih-Systeme ist noch nicht weit verbreitet, aber bereits in einigen Städten möglich. In Verbindung mit dem noch in Umsetzung befindlichen durchgängigen Radverkehrsnetz ist die sukzessive Einführung eines Bike-Sharing-Systems – beginnend mit einer begrenzten Anzahl an ausgewählten, nachfragestarken Orten – zu empfehlen. Als Referenz kann das RegioRad Mühlacker dienen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Erstellung Konzept Fahrradparken (II.B), Einsatz von Mobilitäts-Apps (I.H)
- ▶ Abhängigkeit: Mobilitätsstationen ausbauen (II.A)

Akteure	Stadt PF, Betreiber, Kooperationspartner	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

E Ausweitung Car-Sharing-Angebot



Der Pkw-Besitz in Pforzheim liegt mit 493 Pkw je 1.000 Einwohner zwar etwas unter dem deutschen Durchschnitt, jedoch steigt der Besitz relativ zur Bevölkerung immer weiter an. Insbesondere in den Ortsteilen ist der Pkw-Besitz besonders hoch. Hier besitzen knapp 91% aller Haushalte einen privaten Pkw. Ziel ist es, mit Hilfe eines besseren Car-Sharing-Angebotes vor allem in den zentrumsferneren Stadtteilen die Mobilität auch ohne eigenen Pkw zu verbessern bzw. eine Alternative zum eigenen (Zweit-)Wagen zu schaffen. Pforzheim hat eine gute Ausgangsbasis, da es im Bestand mit 0,24 Car-Sharing-Fahrzeugen je 1.000 Einwohner bereits im oberen Drittel der deutschen Städte liegt. Benachbarte Städte wie Karlsruhe, Freiburg oder Tübingen mit 1,2 bis 3,0 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner zeigen aber das vorhandene Potenzial auf. In Zusammenarbeit mit privaten Akteuren ist das Car-Sharing-Angebot zukünftig auszuweiten. Ökonomisch rentable Standorte für Stationen sind in Kombination mit weniger rentablen Stationen als Pakete auszuschreiben. Eine Verknüpfung mit der Maßnahme „Mobilitätsstationen ausbauen“ (II.A) und „E-Mobilität stärken“ (I.C) ist zu berücksichtigen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▀ Flankierend: E-Mobilität stärken (I.C)
- ▀ Abhängigkeit: Mobilitätsstationen ausbauen (II.A)

Akteure	Stadt PF, Betreiber, Kooperationspartner	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

F Lieferverkehr innovativ organisieren



Insbesondere durch den Internethandel nimmt der Lieferverkehr in Städten immer mehr zu. Bei angespannter Parkplatzsituation führt dies zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Lieferfahrzeuge halten in Straßen mit Geschäftsbesatz auf Hauptverkehrsstraßen am Fahrbahnrand oder in zweiter Reihe und blockieren den Verkehr, wodurch der Verkehrsfluss gemindert wird. Hier ist die Ausweisung von Lieferzonen zu prüfen.

Auch in Wohngebieten nimmt die Belastung durch Lieferverkehre ebenfalls zu. Langfristig sollen bei bestehender Nachfrage an zentralen Orten in den Stadtteilen oder an Supermärkten Quartierdepots für Waren und Pakete realisiert werden. Depots können Lieferfahrten insbesondere in Wohnstraßen stark reduzieren. Eine Umsetzung kann entweder in Zusammenarbeit mit der WSP Pforzheim oder in Zusammenarbeit mit größeren Logistikdienstleistern und dem Einzelhandel durchgeführt werden. Bei der Entwicklung der Maßnahme „Mobilitätsstationen ausbauen“ (II.A) sind Quartierdepots mitzudenken.

In der erweiterten verdichteten Innenstadt ist zu prüfen, ob eine Auslieferung von Paketen zukünftig zumindest in Teilen auf das Fahrrad verlagert werden kann. Die Auslieferung auf der sogenannten letzten Meile kann auf ein System von Verteilzentren und Lastenrädern verlagert werden. Lieferfahrzeuge übernehmen dann nur die Funktion der Belieferung der Verteilzentren. Als Referenz kann das Konzept von Mikrodepots in Hamburg dienen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Abhängigkeit: Mobilitätsstationen ausbauen (II.A)

Akteure	Stadt PF, Gewerbeverein, Logistikdienstleister, Einzelhandel	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

G Emissionsarmer Busverkehr



Linienbusse emittieren zwar nur einen kleinen Teil der Verkehrsemissionen in Städten, jedoch ist es auch hier wichtig, emissionsärmere Antriebe zu fördern. In Zukunft sind bei der Ausschreibung von Leistungen des städtischen öffentlichen Nahverkehrs gemäß der Clean Vehicles Directive der EU Mindestquoten zu Bussen mit emissionsarmen Antrieben zu fordern. Es ist dabei ein technologieoffener Ansatz zu wählen und sowohl die Elektromobilität als auch die Brennstoffzelle (Wasserstoff) zu berücksichtigen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Flankierend: E-Mobilität stärken (I.C)

Akteure	Stadt PF, VPE	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

H Einsatz von Mobilitäts-Apps



In Pforzheim kann zu Zwecken der Auskunft und Buchung im ÖPNV die „VPE-App“ genutzt werden. Zudem nahm der VPE am Pilotprojekt „Check-in-Check-out“ in Baden-Württemberg teil. Der Nahverkehrsplan 2021 definiert weitergehende Maßnahmen von einer Erweiterung der VPE-App um zusätzliche Services (z.B. Informationsvermittlung für Fahrgäste in Echtzeit), um zum einen multi- und intermodales Verhalten (kombinierte Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln) zu unterstützen. Die kombinierte Nutzung durch ein gut verknüpftes Angebot des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs kann ein attraktives, konkurrenzfähiges Angebot zum privaten Pkw schaffen. Zum anderen zählt zu den Maßnahmen des Nahverkehrsplans die Weiterentwicklung der bestehenden elektronischen, kundenfreundlichen Ticketangebote, die offensive Vermarktung der App des VPE insbesondere bei Einrichtungen, auf die Kreis und Stadt unmittelbaren Einfluss haben, und weist darauf hin, dass die Anforderungen und Standards an digitale Barrierefreiheit berücksichtigt werden sollen, damit die App auch für Menschen mit Behinderung nutzbar ist.

Mittel- bis langfristig soll darüber hinaus für Pforzheimerinnen und Pforzheimer in Ergänzung des bestehenden Angebots eine multimodale Mobilitäts-App nutzbar sein und über die alle Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen, vom Bus, über Bahn, Car- und Bike-Sharing, Taxis, Fußwegen und weitere Angebote an Mobilitätsstationen. Hier gilt es, die weitere Entwicklung in Deutschland und in internationalen Städten zu beobachten und zukunftssträchtige Ansätze zu realisieren. Als Referenz können z.B. die Mobility-App-Stuttgart und die App Jelbi aus Berlin dienen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Flankierend: Implementierung Bike-Sharing (I.D), Mobilitätsstationen ausbauen (II.A)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

I **Einrichtung System „Seilbahn“**



Seilbahnen eignen sich bei größerem Gefälle, Strecken schnell und barrierearm zu überwinden. Pforzheim kann aufgrund der Topographie als idealer Einsatzort für dieses in südamerikanischen Städten für die Alltagsmobilität und in Deutschland eher zu touristischen Zwecken bereits verbreitete Mobilitätssystem bezeichnet werden. Der Nahverkehrsplan 2021 definiert einen Prüfauftrag, ob das System „Seilbahn“ eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV in Pforzheim darstellen kann. Die Verbindung von der Hochschule und einem SPNV-Haltepunkt gilt aufgrund ihrer Lage, der bestehenden Verkehrsnachfrage und einem ausbaufähigen ÖPNV-Angebot als Verbindung mit dem höchsten Potenzial. Die Verknüpfung mit dem Radverkehr gilt es sowohl an den Stationen als auch in den Kabinen (Fahrradmitnahme) mitzudenken.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Flankierend: Tarif des öffentlichen Verkehrs stärken (II.D)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

II Gemeinsam stark: Mobilitätsangebote verknüpfen

Beschreibung

Mobilitätsangebote gilt es zukünftig räumlich und organisatorisch besser zu verknüpfen. Insbesondere die Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel mit Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr stehen hier im Zentrum, um diese als Verbund konkurrenzfähiger zum privaten Pkw zu machen. Mobilitätsangebote zu verknüpfen, trägt dazu bei, die Stadt kompakter und besser vernetzt auszugestalten.

Maßnahmen des Themenfelds

- ▶ A Mobilitätsstationen ausbauen
- ▶ B Erstellung Konzept Fahrradparken
- ▶ C Ausweitung Fahrradmitnahme in Bussen
- ▶ D Tarif des öffentlichen Verkehrs stärken
- ▶ E Hol- und Bring-Zonen einrichten

Der Ausbau von Mobilitätsstationen im gesamten Stadtgebiet mit der Bündelung verschiedener Mobilitätsangebote kann zur Stärkung der Alternativen zum privaten Pkw innerhalb Pforzheims beitragen. Rund um den Hauptbahnhof besteht bereits eine Auswahl an verschiedenen Mobilitätsangeboten in räumlicher Nähe. Wichtig ist hier ein möglichst flächendeckendes, stadtweites oder regionsweites Angebot auf der einen Seite, und das Aufsetzen einer Wort-Bild-Marke auf der anderen Seite. Mögliche Elemente sind u.a. Bahnhof und Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), Bushaltestellen zu verknüpfen mit Radabstellanlagen, Scooter-Sharing, Car-Sharing-Stellplätze, Pkw-Stellplätze, Paketstationen oder Fahrradverleihsysteme, Lastenradverleih, Ladestationen und weitere Informations- und Service-Angebote. Aus wirtschaftlichen Gründen und aufgrund geringer Flächenverfügbarkeit können und sollen nicht an allen Stationen alle möglichen Verkehrsangebote zur Verfügung stehen. Kurzfristig sind Stationen mit wenigen Angeboten zu implementieren und mittel- bis langfristig durch weitere Angebote zu ergänzen.




- ▀ **Mobilitäts-Hubs / -Zentralen:** An zentralen Orten in der Stadt kann die Verortung von Mobilitäts-Hubs bzw. -Zentralen einen großen Mehrwert bringen. Eine Potenzialprüfung zu Mobilitätshäusern hat die Standorte am Hauptbahnhof (ZOB Süd) und am Goldschmiedeschulplatz als besonders empfehlenswert eingestuft. Alternativ zu Neubauten ist auch die Nutzung der ebenerdigen Flächen in bestehenden Parkhäusern zu prüfen. Denkbar ist, insbesondere am Hauptbahnhof ein umfangreiches Angebot an weiteren Mobilitätsangeboten zu schaffen. Darunter fällt, (hochwertige) Radabstellanlagen, Scooter-Sharing, Car-Sharing-Stellplätze, Paketstationen, Ladestationen, Fahrrad-Werkzeug und eine Mobilitätszentrale einzurichten. Mittelfristig ist bei erfolgter Etablierung von Fahrradverleihsystemen in der Stadt eine Angebotsergänzung vorzusehen. Kfz-Stellplätze sollen nur berücksichtigt werden, insofern sie langfristig flexibel bzw. umnutzbar bleiben und sich die Stellplatzzahl dadurch nicht erhöht (Wegnahme an Stellplätzen an anderer Stelle). Als Referenz können die MobiZ Mühlacker und die Mobilitätszentralen des VRN dienen.
- ▀ **Mobilitätsstationen:** Neben großen Zentralen soll auch in den Stadtteilen und Wohnvierteln die Erweiterung und Bündelung von verschiedenen Mobilitätsangeboten vorangetrieben werden. Primär in den Stadtteilzentren an SPNV- und Bushaltestellen sollen Radabstellanlagen, Scooter-Sharing, Car-Sharing-Stellplätze, Paketstationen und Ladestationen nahräumig organisiert werden. Als Referenz kann das Konzept in Offenburg dienen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▀ Flankierend: Einsatz von Mobilitäts-Apps (I.H)
- ▀ Abhängigkeit: Implementierung Bike-Sharing (I.D), Erstellung Konzept Fahrradparken (II.B), Ausweitung Car-Sharing-Angebot (I.E), Lieferverkehr innovativ organisieren (I.F)

A **Mobilitätsstationen ausbauen**

● ● ●
Sehr hohe Wirkung

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	  
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

Radabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil der Radinfrastruktur. In Pforzheim wurden in den letzten Jahren einige Anlagen gebaut, jedoch bestehen weiterhin Bedarf und eine Lücke zu einem flächendeckenden Netz. Neben Abstellanlagen in der Innenstadt stehen auch die Wohngebiete im Fokus. 58% der Haushalte in Pforzheim besitzen mindestens ein Fahrrad, davon haben 35% (Durchschnitt Großstädte 18%) keine einfach zugänglichen Fahrradstellplätze zu Hause und 21% (Durchschnitt Großstädte 14%) haben zu Hause keine einfache Fahrradsicherung am Stellplatz. Verschiedene Teilplanwerke in Pforzheim vom Realisierungsprogramm Radverkehr bis zum Nahverkehrsplan definieren bereits die Erstellung eines Konzeptes zum Fahrradparken. Eine Verknüpfung mit der Maßnahme „Mobilitätsstationen ausbauen“ (II.A) ist dabei zu berücksichtigen.

Beim Anspruch an das Fahrradparken kann in Kurzzeitparker und Langzeitparker unterscheiden werden. Kurzzeitparker benötigen einen schnellen, sicheren und fahrend erreichbaren Standort. Die Distanzen zum Zielort sollen möglichst kurz und gut einsehbar sein (Diebstahl- und Vandalismusschutz). Dafür kommen Bügel und Rahmenhalter in Frage, die die Möglichkeit bieten, das Fahrrad am Rahmen abzuschließen. Langzeitparker brauchen qualitativ hochwertige Anlagen, die überdacht, witterungsgeschützt, beleuchtet, gut zugänglich und eine Entfernung von 50 bis maximal 200 Meter zum Zielort aufweisen.

Folgende Elemente sind im Konzept Fahrradparken zu berücksichtigen:




- **Öffentliche Radabstellanlagen:** Radabstellanlagen insbesondere für Kurzzeitparker als Fahrradbügel in zentralen Bereichen wie der Kernstadt (z.B. in Fußgängerzone oder am Leopoldplatz) und an öffentlichen Einrichtungen sollen weiter über den Bestand hinaus ausgeweitet werden. Die aktuelle nachfrageorientierte Umsetzung soll in eine koordinierte Angebotsplanung weiterentwickelt werden. An den SPNV-Haltestellen und stark frequentierten Bushaltestellen sind Angebote insbesondere für Langzeitparker vorzusehen (Bike and Ride mit z.B. Fahrradboxen).
- **Radabstellanlagen in Wohngebieten:** In Wohngebäuden bzw. ganzen Wohngebieten, in denen keine ausreichenden Fahrradabstellanlagen gebaut wurden oder keine einfach zugänglichen Fahrradabstellplätze mit Fahrradsicherungen vorhanden sind, sollen im Austausch mit den Nutzerinnen und Nutzern öffentliche, hochwertige Abstellanlagen für Langzeitparker geschaffen werden. Eine Kostenbeteiligung seitens der Nutzerinnen und Nutzer ist zu evaluieren. Als Referenz können Konzepte in Hamburg, Mainz oder Düsseldorf dienen.
- **Abstellanlagen an Schulen:** An Schulen sind ausreichend sichere Radabstellanlagen zu schaffen. Der Bedarf wurde zum aktuellen Zeitpunkt bereits abgefragt. Diese Abfragen sind in Zukunft regelmäßig vorzunehmen und diese im Sinne einer Angebotsplanung weiterzuentwickeln. Neben Abstellanlagen für Fahrräder können auch Anlagen für Tretroller vorgesehen werden. Als Referenz können Konzepte in Schwetzingen und Wiesloch zählen.

B Erstellung Konzept Fahrradparken

● ● ●
Sehr hohe Wirkung

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Implementierung Bike-Sharing (I.D)
- ▶ Abhängigkeit: Mobilitätsstationen ausbauen (II.A)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	  
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

C Ausweitung Fahrradmitnahme in Bussen



Bisher ist eine kostenlose Fahrradmitnahme von Montag bis Freitag erst ab 19.00 Uhr möglich; samstags, sonntags und feiertags besteht die Möglichkeit, Fahrräder jederzeit kostenlos mitzunehmen (maximal zwei Fahrräder pro Fahrzeug). Der Nahverkehrsplan 2021 definiert weitergehende Maßnahmen auf organisatorischer Ebene wie u.a. die Schulung des Fahrpersonals und die Berücksichtigung der veränderten Anforderungen durch Pedelecs.

Mittel- bis langfristig ist darüber hinaus eine Ausweitung der Fahrradmitnahme zur IMEP-Zielerreichung erforderlich, analog den Regelungen in den Nahverkehrszügen in Baden-Württemberg.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▀ Flankierend: Tarif des öffentlichen Verkehrs stärken (II.D), Einrichtung System "Seilbahn" (I.I)

Akteure	Stadt PF, VPE	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

D Tarif des öffentlichen Verkehrs stärken



Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs soll zukünftig weiter vereinfacht werden. Dafür ist zum einen eine weitere Vereinfachung des Tarifsystems im Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis vorzusehen. Darunter fallen weitere Vereinheitlichungen der Tarife mit benachbarten Verkehrsverbänden, was gerade für Pendlerinnen und Pendler wichtig ist. Zum anderen sollen die Preise zukünftig attraktiver werden. Zu nennen sind hier günstige Jahrestickets wie es sie in anderen Städten z.B. als 365€ Ticket gibt oder die kostenlose Nutzung des Linienbusverkehrs auf bestimmten Relationen wie dem Leopoldplatz und Hauptbahnhof. Aufgrund der hohen Dynamik sind im Weiteren die Entwicklungen und Ansätze auf Ebene des Bundes und des Landes Baden-Württemberg zu beobachten.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▀ Flankierend: Ausweitung Fahrradmitnahme in Bussen (II.C), Ausweitung PforzheimShuttle (I.A), Einrichtung System "Seilbahn" (I.I)

Akteure	Stadt PF, VPE	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒 Daueraufgabe
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

E Hol- und Bring-Zonen einrichten



Das Holen und Bringen der Kinder von und zur Schule mit dem Auto stellt in Pforzheim wie auch in vielen anderen Städten ein großes Problem insbesondere für die Verkehrssicherheit der Kinder dar. Ziel soll es sein, dass motorisierte Verkehre vermieden werden und die Kinder die Wege eigenständig zurücklegen. Unvermeidbare Verkehre sollen mit Hilfe von Hol- und Bring-Zonen verträglich abgewickelt werden. Die Standorte der Zonen sind zu beschildern, im Schulwegeplan zu markieren und schulintern zu kommunizieren. Bei Bedarf sind durch bauliche oder verkehrsrechtliche Maßnahmen wie z.B. Durchfahrtsverbote oder Poller Verkehre und das Halten direkt an der Schule zu verhindern. Ergänzend ist durch Kampagnen und Informationsangebote ein stärkeres Bewusstsein für die Themen Verkehrssicherheit und Nachteile für die Eigenständigkeit von Kindern in Verbindung mit Hol- und Bring-Verkehren zu schaffen. Als Referenzen können z.B. die Gemeinschaftsgrundschule in Düsseldorf-Wersten und die Langenbergschule Großenritte dienen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Abhängigkeit: Schulwegepläne für Fuß und Rad (VII.B)

Akteure	Stadt PF, Schulen	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

III Mobilitätsangebote für alle: effizient von A nach B

Beschreibung

Die Stadt Pforzheim ist aufgrund einer Vielzahl an weitreichenden Konzepten für einzelne Verkehrsthemen und Stadträume in einer guten Ausgangssituation. Die Teilkonzepte zeigen sowohl gleichermaßen große Handlungsbedarfe insbesondere beim Ausbau der Radinfrastruktur und Förderung des Fußverkehrs auf wie auch viele gute Lösungsansätze bei der konkreten Umsetzung. Der Ausbau der Mobilitätsangebote für eine effizientere Verkehrsabwicklung trägt insbesondere zu einer vernetzten, kompakten und sicheren Stadt bei.

Maßnahmen des Themenfelds

- ▶ A Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs
- ▶ B Ausbau und Bevorrechtigung des Bussystems
- ▶ C Radnetz priorisiert ausbauen
- ▶ D Fußverkehrskonzept erstellen
- ▶ E Ausbau von Radschnellwegen
- ▶ F Ausbau des Busverkehrs in die Region

A **Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs**



Die Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) kann eine substantielle Verbesserung des Angebots im öffentlichen Nahverkehr bringen. Bereiche von 500 bis 1000 Metern um die Haltestellen werden gut erschlossen. Der Nahverkehrsplan 2021 definiert eine deutliche Steigerung des Wegeanteils von aktuell 10% (laut MiD 2016) auf zeitnah 25% und bis 2035 soll der Anteil gemäß den Zielen im IMEP auf 35% gesteigert werden. Für eine Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und Erhöhung seiner Wegeanteile sind zum einen in Überlegung befindliche SPNV-Haltestellen weitergehend zu prüfen und auszubauen sowie ist in diesem Zusammenhang die Einführung einer stadtinternen Stadtbahn-Linie kurzfristig zu prüfen. Zum anderen ist die Prüfung der Machbarkeit einer Stadtbahnstrecke vom westlichen zum südöstlichen Enzkreis mit Querung des Stadtgebiets vorzunehmen.

- ▶ **Ausbau weiterer SPNV-Haltestellen:** In den vergangenen Jahren wurden mit der Machbarkeitsstudie Haltestelle Zeppelinstraße (2021), der Genehmigungsplanung Haltestelle Osterfeld (2001) und der Vorplanung zur Reaktivierung Haltestelle Dillstein (2008) mehrere Untersuchungen zum Ausbau von Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs vorgenommen. Diese Haltestellen gilt es weitergehend zu prüfen und eine Umsetzung zu forcieren.
- ▶ **Einführung interne Stadtbahn-Linie:** Mittelfristig mit Einbeziehung neuer weiterer Haltestellen ist die Einführung einer Linie zwischen Eutingen und Weißenstein auf bestehenden Gleisen zu prüfen. Diese kann auch die bestehenden Linien durch eine verschobene Fahrplanlage verstärken. In Kombination mit den Haltestellen kann dadurch eine bessere Anbindung der angrenzenden Stadtteile erreicht werden.
- ▶ **Stadtbahnstrecke mit Querung Pforzheims:** Der Nahverkehrsplan definiert bereits die Prüfung der Machbarkeit und des Nutzens einer durchgängigen Stadtbahnstrecke vom westlichen zum südöstlichen Enzkreis mit Querung des Stadtgebiets Pforzheim. Hierbei soll eine Verknüpfung mit den Schienenverkehrsmitteln in den Räumen Karlsruhe und Stuttgart berücksichtigt werden. Ziele sind gemäß Nahverkehrsplan die Intensivierung der Verbindungen zwischen den Oberzentren Karlsruhe, Pforzheim und Stuttgart

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Barrierefreiheit im System Öffentlicher Verkehr (IV.B)

Akteure	Stadt PF, DB, AVG	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

Das Bussystem in Pforzheim bildet für den Großteil des Stadtgebiets das wichtigste öffentliche Verkehrsangebot. Gemäß der letzten Mobilitätsbefragung (MiD 2016) nutzen jedoch mit 45% weniger als die Hälfte der Pforzheimer Bevölkerung den öffentlichen Nahverkehr gerne, was sich auch im ausbaufähigen Weegeanteil des öffentlichen Nahverkehrs von 10% widerspiegelt. Der Nahverkehrsplan setzt mit der stufenweisen Einrichtung eines 10-Minuten-Takts auf den Hauptlinien in Pforzheim einen wichtigen Baustein für eine zukunftsfähige Fortentwicklung. In Verknüpfung mit der Stärkung des Schienenangebots, den Maßnahmen „Ausweitung PforzheimShuttle“ (I.A) und „Ausbau des Busverkehrs in die Region“ (III.F) kann bereits ein wesentlicher Qualitätssprung erzielt werden. Im städtischen Kontext sind darüber hinaus weitere Verbesserungen insbesondere zur Beschleunigung und Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs meist nur durch eine Priorisierung und andere Flächenaufteilung des Straßenraums zugunsten des öffentlichen Verkehrs möglich. Der Busverkehr ist im gesamten Straßennetz, insbesondere dort wo es zu Verlustzeiten kommt, entlang seiner Linienverläufe priorisiert zu führen. D.h. Elemente der Busbevorrechtigung mit der Einrichtung von Busspuren oder eine LSA-Busbevorrechtigung sind insbesondere im Vorlauf zu Knotenpunkten vorzusehen. Eine Priorisierung soll einer absoluten Bevorrechtigung unabhängig der aktuell bestehenden Verspätung des jeweiligen Busses oder der Linienart (Stadt- oder Regionalbus) entsprechen. Kurz- bis mittelfristig sind folgende Punkte zu prüfen:

- **Einrichtung 10-Minuten-Takt:** Gemäß Nahverkehrsplan erfolgt auf den Hauptlinien in der Haupt- und Nebenverkehrszeit die stufenweise Einrichtung eines 10-Minuten-Takts. Mittel- bis langfristig soll die Ausweitung auf die weiteren Linien geprüft werden.
- **Einrichtung Busspuren:** Auf hoch frequentierten Ein-/Ausfallstraßen mit erhöhter Staugefahr ist die Einrichtung von Busspuren zu prüfen. Der Nahverkehrsplan definiert hierfür die Westliche Karl-Friedrich-Straße, die Verlängerung der Busspur in der Habermehlstraße im Zulauf auf die Haltestelle Burgstraße und den Knotenpunkt Brötzingen Unterführung.
- **LSA-Bevorrechtigung:** In Kombination mit dem Instrument Busspuren ist gemäß Nahverkehrsplan an signalisierten Knotenpunkten mit erhöhter Staugefahr eine konsequente Bevorrechtigung des Busverkehrs über die bisherige Bevorrechtigung hinaus vorzunehmen. Dadurch sollen zum einen Wartezeiten reduziert werden und zum anderen erreicht werden, dass Busse als Pulkführung die gemeinsamen Fahrspuren nutzen können.
- **Verbesserung der Haltestellen:** Bei künftigen Haltestellenumbauten ist die Einrichtung von Busbuchten zu vermeiden und Buskaps sind als Standardlösung weiter verstärkt einzusetzen, um damit Wartezeiten für das Einfädeln in den Verkehr zu vermeiden.
- **Ticketverkäufe:** Mit Ausweitung des digitalen Fahrscheinvertriebs oder Vertrieb in Mobilitätszentralen soll die Verringerung von Ticketverkäufen in den Fahrzeugen und damit die Reduzierung der Standzeiten an den Haltestellen erreicht werden.

B Ausbau und Bevorrechtigung des Bussystems



Sehr hohe Wirkung

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Ausweitung PforzheimShuttle (I.A)
- ▶ Abhängigkeit: Ausbau des Busverkehrs in die Region (III.F)

Akteure	Stadt PF, VPE	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

In den vergangenen Jahren wurde mit dem Radverkehrskonzept (2013) und dem Realisierungsprogramm für das Radverkehrskonzept (2020) eine gute Grundlage für die Radverkehrsförderung in Pforzheim gelegt. Die Konzepte definieren Routen, priorisieren diese und formulieren infrastrukturelle Maßnahmen mit ergänzenden nicht investiven Maßnahmen. Ziel ist es, ein zusammenhängendes und sicheres Netz für den Alltagsradverkehr zu implementieren. Dadurch soll auch die Erreichbarkeit vieler Orte mit dem Fahrrad verbessert werden wie z.B. der Hochschule, Buckenberg / Haidach, Wilferdinger Höhe (gemeinsame Führung im Mischverkehr) oder der Südstadt. Neben der Herstellung von Radinfrastruktur auf Strecken steht auch die Verbesserung an Querungen und Knotenpunkten im Fokus. Der Ausbau des Radverkehrs bietet ein großes Potenzial, da fast die Hälfte aller mit dem Auto zurückgelegten Wege der Pforzheimerinnen und Pforzheimer kürzer als 5km sind und bei der aktuellen Infrastruktur mit einem Anteil von 30% nur ein Drittel gerne im Alltag Fahrrad fährt (MiD 2016).

Eine Verknüpfung mit den Maßnahmen „Erstellung Konzept Fahrradparken“ (II.B), „Öffentliche Parkstände ordnen“ (V.A), „Bewohnerparken ausweiten“ (V.G) und begleitenden kommunikativen Maßnahmen aus dem Themenfeld VII „Gemeinsam Mobilität gestalten“ ist dabei zu berücksichtigen. Um kurz- bis mittelfristig deutliche Verbesserungen erzielen und das Umsetzungstempo erhöhen zu können, ist der Umsetzung des Radnetzes eine hohe finanzielle und personelle Priorität einzuräumen. Hier besteht eine Verknüpfung mit dem Themenfeld VI „Zukunft verstetigen“.

- **Integration Radrouten und Kfz-Vorbehaltsnetz:** Im Sinne der Integration der Teilpläne ist ein Abgleich zwischen den Radrouten (Strecken und Querungsstellen) und dem Vorbehaltsnetz Kfz aus dem Verkehrsentwicklungsplan vorzunehmen. Substanzielle Verbesserungen sind meist nur durch eine andere Flächenaufteilung zu Ungunsten des Kfz-Verkehrs möglich: Der Radverkehr ist auf den Radrouten außerhalb des Kfz-Vorbehaltsnetzes gegenüber diesem priorisiert zu implementieren. Im Kfz-Vorbehaltsnetz ist die Machbarkeit der Einrichtung von Radinfrastruktur zunächst zulasten des ruhenden Kfz-Verkehrs zu prüfen. Für die aufgrund von Kapazitätsengpässen im Kfz-Vorbehaltsnetz nicht realisierbaren Verbindungen sind kurzfristig alternative gleichwertige Verbindungen zu definieren und auszubauen.
- **Ausbau Radinfrastruktur:** Zur Förderung des Radverkehrs ist qualitativ hochwertige, sichere und wenn möglich und sinnvoll vom Autoverkehr baulich getrennte Radverkehrsinfrastruktur herzustellen. Mögliche Elemente bilden u.a. Protected-Bike-Lanes, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Fahrradstraßen. Auch auf Strecken mit Tempo 30 sind bei mehr als 800 Kfz pro Stunde oder Steigungen weitere Maßnahmen wie eigene Radinfrastruktur oder Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn über die bloße Führung im Mischverkehr notwendig.
- **Darstellung und Ausweisung Radroutennetz:** Begleitend zum Stadtplan veröffentlicht die Stadt Pforzheim regelmäßig eine aktualisierte Radverkehrskarte. Diese zeigt an, auf welchen Strecken Radfahren möglich ist, ob der Radverkehr mit oder getrennt vom Kfz-

C Radnetz priorisiert ausbauen



Verkehr geführt wird und ob Steigungen bestehen. Ergänzend dargestellt sind Fahrradrouten des Freizeitverkehrs. Diese Karte soll zukünftig durch eine Karte bzw. Darstellung des priorisierten Radroutennetzes des Alltagsradverkehrs (analog Realisierungsprogramm Radverkehrskonzept) ergänzt werden. Die Radrouten sind wie oben beschrieben anhand der vorgesehenen und aktualisierten Führung zu aktualisieren. Als Referenz kann die Darstellung der Velorouten in Hamburg dienen

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Erstellung Konzept Fahrradparken (II.B)
- ▶ Abhängigkeit: Ausbau von Radschnellwegen (III.E)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

D Fußverkehrskonzept erstellen



Fußverkehr stellt die elementarste Art dar, sich fortzubewegen. Die Wahrnehmung als eigenständige Fortbewegungsart, die viele Vorteile mit sich bringt, ist dabei ein wichtiger Aspekt. Zu Fuß gehen ist umwelt- und umfeldverträglich, gesundheitsfördernd, ermöglicht die Teilhabe aller und ist die energie- und flächeneffizienteste Fortbewegungsart. Nicht nur in Pforzheim, sondern insgesamt wird der Fußverkehr planerisch am Rande betrachtet und bei Planungen nur mitgedacht. In Pforzheim sind 20% der Wege unter einem Kilometer, 30% unter zwei Kilometer. 60 bis 70% werden davon mit dem Pkw zurückgelegt. Das große Potenzial des Fußverkehrs zeigt sich auch aufgrund der Vielzahl an fußläufig erreichbaren Zielen. 94% der Einwohnerinnen und Einwohner Pforzheims wohnen in weniger als 1km Entfernung zum nächsten Supermarkt bzw. Discounter. Die Verlagerung von kurzen Wegen auf den Fußverkehr bietet folglich ein großes Potenzial. Ziel muss es sein, neben punktuellen Problembetrachtungen auch im Fußverkehr zu einem systematischen, netzorientierten Denken zu kommen und ein zusammenhängendes Basisnetz mit Verbindungen zu erstellen. Verbindungen von den Stadtteilen ins Zentrum sowie zwischen Stadtteilen und wichtigen Zielen wie Bahnhaltepunkten spielen hier eine Rolle. Von besonderer Bedeutung sind ebenfalls innerstädtische Wege.

Ausgehend von der Entwicklung eines zusammenhängenden Basisnetzes folgt eine Bestandsaufnahme mit Problemanalyse, der die Erarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes folgt. Betrachtet werden sollen u.a. Engstellen, fehlende Bordsteinabsenkungen, mangelhafte Querungen, zu geringe Gehwegbreiten und schlechte Aufenthaltsqualität etc. Die Handlungsfelder des Fußverkehrschecks können hierfür eine gute Grundlage bilden. Für die Innenstadt bildet das Nutzungskonzept Innenstadt ebenfalls eine wichtige Grundlage. Dabei sollen neben konkreten Lösungen auch Ziele und Qualitäten festgelegt werden. Die Maßnahmen werden priorisiert und es folgt eine Schätzung von benötigten Finanzmitteln sowie die Festlegung von Personalressourcen und der Umsetzungskontrolle. Als Referenz kann das Fußverkehrskonzept Stuttgart dienen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Flankierend: Querungen verbessern (IV.C), Barrierefreiheit im Straßenraum (IV.A)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

E Ausbau von Radschnellwegen



Pforzheim hat mit täglich über 55.000 Ein- und Auspendlern starke verkehrliche Beziehungen in die Region und hier insbesondere in den Enzkreis. Werden aktuell die meisten Wege mit dem privaten Pkw und in Teilen mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt, besteht insbesondere beim Radverkehr Potenzial. Eine Potenzialanalyse des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg aus dem Jahr 2018 hat mögliche Radschnellverbindungen untersucht. Darunter auch eine Radschnellverbindung Pforzheim – Niefern-Öschelbronn – Mühlacker mit einer Länge von 12,6 km. Die Verbindung wurde als weitere potenziell umsetzungswürdige Verbindung mit einem Potenzial von 1.800 werktäglich Radfahrenden eingestuft. Der Radschnellweg hat für die Förderrichtlinien des Landes aktuell ein zu geringes Potenzial. Mittel- bis langfristig ist zusammen mit dem Enzkreis das Potenzial wiederholt zu prüfen und die Machbarkeit einer weiteren Radschnellverbindung nach Karlsruhe zu untersuchen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Flankierend: Erstellung Konzept Fahrradparken (II.B)
- Abhängigkeit: Radnetz priorisiert ausbauen (III.C)

Akteure	Stadt PF, Enzkreis, Land BW	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

F Ausbau des Busverkehrs in die Region



Pforzheim weist mit fast 24.000 Auspendlern und über 31.000 Einpendlern eine hohe Anzahl an regelmäßigen Arbeitswegen über die Stadtgrenzen hinaus auf. Ein Großteil der Relationen besteht hierbei zwischen der Stadt und dem Enzkreis. Der Nahverkehrsplan definiert die Einrichtung von Schnellbussen auf starken Achsen mit Ausrichtung auf Pforzheim. Elemente dabei sind Linien, die in den Hauptverkehrszeiten ausgewählte Haltestellen bedienen und als alleiniges Angebot oder in Kombination mit überlagernden Linien auf den jeweiligen Strecken einen gemeinsamen Takt („Enzkreistakt“ 15- / 20-Minuten-Takt) erzeugen. Die Fahrpläne sollen auf die Verknüpfung mit dem SPNV von und nach Stuttgart und Karlsruhe ausgerichtet werden.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Barrierefreiheit im System Öffentlicher Verkehr (IV.B)
- ▶ Abhängigkeit: Ausbau und Bevorrechtigung des Bussystems (III.B)

Akteure	Stadt PF, VPE, Enzkreis	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

IV Barrieren überwinden: Straßen als Bindeglieder

Beschreibung

Straßen verbinden nicht nur Orte miteinander, sondern können auch Stadträume als Barriere voneinander trennen, gerade wenn sie eine hohe Verkehrsbelastung tragen. Eine bessere städtebauliche Integration und Querbarkeit für den Fuß- und Radverkehr muss angestrebt werden. Der Aspekt der Barrierefreiheit soll insbesondere hier stets mitgedacht werden. Pforzheim kann so eine kompaktere, vernetzte und integrative Stadt werden.

Maßnahmen des Themenfelds

- ▶ A Barrierefreiheit im Straßenraum
- ▶ B Barrierefreiheit im System Öffentlicher Verkehr
- ▶ C Querungen verbessern

A **Barrierefreiheit im Straßenraum**



Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind auf Barrierefreiheit im Straßenraum angewiesen. Eine Mobilitätseinschränkung kann unter anderem aufgrund einer Geh-, Seh- oder Hörbehinderung vorhanden sein. Neben mobilitätseingeschränkten Personen - zum Beispiel mit Rollstuhl - ist man auch bei Nutzung von Kinderwagen oder Einkaufsrollern auf Barrierefreiheit angewiesen. In Pforzheim werden bislang die Absenkung der Borde an Überquerungsstellen sowie hindernisfreie, taktile und visuell abgegrenzte Gehwegbereiche nur im Rahmen von Umbaumaßnahmen oder Sanierungen vorgenommen. Im Sinne der Förderung und Beschleunigung der Barrierefreiheit soll eine Umsetzung prioritär in Verknüpfung mit der Maßnahme „Fußverkehrskonzept erstellen“ (III.D) im zusammenhängenden Basisnetz auch unabhängig von Umbau- oder Erhaltungsmaßnahmen realisiert werden. Mittel- bis langfristiges Ziel ist es, stadtweit nachstehende Punkte zu prüfen und umzusetzen. Im Sinne der Barrierefreiheit sind die Gehwege mit einer ausreichenden Breite baulich auszubilden und von anderen Gegenständen freizuhalten (Verknüpfung mit der Maßnahme „Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken“ (V.A)).

- ▶ **Bordabsenkung:** Die Absenkung der Borde ist an Überquerungsstellen wie an Ampeln, Einmündungen oder Zebrastreifen vorzunehmen. Bevorzugt ist eine geteilte Absenkung mit halbhohem bis niedrigem Bord (zwischen 3 und 6 cm) und Nullabsenkung vorzusehen.
- ▶ **Leitsystem:** Die Implementierung eines Blindenleitsystems mit Bodenindikatoren bzw. taktilen Elementen ist eine wichtige Orientierungshilfe für Menschen mit Sehbehinderung. Darüber hinaus ist bei der Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes bei Hindernissen oder Treppen auf deutliche Kontraste mit Reflektoren oder Abgrenzungen zu achten.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken (V.A)
- ▶ Abhängigkeit: Querungen verbessern (IV.C), Fußverkehrskonzept erstellen (III.D)




Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

Die Barrierefreiheit im Verkehrssystem bedingt neben der Betrachtung des Straßenraums ebenso die Herstellung der rechtlich vorgegebenen vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz. Der Nahverkehrsplan definiert bereits weitreichende umzusetzende Maßnahmen.

- ▶ **Haltestellenausbau:** Der systematische Aus- und Umbau von barrierefreien Haltestellen ist im Nahverkehrsplan definiert. Priorisiert sind die Haltestellen primär nach der Anzahl der Ein- und Aussteiger. Sekundäres Auswahlkriterium sind Haltestellen in der Nähe relevanter Einrichtungen wie Kliniken, Wohnheimen für ältere Menschen bzw. Menschen mit Behinderung oder Schulen und Bildungseinrichtungen. Eine weitgehende Umsetzung der Barrierefreiheit an allen Haltestellen wird im Rahmen des IMEP mittelfristig bis 2035 angestrebt. Voraussetzung ist dafür eine hinreichende finanzielle und personelle Ausstattung.
- ▶ **Fahrgastinformation:** Der Nahverkehrsplan definiert darüber hinaus die Bereitstellung von barrierefreien Fahrgastinformationen und -auskünften sowie die barrierefreie Ausgestaltung von Servicestellen in der Nähe von hoch frequentierten Haltestellen. Die barrierefrei ausgebauten Haltestellen sind im Liniennetz bzw. in den Fahrplantabellen zu kennzeichnen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Ausbau des Busverkehrs in die Region (III.F), Ausbau und Bevorrechtigung des Bussystems (III.B), Ausbau dynamischer Fahrgastinformationen (VII.C), Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (III.A)

Akteure	Stadt PF, VPE, DB, AVG	Zeithorizont	  
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

C Querungen verbessern



Zur Förderung des Fußverkehrs soll im Sinne des Projektes „1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg“, an dem Pforzheim als Modellkommune ausgewählt wurde und teilgenommen hat, die systematische Verbesserung von nicht signalisierten Querungsstellen fortgeführt und damit eine Förderung des Fußverkehrs erreicht werden. Die systematische Bedarfsanalyse soll in Verknüpfung mit der Maßnahme „Fußverkehrskonzept erstellen“ (III.D) zunächst für das Basisnetz des Fußverkehrs erfolgen. Mittel- bis langfristig soll die Analyse und Verbesserung auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet und bei Sanierung prioritär mitgedacht werden. Mögliche Elemente bilden neben Zebrastreifen auch Mittelinseln und Mittelstreifen als Fahrbahnteiler, die Reduzierung der Fahrbahnbreite, das Vorziehen der Seitenräume, die Markierung eines Seitenstreifens vor Parkplätzen neben der Fahrbahn, Teilaufpflasterungen (oder auch der Einsatz von Plateaupflasterungen) und Gehwegüberfahrten an Kreuzungen oder Einmündungen. Bei den Querungsanlagen sind die Ansprüche von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und des Radverkehrs zu berücksichtigen.

In Verbindung mit der Maßnahme „Radnetz priorisiert ausbauen“ (III.C) sind auch die Querungsstellen auf den Radrouten u.a. durch Betonung der Vorfahrt der querenden Radverkehrsachse in Kombination mit einem Fußgängerüberweg, z. B. durch Verengung der Fahrbahn oder Aufweitung der Radverkehrsachse im Knotenpunkt, zu verbessern.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken (V.A)
- ▶ Abhängigkeit: Barrierefreiheit im Straßenraum (IV.A), Fußverkehrskonzept erstellen (III.D)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

V Platz schaffen: Straßenraum als Stadtraum begreifen

Beschreibung

Der Mensch mit seinen Bedürfnissen steht im Mittelpunkt der Betrachtung. Straßen- und Stadträume müssen auch als Orte hoher Aufenthaltsqualität gedacht werden und nicht als reine Verkehrsräume, durch die man mit dem Auto möglichst schnell durch die Stadt kommt. Damit einher geht eine effizientere Nutzung des Straßenraums mit einer Umverteilung zugunsten der flächeneffizienteren Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Dies sind wichtige Bausteine auf dem Weg zu einer lebenswerten und sicheren Stadt.

Maßnahmen des Themenfelds

- A Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken
- B Parkzonen neu definieren und bewirtschaften
- C Innerstädtischen öffentlichen Straßenraum vom Parken freihalten
- D Verstärkung von Geschwindigkeitskontrollen
- E Parkraumkontrollen intensivieren
- F Attraktivierung von Straßenräumen
- G Bewohnerparken ausweiten
- H Geschwindigkeitsniveau senken

A Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken



Gehwegparken ist nach der Straßenverkehrsordnung grundsätzlich nicht erlaubt, außer es wird explizit ausgewiesen. Aufgrund von Parkraumknappheit werden Fahrzeuge oft dort abgestellt, wo sie auf dem Gehweg und in Kreuzungsbereichen den Fuß- und Radverkehr oder auf der Fahrbahn andere Fahrzeuge (insb. Buslinienverkehr) behindern und ein Sicherheitsrisiko darstellen. Das Freihalten von Mindestmaßen an Gehwegbreite, Abständen von Kreuzungen (5,00 m bzw. 8,00 m) und Mindestmaßen an Fahrbahnbreite sind Grundbedingung. Durch das Freihalten der Gehwege und Verhindern von Falschparkern entsteht eine „Win-Win-Situation“ die sowohl dem Fußverkehr als auch dem fließenden Autoverkehr dienlich ist. Eine Verknüpfung und ein Synergieeffekt bestehen mit der Maßnahme „Parkraumkontrollen intensivieren“ (V.E).

- ▶ **Markierungen und Beschilderung:** Durch die Markierung von Parkständen und Sperrflächen sowie die Einrichtung von Parkverbotszonen sollen kurzfristig Gehwege mit ausreichender Breite freigehalten werden und der ruhende Kfz-Verkehr auf die Fahrbahn verlagert werden, falls notwendig durch Entfall von Parkständen und das Einrichten von alternierendem Parken. Mittel- bis langfristig ist Gehwegparken ganz zu vermeiden.
- ▶ **Abstimmung und Information:** Die Umsetzung ist durch die Kommunikation transparenter Kriterien und in Zusammenarbeit mit Ortschaftsräten und Bürgervereinen zu begleiten. Zur weiteren Akzeptanzbildung und besseren Nachvollziehbarkeit sind Informationen zum Thema auf der Internetseite der Stadt bereitzustellen. Als Referenz kann die Internetseite der Stadt Karlsruhe dienen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Bewohnerparken ausweiten (V.G), Innerstädtischen öffentlichen Straßenraum vom Parken freigehalten (V.C), Querungen verbessern (IV.C), Attraktivierung von Stadträumen (V.F)
- ▶ Abhängigkeit: Parkraumkontrollen intensivieren (V.E)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

B Parkzonen neu definieren und bewirtschaften



In Pforzheim gibt es zurzeit drei Parkzonen mit einheitlichen Gebührensätzen. Die Parkzone I reicht vom Hauptbahnhof bis zur Zerrennerstraße und der Goethestraße bis zum Schlossberg. Die Parkzone II beinhaltet die angrenzenden Bereiche bis Hohenzollernstraße, Jahnstraße und Calwer Straße. Parkzone III ist im restlichen Stadtgebiet. Innerhalb der Parkzonen werden nicht alle Parkplätze im öffentlichen Straßenraum konsequent bewirtschaftet. Aufgrund des bestehenden hohen Parkdrucks führt dies zu Parksuchverkehr. Um diesem Problem entgegenzutreten, sollen analog zum Vorschlag des Rahmenkonzepts Parken zur Anpassung der Parkzonen und konsequenteren Bewirtschaftung nachfolgende Maßnahmen umgesetzt werden. Dies trägt zur Entspannung der Parksituation bei und ist in Verknüpfung mit Maßnahme „Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken“ (V.A) und „Innerstädtischen öffentlichen Straßenraum vom Parken freihalten“ (V.C) zu sehen. Auch wenn die Einnahmen keiner Zweckbindung unterliegen, sollten die zusätzlichen Einnahmen indirekt zum weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und Radverkehrs genutzt werden.

- ▶ **Neuausrichtung Parkzonen:** Die Parkzone I soll auf die gesamte Innenstadt innerhalb des Innenstadtrings - inklusive Turnplatz - ausgeweitet werden. Alle Gebiete außerhalb der Parkzone I, in denen eine stärkere Nutzungsmischung und ein hoher Parkdruck nachgewiesen werden kann, sind der Parkzone II zuzuschlagen. Darunter können analog dem Rahmenkonzept z.B. die Nordstadt, die Weststadt oder Brötzingen fallen. Mittel- bis langfristig ist der Parkdruck und die Ausweitung der Parkzonen wiederholt zu prüfen.
- ▶ **Konsequente Bewirtschaftung:** Innerhalb der Parkzonen I und II sind gemäß dem Rahmenkonzept die Parkstände im öffentlichen Straßenraum konsequent zu bewirtschaften. Die Bewirtschaftung soll über entgeltliche Regelungen erfolgen. In Parkzone III sind zeitliche Regelungen zu treffen. Darüber hinaus sind die Gebühren analog zu Anpassungen des Tarifs im öffentlichen Nahverkehr regelmäßig anzupassen sowie die Gebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum höher als die Gebühren in den Parkhäusern anzusetzen (Verknüpfung mit Maßnahme „Innerstädtischen öffentlichen Straßenraum vom Parken freihalten“ (V.C)). Mehreinnahmen sind zur Akzeptanzbildung möglichst zweckgebunden in die Förderung Umweltverbund und die Sanierung der Parkhäuser zu investieren.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken (V.A)
- ▶ Abhängigkeit: Innerstädtischen öffentlichen Straßenraum vom Parken freihalten (V.C)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒 Daueraufgabe
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

C Innerstädtischen öffentlichen Straßenraum vom Parken freihalten



Das Angebot an Kurzzeitparkplätzen in den Parkhäusern in der Pforzheimer Innenstadt ist gemäß dem Rahmenkonzept Parken ausreichend. Zur Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt, der Erhöhung der Aufenthaltsqualität, der besseren Implementierung von Radinfrastruktur und zu einer besseren Verkehrslenkung sollen die Parkstände in der Innenstadt im öffentlichen Straßenraum sukzessive reduziert werden. Der Fokus der Parkstände soll zukünftig auf der Bereitstellung von Lieferzonen für den Lieferverkehr und Behindertenparkplätzen liegen. Zur Unterstützung der Verlagerung des Parkens in die Parkhäuser entlang und außerhalb des Innenstadtrings sind die Gebühren für das Parken in Parkhäusern preislich attraktiver als im Straßenraum zu gestalten. Gemäß dem Rahmenkonzept Parken sind veraltete Parkhäuser am Innenstadtring zu sanieren und technisch aufzurüsten. Zur Unterstützung der Verkehrslenkung ist zudem die Wegweisung zu den Parkhäusern auszuweiten. Aufgrund hoher Nachfrage von Dauerparkplätzen für Anwohnerinnen und Anwohner bzw. Beschäftigte ist das Angebot dementsprechend in den Parkhäusern auszuweiten; z.B. für Anwohnerinnen und Anwohner durch Sonderregelungen für die Abend- und Nachtstunden und an Wochenenden und Feiertagen.

Langfristig ist bei geringerer Nachfrage das Auslaufen lassen bzw. die Schließung derjenigen Parkhäuser, die innerhalb des Innenstadtrings liegen, anzustreben. Zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens in der Innenstadt und Reduktion der Nachfrage nach Parkraum sind mittel- bis langfristig am Stadtrand verstärkt P+R-Anlagen auszuweisen und bei entsprechendem Angebot auf den öffentlichen Nahverkehr zu verlagern. Eine Verknüpfung und starke Abhängigkeit mit den Maßnahmen des Themenfeldes III „Mobilitätsangebote für alle“ sowie ein Bezug zu den freien Stellplatzkapazitäten in den innerstädtischen Parkhäusern und Tiefgaragen besteht.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Flankierend: Maßnahmen des Themenfeldes III „Mobilitätsangebote für alle“, Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken (V.A)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

D Verstärkung von Geschwindigkeitskontrollen



Eine Folge überhöhter Geschwindigkeiten ist die Minderung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr, insbesondere auch auf Schulwegen. In Pforzheim lag die Anzahl der Verunglückten in den letzten Jahren leicht über dem Bundesdurchschnitt. Im Zuge einer Implementierung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sowohl im Mischverkehr als auch auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ist eine angepasste Geschwindigkeit besonders wichtig. Auch für den Lärmschutz kann die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten elementar sein. Pforzheim soll zum einen verstärkt dynamische Geschwindigkeitsanzeigen als Teil der Geschwindigkeitsüberwachung einsetzen. Der Einsatz soll an wechselnden Standorten fortgeführt werden, sowohl auf den Hauptverkehrsstraßen als auch auf Nebenstraßen. Zum anderen ist insbesondere vor besonders schützenswerten Einrichtungen die zulässige Höchstgeschwindigkeit weiterhin und zukünftig noch verstärkt durch den Einsatz von semistationären bzw. mobilen Messsystemen („Blitzern“) zu kontrollieren und eine Überschreitung zu ahnden. Diese Maßnahme ist sehr effektiv und dazu wenig kostenintensiv. In Verbindung mit der weitgehenden Einführung von Tempo 30 im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind Geschwindigkeitskontrollen ein wesentliches begleitendes Instrument. Zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs sollen - insofern die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und die Technologie verfügbar ist - darüber hinaus Überholabstandsmessungen von Kfz- und Radverkehr im Stadtgebiet durchgeführt werden.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▀ Flankierend: Geschwindigkeitsniveau senken (V.H)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒 Daueraufgabe
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

E Parkraumkontrollen intensivieren



Illegales Parken im Haltverbot, insbesondere in Kurvenbereichen, auf Geh- und Radwegen und in Einmündungen, schränkt die Sicht auf den Straßenraum ein und blockiert Gehwege und Fahrbahnen. Im Fahrradklimatest des ADFC wurde die „Falschparkkontrolle auf Radwegen“ als mangelhaft und mit am schlechtesten aller Aspekte bewertet. Fußgänger oder Rad fahrende Kinder können dadurch genötigt werden, vom Gehweg auf die Fahrbahn auszuweichen. Die Einmündungsbereiche und Querungsstellen sind nicht einsehbar. Dies führt zu negativen Folgen für die Verkehrssicherheit auf Gehweg und Fahrbahn wie auch auf den Verkehrsfluss. In der Nähe von oder auf den Wegen zu Kindertagesstätten, Schulen, Altenheimen oder Krankenhäusern sind verstärkt mobilitätseingeschränkte Menschen oder Kinder gefährdet. Zudem reduziert es für die Nutzer des Seitenraums die Aufenthaltsqualität.

Das illegale Parken kann durch Kontrollen der öffentlichen Straßenräume effektiv verhindert werden. Wichtig ist, dass die Kontrollen regelmäßig durchgeführt werden und konsequent eine Ahndung der Verkehrsdelikte stattfindet. Zu prüfen ist, ob gefährdendes Falschparken stärker mit Abschleppen geahndet werden kann. Sensible Orte wie Kindertagesstätten oder Schulen und ihre Umgebung sollen prioritär zu Beginn und Ende der Unterrichtszeiten kontrolliert werden. Strafzetteln beigefügte Hinweiszettel können die Bewusstseinsbildung für die negativen Folgen auf die Verkehrssicherheit durch illegales Parken unterstützen. Eine Verknüpfung zur Maßnahme „Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken“ (V.A) besteht.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▀ Flankierend: Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken (V.A)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒 Daueraufgabe
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

F **Attraktivierung von Straßenräumen**



Die Aufenthaltsqualität von Straßenräumen als Teil des öffentlichen Raums ist ein wichtiges Anliegen vieler Anwohnerinnen und Anwohner sowie auch von Gastronomie und Einzelhandel. Trägt eine Vielzahl der weiteren im IMEP skizzierten Maßnahmen zur Entlastung von Autoverkehr und Steigerung der Aufenthaltsqualität bei, so können darüber hinaus durch ganz gezielte und spezifische Maßnahmen Straßenräume attraktiver gestaltet werden. In Verknüpfung mit den Maßnahmen „Innerstädtischen öffentlichen Straßenraum vom Parken freihalten“ (V.C) und „Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken“ (V.A) sollen vorwiegend in Wohnstraßen vor allem abseits von Grün- und Parkanlagen verstärkt Aufenthaltsräume mit Parklets, Sitzgelegenheiten, Bäumen und guter Beleuchtung geschaffen werden. Parklets, die ein Stadtmobiliar auf ehemaligen Parkplatzflächen darstellen, wurden bereits pilothaft im Bereich der Kanalstraße im Sommer 2021 in Kombination mit anderen Elementen der Quartiersentwicklung erfolgreich getestet.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Abhängigkeit: Innerstädtischen öffentlichen Straßenraum vom Parken freihalten (V.C), Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken (V.A)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

G **Bewohnerparken ausweiten**



In Wohngebieten, in denen ein hoher Parkdruck vorherrscht, sollen zur Entspannung der Parksituation und Vermeidung von Parksuchverkehren Bewohnerparkzonen verstärkt ausgewiesen werden. Unterstützend ist aufgrund eines stetig steigenden Pkw-Besitzes (+6% seit 2010) eine deutliche und kontinuierliche Gebührenerhöhung vorzusehen, um mindestens die Kosten für Ausweise und die Kosten für Straßeninfrastruktur der Parkstände zu refinanzieren. Bestehen im gleichen Gebiet bewirtschaftete Parkzonen, sind diese nach dem Mischprinzip miteinander zu kombinieren. Analog zum Rahmenkonzept Parken soll beispielsweise für die Wohngebiete im Umfeld der Hochschule geprüft werden, ob das Einrichten einer Bewohnerparkzone nach dem Mischprinzip mit zeitlicher Reglementierung zur Entspannung der Parksituation beitragen würde.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Flankierend: Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken (V.A)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

H Geschwindigkeitsniveau senken



Negative Folgen von hohen zulässigen Geschwindigkeiten in Städten sind vielfältig. Dazu zählen neben der Verkehrssicherheit vor allem die Lärmemissionen und damit im Zusammenhang stehend der Lärmschutz in zentralen Bereichen und Hauptverkehrsstraßen der Stadt. Dies resultiert in einer hohen Anzahl an Betroffenen durch gesundheitskritische Lärmpegel. Ebenfalls bestehen Interessenskonflikte mit der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und der Querung durch Fußgänger. Durch die Maßnahmen im Zuge der Lärmaktionsplanung wurde in Pforzheim in weiten Teilen des Stadtgebiets bereits Tempo 30 eingeführt. Mittelfristig ist auch auf den verbleibenden Strecken Tempo 30 zur Reduktion der Lärmbelastung und zur Vereinheitlichung der Geschwindigkeiten zu prüfen. Die Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus durch verkehrsrechtliche Setzungen soll auch durch bauliche Maßnahmen wie z.B. in der Zerrennerstraße ergänzt werden. So sind u.a. die Ortseinfahrten – insbesondere in den Ortsteilen – mit Fahrstreifenversätzen durch z.B. eine Mittelinsel zu betonen.

In Wohnstraßen soll darüber hinaus durch bauliche Maßnahmen wie Fahrbahnverschwenkungen, einfache Markierungsarbeiten oder durch Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten motiviert bzw. das Geschwindigkeitsniveau weiter abgesenkt werden.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Flankierend: Verstärkung von Geschwindigkeitskontrollen (V.D), Fußverkehrskonzept erstellen (III.D)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

VI Zukunft verstetigen: Langfristige Umsetzung planen

Beschreibung

Strategische, weitsichtige Verkehrsplanung braucht Planungssicherheit und Kontinuität. Deswegen muss sie mit ihren Zielen fest verankert im alltäglichen Verwaltungshandeln sein. Zur Erreichung der Ziele müssen darüber hinaus hinreichend Ressourcen zur Verfügung stehen. Aufgrund der hohen Interdependenzen mit den Bereichen Stadtplanung, Umweltplanung und Digitalisierung, sind die Verwaltungsbereiche gut miteinander zu verzahnen, um die Stadt integrativer, vernetzter und lebenswerter zu machen.

Maßnahmen des Themenfelds

- ▶ A Monitoring der IMEP-Umsetzung
- ▶ B Integrierte strategische Verkehrs-, Stadt- und Umweltplanung
- ▶ C Personal in der Verwaltung aufstocken
- ▶ D Jährliches Grundbudget für nachhaltige Mobilität
- ▶ E Einführung des Mobilitätspasses
- ▶ F Stellplatzsatzung dynamisch anpassen
- ▶ G Verkehrssicherheitsarbeit ausbauen

A Monitoring der IMEP-Umsetzung



Auf der einen Seite ist zur Sicherstellung der Akzeptanz des IMEP in der Öffentlichkeit, die bei der Erstellung intensiv eingebunden war, eine transparente Darstellung der Zielerreichung und Umsetzung der Maßnahmen notwendig. Auf der anderen Seite ist ein Monitoring auch für die Verwaltung selbst und für den Erfolg der Zielerreichung elementar. Folgende Bausteine sollen in der Maßnahmenumsetzung und im Monitoring der Ziele eingesetzt werden.

- ▶ **Vereinbarkeit mit Zielen des IMEP bei Beschlüssen prüfen:** Zur weiteren Verankerung des IMEP und seiner Ziele ist in Zukunft in Beschlussvorlagen, die das Thema Mobilität direkt oder indirekt betreffen, eine Prüfung der Betroffenheit und Übereinstimmung mit den Zielen des IMEP begründet darzulegen. D.h. es sind die betroffenen Ziele des IMEP zu nennen und kurz zu begründen, inwiefern der Inhalt der Beschlussvorlage zur Erreichung der Ziele beiträgt oder ihnen zuwiderläuft.
- ▶ **Regelmäßiges Monitoring und Sachstandsbericht:** Im Zuge des Monitorings ist ein regelmäßiger Sachstandsbericht zu erarbeiten, der der Politik und dem Mobilitätsbeirat präsentiert als auch der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wird. Die Überprüfung der Zielwerte ist alle fünf Jahre notwendig. Dabei wird unter Beteiligung der Öffentlichkeit geprüft, inwiefern der Zielwert erhalten bleiben kann oder aktualisiert werden muss. Für Indikatoren ohne konkreten Zielwert sollen möglichst im Zuge des jährlichen Sachstandsberichts Zielwerte für das folgende Jahr aufgestellt werden. Im Falle der Nicht-Erreichung von Zielen und Nicht-Umsetzung von Maßnahmen sind die Gründe darzulegen und Anpassungen vorzunehmen. Ausschlaggebend hierfür können beispielsweise veränderte Rahmenbedingungen sein oder der Widerstand anderer Behörden und Institutionen, die der Umsetzung einer Maßnahme entgegenstehen. In diesem kann für die Maßnahmen mittels farblicher Kennzeichnungen der Umsetzungsstand dargestellt werden.
- ▶ **Budget Datenerfassung:** Damit ein Monitoring der Ziele durchgeführt werden kann, ist die Bereitstellung von Budget zur kontinuierlichen Datenerfassung für das Monitoring des IMEP notwendig. Darunter fällt vor allem die regelmäßige Teilnahme an Verkehrserhebungen der SrV oder MiD. Zudem sind weitere Bausteine der Datenerhebung des Monitoringkonzepts zu erheben (u.a. Sensorzählung Radverkehr).

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Alle Maßnahmen
- ▶ Abhängigkeit: Integrierte strategische Verkehrs-, Stadt- und Umweltplanung (VI.B)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒 Daueraufgabe
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

Städtische Verkehrsplanung ist eng verwoben mit weiteren fachlichen Bereichen der Stadtverwaltung. In den unterschiedlichen Dezernaten bzw. Ämtern beschäftigen sich Dienststellen mit verkehrsbezogenen Themen der Digitalisierung, Stadtplanung oder Umweltplanung. Die integrierte Zusammenarbeit und der intensive Austausch von strategischer Verkehrs-, Stadt- und Umweltplanung ist ein wichtiger Aspekt für eine erfolgreiche stadtverträgliche Mobilitätsplanung, der Erreichung der Ziele und Umsetzung der Maßnahmen des IMEP. In der Stadtverwaltung soll zukünftig eine Arbeitsgruppe Mobilität regelmäßig tagen, um die Umsetzung des IMEP zu koordinieren und zu strukturieren. Federführung hat die zuständige Dienststelle des Grünflächen- und Tiefbauamtes. Darüber hinaus können auf z.B. Anregung aus dem Mobilitätsbeirat Arbeitsgruppen aus Personen der Verwaltung und weiteren zivilgesellschaftlichen Akteuren themen- oder projektbezogen auf Arbeitsebene gebildet werden.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Abhängigkeit: Monitoring der IMEP-Umsetzung (VI.A)

Akteure	Stadt PF, Mobilitätsbeirat	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒 Daueraufgabe
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

C Personal in der Verwaltung aufstocken



Um Maßnahmen schneller umsetzen zu können, benötigt die Stadtverwaltung Pforzheim genügend qualifiziertes Personal. 2019 wurde in der Stadtverwaltung die Stelle eines Radverkehrsbeauftragten geschaffen. Kurzfristig werden mit Fördermitteln des Landes Baden-Württemberg weitere Stellen mit den Schwerpunkten Digitalisierung und Mobilität (Digitalisierung), Klimaschutz und Mobilität (Umweltschutz) und im Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe (EPVB) geschaffen. Diese Stellen gilt es langfristig zu erhalten und bei Bedarf weitere Stellen zu schaffen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Flankierend: Verkehrssicherheitsarbeit ausbauen (VI.G), E-Mobilität stärken (I.C)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

D **Jährliches Grundbudget für nachhaltige Mobilität**



Zur Erreichung der ambitionierten Ziele im IMEP soll die Planungssicherheit bei Maßnahmen durch die Bereitstellung eines festen jährlichen Budgets für nachhaltige Mobilität erhöht werden. Damit können Maßnahmen langfristig einfacher geplant und umgesetzt werden. Aktuell besteht bereits ein festes Budget für den Bereich Radverkehr. Dieses soll thematisch breiter aufgefächert (z.B. um die Bereiche Barrierefreiheit, Fußverkehr, Aufenthaltsqualität etc.) und finanziell aufgestockt werden.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Flankierend: Alle Maßnahmen

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒 Daueraufgabe
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

E Einführung des Mobilitätspasses



Im Rahmen der ÖPNV-Strategie 2030 für Baden-Württemberg werden zurzeit Varianten und Möglichkeiten zur Einführung des Mobilitätspasses untersucht. Mit dem Mobilitätspass soll Kommunen wie Pforzheim die Möglichkeit gegeben werden, zusätzliche Mittel für den massiven Ausbau des ÖPNV zu generieren und Anreize zu setzen, die Straßen in den Städten und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten. Die Ansätze sind, Einwohnerinnen und Einwohnern einer Kommune („Bürgerticket“), Kfz-Halter und -Halterinnen in einem festgelegten Gebiet („Nahverkehrsabgabe“) oder Kfz-Nutzenden auf definierten Straßen („Straßennutzungsgebühr“) eine verpflichtende Abgabe (Gebühr bzw. Beitrag) leisten zu lassen. In Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung soll Pforzheim mittelfristig den Mobilitätspass einführen. Als Gegenleistung ist ein persönliches ÖPNV-Guthaben in gleicher Höhe vorgesehen, welches beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann. Doppelzahlungen sollen für Pendlerinnen und Pendler beim Mobilitätspass ausgeschlossen werden.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Ausbau des Busverkehrs in die Region (III.F), Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (III.A)

Akteure	Stadt PF, VPE	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

F Stellplatzsatzung dynamisch anpassen



Stellplatzsatzungen regeln zunächst die Verpflichtung zur Herstellung von privaten Stellplätzen für Kfz und Fahrrad, um die öffentlichen Straßen vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Werden weniger Kfz-Stellplätze benötigt oder sind weniger Stellplätze zur Verkehrsreduktion politisch gewollt, können Stellplatzsatzungen auch ein Hemmschuh für die Verkehrswende darstellen. Die Stellplatzsatzung, die sich nach den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift (VwV) Stellplätze Baden-Württemberg richtet, stellt damit auch einen wesentlichen Beitrag zur Steuerung der Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung dar. Mittel- bis langfristig sind in Pforzheim weitergehende Möglichkeiten, die zur Stärkung des Umweltverbunds führen können, gemäß der Möglichkeiten der VwV Baden-Württemberg vorzunehmen. Darunter zählt vor allem die Prüfung, ob mithilfe von Mobilitätskonzepten oder vergleichbaren Ansätzen zur Förderung des Umweltverbunds zukünftig eine Stellplatzreduktion bzw. verminderte Herstellung von Stellplätzen möglich ist.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Flankierend: Innerstädtischen öffentlichen Straßenraum vom Parken freihalten (V.C)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

G Verkehrssicherheitsarbeit ausbauen



Aktuell werden jährlich über 500 Personen bei Verkehrsunfällen in Pforzheim verletzt. Etwa 80 Personen davon werden schwerverletzt bzw. es sind sogar Tote zu beklagen. Mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit soll dieses Thema strategisch stärker in das Verwaltungshandeln integriert werden. Zum einen sollen beim Neu,- Um- oder Ausbau von Straßen bevorzugt bereits in der Entwurfsplanung Verkehrssicherheitsaudits durchgeführt werden. Zum anderen ist in der Verwaltung Personal als Verkehrssicherheits-Auditor zu schulen. Die mit dem Audit betraute Person sollte jedoch nicht gleichzeitig die mit dem Projekt beauftragte Person sein.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Abhängigkeit: Personal in der Verwaltung aufstocken (VI.C)

Akteure	Stadt PF, Polizei, Verkehrswacht	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒 Daueraufgabe
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

VII Gemeinsam Mobilität gestalten: Information und Mitbestimmung

Beschreibung

Verkehr betrifft als Nutzende und Betroffene alle Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt. Transparenz und Akzeptanz sind deswegen wichtige Bausteine in der Planung von konkreten Verkehrsprojekten wie auch für den Wandel des Mobilitätsverhaltens hin zu nachhaltigeren Fortbewegungsformen. Dies ist durch aktives Mitgestalten der Pforzheimerinnen und Pforzheimer im Rahmen von Partizipation und Kooperation möglich und stellt einen wichtigen Beitrag zu einer lebenswerten und integrativen Stadt dar.

Maßnahmen des Themenfelds

- A Einführung einer Partizipationsplattform
- B Schulwegepläne für Fuß und Rad
- C Ausbau dynamischer Fahrgastinformation
- D Ausbau betriebliches Mobilitätsmanagement
- E Kampagnen übernehmen
- F Aktionstage stärker nutzen

A Einführung einer Partizipationsplattform



Beteiligung ist ein wichtiges Anliegen der Stadt Pforzheim. In vielen Planungsprozessen in verschiedenen Ämtern ist der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern ein immer wichtigerer Bestandteil. Ansatz ist die Einführung einer zentral angesiedelten Partizipationsplattform. Neben der Bewerbung von analogen Veranstaltungen, sind digitale Beteiligungsangebote nicht nur motiviert durch Corona ein immer wichtigerer und barrierearmer Teil von Beteiligung, um andere Zielgruppen zu erreichen. Zudem kann hier auch ein Mängelmelder integriert werden. Als Referenz können die Mobilitätsplattformen der Städte Wien, Offenburg oder Frankfurt dienen.

- ▶ **Information und Bewerbung von Beteiligungsmöglichkeiten:** Auf der Partizipationsplattform wird über alle größeren Planungsprozesse der Stadt Pforzheim und deren Beteiligungsmöglichkeiten informiert. Dies kann ergänzt werden durch einen Newsletter, über den interessierte Bürgerinnen und Bürgern über neue Veranstaltungen direkt informiert werden.
- ▶ **Angebot an digitalen Beteiligungsformen:** Beteiligungsangebote, die online durchgeführt werden, können je nach Aufbau der Seite entweder direkt auf der Seite angeboten und durchgeführt oder alternativ auf der Seite verlinkt werden.
- ▶ **Ausbau Mängelmelder:** Die Stadt Pforzheim bietet mit dem „Barrieremelder“ bereits einen Online-Service an, über den spezifische Mängel in der Barrierefreiheit über ein Formular der Stadt gemeldet werden können. Auf der Partizipationsplattform kann dieser Ansatz aufgegriffen und integriert werden, indem ein Mängelmelder implementiert wird, der alle Mängel im Bereich Verkehr und öffentlicher Raum aufnimmt.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Alle Maßnahmen

Akteure	Stadt PF, Bürgerinnen und Bürger	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒 Daueraufgabe
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

Das Bringen der Kinder zur Schule mit dem Auto stellt in Pforzheim wie auch in vielen anderen Städten ein Problem insbesondere für die Verkehrssicherheit der Kinder dar. Ziel ist es, dass motorisierte Bring- und Holverkehre vermieden werden und die Kinder die Wege eigenständig und gefahrlos zurücklegen können. Der Schulwegeplan stellt dafür eine wichtige Hilfestellung für Eltern und Schülerinnen und Schüler für den täglichen Schulweg dar.

- ▶ **Schulwegepläne:** Schulwegepläne befinden sich in Pforzheim aktuell bereits in der Aufstellung. Die Schulen sollten durch die Stadtverwaltung fachlich bei der Erstellung von Schulwegeplänen unterstützt werden. Eine Erarbeitung und regelmäßige Überarbeitung kann mit einer Web-Lösung des „Schulwegeplaners Baden-Württemberg“ durchgeführt werden. Als weitere wichtige Ergänzung im Schulwegeplan dienen die Ausweisung von Konfliktstellen und ihre kurzfristige Beseitigung.
- ▶ **Aktionen:** Über die an den Schulen bereits durchgeführten Maßnahmen hinaus sind verstärkt Aktionen und bewusstseinsbildende Maßnahmen zu initiieren und kommunizieren. Dazu zählen die Teilnahme z.B. am „Zu-Fuß-zur-Schule-Tag“, Ausweitung Walking Bus, bei dem der Schulweg gemeinschaftlich und begleitend zurückgelegt wird, sowie weitere Aktionen wie Mobilitätspaten oder Anreizsysteme mit Belohnungssystem. Die Ideen lassen sich auch auf Kindergärten übertragen.
- ▶ **Schulradwegepläne:** Bei der sicheren Gestaltung von Schulwegen ist auch die Berücksichtigung der Schülerradwege in Schulradwegeplänen zu den weiterführenden Schulen ein elementarer Bestandteil. Bei Schülerverkehren ist eine sichere Radwegeführung besonders wichtig. Mittelfristig sollten die Schulen bei der Erarbeitung von Schulradwegeplänen angeleitet und unterstützt werden.
- ▶ **Hol- und Bring-Zonen:** Unvermeidbare Verkehre sollen mit Hilfe von Hol- und Bring-Zonen verträglich abgewickelt werden. Die Standorte werden beschildert und im Schulwegeplan markiert.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▶ Flankierend: Fußverkehrskonzept erstellen (III.D)
- ▶ Abhängigkeit: Hol- und Bring-Zonen einrichten (II.E)

Akteure	Stadt PF, Schulen, Enzkreis	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒 Daueraufgabe
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

C Ausbau dynamischer Fahrgastinformation



Echtzeitinformation ist ein wichtiger Aspekt für die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Bei größeren, unübersichtlichen Haltepunkten mit mehreren Linien sowie auch im Falle von Verspätungen sind dynamische Anzeigen mit Echtzeitinformationen ein wichtiges Element zur Fahrgastinformation. Gemäß dem Nahverkehrsplan sollen dynamische Fahrgastinformationen (DFI) an Bussteigen in Pforzheim weiter ausgebaut werden. Die Einrichtung einer DFI ist in Abhängigkeit der Anzahl der Einsteiger anzustreben. Das Anzeigen von Mitteilungen ohne ÖPNV-/Verkehrsbezug, Werbung und Nachrichten sind nicht zulässig.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Flankierend: Barrierefreiheit im System Öffentlicher Verkehr (IV.B)

Akteure	Stadt PF	Zeithorizont	
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

D Ausbau betriebliches Mobilitätsmanagement



Bei betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM) werden Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur und Verkehrsangebot, Service, Information und Kommunikation kombinieren und so die unternehmensbezogenen Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient abwickeln, forciert. BMM kann zum einen Verkehr reduzieren und verträglich abwickeln und damit zur Zielerreichung des IMEP beitragen. Zum anderen kann BMM für Unternehmen auch ein wichtiger Standortfaktor sein und die Attraktivität für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer steigern.

Die Stadt Pforzheim soll beim Thema betriebliches Mobilitätsmanagement eine Vorbildfunktion einnehmen. Von Seiten der Stadt sind im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements Maßnahmen für Angestellte in öffentlichen Einrichtungen umzusetzen. Dazu zählen sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen, Umkleiden, Duschen und Spinde sowie Job-Tickets. Mit einer internen Mitfahrplattform im städtischen Intranet ist seit Juli 2022 bereits ein Maßnahmenbaustein gesetzt, der als Beispiel für Pforzheimer Unternehmen gelten kann.

In Pforzheim ansässige private Unternehmen sollen ebenfalls zu Betrieblichem Mobilitätsmanagement motiviert werden. Darunter können die Beratung und die Bereitstellung von Informationsmaterial z.B. im Rahmen der Wirtschaftsförderung fallen. Die Klimaschutz- und Energieagentur Enzkreis Pforzheim (KEEP) kann hier die Trägerschaft übernehmen. Als Referenz kann das betriebliche Mobilitätsmanagement der Stadt Stuttgart dienen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- ▀ Flankierende: Erstellung Konzept Fahrradparken (II.B), Tarif des öffentlichen Verkehrs stärken (II.D)

Akteure	KEEP, private Unternehmen, Stadt PF	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒 Daueraufgabe
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

E Kampagnen übernehmen



Laut den beteiligten Bürgerinnen und Bürgern sowie Akteuren im Planungsprozess des IMEP wurde oft das schlechte Miteinander zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden betont. Pforzheim soll sich zur Förderung des verträglichen Miteinanders und zur Förderung sowie Information zu Angeboten nachhaltiger Mobilität an Kampagnen des Landes und des Bundes beteiligen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Flankierend: je nach Kampagne sind Maßnahmen betroffen

Akteure	Stadt PF, Land BW, Bund	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒 Daueraufgabe
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

F Aktionstage stärker nutzen



Pforzheim nutzt bereits die Möglichkeit, über Aktionen und Aktionstage auf umweltfreundliche Mobilitätsangebote aufmerksam zu machen. Darunter zählen die Teilnahme und Bewerbung von „Stadttradeln“, die Aktion „Mobil ohne Auto“ im Würmtal und die Teilnahme an der „Europäischen Mobilitätswoche“. Insbesondere die Mobilitätswoche bietet viel Potenzial, verschiedene Aktionen einzubinden und stadtweit bekannt zu machen. Zukünftig soll die Stadt weiterhin an vielen Aktionstagen teilnehmen und ihr Engagement ausbauen. Dazu können die Teilnahme an Blitzeraktionen, innerstädtischen autofreien Sonntagen in Verknüpfung mit verkaufsoffenen Sonntagen und kostenlosem ÖPNV oder das Testen von Pedelecs für Unternehmen zählen.

Flankierende oder in Abhängigkeit stehende Maßnahmen

- Flankierend: je nach Aktionstag sind Maßnahmen betroffen

Akteure	Stadt PF, ADFC	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒 Daueraufgabe
Kosten	€ € € € €	Zielbewertung	kompakt • lebenswert • vernetzt • sicher • umweltfreundlich • integrativ

3.5 Referenzbilder

Stärkung des Fuß- und Radverkehrs an Knotenpunkten

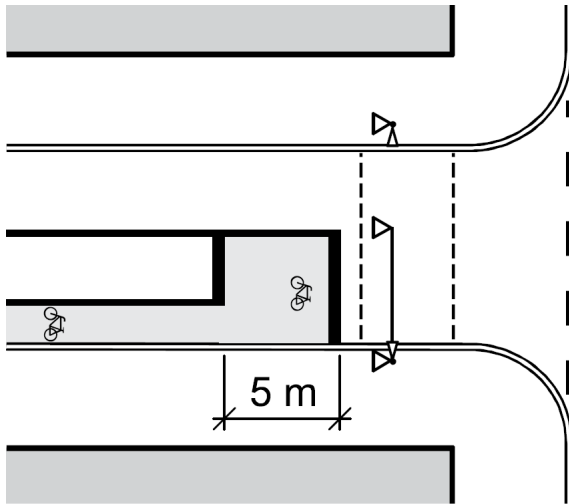


Abbildung 51 Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (Quelle: FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010, S.45)



Abbildung 52 Beispiel Radverkehrsführung in Karlsruhe (Quelle: bnn.de/karlsruhe)



Abbildung 53 Beispiel Radverkehrsführung in Osnabrück (Quelle: itstartedwithafight.de, 2013)



Abbildung 54 Beispiel Radverkehrsführung in Osnabrück (Quelle: Gehl Architects, 2018)

Implementierung Bike-Sharing



Abbildung 55 Beispiel Bike-Sharing an Haltestelle in Köln (Quelle: kvv-nextbike.de/de/news/)

Lieferverkehr innovativ organisieren



Abbildung 56 Beispiel größte Packstation Deutschlands in Karlsruhe (Quelle: static1.ka-news.de)



Abbildung 57 Beispiel Micro-Depot in Berlin (Quelle: logistik-heute.de/news)

Wohin möchtest Du?

🔍 Ziel eingeben



Haltestellen



BVG-Tickets



Car-Sharing



Bike-Sharing



Scooter-Sharing



Zug



S-Bahn



U-Bahn



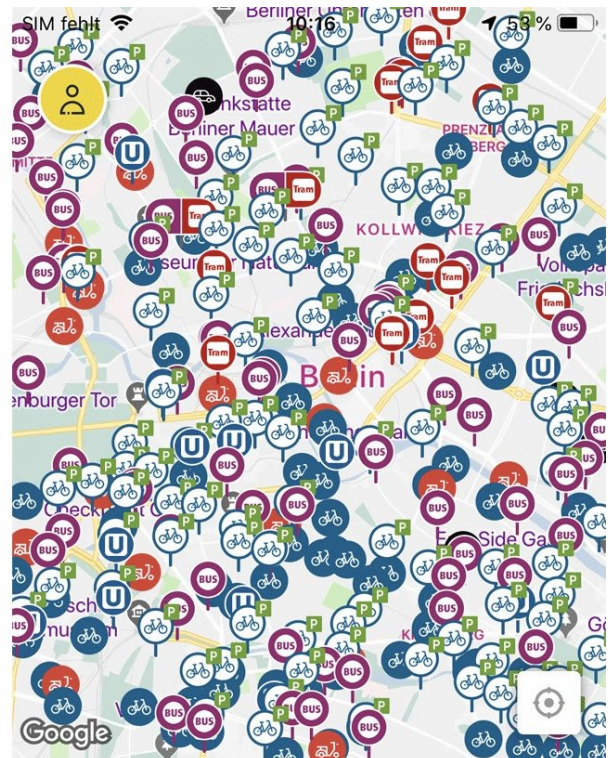
Tram



Bus



Fähre



Wohin möchtest Du?

🔍 Ziel eingeben

Abbildung 58 Beispiel integrierte Verkehrsangebote in einer App in Berlin (Quelle: Jelbi)

Mobilitätsstationen ausbauen



Abbildung 59 Beispiel einer Mobilitätsstation in Osnabrück (Quelle: kienzler.com/)



Abbildung 60 Beispiel einer Mobilitätsstation in Offenburg (Quelle: German Design Award, 2016)

Erstellung Konzept Fahrradparken



Abbildung 61 Beispiel Schaffung von Parkplätzen für Fahrräder in Malmö (Quelle: URB-I, 2014)



Abbildung 62 Beispiel Fahrradparken auf Kfz-Stellplätzen in Bamberg (Quelle: nordbayern.de/region/bamberg)



Abbildung 63 Beispiel Parken in Wohnquartieren in Heidelberg (Quelle: zukunft-mobilitaet.net/)

Hol- und Bring-Zonen einrichten



Abbildung 64 Mögliche Beschilderung einer Hol- und Bringzone - Quelle: (Quelle: Stadt Düsseldorf , 2017)

Ausbau und Bevorrechtigung des Bussystems



Abbildung 65 Beispiel einer Busspur in Wiesbaden (Quelle: procitybahn.de)

Radnetz priorisiert ausbauen



Abbildung 66 Beispiel Ausbau des Radnetz in Kassel (Quelle: Straßenverkehrsamt Kassel)

Ausbau von Radschnellwegen



Abbildung 67 Beispiel von Radschnellwegen im Ruhrgebiet (Quelle: nrw.vcd.org)

Barrierefreiheit im Straßenraum



Abbildung 68 Beispiel Barrierefreier Überweg in Bad Soden (Quelle: eigenes Foto)

Barrierefreiheit im System Öffentlicher Verkehr



Abbildung 69 Beispiel Barrierefreie Haltestelle in Augsburg (Quelle: PB-Consult)

Querungen verbessern



Abbildung 70 Beispiel Kreisverkehr in Bad Soden mit Fußgängerüberwegen (Quelle: eigenes Foto)

Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken



Abbildung 71 Beispiel Umgestalteter Knotenpunkt in Berlin (Quelle: URB-I, 2016)

Innerstädtischen öffentlichen Straßenraum vom Parken freihalten



Abbildung 72 Beispiel eines Flanierquartiers auf Zeit in Ottensen (Quelle: ottensenmachtplatz.de)

Attraktivierung von Stadträumen



Abbildung 73 Beispiel einer Straßenumgestaltungs-idee in Berlin (Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz)



Abbildung 74 Beispiel einer Straßenumgestaltung in Mailand (Quelle: URB-I, 2014)

3.6 Ergebnisse der Maßnahmenbewertung

Die Bewertung der Maßnahmen anhand der Wirkung, der Kosten, des Zeithorizonts der Umsetzung und der Zielerreichung werden im Folgenden zusammengefasst dargestellt.

- Themenfeld I Digital und innovativ: neue Mobilitätsformen fördern

	Wirkung			Kostenkategorien			
	mittel	hoch	sehr hoch	sehr niedrig	niedrig	hoch	sehr hoch
Ausweitung PforzheimShuttle	■	■	■	■	■	■	■
Stärkung des Fuß- und Radverkehrs an Knotenpunkten	■	■	■	■	■	■	■
E-Mobilität stärken	■	■	■	■	■	■	■
Implementierung Bike-Sharing	■	■	■	■	■	■	■
Ausweitung Car-Sharing-Angebot	■	■	■	■	■	■	■
Lieferverkehr innovativ organisieren	■	■	■	■	■	■	■
Emissionsarmer Busverkehr	■	■	■	■	■	■	■
Einsatz von Mobilitäts-Apps	■	■	■	■	■	■	■
Einrichtung System "Seilbahn"	■	■	■	■	■	■	■

Tabelle 11 Maßnahmenbewertung Wirkung und Kosten Themenfeld I Digital und innovativ: neue Mobilitätsformen fördern

	Zeithorizont der Umsetzung			Ziele					
	kurfristig	mittelfristig	langfristig	kompakte Stadt	lebenswerte Stadt	vernetzte Stadt	sichere Stadt	umweltfreundliche Stadt	integrative Stadt
Ausweitung PforzheimShuttle	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Stärkung des Fuß- und Radverkehrs an Knotenpunkten	■	■	■	■	■	■	■	■	■
E-Mobilität stärken	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Implementierung Bike-Sharing	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Ausweitung Car-Sharing-Angebot	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Lieferverkehr innovativ organisieren	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Emissionsarmer Busverkehr	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Einsatz von Mobilitäts-Apps	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Einrichtung System "Seilbahn"	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Tabelle 12 Maßnahmenbewertung Zeithorizont und Ziele Themenfeld I Digital und innovativ: neue Mobilitätsformen fördern

➤ Themenfeld II Gemeinsam stark: Mobilitätsangebote verknüpfen

	Wirkung			Kostenkategorien			
	mittel	hoch	sehr hoch	sehr niedrig	niedrig	hoch	sehr hoch
Mobilitätsstationen ausbauen	■	■	■	■	■		
Erstellung Konzept Fahrradparken	■	■	■	■	■		
Ausweitung Fahrradmitnahme in Bussen	■	■	■	■	■		
Tarif des öffentlichen Verkehrs stärken	■	■	■	■	■	■	■
Hol- und Bring-Zonen einrichten	■	■	■	■	■	■	■

Tabelle 13 Maßnahmenbewertung Wirkung und Kosten Themenfeld II Gemeinsam stark: Mobilitätsangebote verknüpfen

	Zeithorizont der Umsetzung			Ziele					
	kurfristig	mittelfristig	langfristig	kompakte Stadt	lebenswerte Stadt	vernetzte Stadt	sichere Stadt	umweltfreundliche Stadt	integrative Stadt
Mobilitätsstationen ausbauen	■			■	■	■		■	
Erstellung Konzept Fahrradparken	■			■	■	■		■	
Ausweitung Fahrradmitnahme in Bussen	■	■		■	■	■		■	
Tarif des öffentlichen Verkehrs stärken	■			■	■	■		■	
Hol- und Bring-Zonen einrichten	■			■	■	■		■	

Tabelle 14 Maßnahmenbewertung Zeithorizont und Ziele Themenfeld II Gemeinsam stark: Mobilitätsangebote verknüpfen

➤ Themenfeld III Mobilitätsangebote für alle: effizient von A nach B

	Wirkung			Kostenkategorien			
	mittel	hoch	sehr hoch	sehr niedrig	niedrig	hoch	sehr hoch
Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs	■	■	■	■	■	■	■
Ausbau und Bevorrechtigung des Bussystems	■	■	■	■	■	■	■
Radnetz priorisiert ausbauen	■	■	■	■	■	■	■
Fußverkehrskonzept erstellen	■	■	■	■	■	■	■
Ausbau von Radschnellwegen	■	■	■	■	■	■	■
Ausbau des Busverkehrs in die Region	■	■	■	■	■	■	■

Tabelle 15 Maßnahmenbewertung Wirkung und Kosten Themenfeld III Mobilitätsangebote für alle: effizient von A nach B

	Zeithorizont der Umsetzung			Ziele					
	kurfristig	mittelfristig	langfristig	kompakte Stadt	lebenswerte Stadt	vernetzte Stadt	sichere Stadt	umweltfreundliche Stadt	integrative Stadt
Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Ausbau und Bevorrechtigung des Bussystems	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Radnetz priorisiert ausbauen	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Fußverkehrskonzept erstellen	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Ausbau von Radschnellwegen	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Ausbau des Busverkehrs in die Region	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Tabelle 16 Maßnahmenbewertung Zeithorizont und Ziele Themenfeld III Mobilitätsangebote für alle: effizient von A nach B

➤ Themenfeld IV Barrieren überwinden: Straßen als Bindeglieder

	Wirkung			Kostenkategorien			
	mittel	hoch	sehr hoch	sehr niedrig	niedrig	hoch	sehr hoch
Barrierefreiheit im Straßenraum	■	■	■	■	■	■	■
Barrierefreiheit im System Öffentlicher Verkehr	■	■	■	■	■	■	■
Querungen verbessern	■	■	■	■	■	■	■

Tabelle 17 Maßnahmenbewertung Wirkung und Kosten Themenfeld IV Barrieren überwinden: Straßen als Bindeglieder

	Zeithorizont der Umsetzung			Ziele					
	kurfristig	mittelfristig	langfristig	kompakte Stadt	lebenswerte Stadt	vernetzte Stadt	sichere Stadt	umweltfreundliche Stadt	integrative Stadt
Barrierefreiheit im Straßenraum	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Barrierefreiheit im System Öffentlicher Verkehr	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Querungen verbessern	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Tabelle 18 Maßnahmenbewertung Zeithorizont und Ziele Themenfeld IV Barrieren überwinden: Straßen als Bindeglieder

➔ Themenfeld V Platz schaffen: Straßenraum als Stadtraum begreifen

	Wirkung			Kostenkategorien			
	mittel	hoch	sehr hoch	sehr niedrig	niedrig	hoch	sehr hoch
Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken	■	■	■	■	■	■	■
Parkzonen neu definieren und bewirtschaften	■	■	■	■	■	■	■
Innerstädtischen öffentlichen Straßenraum vom Parken freihalten	■	■	■	■	■	■	■
Verstärkung von Geschwindigkeitskontrollen	■	■	■	■	■	■	■
Paukraumkontrollen intensivieren	■	■	■	■	■	■	■
Attraktivierung von Stadträumen	■	■	■	■	■	■	■
Bewohnerparken ausweiten	■	■	■	■	■	■	■
Geschwindigkeitsniveau senken	■	■	■	■	■	■	■

Tabelle 19 Maßnahmenbewertung Wirkung und Kosten Themenfeld V Platz schaffen: Straßenraum als Stadtraum begreifen

	Zeithorizont der Umsetzung			Ziele					
	kurfristig	mittelfristig	langfristig	kompakte Stadt	lebenswerte Stadt	vernetzte Stadt	sichere Stadt	umweltfreundliche Stadt	integrative Stadt
Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Parkzonen neu definieren und bewirtschaften	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Innerstädtischen öffentlichen Straßenraum vom Parken freihalten	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Verstärkung von Geschwindigkeitskontrollen	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Paukraumkontrollen intensivieren	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Attraktivierung von Stadträumen	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Bewohnerparken ausweiten	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Geschwindigkeitsniveau senken	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Tabelle 20 Maßnahmenbewertung Zeithorizont und Ziele Themenfeld V Platz schaffen: Straßenraum als Stadtraum begreifen

➤ Themenfeld VI Zukunft verstetigen: Langfristige Umsetzung planen

	Wirkung			Kostenkategorien			
	mittel	hoch	sehr hoch	sehr niedrig	niedrig	hoch	sehr hoch
Monitoring der IMEP-Umsetzung	■	■	■	■	■	■	■
Integrierte strategische Verkehrs-, Stadt- und Umweltplanung	■	■	■	■	■	■	■
Personal in der Verwaltung aufstocken	■	■	■	■	■	■	■
Jährliches Grundbudget für nachhaltige Mobilität	■	■	■	■	■	■	■
Einführung des Mobilitätspasses	■	■	■	■	■	■	■
Stellplatzsatzung dynamisch anpassen	■	■	■	■	■	■	■
Verkehrssicherheitsarbeit ausbauen	■	■	■	■	■	■	■

Tabelle 21 Maßnahmenbewertung Wirkung und Kosten Themenfeld VI Zukunft verstetigen: Langfristige Umsetzung planen

	Zeithorizont der Umsetzung			Ziele					
	kurfristig	mittelfristig	langfristig	kompakte Stadt	lebenswerte Stadt	vernetzte Stadt	sichere Stadt	umweltfreundliche Stadt	integrative Stadt
Monitoring der IMEP-Umsetzung	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Integrierte strategische Verkehrs-, Stadt- und Umweltplanung	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Personal in der Verwaltung aufstocken	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Jährliches Grundbudget für nachhaltige Mobilität	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Einführung des Mobilitätspasses	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Stellplatzsatzung dynamisch anpassen	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Verkehrssicherheitsarbeit ausbauen	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Tabelle 22 Maßnahmenbewertung Zeithorizont und Ziele Themenfeld VI Zukunft verstetigen: Langfristige Umsetzung planen

➤ Themenfeld VII Gemeinsam Mobilität gestalten: Information und Mitbestimmung

	Wirkung			Kostenkategorien			
	mittel	hoch	sehr hoch	sehr niedrig	niedrig	hoch	sehr hoch
Einführung einer Partizipationsplattform	■	■	■	■	■	■	■
Schulwegepläne für Fuß und Rad	■	■	■	■	■	■	■
Ausbau dynamischer Fahrgastinformationen	■	■	■	■	■	■	■
Ausbau betriebliches Mobilitätsmanagement	■	■	■	■	■	■	■
Kampagnen übernehmen	■	■	■	■	■	■	■
Aktionstage stärker nutzen	■	■	■	■	■	■	■

Tabelle 23 Maßnahmenbewertung Wirkung und Kosten Themenfeld VII Gemeinsam Mobilität gestalten: Information und Mitbestimmung

	Zeithorizont der Umsetzung			Ziele					
	kurfristig	mittelfristig	langfristig	kompakte Stadt	lebenswerte Stadt	vernetzte Stadt	sichere Stadt	umweltfreundliche Stadt	integrative Stadt
Einführung einer Partizipationsplattform	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Schulwegepläne für Fuß und Rad	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Ausbau dynamischer Fahrgastinformationen	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Ausbau betriebliches Mobilitätsmanagement	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Kampagnen übernehmen	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Aktionstage stärker nutzen	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Tabelle 24 Maßnahmenbewertung Zeithorizont und Ziele Themenfeld VII Gemeinsam Mobilität gestalten: Information und Mitbestimmung

3.7 Prinzipien zur Auflösung von Zielkonflikten

Der IMEP greift neben neu entwickelten Maßnahmen solche aus bestehenden Planwerken und Strategien auf und integriert diese in den Rahmenplan des IMEP. Durch diese Integration und die Überlagerung mehrerer Planwerke können im IMEP Zielkonflikte aufgezeigt und im Folgenden durch Prinzipien aufgelöst werden. Darunter zu verstehen ist z.B. die Überlagerung des aus dem Verkehrsentwicklungsplan stammenden Kfz-Vorbehaltsnetzes mit den Radrouten des Radverkehrskonzeptes. Oder auch die priorisierte Förderung der Barrierefreiheit trotz eines finanziell begrenzten Budgets. Das Auflösen der Widersprüche erfolgt anhand der folgenden Prinzipien:

- **Stärkung Umweltverbund:** Ausbau des Umweltverbunds primär zulasten des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum, keine Kannibalisierung des Umweltverbunds.
- **Kfz-Vorbehaltsnetz:** Bevorrechtigte Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des allgemeinen Kfz-Verkehrs; dies aber nicht zu Lasten des öffentlichen Verkehrs. Außerhalb des Kfz-Vorbehaltsnetzes: Bevorrechtigte Berücksichtigung des Umweltverbunds, die Leistungsfähigkeit des allgemeinen Kfz-Verkehrs spielt eine untergeordnete Rolle.
- **Ampeln/Lichtsignalanlagen (LSA):** An Ampelanlagen/LSA insbesondere außerhalb des Vorbehaltsnetzes (Kfz-Verkehr) sollen Lösungen erarbeitet werden, die eine attraktive und sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs ermöglichen. Dabei sind die Belange der anderen Verkehrsteilnehmenden wie die des Kfz-Verkehrs nicht als starre Randbedingung zu behandeln, sondern im Sinne der Zielerreichung des IMEP an die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs anzupassen.
- **Kfz-Stellplätze:** Sollten zusätzliche den Bestand ergänzende öffentlich zugängliche Kfz-Stellplätze (Tiefgaragen, Parkhäuser, öffentlicher Straßenraum) in der erweiterten Innenstadt (Definition gemäß Rahmenkonzept Parken: zwischen Hohenzollernstraße, Forststraße, Calwer Straße, Belfortstraße) vorgesehen werden, soll sich zum einen dort die Gesamtzahl der Stellplätze dadurch nicht erhöhen (Wegnahme von Stellplätzen an anderer Stelle) und zum anderen sind diese langfristig flexibel bzw. umnutzbar auszugestalten.
- **Radrouten:** Der Radverkehr ist auf den Radrouten außerhalb des Kfz-Vorbehaltsnetzes gegenüber diesem priorisiert zu implementieren. Im Kfz-Vorbehaltsnetz ist die Machbarkeit der Einrichtung von Radinfrastruktur zunächst zulasten des ruhenden Kfz-Verkehrs zu prüfen. Für die aufgrund von Kapazitätsengpässen im Kfz-Vorbehaltsnetz nicht realisierbaren Verbindungen sind kurzfristig alternative gleichwertige Verbindungen zu definieren und auszubauen. Die Überlagerung des Kfz-Vorbehaltsnetzes mit den Radrouten als Kartendarstellung mit Erläuternder Auflistung der spezifischen Streckenabschnitte ist den Anlagen 2.1 und 2.2 zu entnehmen.
- **Busverkehr:** Der Busverkehr ist im gesamten Straßennetz, insbesondere dort wo es zu Verlustzeiten kommt, entlang seiner Linienverläufe priorisiert zu führen.

D.h. Elemente der Busbevorrechtigung mit der Einrichtung von Busspuren oder eine LSA-Busbevorrechtigung sind insbesondere im Vorlauf zu Knotenpunkten vorzusehen. Eine Priorisierung soll einer absoluten Bevorrechtigung unabhängig der aktuell bestehenden Verspätung des jeweiligen Busses oder der Linienart (Stadt- oder Regionalbus) entsprechen.

- **Barrierefreiheit:** Im Sinne der Förderung und Beschleunigung der Barrierefreiheit soll eine Umsetzung prioritär in Verknüpfung mit der Maßnahme „Fußverkehrskonzept erstellen“ im zusammenhängenden Basisnetz auch unabhängig von Umbau- oder Erhaltungsmaßnahmen realisiert werden.

3.8 Verstetigung

Der Integrierte Mobilitätsentwicklungsplan ist ein Leitfaden für die Entwicklungsrichtung Pforzheims und ein Rahmenplan für den Bereich Mobilität. Für eine erfolgreiche Anwendung des IMEP muss dieser ständig aktualisiert und gepflegt und müssen Maßnahmen umgesetzt werden. Dazu wurden im Themenfeld VI „Zukunft verstetigen: Langfristige Umsetzung planen“ Maßnahmen für eine erfolgreiche Verstetigung und Evaluation entwickelt. Die Maßnahme „Monitoring der IMEP-Umsetzung“ stellt die Akzeptanz in der Bevölkerung und eine erfolgreiche Zielerreichung sicher. Dazu müssen die Zielerreichung, der Zielwert an sich und die Maßnahmenumsetzung betrachtet werden. Ein Sachstandsbericht zur Zielerreichung der messbaren Indikatoren wird einmal im Jahr erstellt und enthält die im jeweiligen Jahr aktuell zur Verfügung stehenden Daten (nicht für alle Indikatoren liegen jährlich neue Werte vor). Die Überprüfung der Zielwerte aller Indikatoren ist alle fünf Jahre notwendig. Dabei wird unter Beteiligung der Öffentlichkeit geprüft, inwiefern der Zielwert erhalten bleiben kann oder aktualisiert werden muss. Die aktualisierten Ziele werden mit einem entsprechenden politischen Beschluss verabschiedet. Für Indikatoren ohne konkreten Zielwert sollen möglichst im Zuge des jährlichen Sachstandsberichts Zielwerte für das folgende Jahr aufgestellt werden. Der umfassende Katalog der Indikatoren ist der Anlage 1 zu entnehmen. Weiter findet durch die Maßnahme „Integrierte strategische Verkehrs-, Stadt- und Umweltplanung“ eine Integration des IMEP in strategische Planungen statt. Für eine Garantie einer Umsetzung des IMEP und eines besseren Zielerreichungsgrades wurden die Maßnahmen „Personal in der Verwaltung aufstocken“ und „Jährliches Grundbudget für nachhaltige Mobilität“ entwickelt.

Darüber hinaus können für die erfolgreiche Umsetzung und Verstetigung des IMEP folgende Punkte unterstützend wirken:

- **Umsetzung der Maßnahmen nach ihrer Wirkung:** Die Maßnahmen wurden inhaltlich nach unterschiedlichen Gesichtspunkten bewertet. Dazu zählen Kosten, zeitlicher Horizont, Zielerreichung und Wirkung. Die Wirkung setzt sich teilweise aus den anderen Bewertungspunkten zusammen. Zudem wird die Dringlichkeit mancher Maßnahmen auf Grundlage gesetzlicher Bestimmungen vorgegeben.

Bevorzugt umzusetzen sind Maßnahmen mit einer sehr hohen Wirkung. Diese zeigen meistens ein gutes Kosten-Nutzen Verhältnis auf.

- **Testräume der Umsetzung schaffen durch Experimente:** Im Zuge der Umsetzung von Maßnahmen können Stadtexperimente und Verkehrsversuche verwendet werden. Diese sind vor allem bei progressiven, konfliktreichen Maßnahmen geeignet. Beispiel hierfür ist die Maßnahme Stärkung des Fuß- und Radverkehrs an Knotenpunkten sowie innerstädtischen öffentlichen Straßenraum vom Parken freihalten. Die Experimente haben den Vorteil, ergebnisoffen schrittweise neue Lösungen für eine umweltfreundliche Mobilität auszutesten, weiterzuentwickeln und schlussendlich zu etablieren. Kooperativ beteiligt werden können dabei Verwaltung, Politik, Wirtschaft und die Bevölkerung. Eine erhöhte Akzeptanz von Maßnahmen in der Öffentlichkeit ist bei der Durchführung von Experimenten zu erwarten. Im Vordergrund sollte für die Bevölkerung immer das Erfahren der Maßnahme stehen, dieses immer mit einer zeitlichen Befristung.
- **Regelmäßige Sachstandsarbeit mit Maßnahmenmonitoring:** Eine transparente Darlegung des Umsetzungsstands stellt eine hohe Akzeptanz der Bevölkerung sicher. Dazu dient eine regelmäßige Sachstandsarbeit. Das Maßnahmenumsetzungsmonitoring soll analog zur Überprüfung der Zielerreichung innerhalb der Maßnahme „Monitoring der IMEP-Umsetzung“, erfolgen. Dabei wird jährlich ein Monitoring des Umsetzungsstands der einzelnen Maßnahmen geleistet. Die Ergebnisse können über die Kommunikationskanäle der Stadt verbreitet werden.
- **Integration in weitere Rahmenplanungen der Stadt:** Entscheidend für den Erfolg und die Anwendung des Integrierten Mobilitätsentwicklungsplans ist die Anforderung, dass dieser nicht als ein in sich abgeschlossenes Dokument gesehen, sondern ständig gepflegt und weiterentwickelt wird. Für eine Integration der städtischen Verkehrsplanung in weitere Planungen in der Stadt soll die Maßnahme „Integrierte strategische Verkehrs-, Stadt- und Umweltplanung“ umgesetzt werden. Dabei wird der IMEP vor allem in die Stadtentwicklung integriert. Weiter soll der IMEP in alle städtischen Rahmenplanungen eingebunden werden. Dabei wird dieser fortlaufend anhand aktueller Grundlagendaten überprüft und gegebenenfalls angepasst.
- **Prüfung der Betroffenheit von Zielen des IMEP in Beschlüssen:** Zur weiteren Verankerung des IMEP und seinen Zielen ist in Zukunft in politischen Beschlussvorlagen, die das Thema Mobilität direkt oder indirekt betreffen, eine Prüfung der Betroffenheit und Übereinstimmung mit den Zielen des IMEP begründet darzulegen. D.h. es sind die betroffenen Ziele des Integrierten Mobilitätsentwicklungsplans zu nennen und kurz zu begründen, inwiefern der Inhalt der Beschlussvorlage zur Erreichung des Ziels beiträgt.

Zusammenfassung und Fazit

Unter dem Slogan „Pforzheim Mobil – Gemeinsam Mobilität gestalten“ ist der Integrierte Mobilitätsentwicklungsplan für Pforzheim entstanden. Dieser wurde innerhalb von etwa zwei Jahren unter Beteiligung der Pforzheimerinnen und Pforzheimer entwickelt. Mit dem IMEP liegt Pforzheim ein strategisches Konzept vor, das die Stadt in ihrer Entwicklung zu einer lebenswerten Stadt mit dem Ziel einer **menschen- und umweltfreundlichen Mobilität** voranbringt.

Der IMEP baut auf den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 2010 auf. Außerdem sind Ziele und Maßnahmen aus unterschiedlichen Planwerken aus den Bereichen der Verkehrsplanung und Stadtplanung in die Entstehung eingeflossen.

In der umfassenden Bestandsanalyse konnten besondere verkehrliche Herausforderungen Pforzheims herausgestellt werden. Diese sind u.a. der geringe Radverkehrsanteil am Modal-Split, der bisherige Planungsfokus Auto und damit fehlende attraktive Alternativen zum Auto und die Vernachlässigung des Umweltverbunds. Das Verhalten der Pforzheimerinnen und Pforzheimer ist geprägt durch die Affinität zum Auto. Stadtplanerische Herausforderungen zeigen sich beispielsweise durch die geringe Aufenthaltsqualität bei hohen Verkehrsimmissionen durch die Dominanz des Autos im Stadtraum oder den hohen Parkdruck in der Stadt. Eine weitere große Herausforderung ist das Feld der Verkehrssicherheit. Ein erhöhter Anteil Verunglückter im Fuß- und Radverkehr zeigt den Handlungsbedarf auf.

Der IMEP enthält den Grundsatz, Wegbegleiter für eine menschen- und umweltfreundlichen Mobilität zu sein und damit eine hohe Lebensqualität in einer attraktiven Stadt zu schaffen. Dafür wurden sechs Ziele festgesetzt. Spezifische Zielwerte, die es zu erreichen gilt, sind den Zielen anhand von Indikatoren zugeordnet. Eine Zielerreichung ist oft direkt messbar durch festgestellte Ist- und Ziel-Werte. Folgende politisch beschlossene Ziele mit Hauptindikatoren will die Stadt Pforzheim in den kommenden Jahren verfolgen:

- Pforzheim – kompakte Stadt: Erhöhung des Fuß- und Radverkehrs-Anteils am Wege-Modal-Split
- Pforzheim – lebenswerte Stadt: Erhöhung des Anteils der multimodalen Personengruppen
- Pforzheim – vernetzte Stadt: Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs
- Pforzheim – sichere Stadt: Reduktion der Kfz-Verkehrsstärke in der (Innen-) Stadt
- Pforzheim – umweltfreundliche Stadt: Reduktion der Anzahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr
- Pforzheim – integrative Stadt: Erhöhung des Anteils der barrierefreien Bus-Haltestellen

Basierend auf den Zielen und der Bestandsaufnahme wurden sieben Handlungsfelder definiert, die den Rahmen für insgesamt 44 entwickelte Maßnahmen bilden. Die Themenfelder zeigen die Hauptrichtung der Entwicklung in Pforzheim. Diese sind:

- I Digital und innovativ: neue Mobilitätsformen fördern
- II Gemeinsam stark: Mobilitätsangebote verknüpfen
- III Mobilitätsangebote für alle: effizient von A nach B
- IV Barrieren überwinden: Straßen als Bindeglieder
- V Platz schaffen: Straßenraum als Stadtraum begreifen
- VI Zukunft verstetigen: Langfristige Umsetzung planen
- VII Gemeinsam Mobilität gestalten: Information und Mitbestimmung

Die Umsetzung der Maßnahmen soll sukzessiv der Zielerreichung dienen. Dabei steuern die 44 Maßnahmen den verschiedenen Zielen in unterschiedlicher Form und Stärke bei. Die hier beschriebenen Maßnahmen sind Grundlage für anstehende fachliche und politische Diskussionen, Entscheidungen und Umsetzungen. Um dies zu vereinfachen und für eine allgemeine Orientierung für einen Beschluss, enthalten die Maßnahmen eine Bewertung. Eine weitere detaillierte Ausarbeitung muss für jede einzelne Maßnahme im Nachgang des IMEP-Erstellungsprozesses noch erfolgen. Künftige Planungsprozesse sind angehalten, die hier beschriebenen Maßnahmen in ihre Umsetzung zu bringen. Für eine erfolgreiche Anwendung des Integrierten Mobilitätsentwicklungsplans ist es essenziell, dass dieser nicht als abgeschlossenes Werk angesehen wird. Eine stetige Weiterentwicklung und Anpassung sowie die Integration in weitere Planungen innerhalb Pforzheims sind dazu unerlässlich.

Quellenverzeichnis

- ▶ ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (2020): ADFC Fahrradklima-Test 2020 Pforzheim
- ▶ BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung Bonn (2020): Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung
- ▶ BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017): Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030
- ▶ Bundesagentur für Arbeit (2019): Pendleratlas Bundesagentur für Arbeit
- ▶ Bundesverband CarSharing (2019): CarSharing-Städteranking 2019
- ▶ Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH (2006): Stadt Pforzheim - Auswertung der Haushaltsbefragung Intensivbefragung 2001, 2002, 2003, 2006
- ▶ gevas - humberg & partner (2017): Aktualisierung der Verkehrsdaten sowie des Verkehrsmodells der Stadt Pforzheim Ergebnisse der Haushaltsbefragung
- ▶ Kokonsult (2020): Ergebnisse der ersten Online-Beteiligungsphase zur Erstellung eines integrierten Mobilitätsentwicklungsplans
- ▶ Kokonsult (2021): Ergebnisse der zweiten Online-Beteiligungsphase zur Erstellung eines integrierten Mobilitätsentwicklungsplans
- ▶ Kommunale Statistikstelle Stadt Pforzheim (2019): Pforzheimer Stadtteilprofile 2019
- ▶ MiD - Mobilität in Deutschland infas (2017a): Tabellenband Stadt Pforzheim
- ▶ MiD - Mobilität in Deutschland infas (2017b): Tabellarische Grundausswertung Deutschland
- ▶ MiD - Mobilität in Deutschland infas (2019): Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr
- ▶ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017): Ein Klimaschutzenszenario für Baden-Württemberg - Verkehrsinfrastruktur 2030
- ▶ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2019): Ergebnisse der Berufspendlerrechnung 2019
- ▶ Polizeipräsidium Pforzheim (2019): Verkehrsunfallstatistik des Polizeipräsidiums Pforzheim 2019

Abkürzungsverzeichnis

➤ ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil Club
➤ ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club
➤ BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung Bonn
➤ BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
➤ BVWP	Bundesverkehrswegeplan
➤ EPVB	Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe
➤ GTA	Grünflächen- und Tiefbauamt
➤ IMEP	Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan Pforzheim
➤ MiD	Mobilität in Deutschland (deutschlandweite Erhebung zum Mobilitätsverhalten)
➤ LSA	Lichtsignalanlage („Ampel“)
➤ ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
➤ ÖV	öffentlicher Verkehr
➤ SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
➤ VCD	Verkehrsclub Deutschland
➤ VEP	Verkehrsentwicklungsplan
➤ VPE	Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis
➤ WSP	Eigenbetrieb Wirtschaft und Stadtmarketing

Anlagen

- ▶ Anlage 1 Ziel-Indikatoren und Evaluationskonzept
- ▶ Anlage 2.1 Überlagerung Kfz-Vorbehaltsnetz und Radrouten, Karte
- ▶ Anlage 2.2 Überlagerung Kfz-Vorbehaltsnetz und Radrouten, Tabelle
- ▶ Anlage 3.1 Ergebnisbericht Erste Onlinebeteiligung
- ▶ Anlage 3.2 Ergebnisbericht Zweite Onlinebeteiligung
- ▶ Anlage 3.3 Ergebnisbericht Dritte Onlinebeteiligung
- ▶ Anlage 4 Ergebnisse Beteiligungstouren
- ▶ Anlage 5.1 Öffentlichkeitsveranstaltung Präsentation
- ▶ Anlage 5.2 Öffentlichkeitsveranstaltung Dokumentation
- ▶ Anlage 6.1 Musterprotokoll Akteursgespräche
- ▶ Anlage 6.2 Akteursworkshop I, Protokoll
- ▶ Anlage 6.3 Akteursworkshop II, Protokoll