



**Gemeinde Untergruppenbach**

## **MobilitätsWerkStadt 2025**

### **Mobilitätswerkstatt Untergruppenbach 2025**

#### **Gemeinde Untergruppenbach**

**September 2021**

**Schlussbericht**

Autor der Mobilitätskonzeption:

Dominik Bertsch, Dipl.-Wirt.-Ing. (FH)

Mobilitätsmanager

Gemeinde Untergruppenbach

Kirchstraße 2

74199 Untergruppenbach

An der Erstellung der Mobilitätskonzeption (Schlussbericht) zur MobilitätsWerkStadt 2025 bzw. Mobilitätswerkstatt Untergruppenbach 2025 und seiner Inhalte haben zahlreiche weitere Mitarbeitende der Gemeinde Untergruppenbach mitgewirkt.



## Gemeinde Untergruppenbach

Das Kompetenzzentrum LOGWERT ist ein gemeinsames Forschungs-Kompetenzzentrum des Fraunhofer IAO und der Hochschule Heilbronn (HHN) und führte die wissenschaftliche Begleitforschung zur MobilitätsWerkStadt 2025 durch.



Die MobilitätsWerkStadt 2025 der Gemeinde Untergruppenbach wird gefördert aus Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF).

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung



Ein herzlicher Dank geht an alle Projektbeteiligten aus der Bürgerschaft, Kommunalpolitik, Wirtschaft und den Behörden.

# Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis .....	VI
Abbildungsverzeichnis .....	VII
Tabellenverzeichnis .....	X
Vorwort Mobilitätsmanager .....	XI
1 Ausgangssituation .....	1
2 Aufbau der Förderung .....	6
2.1 Förderrechtlicher Hintergrund .....	6
2.2 Fördermaßnahme MobilitätsWerkStadt 2025 .....	7
2.3 Umsetzung der Fördermaßnahme in Untergruppenbach .....	8
2.3.1 Handlungsfelder .....	8
2.3.2 Lokaler Lösungsansatz .....	9
2.3.3 Konzeptioneller Aufbau .....	10
2.3.4 Projektbeteiligte .....	11
2.3.4.1 Allgemeines .....	11
2.3.4.2 Externe Projektbeteiligte – Wirtschaft .....	12
2.3.4.3 Externe Projektbeteiligte – Wissenschaft .....	14
2.3.4.4 Externe Projektbeteiligte – Behörden .....	15
2.3.4.5 Externe Projektbeteiligte – Weitere .....	16
2.3.4.6 Interne Projektbeteiligte .....	17
3 Bürgerbeteiligung .....	19
3.1 Mobilitätsbefragung Untergruppenbach 2020 .....	19
3.1.1 Methodik .....	19
3.1.2 Deskriptive Auswertung .....	20
3.1.3 Freitext-Dialoge .....	36
3.1.4 Gesamteinschätzung .....	39
3.1.5 Sonderauswertung: Effekte der Corona-Pandemie .....	41
3.2 Workshops mit Bürger*innen der Gemeinde .....	43
3.2.1 Workshop 1 – Auftakt & Allgemeine Themen zur Mobilität .....	44
3.2.2 Workshop 2 – Nachhaltige Mobilitätssysteme .....	46
3.2.3 Workshop 3 – Fuß- und Radverkehr .....	50
4 Analyse / Bestandsaufnahme .....	55
4.1 Allgemein .....	55
4.2 MIV .....	55

4.2.1	Grundlagen .....	55
4.2.2	Bestandsaufnahme.....	55
4.3	Fuß- und Radverkehr .....	59
4.3.1	Grundlagen .....	59
4.3.2	Erfassung des Fuß- und Radwegenetzes .....	59
4.3.3	Definition von Problemstellen.....	67
4.4	ÖPNV .....	74
4.4.1	Grundlagen .....	74
4.4.2	Ausgangssituation 2020 .....	74
4.4.3	Neukonzeption Linienbündel Schozach- und Bottwartal.....	75
4.4.4	Qualität des ÖPNV in Untergruppenbach .....	78
4.4.5	Bestandsaufnahme der Haltestellen.....	83
4.5	Elektromobilität.....	89
4.6	Sharing- und Mobilitätsangebote.....	92
4.7	On-Demand-Verkehr .....	93
5	Konzeptrahmen & Maßnahmenableitung .....	94
5.1	Entwicklung eines Konzeptrahmens .....	94
5.2	Maßnahmenableitung und Implementierung.....	96
5.3	Priorisierung der Maßnahmen .....	100
6	Arbeitsstand & Empfehlungen Maßnahmen.....	102
6.1	Maßnahme 1 – Arbeitskreis Mobilität .....	102
6.2	Maßnahme 2+3 – Barrierefreiheit – Absenkung Bordsteine / Parkplätze vor Arztpraxen & Apotheken / Umbau Bushaltestellen .....	102
6.3	Maßnahme 4 – Erweiterte Wegebeleuchtung.....	107
6.4	Maßnahme 5 – Beschilderung Radwegenetz.....	108
6.5	Maßnahme 6 – Optimierung Schulwege.....	108
6.6	Maßnahme 7 – Mobilitäts-Tage .....	112
6.7	Maßnahme 8 – On-Demand-Buskonzeption.....	113
6.8	Maßnahme 9 – Optimierung Fuß- und Radwegenetz .....	114
6.9	Maßnahme 10 – Mobilitäts-Dialog.....	121
6.10	Maßnahme 11 – Sichere Radabstellanlagen .....	121
6.11	Maßnahme 12 – Autonome Shuttle.....	123
6.12	Maßnahme 13 – Mobilitäts-App .....	123
6.13	Maßnahme 14 – Ausbau Carsharing & weitere Sharing-Angebote .....	124

6.14	Maßnahme 15 – Ladeinfrastruktur Elektromobilität .....	136
6.15	Entwicklungskonzeption „Mobilitätsaspekte im Baugebiet der Zukunft“ .....	137
7	Optionale / Erweiterte Bausteine einer Mobilitätskonzeption.....	142
7.1	Hintergrund .....	142
7.2	Mögliche Förderprogramme .....	142
7.3	Mögliche Kooperationen.....	149
7.3.1	Allgemeines .....	149
7.3.2	Wirtschaft.....	149
7.3.2.1	Bosch .....	149
7.3.2.2	evemo.....	150
7.3.2.3	Magna.....	151
7.3.3	Behörden / Partnerkommunen .....	151
7.3.3.1	Landratsamt Heilbronn.....	151
7.3.3.2	Stadt Heilbronn .....	152
7.3.3.3	Partnerkommune Abstatt.....	153
7.3.4	Wissenschaft / Wissenschaftliche Begleitkonzeption.....	154
7.3.4.1	Methoden und Maßnahmen zur Umsetzung des Vorhabens .....	154
7.3.4.2	Struktureller Aufbau .....	155
7.3.4.3	Umsetzung des Reallabors .....	155
8	Zusammenfassung und Ausblick .....	156
	Anhang .....	159
	Fragebogen der Mobilitätsbefragung .....	159
	Deskriptive Auswertung zur Mobilitätsbefragung .....	166
	Quellen- und Literaturverzeichnis.....	196

## Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (Bundesverband) e. V.
AGFK-BW	Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.
App	Applikation / Anwendungssoftware
BI Lärmschutz UVO	Bürgerinitiative Lärmschutz Unterheinriet, Vorhof und Oberheinriet
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
DBSV	Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.
DTV <sub>w (Mo-Fr)</sub>	Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke Montag – Freitag
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FONA	Forschung für Nachhaltige Entwicklung
Fraunhofer IAO	Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation
FuE	Forschung und Entwicklung
GkFz	Güterkraftfahrzeugen
GVV	Gemeindeverwaltungsverband
ha	Hektar
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
HHN	Hochschule Heilbronn
HNV	Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km <sup>2</sup>	Quadratkilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
Krad	Kraftrad
LEP	Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Parken und Reisen (auch englisch Park and Ride, park = „parken“ und ride = „fahren“)
SÖF	Sozial-ökologische Forschung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Bundesweite Straßenverkehrszählung
WLAN	Wireless Local Area Network (deutsch = drahtloses lokales Netzwerk)

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungszu-/abnahme und Bevölkerungsdichte im Landesvergleich <sup>1</sup>	1
Abbildung 2: Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche im Landesvergleich (Darstellung Jahr 2019) <sup>1</sup>	2
Abbildung 3: Anteil der Wohngebäude mit 1 bzw. 3 und mehr Wohnungen im Landesvergleich <sup>1</sup>	3
Abbildung 4: Lage der Gemeinde Untergruppenbach	4
Abbildung 5: Phasenmodell der Fördermaßnahme MobilitätsWerkStadt 2025	7
Abbildung 6: Schematische Darstellung der Lösungsstrategie	10
Abbildung 7: Phasenmodell Mobilitätswerkstatt Untergruppenbach 2025	11
Abbildung 8: Projektbeteiligte – Wirtschaft	12
Abbildung 9: Projektbeteiligte – Wissenschaft	14
Abbildung 10: Projektbeteiligte – Behörden	15
Abbildung 11: Interne Kommunikationsstrukturen	17
Abbildung 12: Ablauf der Befragungsentwicklung	19
Abbildung 13: Fragenblöcke zur Mobilitätsbefragung	20
Abbildung 14: Stichprobenstruktur je Ortsteil	21
Abbildung 15: Altersstruktur & Art der Abgabe des Fragebogens	22
Abbildung 16: Mobilitätssituation	23
Abbildung 17: Entfernung pro Jahr in km	24
Abbildung 18: ÖPNV-Linien im Gemeindegebiet	25
Abbildung 19: Verkehrsmittelwahl	26
Abbildung 20: Tägliche Entfernung	28
Abbildung 21: Täglicher Zeitaufwand	29
Abbildung 22: Durchschnittsgeschwindigkeit nach Entfernung und Wegezweck	30
Abbildung 23: Beurteilung der verkehrlichen Situation	31
Abbildung 24: Aspekte bei der Verkehrsmittelwahl	33
Abbildung 25: Interesse an Neuen Mobilitätsformen	34
Abbildung 26: Erfahrungen mit Neuen Mobilitätsformen	36
Abbildung 27: Hemmnisse Wege/Fahrten auf den Umweltverbund zu verlagern	37
Abbildung 28: Gründe für die Nicht-Nutzung neuer Mobilitätsformen	37
Abbildung 29: Voraussetzungen für die Nutzung neuer Mobilitätsformen	38
Abbildung 30: Anregungen und Wünsche in Bezug auf On-Demand-Verkehre	38
Abbildung 31: Wünsche für eine zukunftsgerechte Mobilität in Untergruppenbach	39
Abbildung 32: Wichtige Aspekte in Bezug auf die Mobilitätssituation in Untergruppenbach	39
Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl während der Corona-Pandemie	41
Abbildung 34: Änderung der Verkehrsmittelwahl seit Beginn der Corona-Krise	42
Abbildung 35: Themenschwerpunkte der Workshops	43
Abbildung 36: Exponate	44
Abbildung 37: Kleingruppenarbeit im Rahmen der Workshops mit den Bürger*innen	54
Abbildung 38: Straßennetz und Verkehrszählung 2019 sowie SVZ 2015 in Untergruppenbach	56
Abbildung 39: Unfälle mit Personenschaden 2019	57
Abbildung 40: Unfälle mit Personenschaden 2020	57
Abbildung 41: Pkw-Bestand pro 1.000 Einwohner – Kommunen Baden-Württemberg (Darstellung Jahr 2021) <sup>1</sup>	58
Abbildung 42: Radwege in Untergruppenbach	60

Abbildung 43: Fuß- und Radwegenetz Untergruppenbach (südlicher Teil)	61
Abbildung 44: Fuß- und Radwege Untergruppenbach (nördlicher Teil)	61
Abbildung 45: Fuß- und Radwegenetz Obergruppenbach	62
Abbildung 46: Fuß- und Radwegenetz Donnbronn	63
Abbildung 47: Radweg-Beschilderung in Donnbronn	63
Abbildung 48: Fuß- und Radwegenetz Unterheinriet	64
Abbildung 49: Fuß- und Radwegenetz Oberheinriet	65
Abbildung 50: Fuß- und Radwegenetz Vorhof	66
Abbildung 51: Straßenzüge und Ausstattung in Vorhof	66
Abbildung 52: Problemstellen Untergruppenbach – Mitte/Ost	67
Abbildung 53: Problemstellen Untergruppenbach – Nord/West	68
Abbildung 54: Problemstellen Obergruppenbach	69
Abbildung 55: Problemstellen Donnbronn	70
Abbildung 56: Problemstellen Unterheinriet	71
Abbildung 57: Problemstellen Oberheinriet	72
Abbildung 58: Linienbündel Schozach-/Bottwartal bis Dezember 2020	75
Abbildung 59: Linienbündel Schozach-/Bottwartal nach Neukonzeption (Winter 2020/2021)	77
Abbildung 60: Erreichbarkeit der Bushaltestellen in Unterheinriet	78
Abbildung 61: Erreichbarkeit der Bushaltestellen in Untergruppenbach - Mitte	79
Abbildung 62: Erreichbarkeit der Bushaltestellen in Untergruppenbach - Nord	79
Abbildung 63: Erreichbarkeit der Bushaltestellen in Donnbronn	80
Abbildung 64: Erreichbarkeit der Bushaltestelle in Obergruppenbach	80
Abbildung 65: Erreichbarkeit der Bushaltestellen in Oberheinriet	81
Abbildung 66: Erreichbarkeit der Bushaltestelle in Vorhof	81
Abbildung 67: Ladesäulen in Untergruppenbach	89
Abbildung 68: Erreichbarkeit der Ladesäulen in Untergruppenbach	90
Abbildung 69: Erreichbarkeit der Ladesäule in Unterheinriet	91
Abbildung 70: E-Carsharing Station Rathaus Untergruppenbach	92
Abbildung 71: Maßnahmenfelder	95
Abbildung 72: Zuordnung der Maßnahmen zu Handlungsfeldern	101
Abbildung 73: Ungesicherte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe <sup>9</sup>	105
Abbildung 74: Übersichtskarte Untergruppenbach – Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen <sup>7</sup>	106
Abbildung 75: Projektstruktur – Schulweghelden – Auf die Füße, fertig, los!	109
Abbildung 76: Möglicher Zeitplan – Schulweghelden – Auf die Füße, fertig, los! <sup>13</sup>	110
Abbildung 77: Derzeitige Radverkehrsverbindung Untergruppenbach – Unterheinriet	116
Abbildung 78: Geplante Radverkehrsverbindung Untergruppenbach – Unterheinriet mit möglicher Anbindung Entwicklungscampus Bosch	117
Abbildung 79: Knotenpunkt L 1111 / K 2088 – Querung Fuß- und Radverkehr	118
Abbildung 80: Geplante Radverkehrsverbindung Untergruppenbach – Unterheinriet mit Anbindung Entwicklungscampus Bosch – Abschnitt Hohbuchweg	119
Abbildung 81: Geplante Radverkehrsverbindung Untergruppenbach – Unterheinriet mit Anbindung Entwicklungscampus Bosch – Wegmarken	120
Abbildung 82: Radabstellanlage Car Bike Port	122
Abbildung 83: Schüler der Stettenfelsschule auf den fertigen Mitfahrbänke	126
Abbildung 84: Standort Donnbronn – Ri. Untergruppenbach – Option „Bushaltestelle Ortsmitte“	127



Abbildung 85: Standort Donnbronn – Ri. Untergruppenbach – Option „Ortsende Ri. Untergruppenbach“	128
Abbildung 86: Standort Untergruppenbach – Ri. Donnbronn – Option „Bushaltestelle Alter Friedhof“	129
Abbildung 87: Standort Untergruppenbach – Ri. Donnbronn/Obergruppenbach – Option „Rathausvorplatz“	130
Abbildung 88: Standort Untergruppenbach – Ri. Heinriet – Option „Rathausvorplatz“	131
Abbildung 89: Standort Obergruppenbach – Ri. Untergruppenbach – Option „Ortsende Ri. Untergruppenbach“	132
Abbildung 90: Standort Oberheinriet – Ri. Unterheinriet – Option „Bushaltestelle Ortsmitte“	133
Abbildung 91: Standort Unterheinriet – Ri. Untergruppenbach – Option „Neue Mitte“	134
Abbildung 92: Standort Vorhof – Ri. Untergruppenbach – Option „Bushaltestelle Vorhof“	135
Abbildung 93: Potentieller Standort einer weiteren Ladesäule in Unterheinriet – Neue Mitte	137
Abbildung 94: Lage des Baugebietes	138
Abbildung 95: Gesamtübersicht der Stellen mit Optimierungspotential	138
Abbildung 96: Ideen für das gesamte Baugebiet	139
Abbildung 97: Mögliches Umsetzungsmodell	154

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Jahresvergleich <sup>1</sup> .....	2
Tabelle 2: Rücklaufquoten je Ortsteil.....	21
Tabelle 3: Nutzung Bus nach Ortsteilen .....	25
Tabelle 4: Nutzung des Autos als Fahrer nach Ortsteilen .....	27
Tabelle 5: Workshop 1 – Was kann jede(r) Einzelne zum Mobilitätswandel beitragen?.....	44
Tabelle 6: Workshop 1 – Was können die lokalen Unternehmen zum Mobilitätswandel beitragen? .	45
Tabelle 7: Workshop 1 – Was kann die Gemeinde Untergruppenbach zum Mobilitätswandel beitragen? .....	45
Tabelle 8: Workshop 2 – Anreize nachhaltige Mobilitätsformen/-systeme nach Altersklassen .....	47
Tabelle 9: Workshop 2 – Ersatz der Wege durch welches Sharing-Modell bzw. Verkehrsmittel .....	48
Tabelle 10: Workshop 2 – Zusammenführung/Ergänzung bestehendes On-Demand-Angebot .....	48
Tabelle 11: Workshop 2 – Standorte für Stationen (Sharing & Ladeinfrastruktur) .....	49
Tabelle 12: Workshop 3 – Merkmale eines guten Fuß- und Radwegenetzes.....	50
Tabelle 13: Workshop 3 – Entwicklungsmöglichkeiten zur fußgängerfreundlichen Kommune .....	51
Tabelle 14: Workshop 3 – Beitrag der lokalen Unternehmen und Kommune zu einer Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs.....	52
Tabelle 15: Workshop 3 – Ausbau / Ergänzung des bestehenden Fuß- und Radwegenetzes .....	52
Tabelle 16: Workshop 3 – Standorte Abstellanlagen.....	53
Tabelle 17: Veränderungen durch Neukonzeption im ÖPNV am Beispiel der Verbindungen nach/aus Heilbronn.....	82
Tabelle 18: Bestandsaufnahme Haltestellen Busverkehr (Stand Juli 2021).....	88
Tabelle 19: Maßnahmenübersicht nach Kriterien.....	100

## Vorwort Mobilitätsmanager

Einen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen aller Verkehrsträger nehmen zu können und jenes Geschehen bestmöglich zu verbessern, motivierte mich mein Studium in der Fachrichtung Verkehrs- und Transportwesen zu absolvieren. Mobilität bedeutet für mich in jeder Situation und Lebenslage mobil zu sein. Die Möglichkeiten dazu, also mobil zu sein, werden sich in der Zukunft verändern. Der Mobilitätssektor befindet sich im Wandel und steht vor großen Herausforderungen. Diese Herausforderungen werden auch vor Untergruppenbach keinen Halt machen.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Gemeinde Untergruppenbach im Jahr 2019 auf die vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) ausgeschriebene Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“ beworben und wurde als eine von 47 Kommunen in Deutschland für eine Förderung ausgewählt. Als Mobilitätsmanager war es mein Ziel, gemeinsam mit den Einwohner\*innen, Forschungspartnern, lokalen Akteuren der Zivilgesellschaft und ortsansässigen Unternehmen, Konzepte und Strategien für eine nachhaltige Mobilität zu entwickeln.

Aus der Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“ wurde in Untergruppenbach die „Mobilitätswerkstatt Untergruppenbach 2025“. Dem Wortspiel entsprechend sollten, mit vorhandenen bzw. zu definierenden Werkzeugen, verschiedene Handlungsfelder bearbeitet werden. In diesem Rahmen wurden zunächst die Grundlagen erarbeitet. Dazu zählten eine Bestandsaufnahme, Analyse und das Aufstellen von Planungsleitlinien. In der sich anschließenden Phase lag ein besonderes Augenmerk auf der steten Beteiligung der Stakeholder. Im Dialog mit diesen stand die Bearbeitung von vorab definierten Handlungsfeldern im Mittelpunkt. Die Bürgerschaft wurde im Rahmen von Workshops in die Konzeptentwicklung eingebunden. Im Vorfeld der Workshops wurde eine Mobilitätsbefragung durchgeführt. Hierbei konnte ein repräsentatives Meinungsbild über alle Altersgruppen und Ortsteile der Gemeinde gebildet werden. Die Hochschule Heilbronn begleitete die Mobilitätswerkstatt als wissenschaftlicher Partner. Die Experten der Hochschule wurden, ebenso wie die Kommunalpolitik, in die Workshops eingebunden und so wurden gemeinsam eine wissenschaftlich fundierte Konzeption aber auch praxistaugliche Lösungen erarbeitet. Es erfolgte eine enge Zusammenarbeit mit den lokalen Unternehmen. Hervorzuheben ist die Kooperation mit Bosch und Magna, die in Untergruppenbach Lösungen für die „Mobilität der Zukunft“ entwickeln. Gleiches gilt für die Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern bzw. der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt Heilbronn). Schwerpunkt der abschließenden Phase war die Herausarbeitung der wesentlichen Implikationen und der sich daraus abzuleitenden Konzeptentwicklung.

Die Förderlinie „MobilitätsWerkStadt 2025“ ist 3-phasig aufgebaut. Der vorliegende Bericht bildet die Phase 1 der Förderlinie ab und diente primär der Aufstellung einer Mobilitätskonzeption. In die sich anschließende zweite Phase der Förderung wurden nur wenige der anfänglich 47 kommunalen Modellprojekte aufgenommen. Hier sollen die Konzepte über eine Dauer von 3 Jahren geplant, umgesetzt und erprobt werden. Zum 01.12.2020 wurde die Skizze der Gemeinde Untergruppenbach für die Phase 2 des Wettbewerbs „MobilitätsWerkStadt 2025“ fristgerecht eingereicht. Aufbauend auf der guten Grundlagenarbeit hat die Gemeinde Untergruppenbach eine innovative Konzeption aufgezeigt. Leider wurde die Gemeinde Untergruppenbach, wie weitere kleinere Kommunen, für eine Weiterführung der Förderung nicht berücksichtigt.

Aus der Mobilitätswerkstatt lassen sich verschiedene Maßnahmen ableiten. Diese wurden zur besseren Umsetzung zu vier Handlungsfeldern verdichtet, die den Rahmen für die Mobilitätskonzeption der Gemeinde vorgeben. Diese Handlungsfelder sollten vorrangig adressiert werden, können gleichzeitig aber auch beliebig fortgeführt und ausgebaut werden.

Die Aufgabe der nächsten Jahre wird es sein, aus den oftmals konkurrierenden Handlungsfeldern konkrete Maßnahmen abzuleiten. Gleichzeitig muss es gelingen diese Maßnahmen trotz schlanken Verwaltungsaufbaus und gegebener Haushaltssituation umzusetzen. Das übergeordnete Ziel, Verkehrsbewegungen nachhaltig zu gestalten und Mobilitätsbedürfnisse mit weniger individuellem Verkehr zu erfüllen, sollte dabei stets berücksichtigt werden.

Eine Mobilitätskonzeption ist niemals statisch. Es gilt sich als Kommune auf zu erwartenden Entwicklungen einzustellen. Der begonnene Weg sollte weiter beschritten werden. In diesem Rahmen wird es der Gemeinde Untergruppenbach und ihren Bürgerinnen und Bürger gelingen mobil zu bleiben sowie gleichzeitig nachhaltig mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen hauszuhalten.

Dominik Bertsch

Mobilitätsmanager

# 1 Ausgangssituation

In der Gemeinde Untergruppenbach leben aktuell rund 8.500 Einwohner\*innen verteilt auf die sechs Ortsteile Untergruppenbach, Donnbronn, Obergruppenbach, Unterheinriet, Oberheinriet und Vorhof. Die Altersstruktur, also auch das Verhältnis von Älteren zu Jüngeren, in Untergruppenbach befindet sich nahe dem Landesmittel von Baden-Württemberg. Die Einwohnerzahl stieg in den letzten Jahren kontinuierlich an. So lebten im Jahr 2010 noch rd. 7.900 Menschen in Untergruppenbach. Der Anstieg in 10 Jahren betrug somit über 8 % (siehe Abbildung 1). Die Bevölkerungsdichte wuchs von 288 Einwohnern/km<sup>2</sup> auf 313 Einwohnern/km<sup>2</sup> an (siehe Abbildung 1). Damit liegt Untergruppenbach über dem Landesdurchschnitt von Baden-Württemberg mit 311 Einwohnern/km<sup>2</sup>. Über 87 % der Kommunen in Baden-Württemberg verzeichneten im gleichen Zeitraum eine geringere Bevölkerungszunahme.<sup>1</sup>

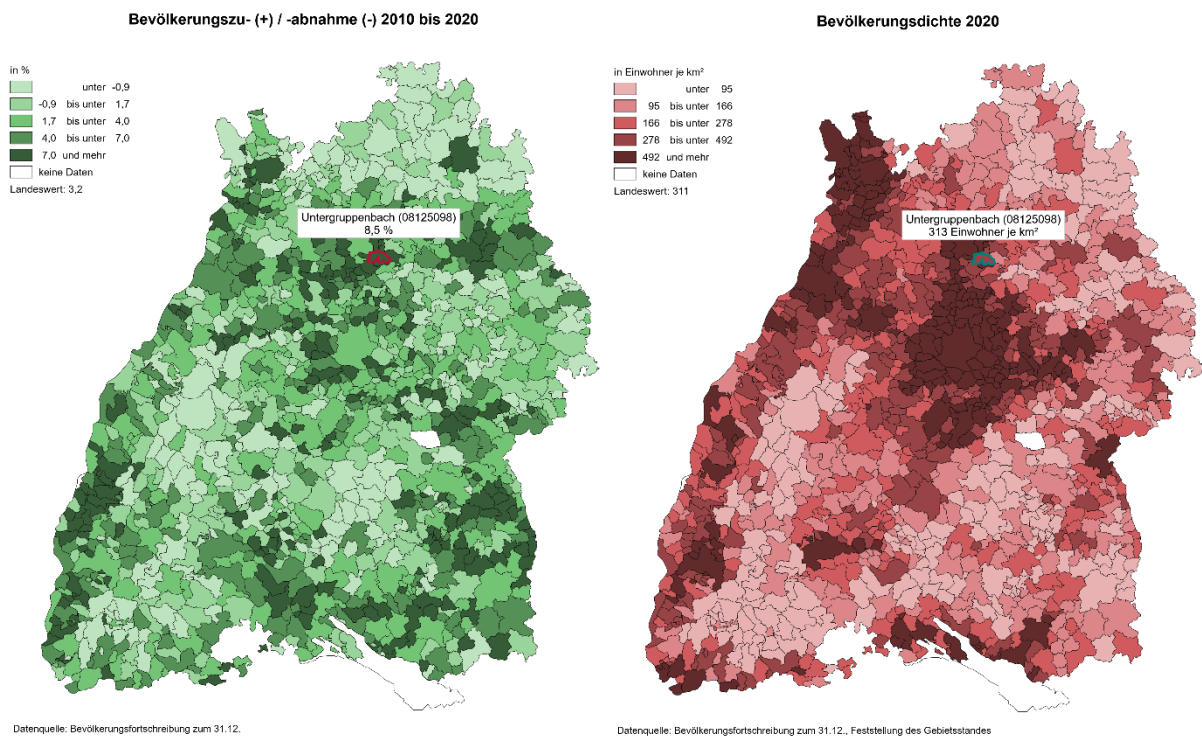


Abbildung 1: Bevölkerungszu-/abnahme und Bevölkerungsdichte im Landesvergleich<sup>1</sup>

Im Jahr 2020 wohnten 3.607 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Untergruppenbach. Davon pendelten 3.250 Beschäftigte aus der Gemeinde zu ihrem Arbeitsort aus. Dies entspricht 90 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Untergruppenbach. Im Gegenzug pendelten 1.768 Beschäftigte nach Untergruppenbach ein. Somit sind 2.125 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Untergruppenbach tätig. Der Anteil der Einpendler an den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort Untergruppenbach entspricht somit rd. 83 %. Das Verhältnis von Ein- zu Auspendlern beträgt 0,54. Die Tabelle 1 zeigt einen Vergleich der Jahre 2010 und 2020. Hier wird ersichtlich, dass sowohl die Anzahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort, wie auch am Arbeitsort, zugenommen hat. Bezogen auf die Mobilitätssituation pendeln demzufolge auch mehr Beschäftigte ein und aus.<sup>1</sup>

Merkmal	2010	2020	Zu- nahme	Zunahme (%)
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort (Personen)	2.953	3.607	654	22%
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (Personen)	1.556	2.125	569	37%
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort die nicht auspendeln (Personen)	270	357	87	32%
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort die nicht auspendeln (%)	9%	10%	-	-
Berufseinpender über die Gemeindegrenze (Personen)	1.285	1.768	483	38%
Berufseinpender über die Gemeindegrenze (%-Anteil an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort)	83%	83%	-	-
Berufsauspendler über die Gemeindegrenze	2.683	3.250	567	21%
Berufsauspendler über die Gemeindegrenze (%-Anteil an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort)	91%	90%	-	-
Verhältnis Ein- zu Auspendler	0,48	0,54	-	14%

Tabelle 1: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Jahresvergleich<sup>1</sup>

Betrachtet man die Fläche nach tatsächlicher Nutzung so nimmt im Jahr 2020 die Vegetation mit rd. 84 % den größten Teil des Gemeindegebiets ein. Die Landwirtschaft nimmt rd. 39 % und der Wald rd. 45 % der Fläche ein. Während der Anteil des Waldes den Landeswert von rd. 38 % etwas übersteigt, liegt der Anteil der landwirtschaftlichen Flächen (Landeswert rd. 45 %) leicht darunter. Die Siedlungsfläche beträgt 9 % der gesamten Bodenfläche in Untergruppenbach und entspricht somit nahezu dem Landeswert. Die Verkehrsfläche für den Straßenverkehr umfasst 6,5 % der Gesamtfläche und übersteigt damit den Landesdurchschnitt leicht.<sup>1</sup>

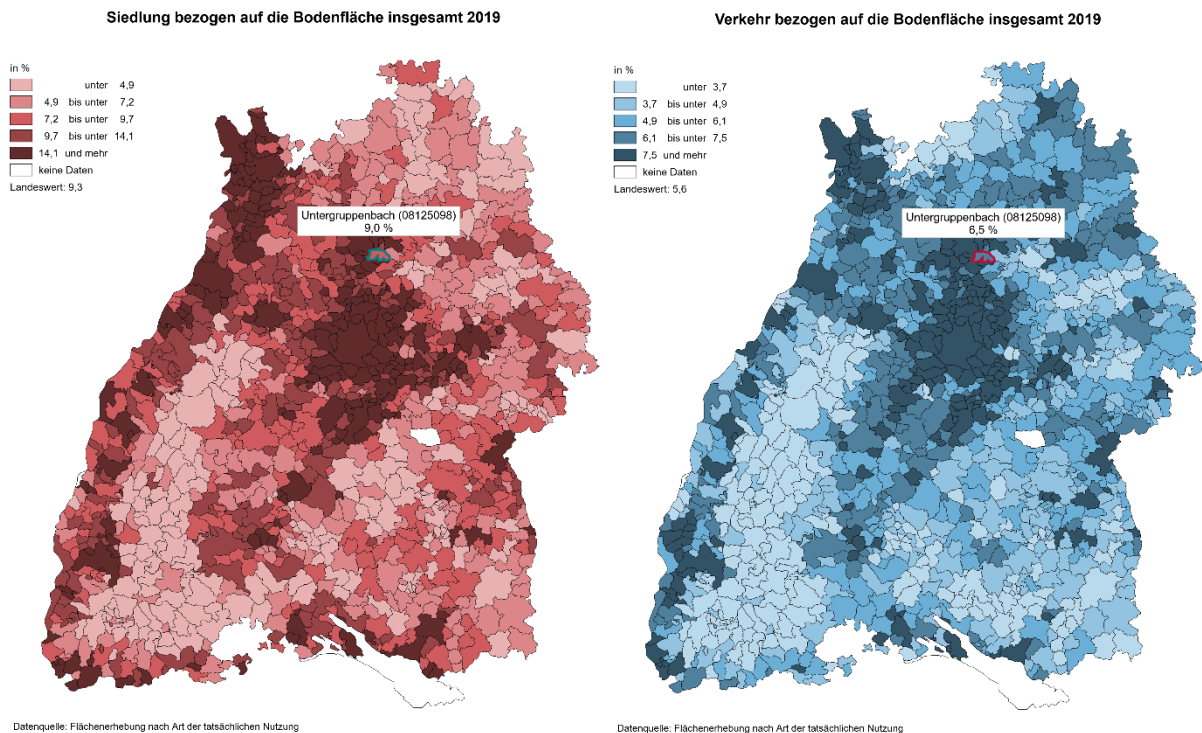


Abbildung 2: Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche im Landesvergleich (Darstellung Jahr 2019)<sup>1</sup>

Die Gemeinde erstreckt sich über mehr als 27 km<sup>2</sup> und liegt im Landkreis Heilbronn an der Schnittstelle zwischen dem urbanen und ländlichen Raum. Dies spiegelt sich gut am Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche (siehe Abbildung 1 und 2) mit ähnlichen Werten wie in urbanen Räumen bzw. im Gegenteil am Anteil der Wohngebäude mit 1 bzw. 3 und mehr Wohnungen (siehe Abbildung 3) mit ähnlichen Werten wie im ländlichen Räumen wider.

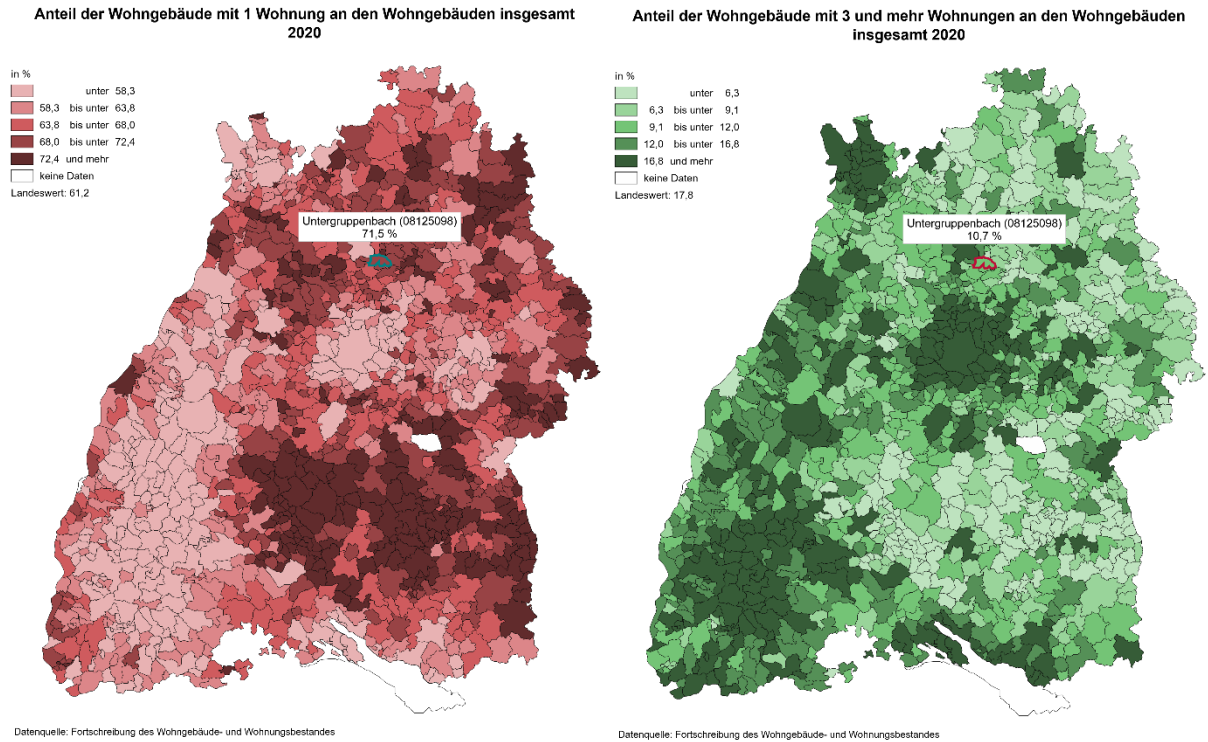


Abbildung 3: Anteil der Wohngebäude mit 1 bzw. 3 und mehr Wohnungen im Landesvergleich<sup>1</sup>

Im Landesentwicklungsplan (LEP) wird Untergruppenbach als Randzone um den Verdichtungsraum Stuttgart eingestuft. Weniger als 10 km entfernt liegt die Stadt Heilbronn, das Oberzentrum der Region Heilbronn-Franken. Die verkehrliche Anbindung an Heilbronn für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt über die L 1111 (Autobahnzubringer). Die umliegenden Städte und Gemeinden sind über Landes- und Kreisstraßen erreichbar. Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bestehen in Form verschiedener Buslinien. Zudem liegt die Gemeinde direkt an der Bundesautobahn A 81, welche die Gemeinde in drei östlich und drei westlich davon liegende Ortsteile unterteilt. Die Landeshauptstadt Stuttgart liegt circa 40 km entfernt. Die Abbildung 4 zeigt die Lage der Gemeinde Untergruppenbach. Die Buslinien (rot) zeigen das Liniennetz bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 und verlaufen nahezu auf dem klassifizierten Straßennetz (Kreis- und Landesstraßen).

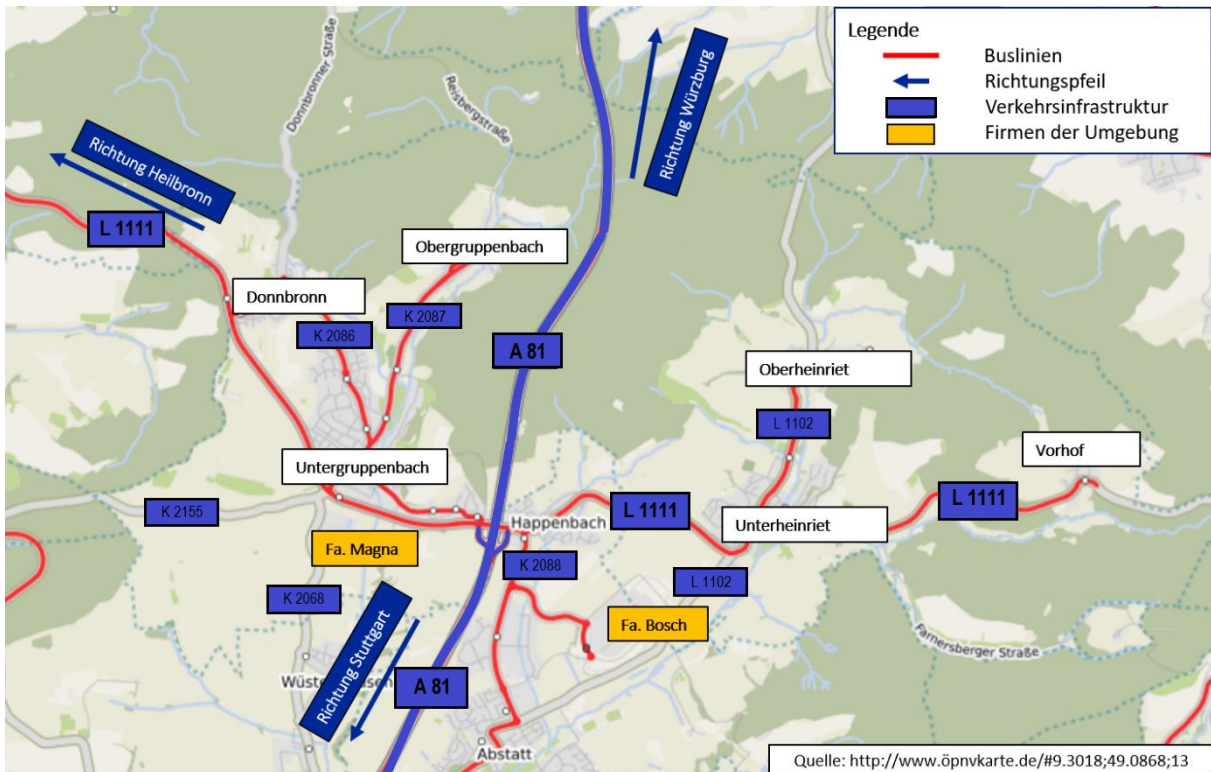


Abbildung 4: Lage der Gemeinde Untergruppenbach

Untergruppenbach sowie die angrenzenden Städte und Gemeinden entwickelten sich über die letzten Jahre dynamisch weiter. Es wurden zahlreiche Bau- und Gewerbegebiete ausgewiesen, wodurch sich das Verkehrsaufkommen stark erhöht hat. Von einer weiteren prosperierenden Entwicklung kann ausgegangen werden. In Untergruppenbach sind derzeit fünf kleinere Wohngebiete in Planung. Im Sommer 2020 wurde ein neues Nahversorgungszentrum eröffnet.

Die beiden größten Arbeitgeber in der Gemeinde sind die Firmen Magna (rund 1.200 Beschäftigte am Standort) und Bosch mit dem Entwicklungscampus Abstatt/Untergruppenbach (rund 6.000 Beschäftigte am Standort). Auch hier ist die Entwicklung dynamisch, Ausbaureserven sind vorhanden, ein weiterer Zuwachs an Beschäftigten ist deshalb für die kommenden Jahre zu erwarten. Für diese Unternehmen ist eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur einer der wichtigsten Aspekte.

Im Rahmen des Gemeindeentwicklungskonzeptes „Untergruppenbach 2035“ wurde im Jahr 2018 eine repräsentative Befragung von 3.000 Bürgerinnen und Bürgern aller Altersklassen und Ortsteilen durchgeführt. Bei der Frage „Was stört Sie an der Gemeinde Untergruppenbach besonders?“, kommt der Verkehrsbelastung die größte Bedeutung zu. Gleich fünf der acht meistgenannten Kritikpunkte haben direkt hiermit zu tun.<sup>2</sup>

Allgemein ist festzuhalten, dass sich der Mobilitätssektor im Wandel befindet und vor großen Herausforderungen steht. Diese Herausforderungen wie bspw. das Autonome Fahren, Vernetzung von Verkehrsmitteln und Klimaschutzanforderungen werden auch vor Untergruppenbach keinen Halt machen.

Die Ausgangssituation unterstreicht die Bedeutung einer zeitgemäßen Mobilitätskonzeption für Untergruppenbach. Um diese wichtige Aufgabe, trotz schlanken Verwaltungsaufbaus und gegebener



Haushaltssituation zielgerichtet anzugehen, hat sich die Gemeinde Untergruppenbach im Jahr 2019 um eine Teilnahme an der Fördermaßnahme „**MobilitätsWerkStadt 2025**“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) beworben.

## 2 Aufbau der Förderung

### 2.1 Förderrechtlicher Hintergrund

Die Förderung systemischer, transdisziplinärer und umsetzungsorientierter Mobilitätsforschung des BMBF soll Wege aufzeigen, wie das komplexe Mobilitätssystem nachhaltiger gestaltet werden kann. Ziel ist es, die individuelle Mobilität der Menschen zu sichern, die Umwelt- und Lebensqualität insbesondere in Städten zu steigern sowie die Innovationsfähigkeit des deutschen Mobilitätssektors zu stärken.

Die BMBF-Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ skizziert, wie mit Unterstützung der Forschung die nachhaltige Gestaltung urbaner Mobilitätssysteme gelingen kann. Die Forschungsagenda ist die Grundlage und der strategische Rahmen für die Forschungsförderung sowie die innovationspolitische Begleitung des BMBF im Themenbereich systemische urbane Mobilität. Sie setzt auf eine systemische Perspektive, die die Chancen neuer Technologien im Kontext der Mobilitätsbedürfnisse und der spezifischen Gegebenheiten vor Ort betrachtet. Sie integriert die Ergebnisse partizipativer Konsultationsprozesse, in deren Rahmen zahlreiche Expert\*innen aus Wissenschaft, Kommunen, Wirtschaft und Zivilgesellschaft ihre Perspektiven, Bedarfe und Ideen eingebracht haben (Agenda-Prozess „Nachhaltige Mobilität“ in 2017, Agenda-Prozess der Sozial-ökologischen Forschung in 2017/2018).

Veränderungen hin zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität gelingen aber nur, wenn das Zusammenspiel von individuellen wie gesellschaftlichen Mobilitätsbedürfnissen und Verhaltensweisen sowie technologischer Entwicklung verstanden und bei der Stadt- und Infrastrukturplanung berücksichtigt wird. Aus diesem Grund verfolgt das BMBF das Ziel, durch Forschung und Entwicklung (FuE) das Zusammenspiel von innovativen Technologien und individuellem Mobilitätsbedarf zu ergründen und somit neue passgenaue Lösungen und Alternativen in urbanen Räumen sowie Stadt-Umland-Regionen zu entwickeln.

Die Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ ist an den Zielen der nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet, die international in der Agenda 2030 und national in der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie definiert sind. Die Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“ ist Teil des Forschungsrahmenprogramms „Forschung für Nachhaltige Entwicklung“ (FONA) des BMBF. Sie ergänzt die bisherige Förderung im Rahmen der „Sozial-ökologischen Forschung“ (SÖF). Die Fördermaßnahme trägt zur Umsetzung der FONA-Leitinitiative Zukunftsstadt und der Hightech-Strategie 2025 der Bundesregierung bei. Die systemische Perspektive der Forschungsagenda ergänzt die bereits vielfältigen Förderaktivitäten anderer Ressorts der Bundesregierung (u. a. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit) und bringt diese zusammen. Die Förderaktivitäten sind ein Beitrag zur Umsetzung des Nationalen Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung.

## 2.2 Fördermaßnahme MobilitätsWerkStadt 2025

Seit 2019 fördert das BMBF bundesweit Kommunen im Rahmen der Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“. Die Gemeinde Untergruppenbach ist, als eines von 47 kommunalen Modellprojekten in Deutschland, Teil der Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“. Vom Fördermittelgeber war ursprünglich eine Projektlaufzeit vom 01.01.2020 bis 31.12.2020 vorgesehen. Da erst im Dezember 2019 ein Zuwendungsbescheid bei der Gemeinde Untergruppenbach einging, konnte die Einstellung des Mobilitätsmanagers zum 01.04.2020 erfolgen. Daraufhin wurde die Projektlaufzeit angepasst und lief nach einer Verlängerung um drei Monate bis zum 30.06.2021.

Die Förderlinie ist 3-phasig aufgebaut. Die Phase 1 dient primär der Aufstellung des Konzepts und wird in diesem Bericht dargestellt. In die sich anschließende zweite Phase der Förderung wurden nur wenige der anfänglich 47 kommunalen Modellprojekte aufgenommen. Hier sollen die Konzepte über eine Dauer von 3 Jahren geplant, umgesetzt und erprobt werden. Zum 01.12.2020 wurde die Skizze der Gemeinde Untergruppenbach für die Phase 2 des Wettbewerbs „MobilitätsWerkStadt 2025“ fristgerecht eingereicht. Aufbauend auf der guten Grundlagenarbeit hat die Gemeinde Untergruppenbach eine innovative Konzeption aufgezeigt. Leider wurde die Gemeinde Untergruppenbach, wie weitere kleinere Kommunen, für eine Weiterführung der Förderung nicht berücksichtigt. An die Phase 2 soll sich für wenige Modellprojekte der Transfer und die Verstetigung von ausgewählten Projekten in Phase 3 anschließen. Das Phasenmodell der Fördermaßnahme MobilitätsWerkStadt 2025 zeigt die Abbildung 5.

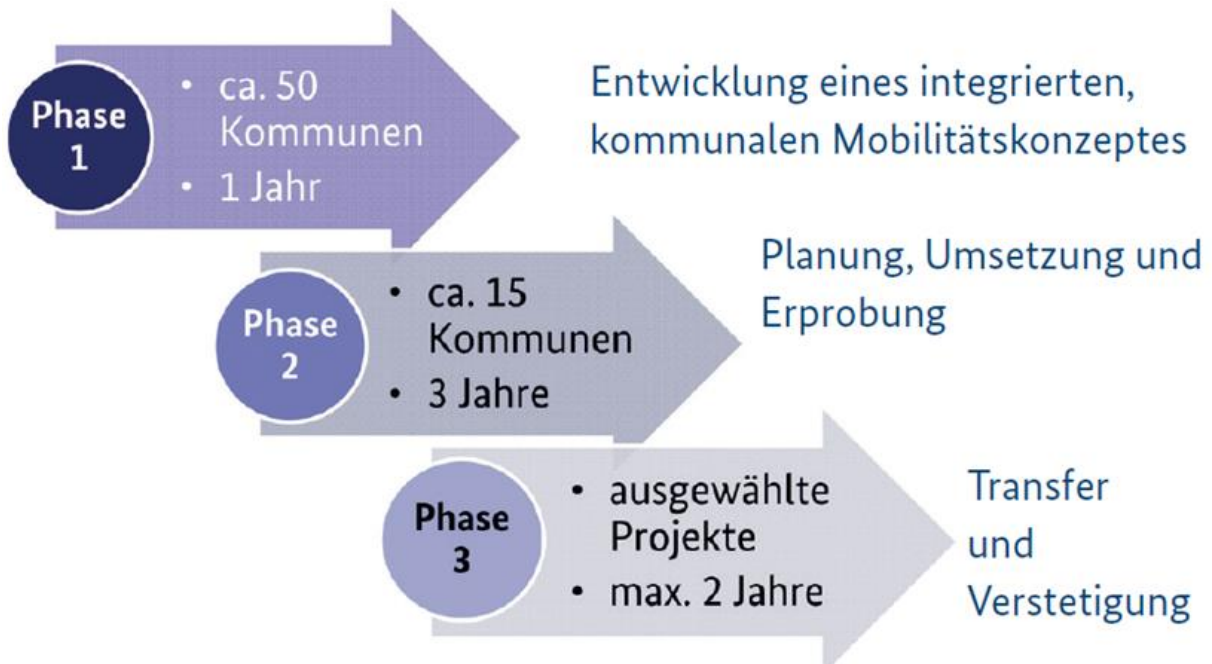


Abbildung 5: Phasenmodell der Fördermaßnahme MobilitätsWerkStadt 2025<sup>3</sup>

## 2.3 Umsetzung der Fördermaßnahme in Untergruppenbach

### 2.3.1 Handlungsfelder

Mit Einreichung der Vorhabensbeschreibung zur Aufnahme in die erste Phase der Fördermaßnahme MobilitätsWerkStadt 2025 wurden seitens der Gemeinde Untergruppenbach nachfolgende Handlungsfelder definiert.

- Die Gesellschaft soll aktiviert und die **Stakeholder beteiligt** werden. Somit werden die Akteure aus der Bürgerschaft, Kommunalpolitik, Verwaltung, Forschung, Wirtschaft sowie die Straßenbaulastträger zusammengebracht. Gemeinsam sollen so nachhaltige praxistaugliche Lösungen für die Verkehrsprobleme gefunden und letztlich der MIV reduziert werden. Der Gemeinderat als kommunales Gremium soll sich fortlaufend mit den Ergebnissen befassen und die Konzeption verabschieden. Die Öffentlichkeit und die jeweiligen Nutzergruppen sollen transparent in den Prozess einbezogen und für alternative Mobilitätskonzepte sensibilisiert werden. Ein Schwerpunkt liegt auf der Akzeptanzsteigerung der neuen Mobilitätskonzepte innerhalb der Bevölkerung. Dies soll durch die Umsetzung von neuen Mobilitätsangeboten und deren Evaluation sowie die konsequente Weiterentwicklung und erfolgreiche Durchführung von Kommunikations- und Partizipationsformaten zur Beteiligung und Aktivierung der verschiedenen Akteure vor Ort geschehen. Technische, wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Aspekte sollen verzahnt werden.
- Es sollen **vernetzte Lösungsansätze** erarbeitet und alternative Formen der Mobilität eingeführt und gestärkt werden. Der MIV, ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr sollen sich gegenseitig ergänzen. Der verbesserte Zugang zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und eine verbesserte Bewertung der städtischen Mobilität durch diese in Bezug auf Sicherheit, Verlässlichkeit und Komfort wird damit ermöglicht.
- Im Kontext der vernetzten Lösungsansätze soll geklärt werden wie die kommunale Steuerungsfähigkeit angesichts von Digitalisierung und privat-wirtschaftlich getriebenen **Sharing- und Mobilitätsangeboten** gesichert werden kann.
- Das Mobilitätskonzept soll sowohl organisatorisch als auch ökonomisch den **Einstieg in die Elektromobilität** ermöglichen. Damit wird die Grundlage für eine nachhaltige und emissionsfreie städtische Mobilität bereitet.
- Das bestehende **Fußgänger- und Radverkehrsnetz** soll erfasst und ggf. Vorschläge für sinnvolle Ergänzungen bzw. Verbesserungen unterbreitet werden.
- Durch die getroffenen Maßnahmen soll ein wesentlicher Beitrag für den **Klimaschutz und die Verbesserung der Luft- und Lebensqualität** geleistet werden. Die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen werden durch die Maßnahmen reduziert.
- In enger Zusammenarbeit mit den Unternehmen Bosch und Magna, die am Standort Untergruppenbach Lösungen für die „Mobilität der Zukunft“ entwickeln, werden die Anforderungen in Bezug auf die **digitale Verkehrsinfrastruktur** definiert. Eine mögliche Umsetzung soll mit Blick auf künftige Baugebiete erörtert werden. Neben der Demonstration der erfolgreichen Verknüpfung von Technologien mit gesellschaftlichen und individuellen Anforderungen, werden positive Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Untergruppenbach erwartet.
- Mobilität endet nicht an der Gemeindegrenze. Daher sollen die erarbeiteten Lösungen **Modellcharakter** haben und ebenfalls auf andere Gemeinden (ggf. unseren Gemeindeverwaltungsverband

Schozach-Bottwartal) ausgerollt werden können. Dabei werden auch bestehende Barrieren und mögliche Erfolgsfaktoren betrachtet.

Die Handlungsfelder bilden den Orientierungsrahmen für die Aufstellung des Mobilitätskonzepts.

### 2.3.2 Lokaler Lösungsansatz

Die Gemeinde Untergruppenbach bewegt sich derzeit im Spannungsfeld von x. Der Begriff Mobilität leitet sich vom lateinischen Wort *mobilitas* ab und entspricht im Deutschen der Beweglichkeit. Historisch ist der Begriff der Mobilität positiv besetzt, er wird mit Wirtschaftskraft und Wohlstand assoziiert. Mobilität bezieht sich aber nicht ausschließlich auf den Verkehrssektor. Soziale Mobilität steht für die Möglichkeit Klassengrenzen zu überwinden und im gesellschaftlichen Sinne aufzusteigen. In der Ausgangssituation möchte jede Bürgerin und jeder Bürger zum einen individuell mobil sein und zum anderen sozial aufsteigen. Enormer Ressourcenverbrauch, steigende Emissionen und dadurch bedingte Gesundheitsfolgen sind hingegen die Kehrseite der unbeschränkten individuellen Mobilität. Hinzu kommt, dass Wohnen, Arbeiten und Konsum nicht mehr zwangsläufig am selben Ort stattfinden. Jede\*r Einzelne hat also nicht mehr nur die Wahl mobil zu sein, sondern es besteht die Notwendigkeit dazu. Für einzelne Bevölkerungsgruppen ist die Erreichbarkeit von Nahversorgung, medizinischer Versorgung oder öffentlichen Dienstleistungen nicht mehr gegeben. Mobilität ist hier also keine ausschließliche Verkehrsproblematik, sondern wird zu einer sozialen Fragestellung. Mobilität ist heute somit nicht mehr uneingeschränkt positiv besetzt und muss neu gedacht werden.

Es gilt Verkehrsbewegungen nachhaltig zu gestalten und Mobilitätsbedürfnisse mit weniger individuellem Verkehr zu erfüllen. Traditionell wird mit Mobilität der Besitz eines eigenen Fahrzeugs gleichgesetzt. Chancen zur Konfliktauflösung bieten neue Technologien. Doch auch an diese sind wiederum neue Spannungsfelder geknüpft. Diese umfassen individuelle und gesellschaftliche Erwartungen, wirtschaftliche Interessen sowie ökologische Anforderungen. Im Rahmen der Konzeption wird definiert welche Akteure zur Harmonisierung bzw. Auflösung dieser Spannungsfelder benötigt werden. Das Einbringen von Perspektiven, Bedürfnissen und Ideen durch die Zivilgesellschaft, Expert\*innen aus der Wissenschaft sowie ortsansässigen Unternehmen ist ein zentraler Baustein der Konzeption. Dazu werden geeignete und praktikable Formen der politischen, planerischen und technologischen Steuerung zur Beteiligung und Erstellung eines Mobilitätskonzeptes entwickelt. Ziel ist die Entwicklung eines passgenauen lokalen Konzepts im Sinne einer nachhaltigen Mobilität.

Die Abbildung 6 zeigt die schematische Darstellung des lokalen Lösungsansatzes.

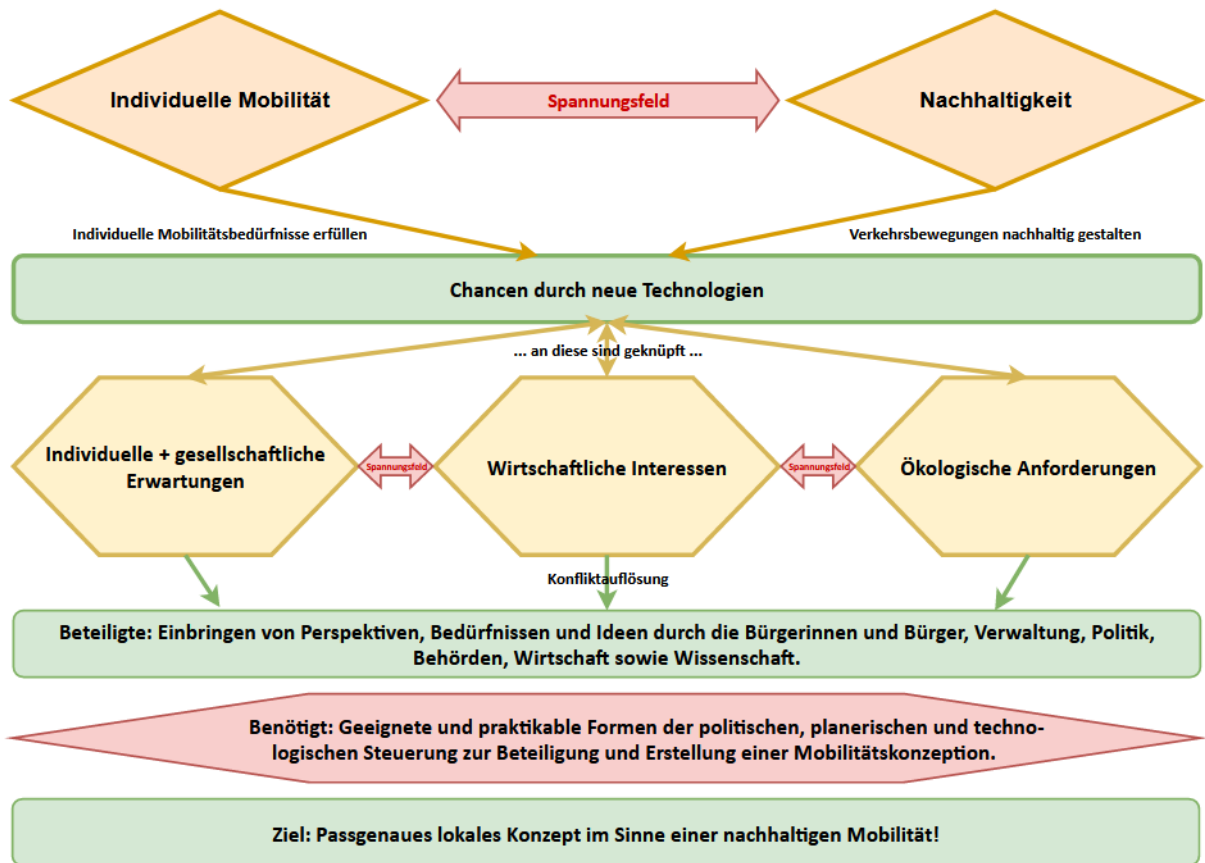


Abbildung 6: Schematische Darstellung der Lösungsstrategie

### 2.3.3 Konzeptioneller Aufbau

Aus der Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“ wurde in Untergruppenbach die „**Mobilitätswerkstatt Untergruppenbach 2025**“. Dem Wortspiel entsprechend sollen, mit vorhandenen bzw. zu definierenden Werkzeugen, im Rahmen der Mobilitätswerkstatt die in Kapitel 2.3.1 genannten Handlungsfelder bearbeitet werden. Dazu wurde die Phase 1 der Fördermaßnahme seitens der Gemeinde Untergruppenbach nochmals in drei Projektphasen untergliedert.

In der **Phase A** wurden die Grundlagen erarbeitet. Dazu zählen die Bestandsaufnahme, eine Analyse und das Aufstellen von Planungsleitlinien. Weiterhin fanden in dieser Phase die Erarbeitung eines detaillierter Projektzeitplans, der Auftakt in einer Gemeinderatssitzung, das Kennenlernen der Projektpartner sowie Ortsbegehungen statt.

In **Phase B** lag ein besonderes Augenmerk auf der steten Beteiligung der Stakeholder. Im Dialog mit diesen stand die Bearbeitung der definierten Handlungsfelder im Mittelpunkt. Die Bürgerschaft wurde im Rahmen von Workshops in die Konzeptentwicklung eingebunden. Im Vorfeld der Workshops wurde eine Mobilitätsbefragung durchgeführt. Hierbei konnte ein repräsentatives Meinungsbild über alle Altersgruppen und Ortsteile der Gemeinde gebildet werden. Die Hochschule Heilbronn begleitete die Mobilitätswerkstatt als wissenschaftlicher Partner. Die Experten der Hochschule wurden, ebenso wie die Kommunalpolitik, in die Workshops eingebunden und so wurden gemeinsam eine wissenschaftlich fundierte Konzeption aber auch praxistaugliche Lösungen erarbeitet. Es erfolgte eine enge Zusammenarbeit mit den lokalen Unternehmen. Hervorzuheben ist die Kooperation mit Bosch und Magna, die in

Untergruppenbach Lösungen für die „Mobilität der Zukunft“ entwickeln. Gleiches gilt für die Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern bzw. der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt Heilbronn).

Schwerpunkt der abschließenden **Phase C** war die Herausarbeitung der wesentlichen Implikationen der Phase 1 sowie der sich daraus abzuleitenden Konzeptentwicklung. Sie beinhaltet zudem die Dokumentation, Aufstellung eines Maßnahmenplans sowie Verabschiedung der Konzeption.

Das Phasenmodell der Mobilitätswerkstatt Untergruppenbach 2025 wird in Abbildung 7 dargestellt.

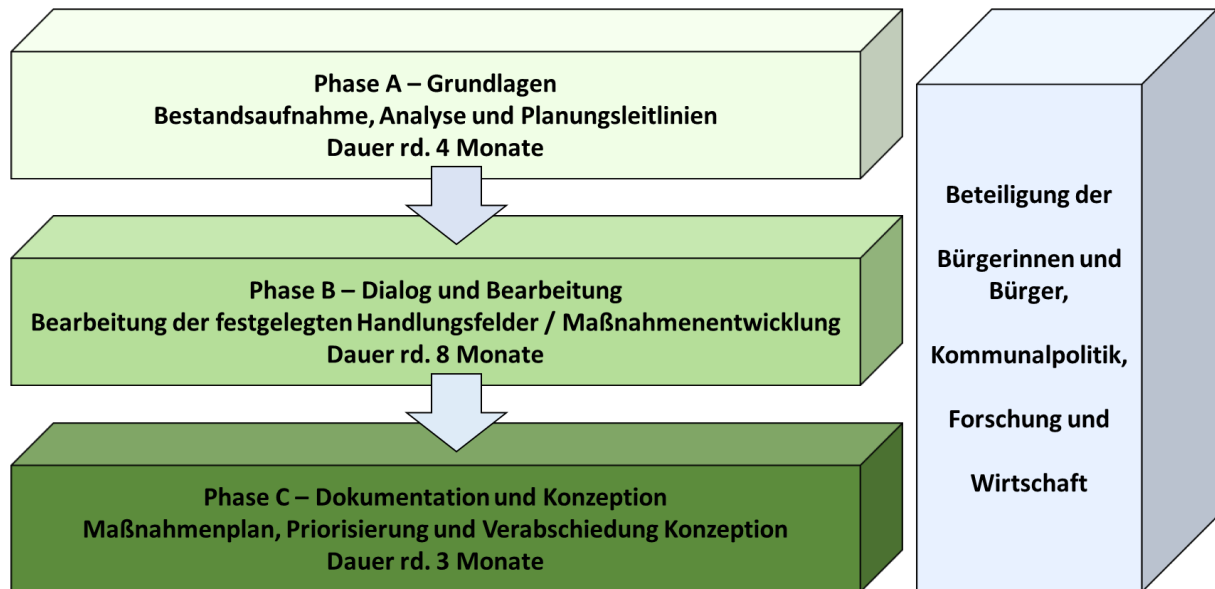


Abbildung 7: Phasenmodell Mobilitätswerkstatt Untergruppenbach 2025

## 2.3.4 Projektbeteiligte

### 2.3.4.1 Allgemeines

Im Rahmen der Grundlagenbeschaffung und nach Definition der Handlungsfelder erfolgte der Austausch mit verschiedenen **Projektbeteiligten und -partnern**. Diese sollen hier auszugsweise genannt werden. Eine genauere Beschreibung der Zusammenarbeit erfolgt in den entsprechenden Kapiteln.

Es wurden verschiedene Fachbereiche der Verwaltung sowie externe Akteure und Interessensvertreter eingebunden. Durch das Mitwirken dieser am Konzept werden unterschiedliche Blickwinkel eröffnet. Zudem wird die Akzeptanz des Konzeptes gesteigert und die spätere Umsetzung erleichtert. Einen Ausschnitt der externen und internen Projektbeteiligten mit Zuordnung zu übergeordneten Kategorien zeigen die folgenden Kapitel.

### 2.3.4.2 Externe Projektbeteiligte – Wirtschaft

Die Abbildung 8 zeigt einen Ausschnitt der **externen Projektbeteiligten** in der Kategorie **Wirtschaft**.

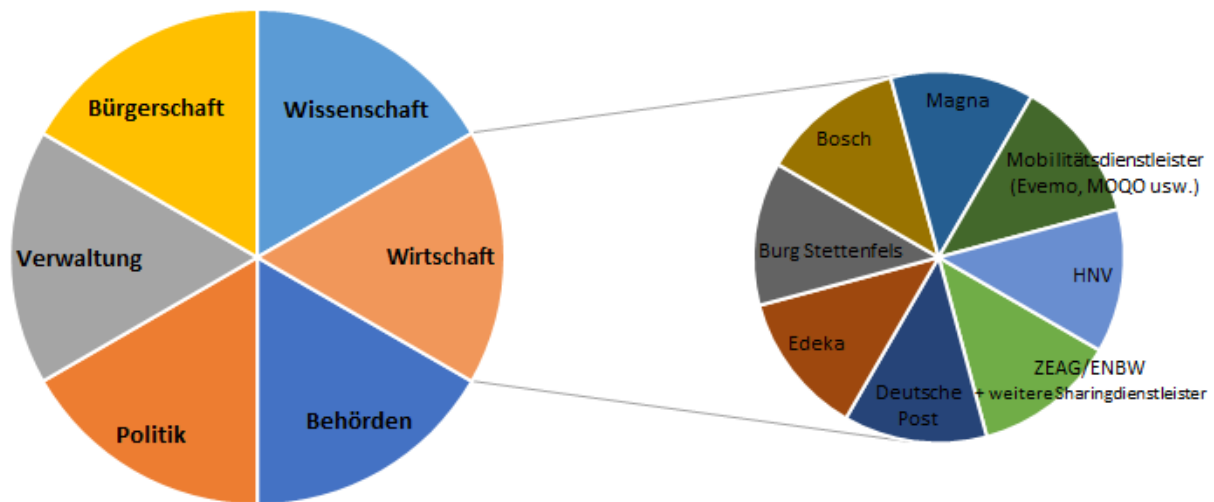


Abbildung 8: Projektbeteiligte – Wirtschaft

Zu den bearbeiteten Themenfeldern mit den externen Projektbeteiligten zählen in der Kategorie Wirtschaft u. a.:

- **Bosch**
  - Betriebliches Mobilitätsmanagement.
  - Mobilitätskonzept für den Standort Abstatt/Untergruppenbach.
  - Entwickeln gemeinsamer Lösungen (Shuttle-Busse, Nutzung Dienstwagen usw.).
  - Entwicklungsthema „Baugebiet der Zukunft“.
  - Anbindung Standort Abstatt/Untergruppenbach an das Fuß- und Radwegenetz.
- **Magna**
  - ÖPNV-Anbindung
  - Mobilitätsstation
- **Evemo, Fleetster, iLockIt, IOKI, LapID, MOQO**
  - Software/Entwicklungslösungen für Car-/Bikesharing, On-Demand-Konzeptionen, Fuhrparkmanagement.
- **Tier**
  - E-Scooter Verleihsystem
- **HNV**
  - Neukonzeption des Busverkehrs auf dem Linienbündel Schozach-Bottwartal.
  - On-Demand-Verkehrskonzeption für Untergruppenbach (Modellprojekt).
- **ZEAG**
  - E-Carsharing
  - Elektromobilität (Ladestationen)
- **Baur-Rent, Deer, Mainova, Mikar, Stadtmobil**
  - E-Carsharing
- **Kazenmaier**
  - Dienstrad Leasing



- **EDAG**
  - EDAG CityBot: Ein autonomes Transport- und Arbeitsfahrzeug für die Smart City von morgen und übermorgen.
  - Mobility Hubs als Containerlösung.
- **Deutsche Post Packstation**
  - Abstimmung möglicher Standorte.
- **Edeka**
  - Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz
  - Elektroladepunkte
  - Abstellmöglichkeiten Rad
- **Burg Stettenfels**
  - Besucher-/Freizeitverkehr
  - Wegweisung

### 2.3.4.3 Externe Projektbeteiligte – Wissenschaft

Die Abbildung 9 zeigt einen Ausschnitt der **externen Projektbeteiligten** in der **Kategorie Wissenschaft**.

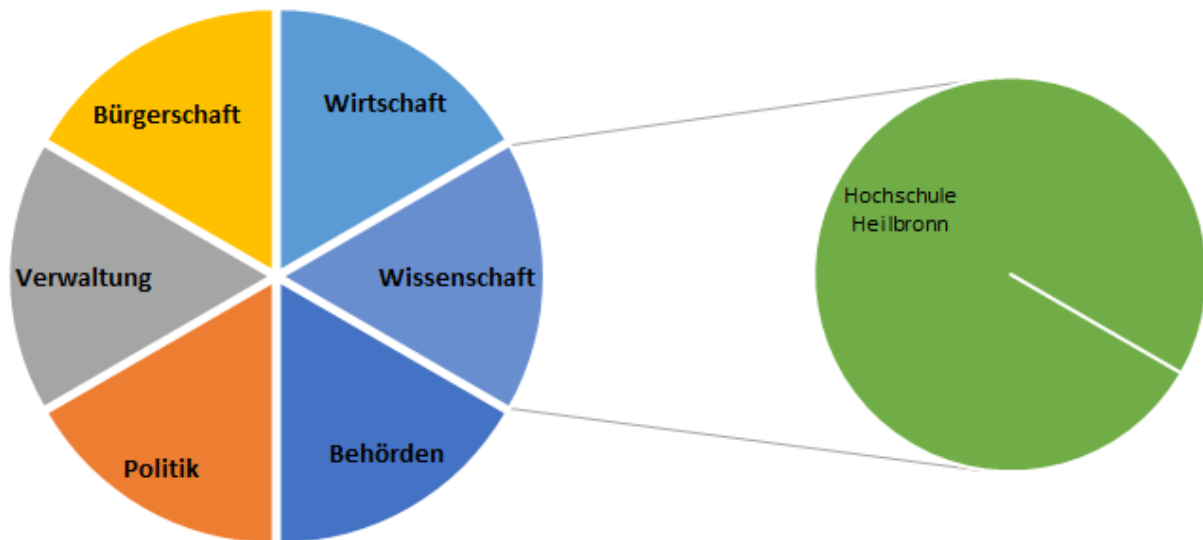


Abbildung 9: Projektbeteiligte – Wissenschaft

Die **Hochschule Heilbronn (HHN)** begleitete die Mobilitätswerkstatt als **wissenschaftlicher Partner**. Die staatliche Hochschule Heilbronn ist mit rund 8.500 Studierenden, 220 Professuren und 500 Mitarbeitenden die größte Hochschule für Angewandte Wissenschaften in Baden-Württemberg. Angeboten werden in sieben Fakultäten insgesamt rund 50 Bachelor- und Masterstudiengänge. Die enge Kooperation mit Unternehmen aus der Region und die entsprechende Vernetzung von Lehre, Forschung und Praxis sind zentrale Merkmale der HHN. Die HHN verfügt seit 1971 über ein herausragendes Kompetenzprofil im Themenfeld Verkehr und Logistik. An dem seit 2015 aus einer Kooperation mit dem Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (Fraunhofer IAO) heraus eingerichteten Kompetenzzentrum LOGWERT, befassen sich derzeit zwölf Forscherinnen und Forscher an der HHN unter anderem mit zentralen Fragestellungen zu innovativen Konzepten für Spedition und Logistik, zur Entwicklung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, zur Elektromobilität, zum autonomen Fahren und zur betrieblichen Mobilität. Angesiedelt ist das Kompetenzzentrum LOGWERT auf dem Heilbronner Bildungscampus. Die Projektleitung im Vorhaben sowie die fachliche Gesamtverantwortung und Koordination übernahm Prof. Dr. Tobias Bernecker, wissenschaftlicher Leiter des Kompetenzzentrums LOGWERT. Alle Arbeiten im Projekt wurden an der HHN erbracht. Die Vergabe von Unteraufträgen erfolgte nicht. Kernaufgabe der Hochschule war zum einen beratend tätig zu sein und zum anderen die aktuellen Erkenntnisse aus Wissenschaft und Forschung in die jeweiligen Aufgabenstellungen einfließen zu lassen. Die Experten der Hochschule wurden in die verschiedenen Projektphasen eingebunden, um so gemeinsam eine wissenschaftlich fundierte Konzeption und praxistaugliche Lösungen zu erarbeiten. Wesentlicher Bestandteil der durch die HHN zu erbringender Leistung war eine zukunftsorientierte Erhebung der Mobilitätssituation der Gemeinde Untergruppenbach sowie deren Begleitung, Auswertung und Dokumentation.

### 2.3.4.4 Externe Projektbeteiligte – Behörden

Die Abbildung 10 zeigt einen Ausschnitt der **externen Projektbeteiligten** in der **Kategorie Behörden**.

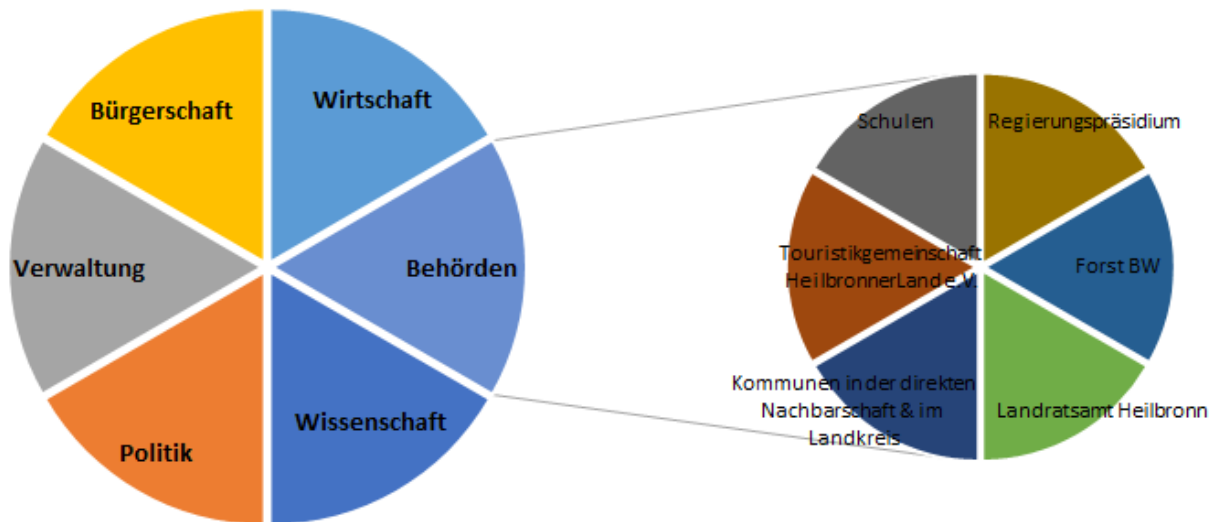


Abbildung 10: Projektbeteiligte – Behörden

Zu den bearbeiteten Themenfeldern mit den externen Projektbeteiligten zählen in der Kategorie Behörden u. a.:

- **Landratsamt Heilbronn**
  - Abstimmung zu angedachten Mobilitätsstationen → Projekt „Vernetzte und elektrifizierte Mobilität für den Landkreis Heilbronn“.
  - ÖPNV: Machbarkeitsstudie Schozach-Bottwartalbahn (Stadtbahn).
  - ÖPNV: Neukonzeption des Busverkehrs auf dem Linienbündel Schozach-Bottwartal (Bus).
  - ÖPNV: Erfassung der Barrierefreiheit an Haltestellen (Bus).
  - Radverkehr: Radwegekonzeption, Lastenradverleih.
  - Straßenverkehrsbehörde: Verkehrsschau und Abstimmung zu verkehrsrechtlichen Fragestellungen.
- **Kommunen in der direkten Nachbarschaft**
  - Austausch und Abstimmungen im Rahmen der Begleitung der Bürgermeistersprengel.
  - Austausch und Abstimmungen auf Fachebene mit den entsprechenden Kolleg\*innen.
- **Weitere Kommunen im Landkreis Heilbronn**
  - Bildung einer Arbeitsgruppe der Klima- und Mobilitätsmanager\*innen im Landkreis Heilbronn.
- **Touristikgemeinschaft HeilbronnerLand e.V.**
  - Ausweisung und Anpassung touristischer Wander- und Radwege.
- **Schulen**
  - Vorstellung im Elternbeirat.
  - Begleitung der STADTRADELN Premiere.
  - Erfolgreiche Bewerbung für das Projekt „Schulweghelden – Auf die Füße, fertig, los!“. Dieses hat zum Ziel die Eltern von Grundschulkindern für das Thema „Elterntaxi“ zu sensibilisieren und somit den Schulweg sicherer zu gestalten.

- **Regierungspräsidium**
  - Lärmaktionsplanung
  - Lichtsignalanlage Situation Autobahnanschluss
- **Forst BW**
  - Wegeunterhaltung im Waldgebiet.

#### 2.3.4.5 Externe Projektbeteiligte – Weitere

Darüber hinaus fanden zu den beschriebenen Handlungsfeldern zahlreiche Abstimmungstermine mit verschiedenen weiteren **Interessensgruppen und Unternehmen** statt. Dazu zählen bspw. auch Abstimmungen zur **Lärmaktionsplanung** mit der Bürgerinitiative Lärmschutz Unterheinriet, Vorhof und Oberheinriet (**BI Lärmschutz UVO**).

Weiterhin ist die Gemeinde Untergruppenbach seit Oktober 2020 Gründungsmitglied im erweiterten Kommunennetzwerk des „**Kompetenznetz Klima Mobil**“. Dieses berät und unterstützt Städte, Gemeinden, Landkreise und kommunale Zusammenschlüsse, die hochwirksame Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr umsetzen wollen. Denn: Klimaschutz, Lebensqualität und Mobilität gehören zusammen.

### 2.3.4.6 Interne Projektbeteiligte

**Intern** wurde auf die vorhandenen und bewährten **Kommunikationsstrukturen der Verwaltung** zurückgegriffen. Die Abbildung 11 zeigt das Schema der internen Kommunikationsstrukturen auf.



Abbildung 11: Interne Kommunikationsstrukturen

Folgende Zuständigkeiten wurden vereinbart:

- **Bürgermeister und Gemeinderat:** Träger von Entscheidungen z. B. Handlungsfelder, Priorisierung der Maßnahmen.
- **Amtsleiterrunde:** Interne Kommunikation der Verwaltung zwischen Hauptamt, Bauamt und Finanzverwaltung. Je nach Tagesordnung wurden beratend die Sachgebietsleiter hinzugezogen, im Bezug des Mobilitätskonzeptes war dies der Mobilitätsmanager.
- **Lenkungskreis:** Interne Kommunikation zwischen Verwaltung und Kommunalpolitik unter Leitung des Mobilitätsmanagers.
- **Runder Tisch der Akteure:** Inhaltliche Unterstützung für die Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes. Einbringen von Expertenwissen durch Wirtschaft (Bosch und Magna), Wissenschaft (Hochschule Heilbronn) und Verwaltung.
- **Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit:** Durchführung der Mobilitätsbefragung und Workshops zur Einbeziehung der Bürgerschaft. Kontinuierliche Berichterstattung über das Mobilitätskonzept. Um transparent zu informieren, wurde eine gesonderte Rubrik auf der Website der Gemeinde eingerichtet. Berichte im Amtsblatt, lokaler Presse und Informationen in öffentlichen Gemeinderatssitzungen dienen zudem der steten Information der Bürger\*innen.
- **Mobilitätsmanager:** Die neu geschaffene Stelle des Mobilitätsmanagers stellte das Bindeglied zwischen allen Akteuren dar. Zu seinen Aufgaben zählte die Organisation regelmäßiger Treffen

(z. B. Runder Tisch) zum Austausch zwischen den Akteuren. Insbesondere wurde die Kooperation mit den Firmen Bosch und Magna, sowie der Hochschule Heilbronn weiter forciert. Zu den Aufgaben gehörte weiterhin die Lösungsansätze in Abstimmung mit den Akteuren zu steuern. Hierbei durften und mussten verschiedene Aspekte nicht außer Acht gelassen und kritisch hinterfragt werden. Dazu zählen die Spiegelung der Wirklichkeit, rechtliche Hürden, Chancen und Realität sowie das Erreichen der förderpolitischen Ziele.

### 3 Bürgerbeteiligung

#### 3.1 Mobilitätsbefragung Untergruppenbach 2020

##### 3.1.1 Methodik

Erste Kernaufgabe der wissenschaftlichen Begleitforschung durch die HHN war die **Konzeption und Durchführung einer repräsentativen Mobilitätsumfrage** für die Bürger\*innen der Gemeinde Untergruppenbach. Ziel der Befragung sollte es sein, ein quantitatives Gesamtbild der aktuellen Mobilitäts-situation zu erhalten. Den Ablauf von der Idee der Mobilitätsumfrage über die Durchführung dieser hin zur Auswertung und Vorstellung der Ergebnisse zeigt die Abbildung 12.

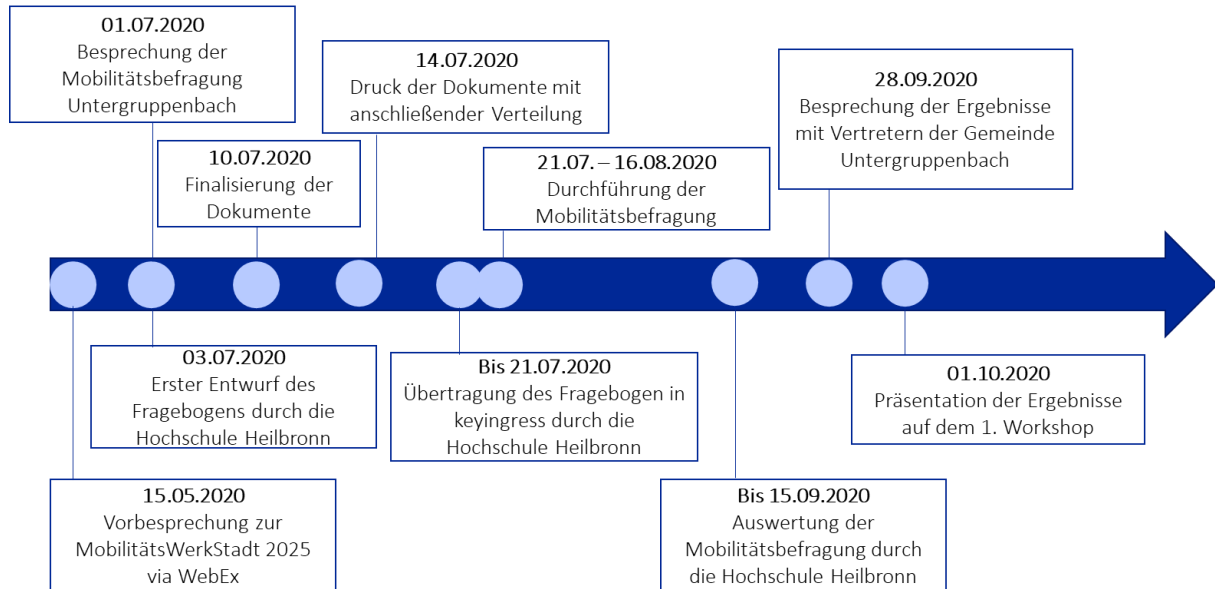


Abbildung 12: Ablauf der Befragungsentwicklung

Die Konzeption der Befragung wurde gemeinschaftlich von der HHN und Gemeinde Untergruppenbach erstellt. Die HHN führte die Befragung durch und wertete diese aus. Die Bekanntmachung der Befragung erfolgt per Anschreiben des Bürgermeisters und Mobilitätsmanagers an alle Haushalte der Gemeinde. Des Weiteren erfolgte die Bewerbung im lokalen Amtsblatt und auf der Homepage der Gemeinde Untergruppenbach. Jedem Anschreiben lag ein Fragebogen in Papierform bei. Dieser konnte nach der Teilnahme an der Befragung im Rathaus abgegeben werden. Alternativ konnte per Internet-Link oder scannen eines QR-Codes online an der Befragung teilgenommen werden. Die Befragung wurde im Zeitraum vom 21.07. bis 16.08.2020 durchgeführt. Die Durchführung bzw. Auswertung erfolgte mit Hilfe der an der Hochschule Heilbronn eingesetzten Befragungs-Software keyingress.

Bei einem Großteil der Fragen handelte es sich um Multiple-Choice Fragen. Diese ermöglichten eine komfortable Beantwortung und eine gute Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Durch Freitextfelder bestand für die Befragungsteilnehmenden die Möglichkeit, Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge abzugeben. Bei Ratingfragen wurden in der Regel Likert-Skalen mit einer ungeraden Anzahl an Antwortmöglichkeiten verwendet. Mehrfachnennungen waren teilweise möglich. Die Anonymität der Teilnehmenden war zu jedem Zeitpunkt der Befragung gewährleistet. Der Fragebogen kann im Anhang eingesehen werden.

Die Umfrage sollte dazu dienen, die Zufriedenheit der Einwohner\*innen mit der allgemeinen Mobilitätssituation zu beurteilen. Weiterhin sollten das aktuelle Mobilitätsverhalten, das Interesse an neuen Mobilitätsformen und konkrete Verbesserungsvorschläge abgefragt werden.

Aufgrund der Corona-Pandemie wurden zusätzlich Fragen zur Pandemie mit Mobilitätsbezug in die Befragung integriert. Diese dienten dazu, Aussagen über pandemiebedingte Änderungen bei der Verkehrsmittelwahl zu erhalten.

Die Abbildung 13 zeigt die thematischen Fragenblöcke der durchgeführten Mobilitätsbefragung.

<p><b>I. Soziodemografische Fragestellungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zur Person</li> <li>▪ Ortsteil</li> <li>▪ Angaben zum Haushalt</li> <li>▪ Allgemeine Mobilitätssituation</li> </ul>	<p><b>II. Modal Split und Mobilitätsverhalten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsmittelwahl</li> <li>▪ Tägliche Entfernungen und zeitlicher Aufwand</li> <li>▪ Verkehrliche Situation der Gemeinde</li> <li>▪ Aspekte bei der Verkehrsmittelwahl</li> <li>▪ Hemmnisse zur Nutzung des Umweltverbundes</li> <li>▪ Verkehrsmittelwahl seit der Corona-Pandemie</li> </ul>
<p><b>III. Neue Mobilitätsformen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Interesse an neuen Mobilitätsformen</li> <li>▪ Erfahrungen mit neuen Mobilitätsformen</li> <li>▪ On Demand Verkehre</li> </ul>	<p><b>IV. Gesamteinschätzung und Anregungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zukunftsgerechte Mobilität in Untergruppenbach</li> <li>▪ Wichtige Aspekte der Mobilitätssituation</li> </ul>

Abbildung 13: Fragenblöcke zur Mobilitätsbefragung

### 3.1.2 Deskriptive Auswertung

#### Stichprobenstruktur

Die Befragung richtete sich an alle 8.474 Bürger\*innen, die zum Stichtag im Juli 2020 in der Gemeinde Untergruppenbach gemeldet waren. Diese wurden im Sommer 2020 durch einen Brief des Bürgermeisters und Mobilitätsmanagers über die Befragung informiert und zur Teilnahme eingeladen, weitere Bekanntmachungen erfolgten über das Amtsblatt sowie die Homepage der Gemeinde Untergruppenbach. Der Fragebogen konnte in Papierform oder online ausgefüllt werden. Durch die verschiedenen Antwortmöglichkeiten wurde eine unkomplizierte Teilnahme an der Befragung für alle Bevölkerungsgruppen ermöglicht.

Innerhalb der vierwöchigen Laufzeit der Befragung haben insgesamt 953 Bürger\*innen den Fragebogen so weit ausgefüllt, dass eine sinnvolle Auswertung möglich war. Dies entspricht rd. 11 % der im Juli 2020 gemeldeten Bürger\*innen der Gemeinde Untergruppenbach. Bei der Befragung wurden jedoch die Haushalte angeschrieben und nicht jeder Bewohner eines Haushalts. Es ist deshalb davon auszugehen, dass häufig ein Fragebogen pro Haushalt abgegeben wurde. Demzufolge repräsentiert zumeist ein abgegebener Fragebogen einen Haushalt. Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Untergruppenbach beträgt 2,2 Personen. Rechnet man die Beteiligung auf die Haushalte um, so kann sogar von einer Beteiligung zwischen 20 und 25 % ausgegangen werden. Im Fließtext werden fortlaufend die auf ganze Zahlen gerundeten Werte genannt. Den Tabellen können die Werte auf eine Nachkommastelle gerundet entnommen werden. Betrachtet man die einzelnen Ortsteile der Gemeinde, so ergeben sich für diese die Rücklaufquoten aus Tabelle 2.



	Rücklaufquote Einwohner in %	Rücklaufquote absolut	Bevölkerung 2020 gesamt	Rücklaufquote Haushalte in %
<b>Untergruppenbach</b>	10,5 %	453	4.305	23,1 %
<b>Obergruppenbach</b>	13,8 %	71	513	30,4 %
<b>Donnbronn</b>	8,4 %	89	1.056	18,5 %
<b>Unterheinriet</b>	9,8 %	178	1.823	21,5 %
<b>Oberheinriet</b>	11,8 %	77	654	25,9 %
<b>Vorhof</b>	15,4 %	19	123	34,0 %

Tabelle 2: Rücklaufquoten je Ortsteil

55 % der Bürger\*innen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, sind männlich, 45 % sind weiblich. Betrachtet man die Verteilung der Teilnehmenden auf die Ortsteile, so ist zu erkennen, dass Sie die Verteilung der Bevölkerung Untergruppenbachs im Jahr 2020 fast genau widerspiegeln. Somit ist jeder Ortsteil innerhalb der Befragung entsprechend repräsentiert.

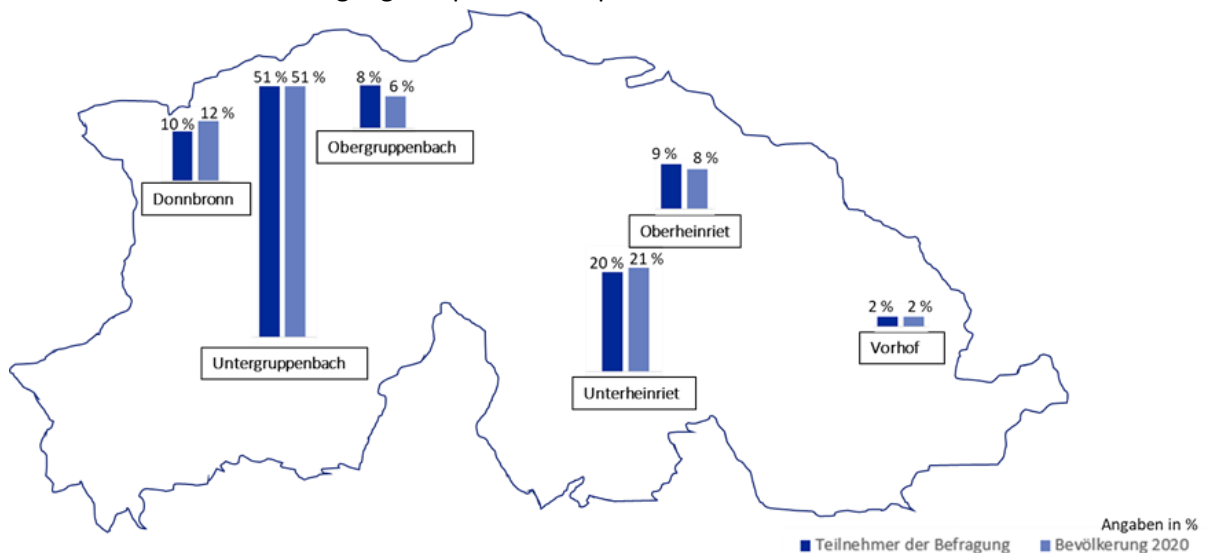


Abbildung 14: Stichprobenstruktur je Ortsteil

Ein Großteil der teilnehmenden Bürger\*innen ist über 50 Jahre (55 %). Allerdings sind auch knapp 30 % der Teilnehmenden unter 40 Jahre alt. Nur 3 % der Teilnehmenden sind unter 20 Jahre alt. Da wie oben beschrieben die Haushalte angeschrieben wurden, ist davon auszugehen, dass oftmals ein abgegebener Fragebogen einen Haushalt repräsentiert. Die Beantwortung der Fragen wurde oftmals durch eine erwachsene Person in dem entsprechenden Haushalt ausgeführt. Hierauf ist die geringe Anzahl an Teilnehmer\*innen im Alter von < 20 Jahre zurückzuführen. Betrachtet man die übrigen Strukturdaten, so ist zu erkennen, dass die weiteren Altersgruppen repräsentativ vertreten sind.

Die Verteilung nach Wohnsitzdauer in der Gemeinde Untergruppenbach stellt sich ebenso homogen dar. Der Anteil der Bürger\*innen mit Wohnsitz in Untergruppenbach seit 2010 liegt bei 25 %. Im Gegenzug wohnen aber auch knapp 40 % der Befragten bereits länger als 30 Jahre in Untergruppenbach.

Betrachtet man die Art der Rückgabe des Fragebogens, so ist zu erkennen das zum größten Teil auf das Online-Format zurückgegriffen wurde. Circa 70 % der Befragten nutzten den online zur Verfügung gestellten Fragebogen, die übrigen 30 % haben auf den papierhaften Fragebogen zurückgegriffen und gaben diesen im Rathaus ab.

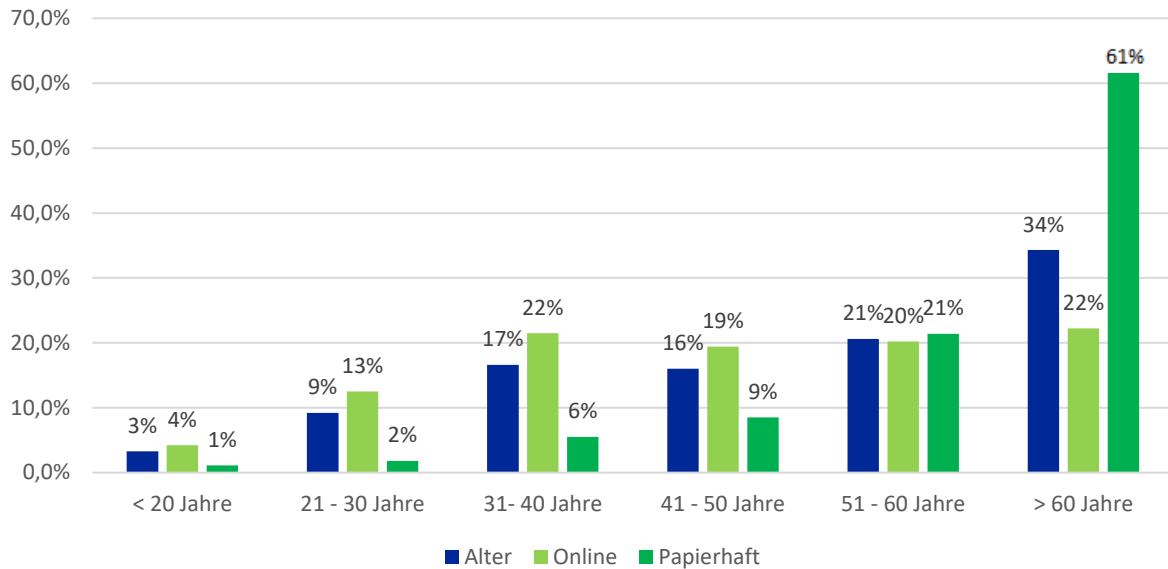


Abbildung 15: Altersstruktur & Art der Abgabe des Fragebogens

Insgesamt stellt die Stichprobe, unter Einbezug aller Strukturdaten der Gemeinde, auf der soziodemographischen Ebene einen mehr als zufriedenstellenden Querschnitt der Gemeindebevölkerung dar.

**Mobilitätssituation**

Nahezu jeder der Teilnehmenden besitzt einen **Führerschein** (97 %) und verfügt über einen **privaten Pkw** (94 %). Hierbei gibt es innerhalb der Ortsteile keine großen Schwankungen. Ebenfalls nahezu gleich ist die Verfügbarkeit eines **zweiten Pkws**, die in jedem Ortsteil über 50 % und durchschnittlich bei 55 % liegt. Die Verfügbarkeit eines **Geschäftswagens** liegt in allen Ortsteilen zwischen 13 % und 22 % sowie durchschnittlich bei 15 %.

Betrachtet man die Kategorie der **Zweiräder**, so sind auch hier die Schwankungen zwischen den Ortsteilen minimal. Nur ein geringer Anteil der Bürger\*innen ist im Besitz eines **Lastenrades** (4 %) und auch ein **motorisiertes Zweirad** ist nur bei knapp 15 % der Bürger\*innen vorhanden. **Pedelecs oder E-Bikes** sind währenddessen etwas weiterverbreitet und liegen in der Gesamtbetrachtung bei 27 %. Spitzenreiter in dieser Kategorie ist das **Fahrrad**, welches 76 % der Bürger\*innen zur Verfügung steht. Die niedrigste Verfügbarkeit liegt hier für den Ortsteil Untergruppenbach mit knapp 72 % und die höchste Verfügbarkeit für den Ortsteil Vorhof mit 84 % vor.

Gerade einmal knapp 6 % der Bürger\*innen besitzen eine Zeitkarte für den **ÖPNV**. Hieraus lässt sich ein Defizit im Bereich der ÖPNV-Anbindung erschließen. Besonders niedrig ist der Anteil vor allem in Unterheinriet, dort besitzen nur 2 % der Befragten eine Zeitkarte. Im Gegensatz dazu liegt in Donnbronn der Anteil an Befragten mit einer Zeitkarte für den ÖPNV bei 12 %. Dies lässt sich durch die Nähe zu Heilbronn und dem damit verbundenen geringeren Zeitaufwand für Fahrten mit dem ÖPNV begründen. Die Anmeldungen bei einer **Mobilitätszentrale oder einem Carsharing-Pool** übertreffen den Anteil an Befragten mit einer ÖPNV-Zeitkarte. Der Anteil liegt hier bei 7 %, mit einem Höchstwert von

11 % in Obergruppenbach. Genutzt wird das Carsharing bislang hingegen nur von Bürger\*innen in Untergruppenbach und Unterheinriet. Der Anteil liegt aktuell allerdings bei weniger als 1 % bezogen auf alle Befragten.

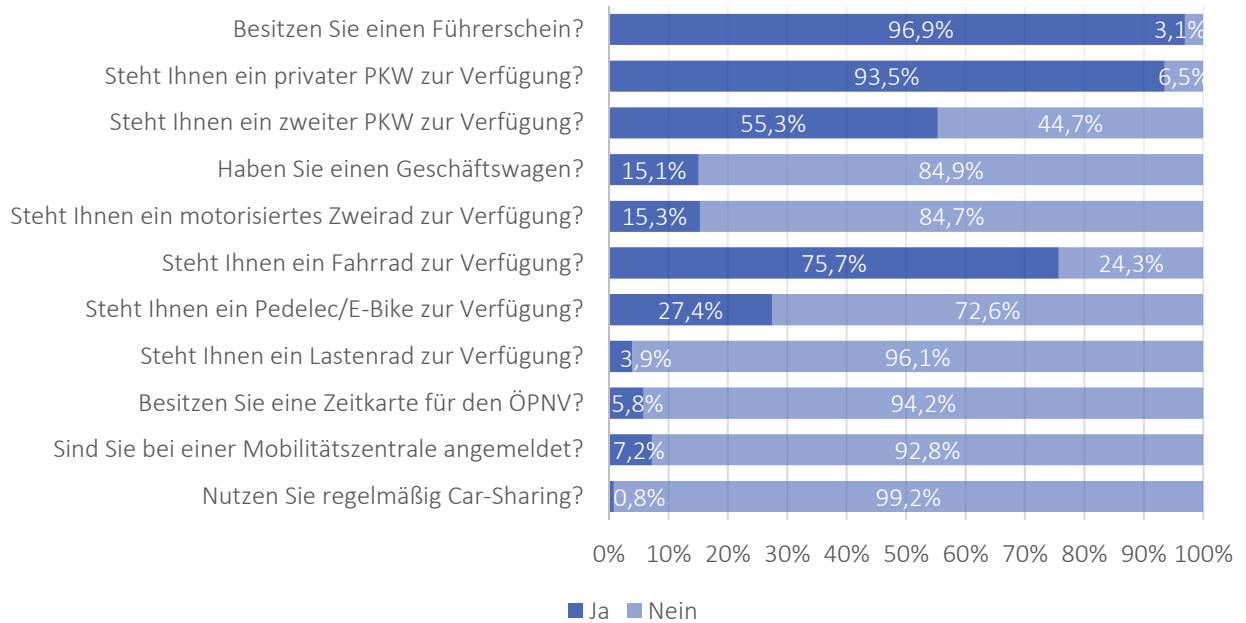


Abbildung 16: Mobilitätssituation

Ergänzend zur Frage bezüglich der Mobilitätssituation wurden die Bürger\*innen gebeten, die **Entfernung pro Jahr** in Kilometer anzugeben, die sie mit den ihnen zur Verfügung stehenden Pkws zurückgelegt haben.

94 % der Befragten steht ein Pkw zur Verfügung (siehe Abbildung 16). Mit diesem Pkw werden durchschnittlich 15.056 km pro Jahr zurückgelegt. Nur etwas mehr als die Hälfte aller Erstwagen fahren pro Jahr mehr als 10.000 km, sogar nur 28 % mehr als 15.000 km und 7 % mehr als 30.000 km (siehe Abbildung 17). Ein zweiter Pkw steht 55 % der befragten Bürger\*innen zur Verfügung. Mit diesem werden im Schnitt 9.084 km pro Jahr zurückgelegt. Nur 25 % der Zweitwagen legen jährlich mehr als 10.000 km und 13 % mehr als 15.000 km zurück.

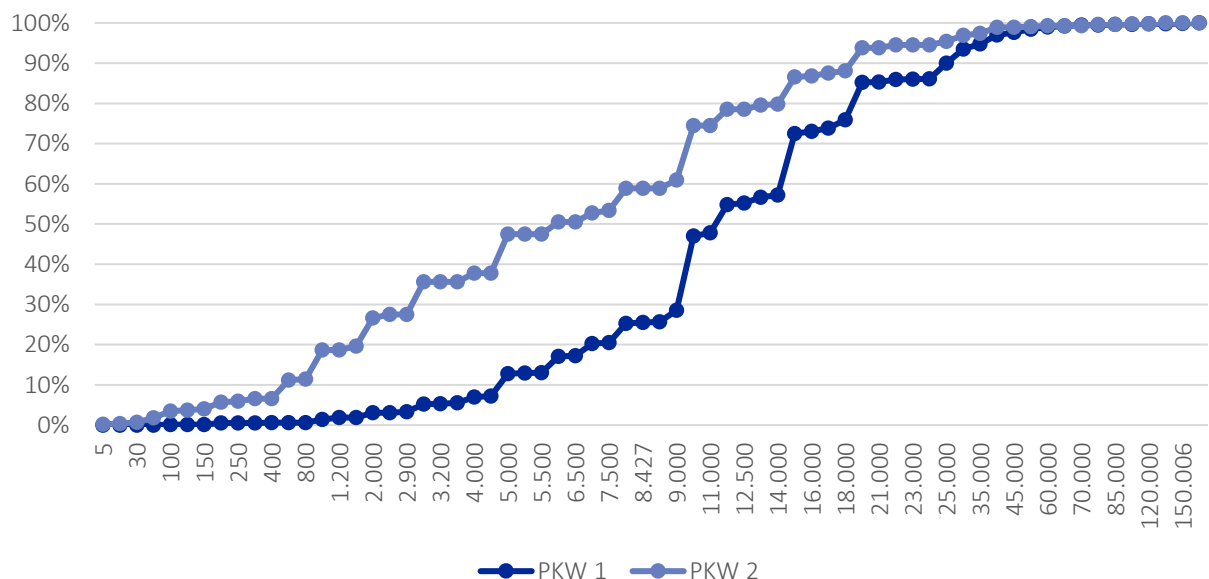


Abbildung 17: Entfernung pro Jahr in km

### Verkehrsmittelwahl (Modal Split und Mobilitätsverhalten)

Die Verkehrsmittelwahl der Bürger\*innen hängt einerseits von den individuellen Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Mobilitätsangeboten ab, also z. B. vom Vorhandensein eines Pkw-Führerscheins oder der Verfügbarkeit eines Fahrrads. Andererseits vom Verkehrsangebot, also z. B. dem Vorhandensein von Radwegen und Parkplätzen bzw. von Angeboten des ÖPNV. Zudem ist die Verkehrsmittelwahl ein Ergebnis individueller Nutzerpräferenzen, des persönlichen Mobilitätsverhaltens und der gewünschten Wegeketten sowie Reisezwecke. Wenn z. B. der Heimweg von der Arbeit mit einem Wocheneinkauf von Lebensmitteln verbunden wird, kann dies zu einem anderen Verhalten in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl führen, als wenn der direkte Heimweg gewählt wird. Ebenfalls ist hier zu erwähnen, dass ausdrücklich nach der Verkehrsmittelwahl vor der Corona Pandemie gefragt wurde. Eine Übersicht der Verkehrsmittelwahl in Untergruppenbach zeigt die Abbildung 19.

Grundsätzlich stehen nahezu allen Bürger\*innen verschiedene Verkehrsträger und Verkehrsmittel zur Verfügung. Beinahe alle Befragten verfügen über eine Pkw-Fahrerlaubnis und sind im Besitz eines Pkws, somit könnten sie grundsätzlich mit dem Auto fahren. Dies spiegelt sich auch in der Analyse der Verkehrsmittelwahl wider, denn 68 % der Einwohner\*innen nutzen den **Pkw als Fahrer\*in** beinahe täglich. Weitere 24 % fahren mehrmals wöchentlich selbst mit dem Pkw. Nur knapp 5 % fahren selten oder gar nicht mit dem Pkw. Dies ist jedoch auch darauf zurückzuführen, dass 3 % keine Pkw-Fahrerlaubnis besitzen und 6 % keinen privaten Pkw zur Verfügung haben. Es zeichnet sich deutlich ab, dass der Pkw derzeit das wichtigste Verkehrsmittel für die Bürger\*innen der Gemeinde Untergruppenbach ist.

Die Nutzung eines **Pkws als Mitfahrer\*in** wird zwar von relativ wenigen Befragten täglich genutzt (4 %), allerdings gaben 46 % dieser an mindestens einmal in der Woche Mitfahrer zu sein. Die Differenzen zwischen den Ortsteilen sind sehr gering, lediglich Obergruppenbach und Oberheinriet liegen etwas unter dem Durchschnitt.

Ein **motorisiertes Zweirad** wird deutlich seltener genutzt. Dies ist vor allem dadurch gegeben, dass nur 15 % der Befragten in Besitz eines motorisierten Zweirades sind. Demzufolge nutzen auch 85 % der Befragten nie ein motorisiertes Zweirad. Die motorisierten Zweiräder dienen vermutlich größtenteils der Freizeitbeschäftigung. Weniger als 1 % der Bürger\*innen nutzen täglich ein motorisiertes Zweirad. 6 % der Befragten nutzen mindestens einmal wöchentlich ein motorisiertes Zweirad. Betrachtet man die Ortsteile individuell, so lässt sich eine etwas höhere Nutzung in Vorhof feststellen.

Die derzeitige Mobilitätssituation spiegelt sich vor allem stark in der Nutzung des **ÖPNV** wider, denn wie bereits aufgezeigt sind nur sehr wenige der Befragten im Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV (siehe Abbildung 16). Nur in Donnbronn liegt der Anteil mit 12 % etwas höher. Knapp 60 % der Befragten aus Donnbronn nutzen den Bus. 2 % nutzen diesen gar täglich und 12 % ein oder mehrmals wöchentlich. In den weiteren Ortsteilen sind die Werte deutlich geringer, wenige Bürger\*innen nutzen den Bus täglich oder mehrmals wöchentlich. Besonders in Obergruppenbach sowie Ober- und Unterheinriet liegt der Bus als Verkehrsmittel weit zurück. Die Abbildung 18 zeigt die ÖPNV-Linien im Gemeindegebiet zum Zeitpunkt der Mobilitätsbefragung im Juli 2020.

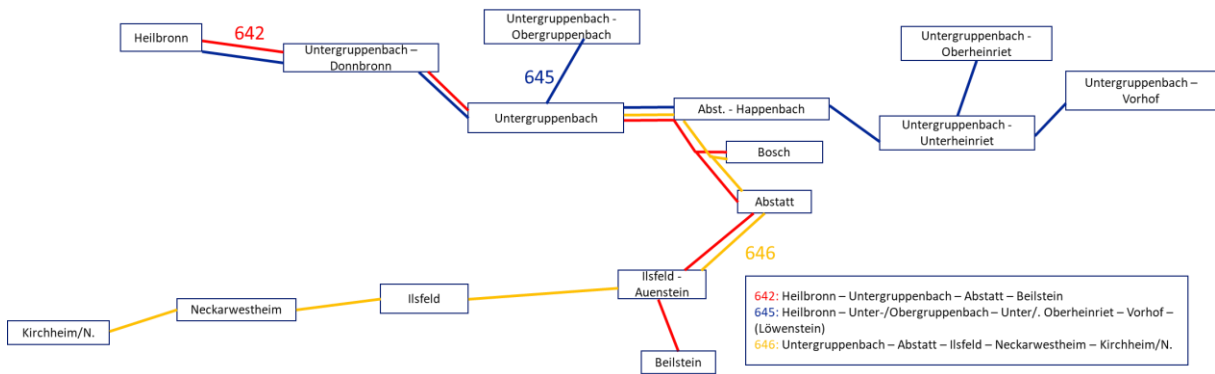


Abbildung 18: ÖPNV-Linien im Gemeindegebiet

Deutlich wird vor allem die geringe Bedeutung des ÖPNV als alltägliches Verkehrsmittel. Ein wichtiger Aspekt ist dabei vor allem die Taktung, die eine Nutzung des ÖPNV im Alltag erschwert. Erkennbar ist dies vor allem in den Auswertungen der kleineren Ortsteile (siehe Tabelle 3).

		Untergruppenbach	Obergruppenbach	Donnbronn	Unterheiniert	Oberheiniert	Vorhof	Gesamt
<b>(beinahe) täglich</b>	Anzahl	6	0	2	3	1	0	12
	%	1,4 %	0,0 %	2,3 %	1,8 %	1,4 %	0,0 %	1,4 %
<b>Mehrmals wöchentlich</b>	Anzahl	14	2	6	1	0	0	23
	%	3,3 %	2,9 %	7,0 %	0,6 %	0,0 %	0,0 %	2,7 %
<b>Etwa einmal wöchentlich</b>	Anzahl	12	4	4	3	2	1	26
	%	2,8 %	5,7 %	4,7 %	1,8 %	2,8 %	5,6 %	3,1 %
<b>seltener</b>	Anzahl	208	20	39	46	20	7	340
	%	49,1 %	28,6 %	45,3 %	27,4 %	27,8 %	38,9 %	40,6 %
<b>Gar nicht</b>	Anzahl	184	44	35	115	49	10	437
	%	43,4 %	62,9 %	40,7 %	68,5 %	68,1 %	55,6 %	52,1 %

Tabelle 3: Nutzung Bus nach Ortsteilen

In der Summe haben in der Gemeinde Untergruppenbach insgesamt mehr Einwohner\*innen ein Auto als ein Fahrrad zur Verfügung. Im Schnitt verfügen 94 % der Einwohner\*innen über ein Auto, während Fahrräder 76 % der Befragten zur Verfügung stehen. Genutzt wird ein Fahrrad von 68 % der Bürger\*innen. Ein deutlich geringerer Anteil nutzt das **Fahrrad** jedoch täglich, knapp 6 % der Befragten gaben eine tägliche Nutzung an. Ebenso wie beim ÖPNV ist hier ein deutliches Defizit zu erkennen. Jedoch nutzen 30 % ein oder mehrmals pro Woche ein Fahrrad. Die Nutzungsquote eines **Pedelecs oder E-Bikes** hingegen ist höher. Ein Pedelec oder E-Bike wird zwar nur von 28 % überhaupt genutzt, allerdings besitzt auch nur der gleiche Anteil an Befragten ein solches Zweirad. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass alle, die im Besitz eines solchen unterstützenden Elektrofahrrades sind, dieses auch nutzen. Täglich wird das Pedelec oder E-Bike von 4 % und ein oder mehrmals wöchentlich von 18 % der Befragten genutzt.

Ein großer Anteil der Bürger\*innen ist auch zu **Fuß** unterwegs, sodass dieses nach dem Pkw, das am zweit häufigsten gewählte Verkehrsmittel ist. Im Schnitt legen 29 % der Bürger\*innen täglich Wege zu Fuß zurück. In Untergruppenbach und Unterheinriet liegen die Werte mit 33 % und 30 % noch höher. Dies könnte vor allem daran liegen, dass diese Ortsteile über eine bessere Nahversorgung verfügen und so einige Wege des täglichen Bedarfs zu Fuß zurückgelegt werden können. Die Bürger\*innen der weiteren Ortsteile sind zwar weniger zu Fuß unterwegs, allerdings gaben in der Gemeinde nur 5 % der Befragten an, dies gar nicht zu tun. Allerdings gaben 15 % der Befragten aus Oberheinriet und 21 % der Befragten aus Vorhof an, gar nicht zu Fuß unterwegs zu sein.

Der Anteil der Nutzung von **Mikromobilen** ist nur sehr schwach ausgeprägt. Demnach wird dieses Verkehrsmittel fast ausschließlich in Untergruppenbach genutzt (2 %).

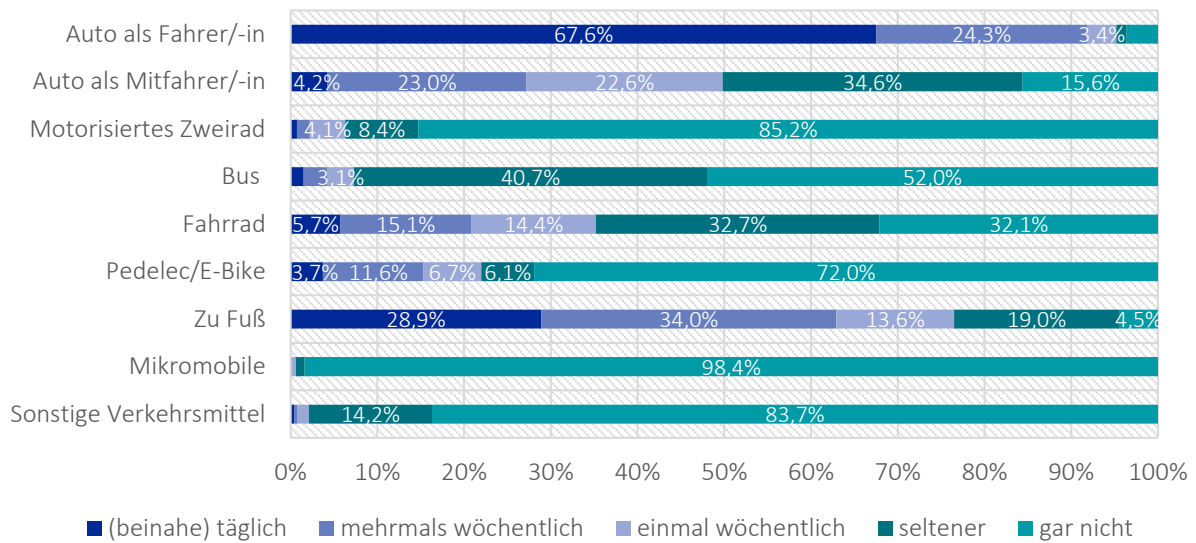


Abbildung 19: Verkehrsmittelwahl

Die Tabelle 4 spiegelt nochmals die **Dominanz des Autos** bei der Verkehrsmittelwahl wider. Während bei der Nutzung anderer Verkehrsmittel in den Ortsteilen Schwankungen ersichtlich sind, ist der Pkw über die gesamte Gemeinde gesehen, das dominante Verkehrsmittel.

		Untergruppenbach	Obergruppenbach	Donnbronn	Unterheinriet	Oberheinriet	Vorhof	Gesamt
<b>(beinahe) täglich</b>	Anzahl	288	47	58	117	55	14	579
	%	66,5 %	67,1 %	69,0 %	66,9 %	73,3 %	77,8 %	67,7 %
<b>Mehrmals wöchentlich</b>	Anzahl	106	15	21	48	13	4	207
	%	24,5 %	21,4 %	25,0 %	27,4 %	17,3 %	22,2 %	24,2 %
<b>Etwa einmal wöchentlich</b>	Anzahl	20	2	1	5	1	0	29
	%	4,6 %	2,9 %	1,2 %	2,9 %	1,3 %	0,0 %	3,4 %
<b>seltener</b>	Anzahl	4	2	0	2	1	0	9
	%	0,9 %	2,9 %	0,0 %	1,1 %	1,3 %	0,0 %	1,1 %
<b>Gar nicht</b>	Anzahl	15	4	4	3	5	0	31
	%	3,5 %	5,7 %	4,8 %	1,7 %	6,7 %	0,0 %	3,6 %

Tabelle 4: Nutzung des Autos als Fahrer nach Ortsteilen

In der nach Ortsteilen differenzierten Betrachtung zeigen sich verschiedene weitere Effekte, die sich zum Teil mit den unterschiedlichen verkehrsinfrastrukturellen Gegebenheiten in den einzelnen Ortsteilen erklären lassen. So ist beispielsweise die Nutzung des ÖPNV im Ortsteil Donnbronn ausgeprägter als in den anderen Ortsteilen, da hier eine direkte und auf die Fahrtzeit bezogene mit dem MIV vergleichbare Verbindung ins Zentrum von Heilbronn besteht.

**Mobilitätsaufwand**

Ergänzend zur Frage nach der Verkehrsmittelwahl wurden die Bürger\*innen darum gebeten, auch die **Länge des täglichen Weges zur Arbeit (Hin- und Rückfahrt)** und die **Länge der Wege, die aus anderen Gründen (Hin- und Rückweg)** beispielsweise Einkauf, Erledigungen oder Freizeit anfallen zu schätzen. Dabei zeigte sich eine durchschnittliche Wegelänge auf dem Arbeitsweg von täglich knapp 40 km. Für andere Wege werden durchschnittlich täglich knapp 16 km zurückgelegt (siehe Abbildung 20). Bei den Arbeitswegen liegen 50 % unter 30 km täglich für die Hin- und Rückfahrt. Bei den Wegen aus anderen Gründen liegen sogar über 50 % der Wege unter 10 km täglich für die Hin- und Rückfahrt.

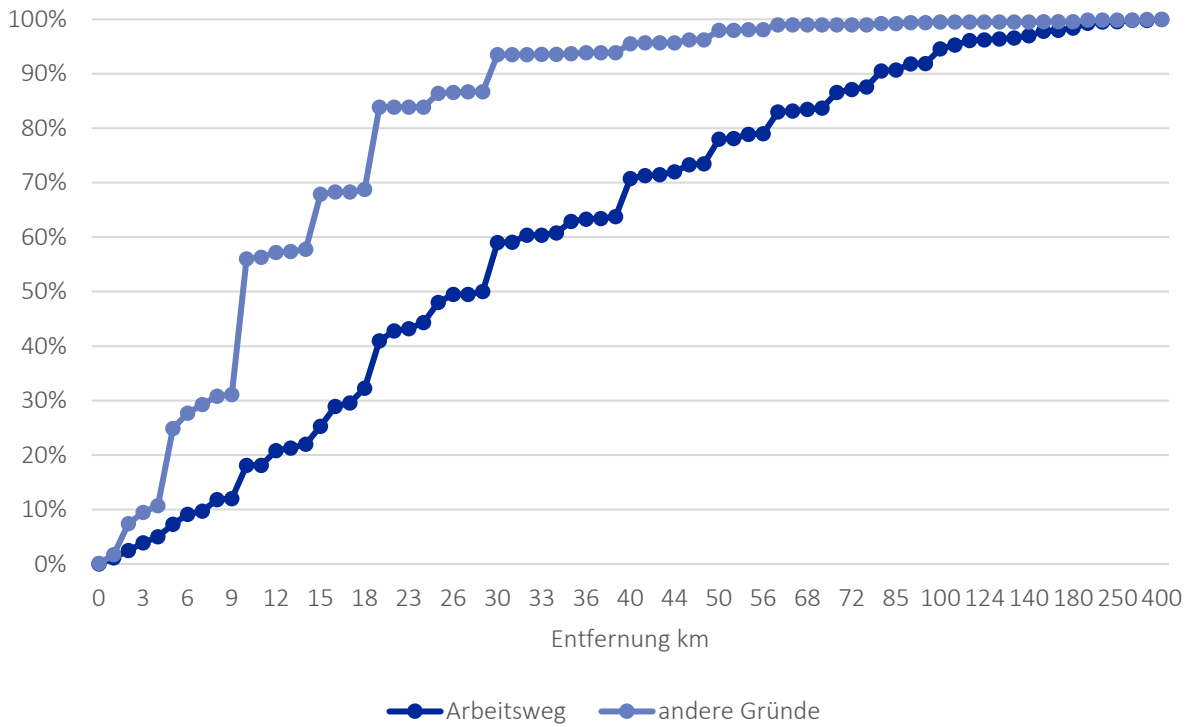


Abbildung 20: Tägliche Entfernung



In Zusammenhang damit stehen auch die **täglich zurückgelegten Minuten**, die ebenfalls als Schätzwert angegeben werden sollten. Hier ebenfalls differenziert nach Arbeitsweg und Wegen, die aus anderen Gründen zurückgelegt werden. Der durchschnittliche tägliche Zeitaufwand beträgt für den Arbeitsweg 42 Minuten. Für andere Wege werden durchschnittlich täglich knapp 40 Minuten zurückgelegt (siehe Abbildung 21). Bei den Arbeitswegen werden zu rd. 50 % weniger als 30 Minuten täglich für die Hin- und Rückfahrt benötigt. Bei den Wegen aus anderen Gründen werden für über 25 % der Wege unter 15 Minuten täglich für die Hin- und Rückfahrt aufgewendet.

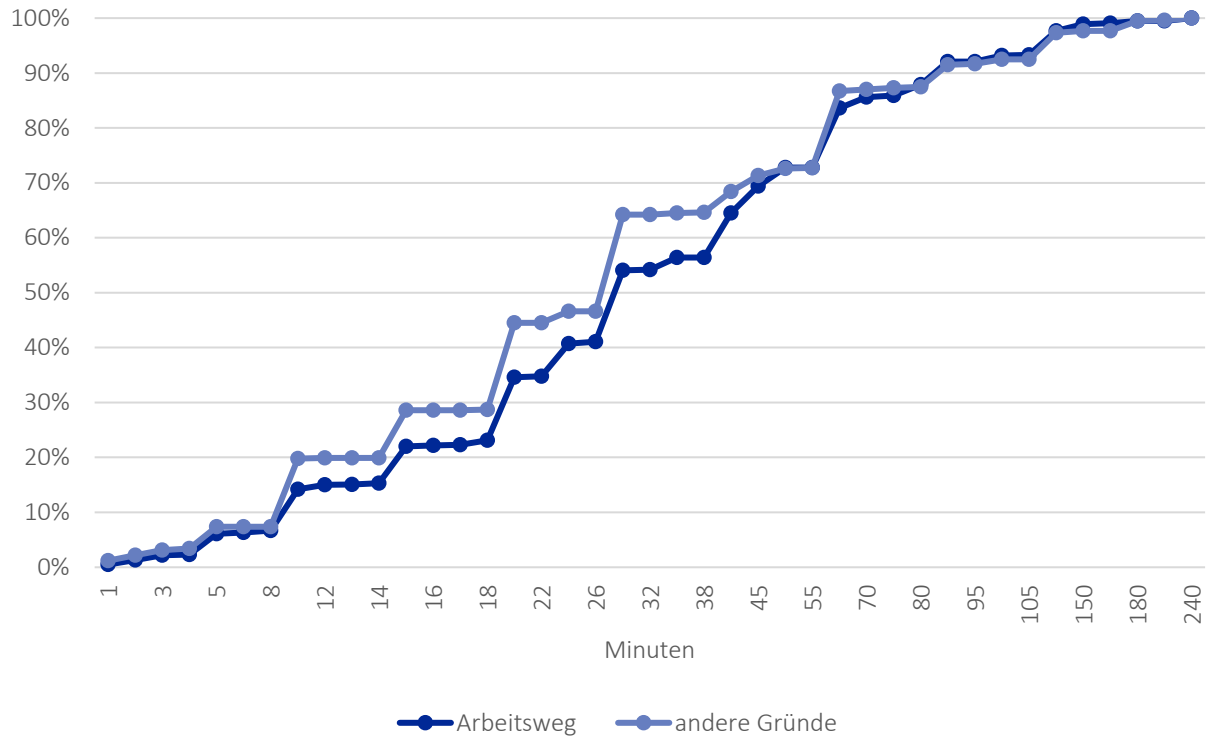


Abbildung 21: Täglicher Zeitaufwand

Die **Durchschnittsgeschwindigkeit** für das Zurücklegen des **Arbeitsweges** liegt bei 56 km/h. Beim Zurücklegen von **anderen Wegen** beträgt die **Durchschnittsgeschwindigkeit** hingegen nur 24 km/h. Diese Werte, aber auch die von jedem einzelnen Verkehrsteilnehmer konkret erreichten Durchschnittsgeschwindigkeiten, korrelieren mit den gewonnenen Erkenntnissen zur überwiegenderen Verkehrsmittelwahl. Vor allem nicht berufsbedingte Wege in der näheren Umgebung werden oftmals nicht mit dem Auto zurückgelegt. Hier liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit regelmäßig bei < 20 km/h, während bei den berufsbedingten Wegen auch bei kurzen Entfernungen die Durchschnittsgeschwindigkeit oft relativ hoch ist (> 40 km/h). Dies ist auf kürzeren Strecken ganz oder überwiegend nur mit dem Auto erreichbar. Bei der Durchschnittsgeschwindigkeit der Fernpendler zeigt sich nochmals die große Rolle, die die Gesamtreisezeit vor allem im Berufsverkehr spielt. Ab 100 km Entfernung liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit beim Berufspendeln fast immer über dem Durchschnittswert von 56 km/h. Auch hier handelt es sich ganz überwiegend um Pendler\*innen mit dem MIV (siehe Abbildung 22).

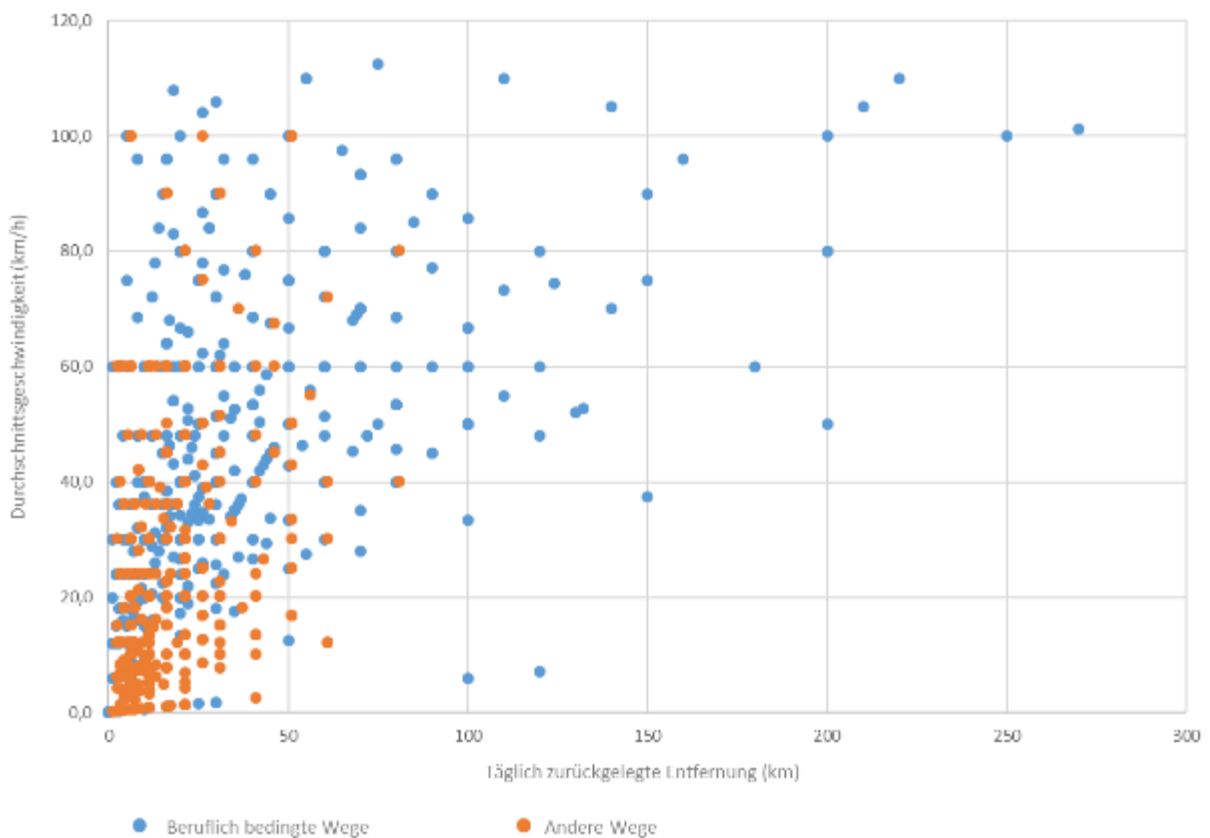


Abbildung 22: Durchschnittsgeschwindigkeit nach Entfernung und Wegezweck

**Beurteilung der Infrastruktur und der verkehrlichen Situation**

Zudem wurden die Bürger\*innen um eine Beurteilung der verkehrlichen Situation gebeten. Hierbei wurden diverse Aspekte beleuchtet. Zum einen die vorhandene Verkehrsinfrastruktur wie beispielsweise Fuß- und Radwegenetze, aber auch das Straßennetz innerhalb der Gemeinde. Zum anderen wurde die Erreichbarkeit verschiedener Destinationen im Umkreis der Gemeinde Untergruppenbach abgefragt. Hinzu kam zudem die Einschätzung verschiedener Verkehrsangebote, die die ÖPNV-Anbindung und das Angebot von Carsharing im Ort berücksichtigen. Die Abbildung 23 zeigt die Beurteilung der verkehrlichen Situation in Untergruppenbach durch die Befragten.

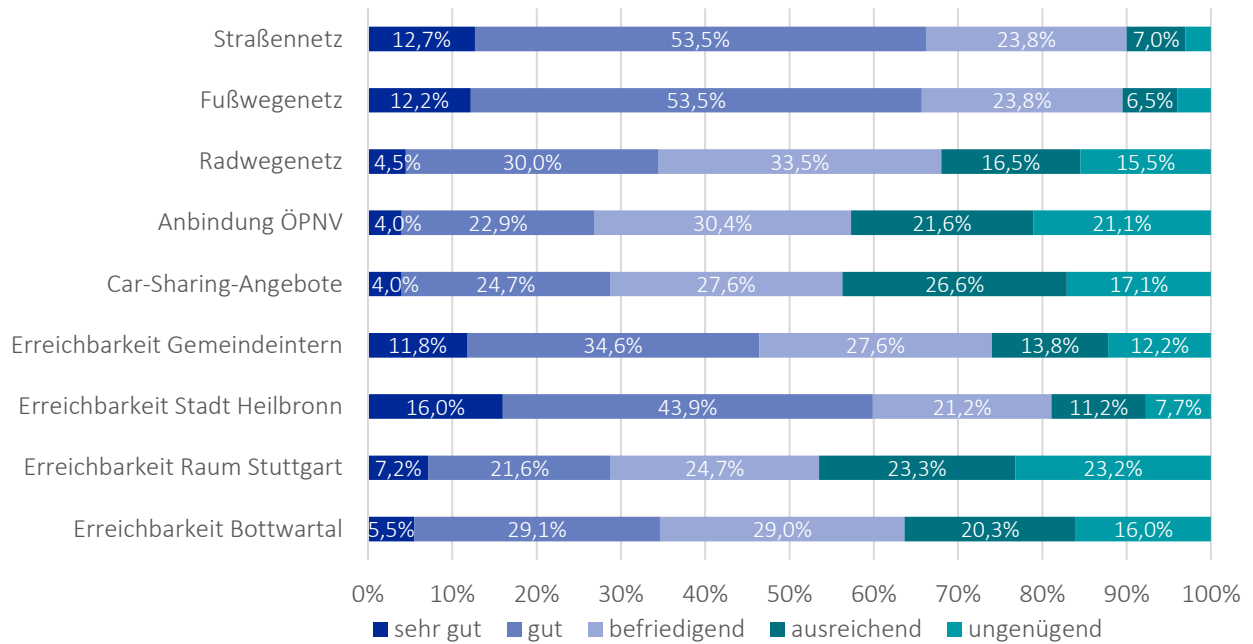


Abbildung 23: Beurteilung der verkehrlichen Situation

Betrachtet man die Beurteilung der verkehrlichen Situation, so zeichnen sich folgende Erkenntnisse ab.

Das **Straßennetz** wurde hinsichtlich der Qualität überwiegend (66 %) als sehr gut oder gut eingeschätzt. Die Ortsteile Untergruppenbach, Obergruppenbach und Vorhof erhalten hier die besten Bewertungen. Zwischen 71 % und 83 % schätzen das Straßennetz hier als sehr gut oder gut ein. Insgesamt schätzen in allen Ortsteilen die Bürger\*innen die Situation zu 85 % als mindestens befriedigend ein. Nur wenige Bürger\*innen bewerten das Netz als ungenügend (3 %).

Das **Fußwegenetz** der Gemeinde Untergruppenbach wird ähnlich gut bewertet (66 %). In den Ortsteilen Unter- und Obergruppenbach sowie Donnbronn und Vorhof bewerten über 90 % der Befragten das Fußwegenetz als mindestens befriedigend. In Unter- und Oberheinriet wird diese Bewertung von 83 % bzw. 81 % vergeben. Im Ortsteil Oberheinriet gaben 16 % der Befragten allerdings an, dass die verkehrliche Situation hinsichtlich des Fußwegenetzes ungenügend sei. Damit liegt dieser Ortsteil deutlich über dem Wert der Gesamtgemeinde von 4 %.

Etwas unzufriedener sind die Bürger\*innen mit der Situation bezüglich des **Radwegenetzes**, während 35 % die Situation als sehr gut bis gut empfinden, ist diese für 34 % der Befragten ausschließlich befriedigend. 16 % der Bürger\*innen schätzen die Situation als ausreichend und 15 % als ungenügend ein. In den Ortsteilen Unter- und Oberheinriet wird die Situation als besonders schlecht empfunden. Hier bewerten 21 % der Befragten das Radwegenetz als ungenügend.

Betrachtet man die **Anbindung an den ÖPNV** so empfinden 27 % der Bürger\*innen die verkehrliche Situation in Bezug auf den ÖPNV als sehr gut oder gut. Betrachtet man die Ortsteile, so wird vor allem die Anbindung in den Ortsteilen Untergruppenbach (35 %) und Donnbronn (39 %) als sehr gut oder gut eingeschätzt. Die Auswertungen bezüglich Mobilitätssituation und Verkehrsmittelwahl bestätigen dieses Ergebnis. Über alle Ortsteile betrachtet wird die Anbindung an den ÖPNV von 57 % der Befragten als mindestens befriedigenden eingeschätzt. Vor allem in Oberheinriet sind deutliche Defizite in Bezug

auf die Anbindung an den ÖPNV ersichtlich, 53 % der Bürger\*innen aus diesem Ortsteil beurteilen die Situation als ungenügend.

Die Beurteilung hinsichtlich des **Carsharing-Angebots** zeigt eine Einschätzung von 29 % im sehr guten oder guten Bereich. Über alle Ortsteile bewerten 56 % der Befragten das Carsharing-Angebot als mindestens befriedigend. Verbesserungspotenzial besteht vorrangig in den Ortsteilen Unterheinriet, Oberheinriet und Vorhof, hier liegt die Beurteilung im ungenügenden Bereich bei 29 %, 42 % bzw. 43 %. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass derzeit nur im Ortsteil Untergruppenbach ein Carsharing-Angebot besteht und dieses entsprechend derzeit nur von einem kleinen Teil der Bevölkerung genutzt wird.

Im letzten Teil wurde um die Beurteilung der verkehrlichen Situation in Bezug auf die **Erreichbarkeit von verschiedenen Regionen** im Umkreis der Gemeinde Untergruppenbach gebeten. Dies umfasste Erreichbarkeiten innerhalb der Gemeinde, der Stadt Heilbronn, des Stuttgarter Raums und des Bottwartals. Am besten wurde die **Erreichbarkeit der Stadt Heilbronn** bewertet, hier entfallen insgesamt 60 % auf die Antwortmöglichkeiten sehr gut und gut. Als mindestens befriedigend wird die Erreichbarkeit der Stadt Heilbronn von 81 % der Befragten bewertet. Unterheinriet und Oberheinriet mit 68 % bzw. 61 % fallen bei der mindestens befriedigenden Bewertung leicht ab. Donnbronn und Untergruppenbach stechen mit 90 % bzw. 89 % hervor. Nur 8 % der Bürger\*innen der Gesamtgemeinde bewerten die Erreichbarkeit von Heilbronn als ungenügend. Die **Erreichbarkeit innerhalb der Gemeinde** wird von 47 % der Befragten als sehr gut und gut bzw. von 74 % als mindestens befriedigend bewertet. In den Ortsteilen Untergruppenbach, Obergruppenbach, Donnbronn und Vorhof wurde die Situation von über 75 % der Befragten als mindestens befriedigend eingestuft. In Unterheinriet und Oberheinriet konnten leicht abweichende Ergebnisse festgestellt werden. Hier stufen nur 66 % bzw. 53 % der Befragten die Erreichbarkeit innerhalb der Gemeinde als mindestens befriedigend ein. Von 22 % bzw. 27 % wird die Erreichbarkeit innerhalb der Gemeinde gar als ungenügend bewertet, während diese Bewertung bezogen auf die Gesamtgemeinde nur von 12 % der Bürger\*innen geteilt wird. Die **Erreichbarkeit des Stuttgarter Raumes** wird in Unterheinriet und Oberheinriet von 40 % bzw. 46 % als mindestens befriedigend bewertet. In den anderen Ortsteilen liegt dieser Wert über 55 %. Für die Gesamtgemeinde bewerten 53 % die Erreichbarkeit des Stuttgarter Raums als mindestens befriedigend. Ähnliche Unterschiede ergeben sich bei der Bewertung der **Erreichbarkeit des Bottwartals**. Für die Gesamtgemeinde bewerten 64 % die Erreichbarkeit als mindestens befriedigend. Die Bewertungen in Unterheinriet und Oberheinriet fallen auch hier deutlich schlechter (55 % bzw. 41 %) als bei den übrigen Ortsteilen (über 66 %) aus.

In der **Gesamtbetrachtung** wird die verkehrliche Situation überwiegend als gut oder mindestens befriedigend eingeschätzt (siehe Abbildung 23). Betrachtet man die Situation differenziert nach Ortsteilen, so ist zu erkennen, dass die Bürger\*innen in den Ortsteilen Unterheinriet und Oberheinriet die verkehrliche Situation schlechter einstufen. Um einen Überblick über die Situation in den Ortsteilen zu bekommen wurden deshalb im Rahmen der Arbeiten weitere Detailuntersuchungen durchgeführt, die bei der Entwicklung einer Mobilitätskonzeption berücksichtigt werden sollten. Dazu zählt beispielsweise eine ausführliche Betrachtung der Fuß- und Radwege im Gemeindegebiet, die bei der Entwicklung einer Mobilitätskonzeption berücksichtigt werden sollten. Deutlich hervorzuheben bleibt zudem die Einschätzung der ÖPNV-Anbindung. Diese wurde von über 70 % der Befragten in die Bereiche befriedigend, ausreichend und ungenügend eingestuft.

### Aspekte bei der Verkehrsmittelwahl

Um Aussagen darüber treffen zu können, weshalb bestimmte Verkehrsmittel genutzt werden, wurde innerhalb der Befragung nach Aspekten gefragt, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen und innerhalb gängiger Umfragen Anwendung finden. Diese umfassen **Kosten, Fahrzeit, Komfort, Abstellmöglichkeiten, Umweltfreundlichkeit, das Image sowie die Zukunftstauglichkeit** (siehe Abbildung 24). Im Vergleich der Ortsteile konnten keine bedeutenden Unterschiede festgestellt werden.

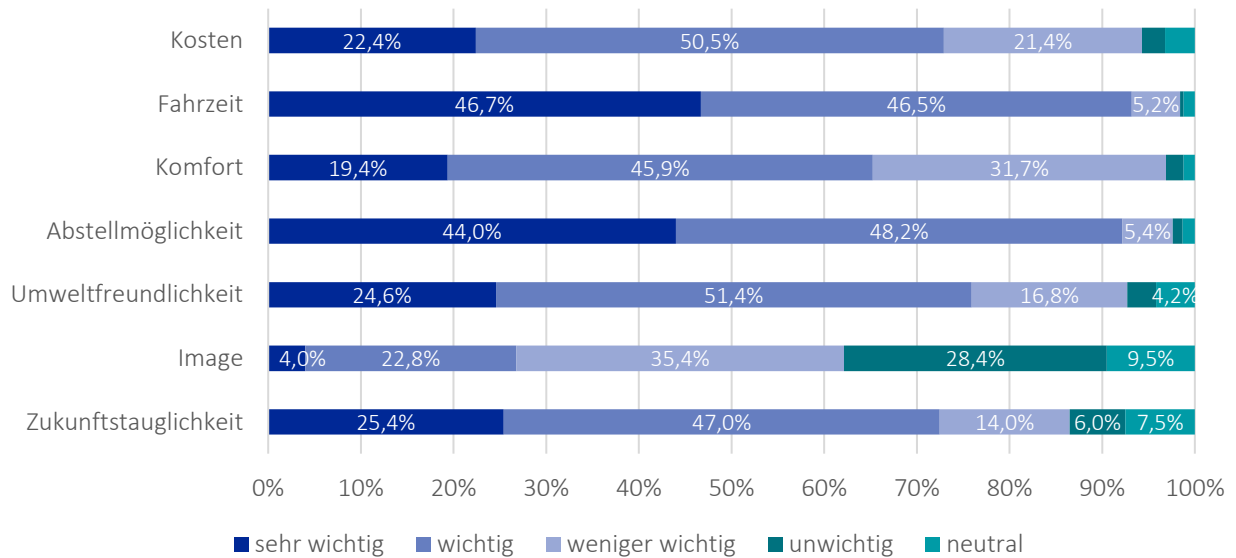


Abbildung 24: Aspekte bei der Verkehrsmittelwahl

Gemäß Umfrage wird von den Bürger\*innen als sehr wichtig vor allem die Fahrzeit (47 %), gefolgt von der Abstellmöglichkeit (44 %) erachtet. Betrachtet man die Antwortkategorien sehr wichtig und wichtig zusammen, so erreicht die Fahrzeit gar 93 % und die Abstellmöglichkeit 92 % der Antworten. Es folgen die Umweltfreundlichkeit (76 %), Kosten (73 %), Zukunftstauglichkeit (72 %), der Komfort (65 %) und deutlich untergeordnet das Image (27 %). Entsprechend wurden alle Antwortmöglichkeiten, außer dem Image (28 %), nur im niedrigen einstelligen Prozentbereich als unwichtig kategorisiert.

Betrachtet man alle Faktoren lässt sich ein Zusammenhang zwischen Umweltfreundlichkeit und Zukunftstauglichkeit von Verkehrsmitteln feststellen, da den Nutzer\*innen von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zugleich die Zukunftstauglichkeit der Verkehrsmittel wichtig ist. Betrachte man die Aspekte mit Blick auf die Verkehrsmittelwahl, so wird erneut deutlich, weshalb der private Pkw das dominierende Verkehrsmittel in der Gemeinde darstellt. Dies steht insbesondere in Zusammenhang mit dem Aspekt der Fahrzeit, der als sehr wichtig eingestuft wird. Denjenigen Befragten, die die Fahrzeit als wichtigen Aspekt betrachten, sind auch Abstellmöglichkeiten vor Ort wichtig. Weniger wichtig sind den Bürger\*innen Aspekte bezüglich des Images, 64 % halten diesen Aspekt für weniger wichtig oder sogar gänzlich unwichtig.

### Interesse und Erfahrungen an bzw. mit neuen Mobilitätsformen

Um das Interesse an neuen Mobilitätsformen beurteilen zu können, wurden sowohl das Interesse als auch die Erfahrungen an bzw. mit neuen Mobilitätsformen in die Mobilitätsbefragung integriert. Bezüglich Interesses und Erfahrungen sind die Unterschiede zwischen den Ortsteilen zumeist gering.

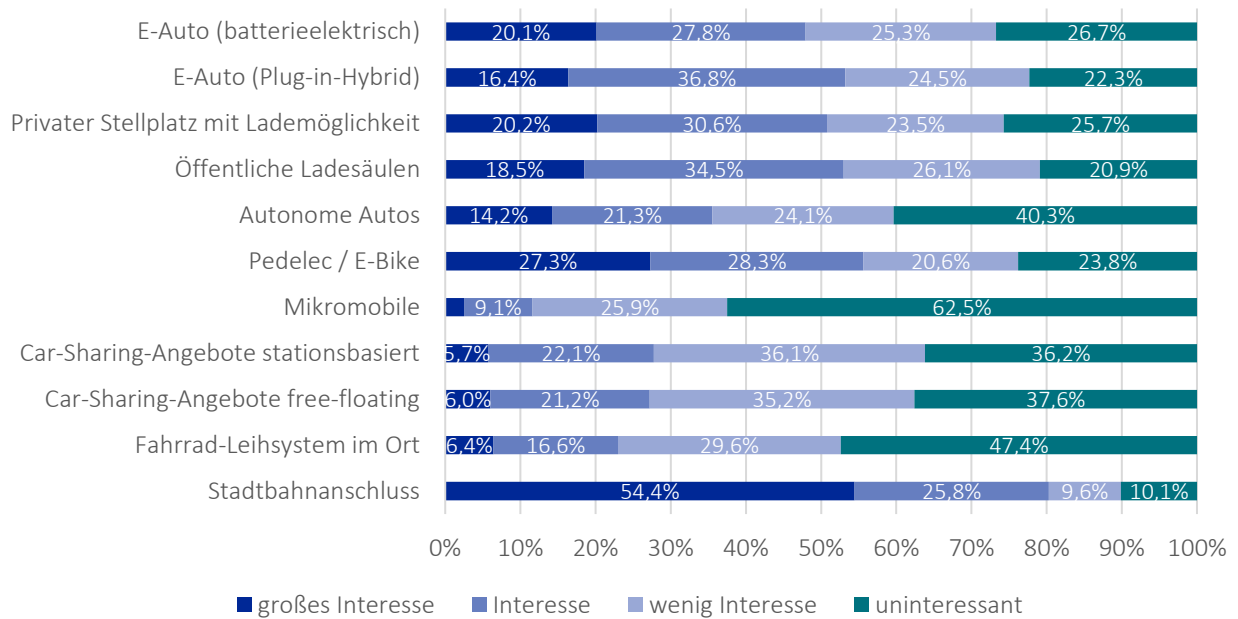


Abbildung 25: Interesse an Neuen Mobilitätsformen

Wie in Abbildung 25 erkennbar, sind die Bürger\*innen an **E-Autos** interessiert. An einem E-Auto mit Plug-in-Hybrid haben 53 % Interesse bzw. großes Interesse, an einem batterieelektrisch betriebenen E-Auto beläuft sich dies auf 48 %. Das zeigt, dass E-Autos schon jetzt einen hohen Stellenwert bei den neuen Mobilitätsformen aufweisen. In Zusammenhang damit ist das Interesse bzw. große Interesse an **Lademöglichkeiten** zu sehen, sowohl was einen privaten Stellplatz mit Lademöglichkeiten (51 %) oder auch öffentliche Ladesäulen im Gemeindegebiet (53 %) betrifft. Erfahrungen mit E-Autos konnten bisher 28 % der Befragten (Plug-in-Hybrid) bzw. 34 % der Befragten (batterieelektrisch) sammeln. Regelmäßig wird diese Form der Mobilität allerdings bisher nur von jeweils 3 bis 4 % der Bürger\*innen genutzt. Somit sind auch die Erfahrungen bezüglich der Lademöglichkeiten mit 7 bis 8 % eher gering. Die Ergebnisse zeigen allerdings, dass am E-Auto und der dazugehörigen Ausstattung bereits jetzt großes Interesse besteht.

Interesse besteht durch aus auch am **autonomen Auto**. Betrachtet man die absoluten Zahlen so ist zu erkennen, dass 114 Teilnehmer\*innen der Befragung großes Interesse und 171 Teilnehmer\*innen Interesse an dieser Form der Mobilität aufweisen, dies entspricht 14 % bzw. 22 % aller Befragten. Demzufolge haben 36 % der Bürger\*innen Interesse bzw. großes Interesse am autonomen Auto. Allerdings empfinden auch 318 Teilnehmer\*innen (40 %) diese Mobilitätsform als uninteressant. Da diese Mobilitätsform noch nicht vollkommen erforscht und ausgebaut ist, sind die Erfahrungswerte der Bürger\*innen kaum vorhanden, zudem haben 21 % der Befragten noch nie etwas von autonomen Autos gehört.

Bei den **Pedelecs und E-Bikes** liegt das Interesse noch etwas höher als bei den E-Autos. Ein großer Anteil an Bürger\*innen äußerte sehr großes Interesse (28 %) an dieser Mobilitätsform. 56 % der Bürger\*innen haben Interesse bzw. großes Interesse. Es lässt sich feststellen, dass viele Bürger\*innen bereits regelmäßig ein Pedelec oder E-Bike nutzen (23 %). Weitere 23 % haben zumindest einmal dieses Verkehrsmittel ausprobiert. Weniger als 10 % der Befragten sind Pedelecs bzw. E-Bikes unbekannt.

**Mikromobile**, wie beispielsweise E-Scooter oder Segways, hingegen sind für die meisten Bürger\*innen uninteressant (63 %). Nur knapp 12 % äußerten Interesse bzw. großes Interesse an dieser Mobilitätsform. Auch die Erfahrungen mit Mikromobilen sind bisher nur spärlich vorhanden. Bisher haben 16 % der Bürger\*innen ein Mikromobil immerhin schon einmal ausprobiert. Unter 1 % der Befragten nutzen Mikromobile regelmäßig.

Eine wichtige neue Mobilitätsform stellt das **Carsharing** dar. Hier ist es zunächst notwendig, zwischen den verschiedenen Varianten zu unterscheiden. Zum einen gibt es stationsbasierte Angebote, bei denen die Fahrzeuge an ortsfesten Stationen im Gemeindegebiet abgestellt werden, und zum anderen Free-Floating Angebote, hier können die Fahrzeuge an einem beliebigen Ort in einem zuvor definierten Nutzungsgebiet abgestellt werden. Bei der Auswertung hinsichtlich der verschiedenen Modelle konnten nur minimale Unterschiede festgestellt werden. Interesse bzw. großes Interesse an stationsbasierten Angeboten haben knapp 28 % der Befragten. Bei Free-Floating Angebote liegt das Interesse bzw. große Interesse bei etwas über 27 %. Bisher wurden mit den Carsharing-Formen nur wenige Erfahrungen gesammelt (stationsbasiert: 9 %, Free-Floating: 5 %). Carsharing ist aber vielen Bürger\*innen bereits bekannt, so haben weitere 78 % schon vom stationsbasierten Carsharing gehört. Beim Free-Floating Angebot trifft dies auf 77 % der Befragten zu.

An einem **Fahrrad-Leihsystem** im Ort besteht derzeit in allen Ortsteilen Interesse bzw. großes Interesse von 23 % der Befragten. Kein Interesse daran haben 47 % der Bürger\*innen. Auch der flächenmäßig größte Ortsteile Untergruppenbach weist kein größeres Interesse auf. Erfahrungen mit Fahrrad-Leihsystemen wurden von 13 % der Befragten gesammelt.

Eine weitere neue Mobilitätsform stellen **On-Demand-Verkehre**, auch Bedarfsverkehre genannt, dar. Hierbei werden Verkehrsmittel nur bei Bedarf in Betrieb genommen. Über 40 % der Bürger\*innen ist dieses Angebot allerdings bisher noch vollkommen unbekannt.

Das Interesse an einem **Stadtbahnanschluss** ist sehr hoch. Es handelt sich hierbei um die Schozach-Bottwartalbahn für die eine Machbarkeitsstudie und eine Standardisierte Bewertung zur Reaktivierung durchgeführt wurde. Über 80 % der Bürger\*innen äußerten ein Interesse an einem solchen Anschluss. Keine andere neue Mobilitätsform weist ein so starkes Interesse auf. Erfahrungen mit der Stadtbahn im Landkreis Heilbronn haben schon über 70 % der Bürger\*innen gesammelt. 7 % nutzen die Stadtbahn sogar regelmäßig.

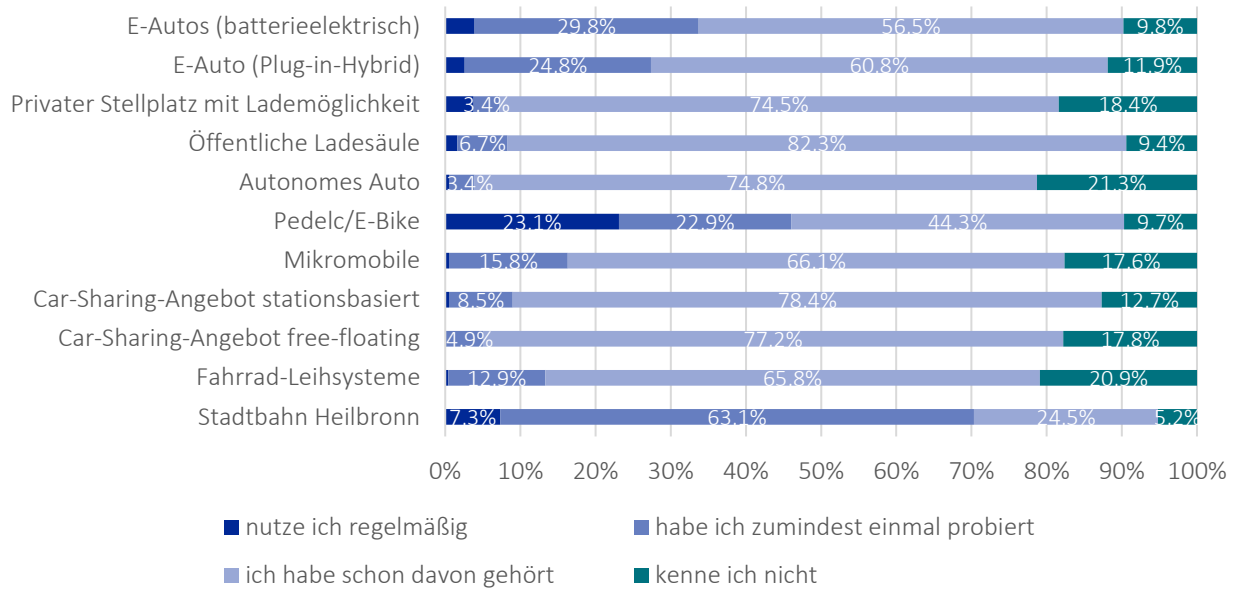


Abbildung 26: Erfahrungen mit Neuen Mobilitätsformen

### 3.1.3 Freitext-Dialoge

Neben den quantitativen Analysen wurden im Zuge der Mobilitätsbefragung qualitative Auswertungen auf der Basis von Freitextantworten der teilnehmenden Bürger\*innen durchgeführt. Von der Möglichkeit der Freitext-Antworten wurde umfassend Gebrauch gemacht, so wurden durchschnittlich 481 Antworten pro Freitextfeld abgegeben, dies entspricht einer Gesamtrücklaufquote im Bereich der Freitexte von 51 %. Rückschlüsse auf einzelne Personen sind nicht möglich. Die folgenden Freitextantworten geben exemplarisch einen Eindruck der Art und Weise wieder, wie häufig genannte Themen von den Bürger\*innen in den Freitexten dargestellt wurden.

Häufig findet eine **Verlagerung der Wege und Fahrten auf den Umweltverbund** noch nicht statt. Die **Hemmnisse** dafür stehen häufig in Zusammenhang mit den Aspekten, die bei der Verkehrsmittelwahl als wichtig benannt wurden. So wird vom Großteil der Befragten die Taktung des ÖPNV als Hemmnis genannt, da diese den Umstieg auf den ÖPNV oftmals erschwert und verlängerte Fahrzeiten entstehen würden. Ein Umstieg auf das Fahrrad wird beispielsweise durch fehlende Radwege erschwert. Hinzu kommt das ein Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes, nach dem Empfinden der Bürger\*innen, oft mit weniger Flexibilität und Unabhängigkeit verbunden ist. Weitere Hemmnisse zur Verlagerung von Wegen/Fahrten auf den Umweltverbund zeigt die Abbildung 27.



„Transportmöglichkeit des wöchentlichen Einkaufs im ÖPNV, zu Fuß oder auf dem Rad sind nur sehr eingeschränkt möglich“	„Verhältnis Zeit-Weg-Pünktlichkeit“	„Schlechter Takt, zudem ist das Umsteigen hinderlich, da es einfach zu viel Zeit in Anspruch nimmt“
„Zu umständlich, zu wenig Verkehrsmittel“	„Weniger Flexibilität aufgrund der Taktung des ÖPNV. Einkäufe lassen sich mit dem Auto besser transportieren, außerdem wird mit dem Auto weniger Zeit benötigt“	
„Unabhängigkeit ist nur bei einem eigenen PKW gewährleistet“		„Zwingend notwendiger Zwischenstopp an der Kita kann nicht eingebaut werden“

Abbildung 27: Hemmnisse Wege/Fahrten auf den Umweltverbund zu verlagern

An vielen der **neuen Mobilitätsformen** besteht zwar großes Interesse, dennoch konnten bisher nur wenige Bürger\*innen Erfahrungen im Umgang mit diesen Mobilitätsformen sammeln. Dies steht vor allem in Zusammenhang mit den anfallenden Kosten, oftmals werden diese von den Bürger\*innen als zu hoch erachtet. Zudem spielen speziell bei E-Autos die Reichweite und die noch fehlende Ladeinfrastruktur eine zentrale Rolle. Diese Aspekte machen aus Sicht der Befragten den Umgang mit neuen Mobilitätsformen deutlich umständlicher und unflexibler. Weitere Gründe für die **Nicht-Nutzung** neuer Mobilitätsformen zeigt die Abbildung 28.

„Plugin-Hybrid, E-Auto bisher noch nicht als Firmenwagen bestellbar“	„Car-Sharing ist nicht interessant, da ein privater PKW vorhanden ist“	„Weil ich sie für nicht so umweltfreundlich halte, wie in der Presse erzählt wird“
„Anschaffungskosten und Unsicherheit der weiteren Entwicklung“	„Batteriesysteme sind für mich keine Lösung für eine saubere Umwelt – weder bei der Energie-/Rohstoffgewinnung noch bei der Entsorgung“	„Ungenügend wissenschaftliche Erprobung von autonomen Fahrten, Unzuverlässigkeit des ÖPNV, erhöhte Verletzungsgefahr bei E-Pedelec und E-Scootern bei derzeitigen hohen Straßenverkehrsaufkommen und ungenügend klare Regelungen“
„E-Autos noch zu teuer und die Reichweite zu gering“		

Abbildung 28: Gründe für die Nicht-Nutzung neuer Mobilitätsformen

Um das Interesse zu steigern und auch die **Nutzung neuer Mobilitätsformen** zu fördern, müssen laut den Teilnehmenden der Befragung einige **Voraussetzungen** geschaffen werden (siehe Abbildung 29). Diese umfassen die Steigerung der flexiblen Nutzung durch Verbesserung der Vernetzung von intermodalem ÖPNV. In Bezug auf E-Autos sind vor allem die Anschaffungskosten sowie ausreichende Ladestationen gewichtige Voraussetzungen für eine Nutzung. Verstärkte Infos zu neuen Formen der Mobilität und Anreize zur Nutzung wurden ebenfalls gefordert. Durch bessere und sicherere Radwege könnte zudem ein Ansporn für eine stärkere Nutzung von Pedelecs/E-Bikes geschaffen werden.

„Änderung der Firmenwagenrichtlinie des Arbeitgebers“	„Aufladen eines E-Autos darf nicht länger dauern, als eine normale Betankung mit Sprit“	„Gute sichere Radwege nach HN. Dann würde ich mir vielleicht ein E-Bike kaufen und damit nach HN fahren zur Arbeit“
„Sichere Nutzung; Anschaffung bezahlbar; ausgebautes Stromnetz“	„Viel mehr Infos zu neuen Formen der Mobilität, Interesse wecken, Anreize schaffen um Gewohnheiten zu ändern, eigenen/gemeinsamen Zugewinn aufzeigen“	„Gute Erreichbarkeit, günstig für Einkäufe geeignet und weniger aufwendig“
„Steigerung der flexiblen Nutzung, durch Verbesserung der Vernetzung von intermodalen ÖPNV (Bus, Bahn, Stadtbahn,...). Sammelpunkte (P+R kostengünstig) außerhalb der Innenstadt mit guter Anbindung an die Bahn und den Schnellbus. Bessere Taktung früh und spät.“		„Mehr Ladestationen, größere Reichweite und Anschaffungskosten auf dem Niveau eines „normalen“ PKWs“

Abbildung 29: Voraussetzungen für die Nutzung neuer Mobilitätsformen

Wie bereits erwähnt besteht an dem Angebot von **On-Demand-Verkehren** bei den Bürger\*innen bereits Interesse. Allerdings ist einem Großteil der Bürger\*innen dieses Angebot noch gänzlich unbekannt. Um dies zu ändern, sollte bei einer möglichen Einführung die Funktion eines solchen Systems ausreichend transparent und der Zugang per App einfach und verständlich gestaltet sein. Zudem wird das Angebot vor allem für ältere Bürger\*innen als sinnvoll eingestuft. Als wünschenswert wird zudem das Angebot in den Ortsteilen Unterheinriet, Oberheinriet, Vorhof und Obergruppenbach erachtet, da somit vor allem die Attraktivität der Ortsteile, die bisher nicht gut an den herkömmlichen ÖPNV angebunden sind gesteigert werden kann. Anregungen und Wünsche in Bezug auf On-Demand-Verkehre zeigt die Abbildung 30.

„Mehr Werbung machen, wie das funktioniert“	„Gut ausgebautes Netz an Zustieg Möglichkeiten und flexible Zeiten“	„Gemeinde sollte aufgeschlossen gegenüber On Demand Verkehren sein“
„App basierter Zugriff, der leicht verständlich ist“	„Müsste auf kurzem Weg erreichbar sein“	„Interessanter Ansatz, insbesondere im Hinblick auf ein fortschreitendes Lebensalter. Mit zunehmendem Lebensalter wird so ein Angebot wichtiger“
„Gute Idee und vor allem wünschenswert in den Ortsteilen Unterheinriet, Oberheinriet, Vorhof und Obergruppenbach“		

Abbildung 30: Anregungen und Wünsche in Bezug auf On-Demand-Verkehre

Trotz hoher Zufriedenheitswerte besteht aus Sicht der Bürger\*innen ein **umfassendes Verbesserungspotenzial für die Zukunft**. Betrachtet man nicht nur die Zufriedenheit mit der derzeitigen Situation, sondern auch die **Wünsche** nach einer zukünftigen Verbesserung der Situation (siehe Abbildung 31), so zeigt sich, dass die meisten Verbesserungswünsche auf eine Optimierung der aktuell genutzten Verkehrsmittel abzielen und weniger auf die Schaffung gänzlich neuer Mobilitätsoptionen. Dies gilt sowohl für den MIV, den Fuß- und Radverkehr als auch den ÖPNV. Der Wunsch nach einem Ausbau innovativer Mobilitätsangebote (z. B. Carsharing, Elektromobilität) ist noch relativ schwach ausgeprägt.

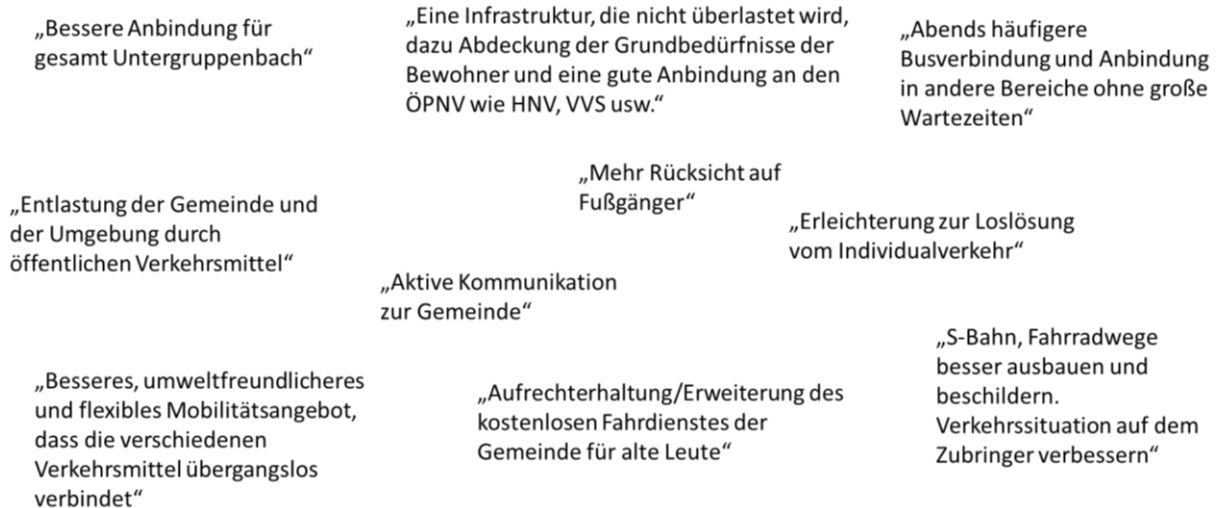


Abbildung 31: Wünsche für eine zukunftsgerechte Mobilität in Untergruppenbach

In der **Gesamtschau** wird die Frage nach Verbesserungswünschen stark von dem Wunsch nach Verbesserung der Anbindung im **ÖPNV** durch dichtere Takte und mehr Direktverbindungen auf der einen Seite (durch die ÖPNV-Nutzer) sowie von dem Wunsch nach einer Lösung im Hinblick auf die **Verkehrsbelastung** (durch die Autofahrer) dominiert. Viele Bürger\*innen fordern zudem den Ausbau sicherer **Fahrradwege**, innerhalb der Gemeinde, zwischen den Ortsteilen und den umliegenden Gemeinden sowie nach Heilbronn. Wichtige Aspekte in Bezug auf die Mobilitätssituation in Untergruppenbach zeigt die Abbildung 32.

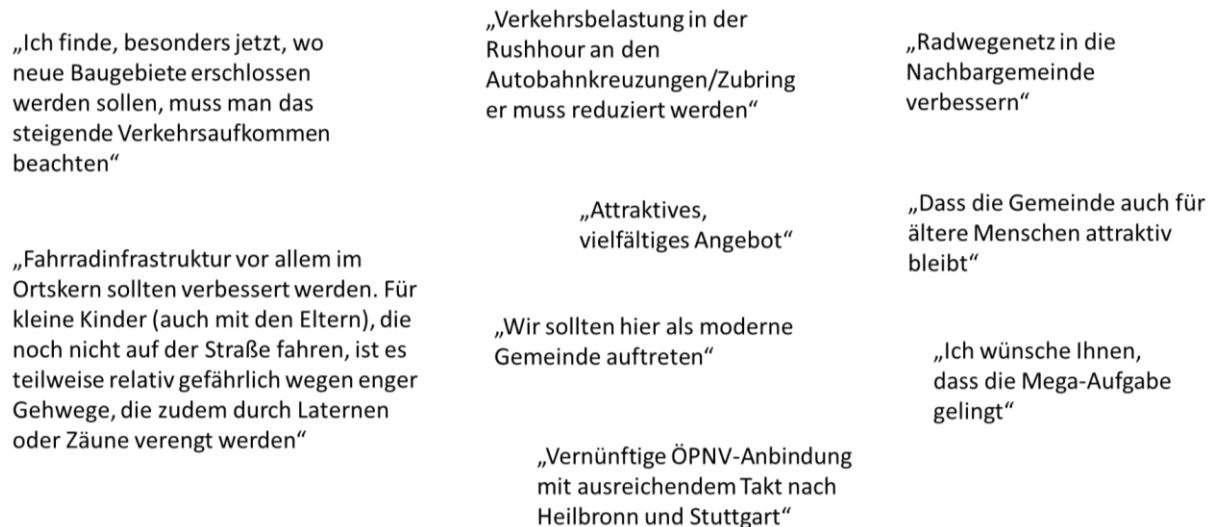


Abbildung 32: Wichtige Aspekte in Bezug auf die Mobilitätssituation in Untergruppenbach

### 3.1.4 Gesamteinschätzung

Mit der Mobilitätsanalyse 2020 liegt eine umfassende Beschreibung des Mobilitätsverhaltens in der Gemeinde Untergruppenbach vor. Die Differenzierung in Ortsteile ermöglicht zielgruppenspezifische Ergebnisse. Die Mobilitätsanalyse liefert in diesem Sinne eine **umfassende Bestandsaufnahme** und zeigt zahlreiche Aspekte auf, wie die Mobilitätssituation in der Gemeinde Untergruppenbach aus Sicht der Befragten in Zukunft verbessert werden kann.

Eine Grunderkenntnis der Untersuchung ist, dass sich Bürger\*innen relativ klar für die Nutzung entweder des Pkw oder des Umweltverbundes entscheiden und dann die Mobilitätssituation und -wünsche

für das jeweils bevorzugte Verkehrsmittel formulieren. Der Wunsch nach einem Wechsel vom Pkw zum Umweltverbund bzw. umgekehrt ist hingegen nur wenig ausgeprägt. Es gibt aber eine recht ausgeprägte Wechselwilligkeit innerhalb der Systeme, v. a. zwischen ÖPNV, Fußverkehr und Radverkehr. In der Gruppe der Autofahrer gibt es durchaus auch die Bereitschaft, neue Konzepte der individuellen Mobilität auszuprobieren (z. B. Elektromobilität und/oder Mobilitätszentralen). Dennoch gilt grundsätzlich:

- Wer einen Pkw zur Verfügung hat, nutzt diesen auch, zumindest gelegentlich, meist aber regelmäßig. Als wesentliche Maßnahme für die Zukunft interessieren sich die **Pkw-Nutzer\*innen** in allen Ortsteilen in erster Linie für eine geordnete Verkehrsinfrastruktur sowie auch kostenlose Parkplätze, ggf. in Kombination mit einer guten Anbindung an Bus und Bahn, die für sie eine wesentliche Verbesserung ihrer persönlichen Mobilitätssituation darstellen.
- Die **ÖPNV-Nutzer\*innen** interessieren sich hingegen v. a. für Taktzeiten und Umsteigebeziehungen im Busverkehr und eine bessere Anbindung der Gemeinde an die Stadtbahn. Dabei sind die regelmäßigen ÖPNV-Nutzer\*innen v. a. diejenigen Personen, die kein eigenes Auto zur Verfügung haben und insofern auf andere Mobilitätslösungen angewiesen sind.

Bezogen auf die sechs Ortsteile der Gemeinde Untergruppenbach weisen in der **Gesamtschau** über alle Verkehrsträger und -mittel sowie alle Gruppen hinweg die Ortsteile **Untergruppenbach und Donnbronn** die besten Bewertungen der Mobilitätssituation auf. Gleiches gilt unter dem Blickwinkel einer **nachhaltigen Mobilität** hier punkten die beiden Ortsteile mit einer verkehrsgünstigen Lage verbunden mit einer hohen Attraktivität im Nahbereich. Gleichwohl aber auch im ÖPNV über längere Distanzen durch die Nähe bzw. gute Anbindung zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Besonders offensichtlich wird der Nachteil einer eingeschränkten **ÖPNV-Erschließung** hingegen derzeit in **Vorhof**. Relativ lange Strecken müssen überwiegend mit dem Auto zurückgelegt werden, weil eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung nicht gegeben ist. Gleichzeitig gibt es aber gerade in Vorhof eine erkennbar große **Bereitschaft und Interesse „neue“ Formen der Mobilität** wie organisierte Mitnahmemöglichkeiten und Carsharing zu nutzen, um so das eigene Mobilitätsverhalten nachhaltiger zu gestalten.

Die gewünschte Fokussierung auf eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots und der Verkehrsinfrastruktur wird durch einen großen Teil der im Freitext gemachten Vorschläge deutlich. Der Großteil der Anmerkungen bezieht sich auf die **Verbesserung bestehender Mobilitätsangebote** und weniger auf den Wunsch nach Schaffung komplett neuer Angebote. Werden nochmals die geschlossenen Fragen und die im Freitext gegebenen Antworten zusammengefasst so eignen sich nach Meinung der Bürger\*innen insbesondere folgende Maßnahmen, um die verkehrliche Erreichbarkeit und die Situation der Gemeinde Untergruppenbach zu verbessern:

- **Verbesserung des ÖPNV** durch Taktverdichtungen und mehr Direktverbindungen und zwar gleichermaßen in allen sechs Ortsteilen. Insbesondere die Leistungsfähigkeit der Busse in der Hauptverkehrszeit sowie die Taktichte im Gesamtnetz sind wichtige Aspekte, um eine flexible Nutzung zu gewährleisten. Für wünschenswert wird auch ein direkter **Anschluss an die Stadtbahn** gehalten.
- Von zentraler Bedeutung nach Meinung der Bürger\*innen ist die vermehrte Fokussierung auf **ÖPNV-Mobilitätsketten**, da zahlreiche ÖPNV-Nutzer auf ein mindestens einmaliges Umsteigen angewiesen sind. Verbesserungsfähig sind sowohl die zeitliche Anbindung an den ÖPNV, v. a. in/aus

Richtung Heilbronn und Stuttgart. Zu besseren Mobilitätsketten gehört auch der Wunsch nach einer Verkehrsinfrastruktur, die nicht überlastet wird.

- Bessere **Fahrradwege** und mehr witterungsgeschützte Fahrradabstellplätze können ein Mittel zur partiellen Beeinflussung des Modal Split zugunsten des Radverkehrs sein. Der Anteil derer, die sich bessere Radwege wünschen, ist sehr hoch, d. h. es liegt eine Chance darin, potenzielle Radfahrende mit einem besseren Radwegenetz dabei zu unterstützen, zu regelmäßigen Radfahrenden zu werden.
- Eine wichtige allgemeine Forderung lautet auch, offen mit den **Ergebnissen der Befragung** zu arbeiten und diese regelmäßig zu wiederholen. Beizubehalten ist dabei nach Meinung der Bürger\*innen die Differenzierung der Ergebnisse in die verschiedenen Ortsteile der Gemeinde Untergruppenbach. Gegebenenfalls sollten sogar bei einer Wiederholung der Befragung noch mehr standortspezifische Fragen gestellt werden.

### 3.1.5 Sonderauswertung: Effekte der Corona-Pandemie

#### Verkehrsmittelwahl (Corona)

Vor dem Hintergrund der aktuellen Situation wurden die Bürger\*innen ebenfalls bezüglich ihrer Verkehrsmittelwahl während der Pandemie befragt. Der Fokus lag hier jedoch besonders auf **Veränderungen in der Wahl der Verkehrsmittel**. In Abbildung 33 ist deutlich zu sehen, dass vor allem Verkehrsmittel, die individuell genutzt werden, häufiger gewählt werden.

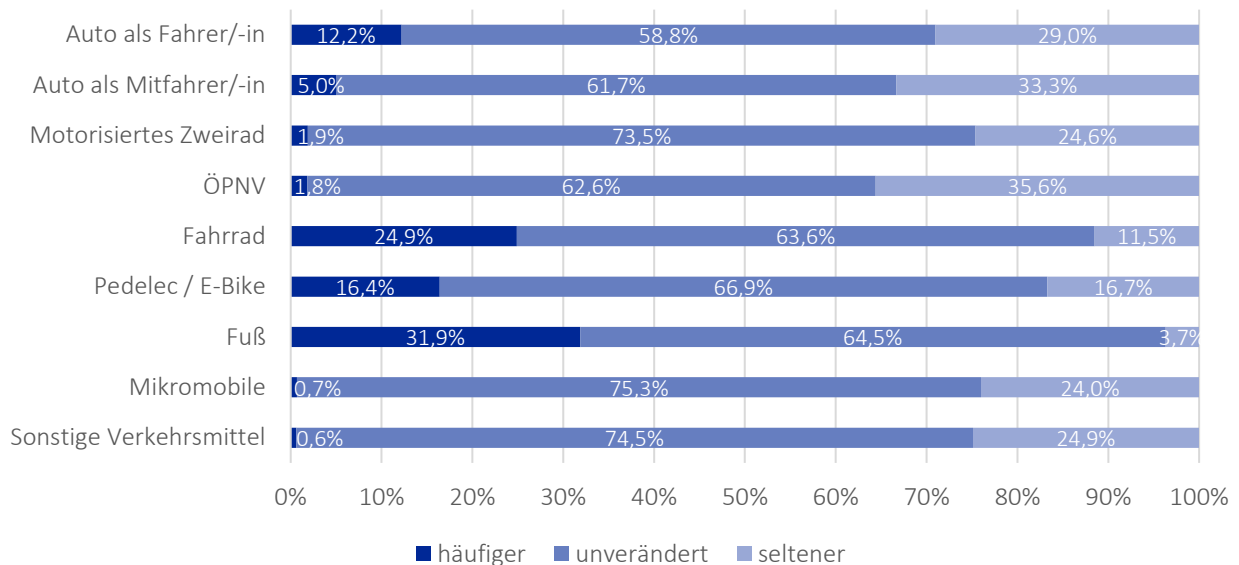


Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl während der Corona-Pandemie

Seit Beginn der Pandemie wurde das **Auto als Fahrer\*in** von 12 % der Befragten häufiger genutzt. Allerdings geben auch 29 % der Befragten an, dass Auto seltener zu nutzen. Dies erscheint vor dem Hintergrund des bundesweiten Lockdowns und den damit verbundenen Einschränkungen des öffentlichen Lebens sowie des vermehrten mobilen Arbeitens plausibel. Bei der Nutzung des **Autos als Mitfahrer\*in** konnten ähnliche Ergebnisse verzeichnet werden. Seit Beginn der Corona-Pandemie nutzen 5 % der Befragten das Auto als Mitfahrer\*in häufiger. Seltener als Mitfahrer\*in sind hingegen 33 % der Bürger\*innen unterwegs, was in Zusammenhang mit dem Schutz vor einer Infektion und der nicht Einhaltung der AHA-Regeln gesehen werden kann. Unterschiede in Bezug auf die Ortsteile konnten nicht festgestellt werden.

Besonders starke Veränderungen sind bei der Nutzung des **ÖPNV** zu verzeichnen. 36 % der befragten Bürger\*innen nutzen den Bus seltener als Verkehrsmittel. So wird deutlich, dass öffentliche Verkehrsmittel in Zeiten der Pandemie vermehrt gemieden werden. Nur 2 % der Bürger\*innen nutzen den Bus seit Beginn der Corona-Pandemie häufiger.

Ein Anstieg ist hingegen in der Nutzung des **Fahrrades** als Verkehrsmittel zu erkennen. Knapp 25 % der Bürger\*innen nutzen das Fahrrad als Verkehrsmittel häufiger. In allen Ortsteilen, ausgenommen Obergruppenbach, wird das Fahrrad seit Pandemiebeginn häufiger genutzt. Lediglich in Obergruppenbach ist die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel rückläufig. Hier nutzen 27 % der Bürger\*innen das Fahrrad seltener. Bei der Nutzung von **Pedelec und E-Bike** ergeben sich im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit kaum Unterschiede. Während unter normalen Bedingungen bis zu 30 % der Befragten seltener oder gar nicht zu **Fuß** unterwegs waren, sind es während Corona nur noch knapp 4 %. Hierbei stellt sich die Wahl zu Fuß zu gehen, als deutlicher Gewinner der Pandemie heraus, denn in der kompletten Gemeinde sind 32 % der Bürger\*innen häufiger zu Fuß unterwegs. Die Nutzung von **Mikromobilen** hat sich während der Corona-Krise etwas reduziert.

### Änderung der Verkehrsmittelwahl seit Beginn der Corona-Krise

Die Veränderungen der Verkehrsmittelwahl zeigen deutlich die Einflussnahme der Corona-Krise auf den Verkehr. Der am häufigsten genannte Grund für den Rückgang der Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels ist vor allem das Home-Office, durch das die Wege zur Arbeit und wieder nach Hause entfallen. Im Zusammenhang damit wurden Erledigungen, die meist auf dem Heimweg erledigt wurden, nun zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt. Zudem kommen die Kontaktbeschränkungen hinzu, durch die viele Freizeitaktivitäten nicht stattfinden können. Starke Einbußen seit Beginn der Corona-Pandemie hat unter anderem der Öffentliche Verkehr zu verzeichnen, aufgrund der Ansteckungsgefahr vermeiden auch die Bürger\*innen aus Untergruppenbach die Nutzung des ÖPNV. Aussagen zur Änderung der Verkehrsmittelwahl seit Beginn der Corona-Krise sind der Abbildung 34 zu entnehmen.

„Ich will mehr Bewegung, darum häufigere Benutzung des Fahrrads“	„Mehr Freizeit und entspannte Tagesgestaltung aufgrund von Home Office“	„Studium ist beendet und jetzt keine Arbeit wegen Corona“	„Einschränkungen der Freizeitaktivitäten und Besuche, bessere Planung von Einkaufsfahrten“
„Aktuell arbeite ich im Home Office. Somit entfällt der Arbeitsweg. Erledigungen im Ort, die ich früher auf dem Heimweg erledigt habe, erledige ich nun zu Fuß“	„Weniger Kontakt zu Freunden und Bekannten, sowie Besuchseinschränkungen in Museen etc.“	„Bus wurde absolut vermieden, da das eigene Auto sicherer ist“	„Bewusster, ortsansässiger Einkauf“
	„Home Office durch Hygienevorschriften der Firma“		

Abbildung 34: Änderung der Verkehrsmittelwahl seit Beginn der Corona-Krise

### 3.2 Workshops mit Bürger\*innen der Gemeinde

Neben der durchgeführten Befragung sollte ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätswerkstatt die Durchführung von partizipativen Formaten mit den Bürger\*innen der Gemeinde Untergruppenbach zu verschiedenen Themen rund um die Mobilität in Form von Workshops sein.

Die Konzeption und Erarbeitung der Inhalte der Workshops erfolgte gemeinsam durch die HHN und die Gemeinde Untergruppenbach. Veranstaltet wurden **drei Workshops** die sich schwerpunktmäßig mit allgemeinen Themen zur Mobilität, nachhaltigen Mobilitätssystemen und dem Fuß- und Radverkehr (siehe Abbildung 35) beschäftigten. Ziel der Workshops sollte es sein, einen möglichst umfassenden Gesamteindruck und konkrete Wünsche der Gemeindebevölkerung in Bezug auf die Mobilitätskonzeption zu ermitteln.



Abbildung 35: Themenschwerpunkte der Workshops

Trotz der anhaltenden Pandemielage war es möglich die Workshops, unter Einhaltung der Corona-Regeln, Vor-Ort in der Stettenfelshalle in Untergruppenbach als Präsenz-Workshop durchzuführen. Die Workshops richteten sich an alle gemeldeten Bürger\*innen der Gemeinde Untergruppenbach. Aufgrund der Pandemiesituation war eine vorherige Anmeldung nötig. Diese wurde bereits im Anschreiben zur Mobilitätsbefragung beworben und konnte direkt im Anschluss an die Befragung online durchgeführt werden. Zusätzlich bestand die Möglichkeit zur papierhaften oder telefonischen Anmeldung im Rathaus über den Mobilitätsmanager der Gemeinde Untergruppenbach.

An jedem Workshop nahmen 30 bis 40 Bürger\*innen teil. Die Vorträge wurden durch die Gemeinde Untergruppenbach und die Hochschule Heilbronn gehalten. Am Rande der Workshops wurde nachhaltige Mobilität greifbar gemacht. In einem Ausstellungsformat wurden diverse Fragestellungen rund um die nachhaltige Mobilität in visueller Form aufbereitet. Die Bürger\*innen konnten zudem in diesem Rahmen neue nachhaltige Mobilitätsangebote wie E-Scooter, Segways oder Lastenräder ausprobieren (siehe Abbildung 36). Auch die lokalen Unternehmen und übergeordnete Behörden wurden in die Workshops eingebunden. Durch Beiträge auf der Homepage der Gemeinde Untergruppenbach, im

Amtsblatt und Artikel in der lokalen Presse sowie ein Radiointerview erfolgte eine begleitende Berichterstattung.



Abbildung 36: Exponate

### 3.2.1 Workshop 1 – Auftakt & Allgemeine Themen zur Mobilität

Im ersten Workshop der am Donnerstag, 1. Oktober 2020 in der Stettenfelshalle Untergruppenbach stattfand wurden zunächst **allgemeine Themen** thematisiert. Diese umfassten unter anderem eine Kurzvorstellung der Fördermaßnahme MobilitätsWerkStadt 2025 und der sich daraus erschließenden Mobilitätswerkstatt Untergruppenbach sowie der bisher erarbeiteten Grundlagen. Anschließend wurden die Ergebnisse aus der Mobilitätsbefragung den teilnehmenden Bürger\*innen vorgestellt. Weitere Themen bildeten der Sachstand der Machbarkeitsstudie Schozach-Bottwartalbahn (Stadtbahn) und die Neukonzeption des ÖPNV (Busverkehr) auf dem Linienbündel Schozach-/Bottwartal, welche zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 nun bereits zum Teil in Kraft getreten sind.

Ziel der Workshops war die aktive Mitwirkung der Bürger\*innen. So konnten diese im weiteren Verlauf des Abends in aktiven Gruppenarbeiten verschiedene Fragestellungen zum Thema Mobilitätswandel diskutieren. Die Teilnehmer\*innen wurden hierzu in drei Gruppen aufgeteilt. Die Aufteilung erfolgte getrennt nach Ortsteilen. Dazu wurden die Ortsteile östlich (Unter-/Oberheinriet, Vorhof) und westlich der Autobahn (Unter-/Obergruppenbach, Donnbronn) zusammengefasst. Eine weitere Gruppe setzte sich aus ÖPNV-interessierten Bürger\*innen zusammen. Die Gruppen befassten sich zusätzlich zu den allgemeinen Fragestellungen mit ÖPNV relevanten bzw. ortsteilbezogenen allgemeinen Verbesserungspotentialen. Diese Potentiale fließen in die Analyse mit ein. Die Antworten werden zunächst, wie wiedergegeben und ohne Wertung, tabellarisch getrennt dargestellt. Eine Einordnung folgt im Anschluss. Mögliche Probleme und deren Lösungsansätze wurden in der Gruppe erläutert und im Nachgang daran im Plenum vorgestellt.

Es wurde versucht Antworten auf folgende Fragen zu finden:

- Was kann **jede(r) Einzelne** zum Mobilitätswandel beitragen?

Ortsteile westlich der Autobahn (Unter-/Obergruppenbach, Donnbronn)	Ortsteile östlich der Autobahn (Unter-/Oberheinriet, Vorhof)	ÖPNV-Interessierte Bürger*innen
Gewohnheiten hinterfragen	Fahrgemeinschaften bilden	
Nachbarschaftliche Absprachen	Zu Fuß zur Schule	
Flexibler werden		
Impulse im eigenen Umfeld geben		

Tabelle 5: Workshop 1 – Was kann jede(r) Einzelne zum Mobilitätswandel beitragen?



- Was können die **lokalen Unternehmen** zum Mobilitätswandel beitragen?

Ortsteile westlich der Autobahn (Unter-/Obergruppenbach, Donnbronn)	Ortsteile östlich der Autobahn (Unter-/Oberheinriet, Vorhof)	ÖPNV-Interessierte Bürger*innen
Mitfahrbörse	Lieferung von Einkäufen (Edeka, dm, Lidl)	Halbierung des Individualverkehrs bei großen Unternehmen
Jobrad, Ladesäule, Job-Ticket	Förderung ÖPNV & Bahn, Anpassung der Arbeitszeit	Mehr Mitarbeiter in Bussen
Lieferservice anbieten		Klare Umsteigemöglichkeiten/-beziehungen
Belohnungen & Impulse		Visualisierung von Um-/Zustiegsmöglichkeiten über digitale Karte
		Digitale Anzeiger, Netzpläne
		Gleiche Halte- und Linienwege

Tabelle 6: Workshop 1 – Was können die lokalen Unternehmen zum Mobilitätswandel beitragen?

- Was kann die **Gemeinde Untergruppenbach** zum Mobilitätswandel beitragen?

Ortsteile westlich der Autobahn (Unter-/Obergruppenbach, Donnbronn)	Ortsteile östlich der Autobahn (Unter-/Oberheinriet, Vorhof)	ÖPNV-Interessierte Bürger*innen
Lieferservice	Radwege ausweisen	Über alle Linien und Betreiber hinweg ein einheitliches (bargeldloses) Bezahlungssystem
Ladeinfrastruktur in Wohngebieten	Radwege verbinden	Zentrale Haltestellen
Vorbild sein & Impulse setzen (z. B. STADTRADELN)	Carsharing-Stellplätze in Unter- und Oberheinriet	P+R-Parkplätze an Haltestellen
Aktionstage in der Gemeinde (z. B. mit E-Autos)	Neubaugebiete so gestalten, dass Fuß- und Radwege enthalten sind	Radabstellmöglichkeiten (sicher)
Belohnung für Nutzung umweltgerechter Mobilität	Radfreundliche Schulwege	
Mitfahrbörse	Autofreier Schulbereich	
Radabstellmöglichkeiten		
Bessere Beschilderung des Radwegenetzes		

Tabelle 7: Workshop 1 – Was kann die Gemeinde Untergruppenbach zum Mobilitätswandel beitragen?

Zusammenfassend kann daraus folgendes Fazit gezogen werden:

- Durch Fahrgemeinschaften und nachbarschaftliche Absprachen kann der Mobilitätswandel durch **jede\*n Einzelne\*n** bewältigt werden. Dazu zählen auch „Selbstverständlichkeiten“ wie das zu Fuß zur Schule gehen. Durch eine Sensibilisierung der Mitbürger\*innen soll weiterhin die Möglichkeit geschaffen werden, schwächere Bürger\*innen beim Bewältigen der täglichen Mobilität zu unterstützen. Durch das Setzen von Impulsen im eigenen Umfeld kann der Mobilitätstrend zudem positiv beeinflusst werden. Eigene Gewohnheiten sollten kritisch hinterfragt und so zu einem Mobilitätswandel in der Gemeinde beigetragen werden.
- **Lokale Unternehmen** können aus Sicht der Teilnehmenden an vielen verschiedenen Stellen den Mobilitätswandel beeinflussen. So sollten die Unternehmen den Umweltverbund fördern und den Mitarbeitenden entsprechende Angebote, wie Job Ticket (ÖPNV) oder Job Rad (Radverkehr), unterbreiten. Um die Elektromobilität voranzutreiben sollten die Parkflächen der Unternehmen mit Ladesäulen und für E-Fahrzeuge gekennzeichneten Abstellplätzen ausgestattet werden. Durch Belohnungen und das gezielte Setzen von Impulsen könnten die Mitarbeitenden zudem zusätzlich zum Umsteigen auf den Umweltverbund animiert werden. Lokale Einzelhandelsbetriebe sollen gebündelt Einkäufe in das Gemeindegebiet liefern, um Kurzstreckenfahrten zu vermeiden.
- Die **Gemeinde** soll aus Sicht der Workshop-Teilnehmenden als Treiber des Mobilitätswandels in der Gemeinde fungieren. Durch die Schaffung von Ladeinfrastruktur und weiteren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder kann aus ihrer Sicht ein entscheidender Beitrag dazu geleistet werden. Das Carsharing Angebot soll auf die Ortsteile Unterheinriet und Oberheinriet ausgeweitet werden, um hier ein flächendeckendes Angebot aufzuweisen. Bei der Gestaltung von Neubaugebieten sollen die neuen Mobilitätsformen mit Beginn der Planungen berücksichtigt werden. Aktionstage oder -wochen (bspw. STADTRADELN) sollen das Interesse der Bürger\*innen steigern und mehr Aufmerksamkeit auf das Thema nachhaltige Mobilität lenken. Neue Radwege sollten ausgewiesen bzw. bestehende Radwege verbunden werden. Zudem soll die Beschilderung durchgängig erfolgen.
- Große Arbeitgeber sollen eine gute Anbindung an den **ÖPNV** erhalten. In Zusammenarbeit mit dem Landkreis sollten zudem klare Umsteigebeziehungen geschaffen werden. Eine digitale Visualisierung, durch Anzeigen und aktuelle Netzpläne, kann das Angebot entsprechend ergänzen. Die verschiedenen Linien sollten zudem einheitliche Halte- und Linienwege aufweisen, was einen Umstieg auf den ÖPNV deutlich erleichtern würde. Über alle Linien und Betreiber hinweg sollte ein einheitliches (bargeldloses) Bezahlssystem eingeführt werden. P+R-Parkplätze sowie (sichere) Radabstellmöglichkeiten an Haltestellen würden zu einer weiteren Attraktivierung des ÖPNV beitragen.

### 3.2.2 Workshop 2 – Nachhaltige Mobilitätssysteme

Der zweite Workshop konnte am Donnerstag, 8. Oktober 2020 in der Stettenfelshalle Untergruppenbach stattfinden. Dieser Workshop stand im Zeichen der **nachhaltigen Mobilitätssysteme**. Eine thematische Einführung wurde von Seiten der Hochschule vorgenommen, hier wurde auf die Bedeutung von nachhaltiger Mobilität sowie der Strategie, die in Baden-Württemberg verfolgt wird, Bezug genommen. Anschließend wurde die aktuelle Situation in der Gemeinde Untergruppenbach aufgegriffen. Es erfolgte die Vorstellung verschiedener nachhaltiger Mobilitätsformen die bereits jetzt vor Ort genutzt werden können, dazu zählen E-Carsharing, On-Demand-Verkehr durch den Citybus, Fahrten die durch den Bürger für Bürger e. V. durchgeführt werden und für das Erreichen von Behörden oder Arztpraxen dienen sowie Elektromobilität und die damit verbundene notwendige Ladeinfrastruktur.

Nach dem passiven Teil, folgte wiederum der aktive Part der Mobilitätswerkstatt. Gemeinsam wurden die Themenfelder der nachhaltigen Mobilitätssysteme bearbeitet. Dazu wurden zwei Arbeitsgruppen gebildet. Eine Aufteilung nach Ortsteilen ist bei lokalen Optimierungspotentialen wichtig. Die Aufteilung bei diesem Workshop wurde jedoch nicht getrennt nach Ortsteilen wie im ersten Workshop vorgenommen, sondern erfolgte nach Altersklassen. Es wurden eine Gruppe mit Bürger\*innen der Altersklasse bis 50 Jahre und eine Gruppe der Altersklasse über 50 Jahre gebildet. Bei den gestellten Fragen ist die Altersstruktur entscheidender. Die Antworten werden zunächst, wie wiedergegeben und ohne Wertung, tabellarisch getrennt dargestellt. Eine Einordnung folgt im Anschluss. Jede Arbeitsgruppe beschäftigte sich mit folgenden Fragen und versuchte darauf Antworten zu finden:

- Welche **Anreize** sollten gesetzt werden, damit Sie die **neuen nachhaltigen Mobilitätsformen/-systeme nutzen**?

Altersklasse bis 50 Jahre	Altersklasse über 50 Jahre
Gutscheine	Erreichbarkeit leicht/nah
Kostenloser „Ladestrom“	Leichte Verfügbarkeit
„Ausprobier-Tage“	Kein komplizierter Formalismus
Wurf-/Infopost in den Briefkasten	Private Ladeinfrastruktur fördern
Untergruppenbacher „Ringverkehr“ – Zubringer	Citybus nicht nur für Einkauf, sondern auch für Arzt oder Krankenhaus anbieten
Kostenloses Parken für E-Fahrzeuge	Einrichtung eines E-Parkplatzes im Wohngebiet
4x im Jahr öffentliche Mobilitäts-Info	Rufbus
WhatsApp Gruppe	Hotline für Mitfahrgelegenheiten
Finanzielle Anreize bei Neubauten (PV & Ladestation)	Elektrifizierung von Garagenhöfen
Zielgruppenorientierte Angebote (Jugendliche, Familien, Senioren, Pendler)	Günstiger als eigener Pkw
1 App für alle Anbieter	App für Mitfahrgelegenheiten (in Verbindung mit Mitfahrbänke)
Bürgerbeteiligung/Abstimmung bei Mobilitätsentscheidungen	Gute Vernetzung der eingesetzten Verkehrsmittel
Mehr Umfragen	Zugänglichkeit der Ladeinfrastruktur innerhalb von 5 Gehminuten
Carsharing ausbauen (Ersatz für Zweitwagen)	App für Routenwahl (Ziel eingeben und Verkehrsmittel sowie Umstiege angezeigt bekommen)
	Regelmäßige Buslinie mit Haltestellen in allen Ortsteilen. Durchgeführt über Verein mit Ehrenamtlichen.

Tabelle 8: Workshop 2 – Anreize nachhaltige Mobilitätsformen/-systeme nach Altersklassen

- Welche Ihrer **alltäglichen Wege** könnten durch welches **Sharing-Modell bzw. Verkehrsmittel ersetzt** werden?

Altersklasse bis 50 Jahre	Altersklasse über 50 Jahre
Sharing-Fahrzeuge für Langstrecken (Urlaub) bereitstellen, um fossil betriebenes Zweitfahrzeug überflüssig zu machen.	Regionales „BlablaCar“ (Mitfahrzentrale)
Örtlicher Online Fahrtenpool für tägliche Fahrten (Anreiz durch Incentives).	Private Nachbarschaftshilfe
On-Demand-Strecke Untergruppenbach Zentrum <-> HN-Zentrum	Mitfahrgelegenheiten/Mitfahrbänke
Kurzfahrten reduzieren (Bäcker, Recyclinghof, Einkaufen)	Einkauf durch E-Lastenrad
Bäckerauto oder nachbarschaftlich organisierte Bäckereinkäufe	Privates Carsharing in den Ortsteilen
Alternative zu Recyclinghof Fahrten	Fahrgelegenheit zu Festen und zurück

Tabelle 9: Workshop 2 – Ersatz der Wege durch welches Sharing-Modell bzw. Verkehrsmittel

- Wie könnte das **bestehende Angebot an On-Demand-Verkehren ergänzt oder zusammengeführt** werden?

Altersklasse bis 50 Jahre	Altersklasse über 50 Jahre
Autonomes Fahrzeug bestellen (in Zukunft)	E-Bike-Sharing
Örtliche Erweiterung	Rufbus statt Linienbus
Ergänzend Fahrten zu Veranstaltungen anbieten	In jedem Gebiet einer Gemeinde Vorortreichbarkeit
Strom + Fahrzeuge von Privatpersonen anbieten	Sichere Abstellmöglichkeit für Fahrrad an Haltestellen/Stationen
Routenplanung	
Abholung an der Haustür	
Digitale Mitfahrbörse	
Möglichkeit Fahrten zu reservieren (Ort, Zeit, Personen)	
Verfügbarkeit online abrufbar + wenige Minuten vorher buchbar	

Tabelle 10: Workshop 2 – Zusammenführung/Ergänzung bestehendes On-Demand-Angebot

- An welchen **Standorten sollten Stationen (Sharing und Ladeinfrastruktur)** verortet sein und warum?

Altersklasse bis 50 Jahre	Altersklasse über 50 Jahre
Private Ladeinfrastruktur (gemeinsame Nutzung)	Obergruppenbach, Vorhof: damit auch diese Ortsteile Zugang zur E-Mobilität bekommen.
Garagenhöfe an Strom anbinden (Eigentümergeinschaft?)	In jedem Wohngebiet in 5 Gehminuten Erreichbarkeit.
Station bei Apotheke	Sharing mit Bosch „Poolfahrzeugen“
Ladestationen bei Lidl und Edeka	
Dezentral (Abdeckung der Bevölkerung)	
Zentral (Verfügbarkeit der Fahrzeuge)	
Stationen in der Nähe von „längeren“ Terminen z. B. Arzt, Einkaufen, Freibad, Burg etc.	
Donnbronn (Bushaltestelle Ortsmitte)	
Parkplatz Stettenfelshalle	

Tabelle 11: Workshop 2 – Standorte für Stationen (Sharing & Ladeinfrastruktur)

Zusammenfassend kann daraus folgendes Fazit gezogen werden:

- Um Anreize für eine Nutzung der neuen nachhaltigen Mobilitätsformen zu setzen, sollte aus Sicht der Bürger\*innen vor allem die **Möglichkeit zum Ausprobieren** bestehen. Dies soll durch „Ausprobier-Tage“ und öffentliche Mobilitätsinformationen erfolgen. Ein Ausbau der Parkplätze für E-Fahrzeuge und eine Konzeption für On-Demand-Busse sollen erfolgen. Die Angebote sollen zudem leicht verfügbar sein, durch eine Mobilitätssprechstunde per Hotline kann eine persönliche Beratung erfolgen. Durch die Verwendung einer App, die alle Anbieter bündeln soll, kann eine bessere Vernetzung der Verkehrsmittel erzielt werden.
- **E-Parkplätze und Ladeinfrastruktur** sollen vor allem in bereits bestehenden Wohngebieten ausgebaut werden. Eine Förderung bei der Installation von privater Ladeinfrastruktur wird gefordert.
- In der Gemeinde bestehen bereits konkrete Überlegungen zu **„Mitfahrbänken“**. Dieses Angebot soll nach Wunsch der Bürgerschaft weiterverfolgt werden. Das Angebot soll digital abrufbar sein, dies soll vor allem durch das zur Verfügung stellen einer App umgesetzt werden. Bei der Konzeption sollen zudem Optionen eines Autonomen Shuttles geprüft werden. Neben Arzt- und Einkaufsfahrten ist es von den Bürger\*innen gewünscht Fahrten zu verschiedenen Veranstaltungen (auch ins Zentrum von Heilbronn) anzubieten.
- Als mögliche Standorte für **Sharing-Stationen** werden vor allem zentrale Punkte im Gemeindegebiet genannt. Hierzu zählen die Einkaufsmöglichkeiten Lidl und Edeka sowie die Apotheke. Zudem sollten Arztpraxen und Anziehungspunkte wie das Freibad, die Burg Stettenfels und auch die Stettenfelshalle in Planungen für Standorte einbezogen werden. Das Abrufen der Standorte sollte

ebenfalls per App möglich sein. Die Angebote sollten auf alle Ortsteile ausgeweitet werden, um allen Bürger\*innen die Möglichkeit zur Teilnahme an einem solchen System zu gewährleisten.

### 3.2.3 Workshop 3 – Fuß- und Radverkehr

Der dritte Workshop wurde am Mittwoch, 14. Oktober 2020 in der Stettenfelshalle Untergruppenbach durchgeführt. Von Seiten der Hochschule Heilbronn wurde zunächst ein Überblick über die durchgeführte Bestandsaufnahme des Fuß- und Radwegenetzes gegeben. Anschließend erfolgt die Vorstellung des Handlungsfeldes „Fuß- und Radwege“ durch die Gemeinde Untergruppenbach. Schwerpunktmäßig ging es hierbei um die Arbeiten, die derzeit im Fuß- und Radverkehr durchgeführt wurden. Daran anschließend wurden Allgemeine Fragestellungen sowie Strukturelle Fragestellungen in Kleingruppen bearbeitet. Die Einteilung der Kleingruppen erfolgte nach Fußgänger\*innen aus den Ortsteilen Untergruppenbach, Obergruppenbach und Donnbronn und Fußgänger\*innen aus den Ortsteilen Unterheinriet, Oberheinriet und Vorhof. Zudem konnten Bürger\*innen die sich besonders für den Radverkehr interessieren die Fragestellungen aus dieser Sicht bearbeiten. Die Antworten werden zunächst, wie wiedergegeben und ohne Wertung, tabellarisch getrennt dargestellt. Eine Einordnung folgt im Anschluss. Jede Arbeitsgruppe beschäftigte sich mit folgenden Fragen und versuchte darauf Antworten zu finden.

Allgemeine Fragestellungen:

- Was sind für Sie **Merkmale eines guten Fuß- und Radwegenetzes?**

Fußgänger*innen (Unter-/Obergruppenbach, Donnbronn)	Fußgänger*innen (Unter-/Oberheinriet, Vorhof)	Radfahrende/-interessierte
Durchgängigkeit	Gemeindeeigenen Kleinbus nutzen, um Kinder z. B. aus OH nach UH in die Schule zu fahren.	Befestigte Radwege (kein Schotter)
Gute & sichtbare Beschilderung	Sicher auch für Kinder (Schulwege)	Kindertauglich
Kennzeichnung/Abgrenzung des Gehwegs zur Straße		Bus mit Fahrradträger am Heck
Ausreichende Beleuchtung & guter begeh- und rollbarer Belag		Farbliche Trennung von Fuß- und Radwegen
Ausreichende & sichere Querungsmöglichkeiten von Straßen		Nicht durch Pkw zugeparkte Radwege
		Leih-Lastenrad an „zentraler“ Stelle
		Bordsteine absenken
		Fahrradweg an Landstraßen – Problem keine Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw.

Tabelle 12: Workshop 3 – Merkmale eines guten Fuß- und Radwegenetzes

- Wie könnten wir **gemeinsam Untergruppenbach** zur „**fußgängerfreundlichen Kommune**“ entwickeln?

Fußgänger*innen (Unter-/Obergruppenbach, Donnbronn)	Fußgänger*innen (Unter-/Oberheinriet, Vorhof)	Radfahrende/-interessierte
Natürliche Beschattung mit Rastmöglichkeiten	Randsteine absenken	Verkehrsberuhigte Zone im Bereich Kindergarten / Sporthalle / Schule in Unterheinriet
Sensibilisierung für die Freihaltung der Gehwege		Tempo 30
Lieferservice des Einzelhandels		Autofreie Bereiche an Schulen
Kontrolle der Grundstücksgrenzen (Büsche, Hecken)		Mehr Raum für Radfahrende evtl. zu Lasten der Autofahrenden
		Schotterwege glätten

Tabelle 13: Workshop 3 – Entwicklungsmöglichkeiten zur fußgängerfreundlichen Kommune

- Was können die **Bürger\*innen, die lokalen Unternehmen und die Kommune** zu einer **Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs** beitragen?

Fußgänger*innen (Unter-/Obergruppenbach, Donnbronn)	Fußgänger*innen (Unter-/Oberheinriet, Vorhof)	Radfahrende/-interessierte
Parkmöglichkeiten an Haltestellen des ÖPNV	Rampenzuwegung (ergänzend zur Treppe) zwischen Alte Happenbacher Str. und Treppe zu Am Ziegelacker	Gemeinderad analog zu Jobrad
Sitzgelegenheiten an Haltestellen des ÖPNV	Instandhaltung der Feldwege	Gegenseitige Rücksichtnahme z. B. Abstand beim Überholen
Fahrradabstellmöglichkeiten	Absolutes Halteverbot vor der Schule	Mehr Mitbürger motivieren insbesondere Kurzstrecken mit dem Rad zurückzulegen
Bänke aufstellen		Bike-Park für Freizeit
		Sichere Abstellmöglichkeiten
		Pumptrack analog Willsbach (Aufbau Heinriet)
		Bikesharing (analog zu Carsharing)
		Lastenfahrrad zur Verfügung stellen (in allen Ortsteilen)
		Fahrradzufahrten zu Einkaufsmöglichkeiten
		Aktionen „autofreie Tage“ & Rabattaktionen
		Dienstoffahrrad

Fußgänger*innen (Unter-/Obergruppenbach, Donnbronn)	Fußgänger*innen (Unter-/Oberheinriet, Vorhof)	Radfahrende/-interessierte
		Fahrradmitnahme im Bus
		Neubaugebiete: Fuß- und Radwege anbinden
		Mit Plakaten Werbung für Rücksichtnahme Fußgänger/Fahrrad

Tabelle 14: Workshop 3 – Beitrag der lokalen Unternehmen und Kommune zu einer Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs

Strukturelle Fragestellungen:

- Wie könnte das **bestehende Fuß- bzw. Radwegenetz ergänzt oder ausgebaut** werden?

Fußgänger*innen (Unter-/Obergruppenbach, Donnbronn)	Fußgänger*innen (Unter-/Oberheinriet, Vorhof)	Radfahrende/-interessierte
Trennung von Fuß- und Radwegen	Kinderwagentauglicher Fußweg von OH-Hofäcker in Richtung Wald (Naherholung)	Sichere Querung des Zubringers (L 1111) bei Donnbronn
Sichere Querung des Zubringers (L 1111) bei Donnbronn	Fußweg zwischen Unterheinriet und Oberheinriet beleuchten. (Leerrohr vorhanden)	Sicherere Radwegeführung über Happenbach
Geschwindigkeitsbegrenzung vor der Schule		Radweg Oberheinriet nach Lehensteinsfeld fehlt
Ergänzung fehlender Bodenindikatoren an Bushaltestellen und Querungsmöglichkeiten		Verbindung zwischen Untergruppenbach und Unterheinriet
Zebrastrreifen oder Fußgängerampel vor der Schule (Obergruppenbacher Str.)		Direktverbindung Oberheinriet - Untergruppenbach
Rastbänke in verschiedenen Höhen/Farben		Radweg über Stauwehr in Oberheinriet
Ausreichende & flächendeckende Beleuchtung z. B. zwischen Tennis- und Fußballplatz		Aktualisierte Karte der vorhandenen Fuß- und Radwege zur Verfügung stellen
Sichere Zuwegung/Querung zum Obst- und Gemüsestand an der Ecke K 2155/K 2068		

Tabelle 15: Workshop 3 – Ausbau / Ergänzung des bestehenden Fuß- und Radwegenetzes



- Wo sollten **Abstellanlagen** zur Verfügung stehen?

Fußgänger*innen (Unter-/Obergruppenbach, Donnbronn)	Fußgänger*innen (Unter-/Oberheinriet, Vorhof)	Radfahrende/-interessierte
Radabstellplatz am Parkplatz vor dem Rathaus		Vor dem Rathaus (Parkplatz)
		Stettenfelshalle
		Bushaltestellen

Tabelle 16: Workshop 3 – Standorte Abstellanlagen

Zusammenfassend kann daraus folgendes Fazit gezogen werden:

- Das **Fuß- und Radwegenetz** in der Gemeinde sollte **durchgängig** sein und eine sichtbare Beschilderung vor allem in bewaldeten Gebieten aufweisen. Zudem ist laut den Bürger\*innen eine ausreichende Beleuchtung sicherzustellen. Eine Schaffung von sicheren Straßenübergängen an Knotenpunkten wird ebenfalls als wichtig erachtet. An einigen Stellen im Gemeindegebiet sollte eine Absenkung der Bordsteine durchgeführt werden.
- Durch **vermehrte Kontrolle** der Grundstücksgrenzen, was den Baumschnitt und Hecken betrifft, sollte es ermöglicht werden Fußwege vor Bewuchs zu schützen und somit den Fußgängern mehr Platz zur Verfügung stellen. Die Bürger\*innen plädieren zudem dafür vor Schulen und Kitas verkehrsberuhigte Zonen einzurichten.
- Um **umweltfreundliche Verkehrsmittel** attraktiver zu gestalten, sollten vor allem Abstellmöglichkeiten an Haltestellen des ÖPNV geschaffen werden. Die Haltestellen sollten ein möglichst angenehmes Warten ermöglichen und durch Sitzgelegenheiten ergänzt werden. Die älteren Modelle der Radabstellanlagen, welche im Gemeindegebiet verbreitet sind, sollten durch neue sichere Anlagen, die für neue Fahrradmodelle kompatibel sind, beispielsweise durch Fahrradboxen, ersetzt werden. Um weitere Alternativen zum Pkw zu schaffen, sollen Lastenräder im gesamten Gemeindegebiet angeboten werden.
- Auf der **Website der Gemeinde** Untergruppenbach sollte auf Wunsch der Bürger\*innen eine aktualisierte Karte mit vorhandenen Fuß- und Radwegen hinterlegt werden.

Neben der Arbeit in den Kleingruppen (siehe Abbildung 37) sollten ergänzend auf einer separaten Stellwand Problemstellen genannt und verortet werden. Es entstand eine nach Anzahl der Nennungen sortierte „Mängelliste“. Die Ausarbeitungen dienen als Grundlage für die Erarbeitung von konkreten Maßnahmenvorschlägen.



Abbildung 37: Kleingruppenarbeit im Rahmen der Workshops mit den Bürger\*innen

Durch die Workshops konnten zusätzlich wichtige Erkenntnisse und Problemstellungen in die weiteren Arbeiten übernommen werden. Zudem konnte ein Eindruck gewonnen werden, welche konkreten Themen mit Mobilitätsbezug die Bürger\*innen der Gemeinde Untergruppenbach prioritär umsetzen würden. Zusätzlich konnten die im Rahmen der Mobilitätsanalyse aufgegriffenen Problemstellungen nochmals validiert werden. Es wurde vor allem deutlich, dass die Fuß- und Radwege, die Elektromobilität in Bezug auf Ladeinfrastruktur und die Gestaltung zukünftiger Baugebiete für die Bürger\*innen von großer Bedeutung sind.

## 4 Analyse / Bestandsaufnahme

### 4.1 Allgemein

Die vorliegende Mobilitätskonzeption unterscheidet sich zu einem klassischen Verkehrsentwicklungsplan in einigen Punkten. Ziel einer heutigen Mobilitätskonzeption muss es sein, dass eine verträgliche Nutzung aller Verkehrsarten möglichst gleichberechtigt nebeneinander erfolgen kann. Unter Berücksichtigung geänderter Rahmenbedingungen hinsichtlich der Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel, aber auch in Bezug auf Klimaverträglichkeit und Nachhaltigkeit ist es umso wichtiger, eine übergeordnete und integrierte Mobilitätskonzeption zu erarbeiten.

### 4.2 MIV

#### 4.2.1 Grundlagen

Die Antworten aus der Mobilitätsbefragung zeigen ein zwiegespaltenes Bild des MIV. Einerseits wird von den Bürger\*innen gefordert, dass ein leistungsfähiges Streckennetz mit ausreichend Stellplätzen vorgehalten wird. Andererseits wird der MIV als Verursacher von Lärm-, Luftschadstoff- und Verkehrsbelastungen sowie Sicherheitsproblemen identifiziert. Ziel des Mobilitätskonzepts soll sein, weiterhin ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz für den MIV bereitzustellen. Im Gegenzug soll nichtnotwendiger MIV reduziert werden. Verkehr an sich soll möglichst frei von Lärm, Abgasen und sicher abgewickelt werden. Dazu ist auch die Verlagerung von Fahrten des MIV auf den Umweltverbund von Nöten.

#### 4.2.2 Bestandsaufnahme

Die maßgebende Verkehrsader und überörtliche Verbindung für den MIV in Untergruppenbach bildet die Landesstraße L 1111 ab. Diese verläuft von der Stadt Löwenstein über den Ortsteil Vorhof im Osten des Gemeindegebiets weiter nach Unterheinriet, den Abstatter Ortsteil Happenbach und Untergruppenbach nach Donnbronn im Westen des Gemeindegebiets. In den Ortsteilen Vorhof und Unterheinriet ist die L 1111 gleichzeitig Ortsdurchfahrt. An den Ortsteilen Untergruppenbach und Donnbronn führt die L 1111 südlich bzw. westlich vorbei und nimmt die Funktion einer Ortsumgehung ein. In Unterheinriet zweigt die L 1102 nach Norden ab und bildet im Ortsteil Oberheinriet die Ortsdurchfahrt weiterführend nach Lehrensteinsfeld. Der Abzweig der L 1102 nach Süden führt entlang des Entwicklungscampus der Fa. Bosch nach Abstatt. Zwischen Untergruppenbach und Happenbach verläuft die Bundesautobahn A 81 in Nord-Süd Richtung. Über die Anschlussstelle Heilbronn/Untergruppenbach ist die Gemeinde direkt ans Fernstraßennetz angebunden. Westlich der Anschlussstelle zweigt die Siegfried-Levi-Straße von der L 1111 ab und erschließt über die Happenbacher Straße den östlichen Teil des Ortsteils Untergruppenbach. Das Nahversorgungszentrum Schlossblick (Lebensmittel- und Drogeriemarkt) ist von der L 1111, wie auch der Happenbacher Straße, aus erreichbar. In Untergruppenbach zweigen die Kreisstraßen K 2086 / K 2087 und K 2155 ab. Die K 2086 / K 2087 erschließt die Ortsmitte von Untergruppenbach und bildet nach der Teilung die innergemeindliche Erschließung aus Untergruppenbach in Richtung Donnbronn bzw. Obergruppenbach. Die K 2155 führt in westlicher Richtung nach Talheim bzw. davon abzweigend als K 2068 an der Fa. Magna vorbei nach Ilsfeld-Wüstenhausen. In Donnbronn zweigt die Kelteräckerstraße von der L 1111 ab und erschließt den Ortsteil. Die L 1111 führt in nordwestlicher Richtung weiter nach Heilbronn und bindet das Oberzentrum aus Süden an die Autobahn an. Das Straßennetz in Untergruppenbach ist klar strukturiert und klassifiziert. Der überörtliche Verkehr wird auf den Hauptachsen (Landes- und Kreisstraßen) gebunden. Das von den klassifizierten

Straßen abzweigende Netz dient vorrangig der Erschließung der Wohngebiete. Verkehrsintensive Nutzungen, wie bspw. Nahversorgungseinrichtungen und große Arbeitgeber, sind direkt über das klassifizierte Netz zu erreichen.

Quantitative Zahlen zum Verkehrsgeschehen des MIV liegen aus der Lärmaktionsplanung vor. Im Dezember 2019 wurden von der Firma ERA GmbH & Co. KG **Verkehrszählungen** entlang der Kreisstraßen und der Landesstraßen durchgeführt (in Abbildung 38 schwarz) <sup>4</sup>, um die Verkehrsstärken aus der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) von 2015 (in Abbildung 38 rot) <sup>5</sup> zu ergänzen. Die genannten Verkehrszahlen bilden den  $DTV_w (Mo-Fr)$  (durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke Mo-Fr) ab. Der Schwerververkehrsanteil >3,5t liegt (Autobahn ausgenommen) bei 5 bis 6 %.

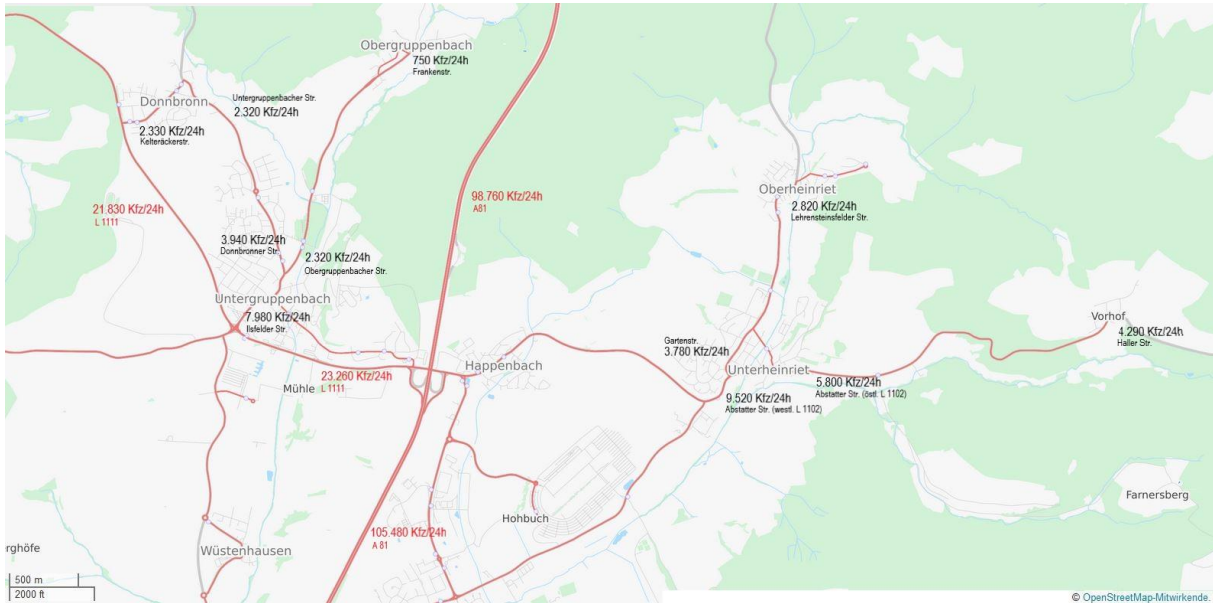


Abbildung 38: Straßennetz und Verkehrszählung 2019 sowie SVZ 2015 in Untergruppenbach

Aufbauend auf den vorliegenden Daten wurde auf eine weitere rein quantitative Erfassung des Verkehrsgeschehens verzichtet. Eine zusätzliche ausschließliche Abbildung des MIV ergibt keinen erkennlichen Mehrwert für die Konzeption.

Für Untergruppenbach wurde des Weiteren eine detaillierte **Unfallanalyse** über alle Verkehrsarten hinweg durchgeführt. Im Jahr 2019 wurden auf Untergruppenbacher Gemarkung (ohne Autobahn) 22 Unfälle mit Personenschaden erhoben. Die Orte des Unfallgeschehens zeigt die Abbildung 39.



Abbildung 39: Unfälle mit Personenschaden 2019<sup>6</sup>

Dabei handelte es sich um sieben Unfälle mit Schwerverletzten und 15 Unfälle mit Leichtverletzten. An sieben Unfällen war ein motorisiertes Zweirad beteiligt. An drei dieser Unfälle war keine andere Person beteiligt, an den anderen vier dieser Unfälle kam es zu einer Kollision zwischen Pkw und Krad. Ein Unfall im Radverkehr mit Pkw-Beteiligung wurde erfasst. Ebenso wurde ein Unfall mit verletztem Fußgänger und Pkw-Beteiligung erhoben. 13 der 22 Unfälle mit verletzten Personen und damit knapp 60 % ereigneten sich entlang der L 1111. Insgesamt ereigneten sich über 90 % der Unfälle im klassifizierten Straßennetz. Ein Unfallschwerpunkt bildet die S-Kurve der L 1111 zwischen den Ortsteilen Unterheinriet und Vorhof. Hier ereigneten sich vier Unfälle, davon drei Unfälle mit Schwerverletzten. An allen vier Unfällen war ein Krad beteiligt. Ein weiterer Unfallschwerpunkt bildet der Knotenpunkt L 1111 / K 2155 / Ilsfelder Straße. Hier ereigneten sich vier Unfälle mit Leichtverletzten. Beteiligt waren Pkw und Gkz.

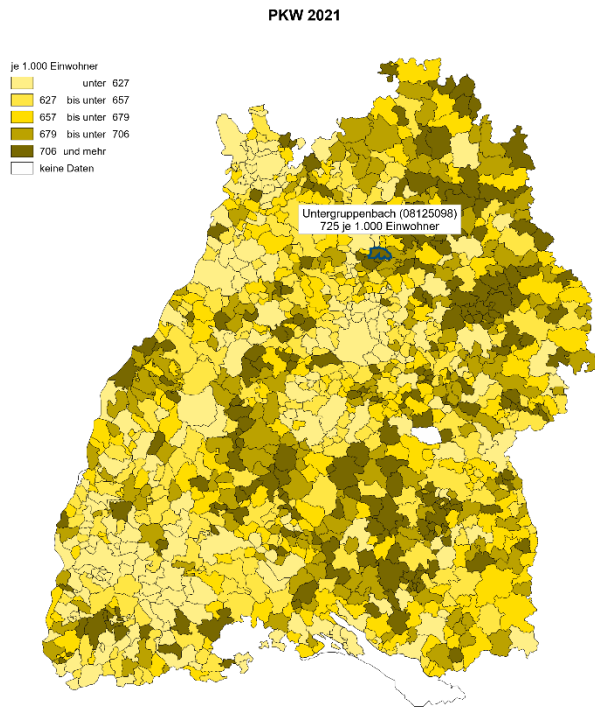
Im Jahr 2020 wurden auf Untergruppenbacher Gemarkung (ohne Autobahn) 27 Unfälle mit Personenschaden erhoben. Die Orte des Unfalls geschehens zeigt die Abbildung 40.


 Abbildung 40: Unfälle mit Personenschaden 2020<sup>6</sup>

Dabei handelte es sich um sieben Unfälle mit Schwerverletzten und 20 Unfälle mit Leichtverletzten. An neun Unfällen war ein motorisiertes Zweirad beteiligt. An drei dieser Unfälle war keine andere Person beteiligt, an sechs dieser Unfälle kam es zu einer Kollision zwischen Pkw und Krad. Drei Unfälle mit Radfahrenden wurden erfasst, davon einer mit Pkw-Beteiligung. Unfälle mit verletzten Fußgängern wurden nicht erhoben. 18 der 27 Unfälle mit verletzten Personen und damit über 65 % ereigneten sich entlang der L 1111. Insgesamt ereigneten sich über 90 % der Unfälle im klassifizierten Straßennetz. Ein Unfallschwerpunkt bildet die S-Kurve der L 1111 zwischen den Ortsteilen Unterheinriet und Vorhof. Hier ereigneten sich vier Unfälle, davon drei Unfälle mit Schwerverletzten. An allen vier Unfällen war ein Krad beteiligt. Die Unfallanalyse legt dar, dass an über 90 % der Unfälle in den Jahren 2019 und 2020 ein motorisiertes Fahrzeug beteiligt war.

Wichtiger Bestandteil der Analyse waren **verhaltensbezogenen Erhebungsmethoden** (Befragung, Beobachtung). Einen besonderen Stellenwert nahm die Beteiligung der Stakeholder (Bürger\*innen, Wissenschaft, Wirtschaft) ein. Betrachtet man die Antworten aus der Mobilitätsbefragung zur (beinahe) täglichen Nutzung der Verkehrsmittel, so wird die dominante Stellung des MIV in Untergruppenbach

untermauert. Dieser hat einen Anteil von 61 % (Selbstfahrer) und 4 % (Mitfahrer). Der Umweltverbund als Ganzes kommt auf 35 %, wobei hier der Fußgängerverkehr mit 26 % (vom Gesamtverkehr) hervorsticht. Die starke Stellung des MIV unterstreicht auch der weiterhin anwachsende Pkw-Bestand je 1.000 Einwohner. Lt. Statistischem Landesamt Baden-Württemberg waren im Jahr 2000 noch 626 Pkw pro 1.000 Einwohner in Untergruppenbach zugelassen. Waren es im Jahr 2010 bereits 670 Pkw pro 1.000 Einwohner, so stieg dieser Wert bis zum Jahr 2020 um insgesamt über 17 % auf 733 Pkw pro 1.000 Einwohner an.<sup>1</sup> In über 90 % der Kommunen in Baden-Württemberg liegt ein niedrigerer Pkw-Bestand je 1.000 Einwohner vor. Den Pkw-Bestand pro 1.000 Einwohner für die Kommunen Baden-Württembergs zeigt die Abbildung 41.



Datenquelle: Statistik des Kraftfahrzeugbestandes des Kraftfahrt-Bundesamtes, Bevölkerungsvorschreibung zum 31.12. des Vorjahres

Abbildung 41: Pkw-Bestand pro 1.000 Einwohner – Kommunen Baden-Württemberg (Darstellung Jahr 2021)<sup>1</sup>

## 4.3 Fuß- und Radverkehr

### 4.3.1 Grundlagen

Ein leistungsfähiges und sicheres Fuß- und Radwegenetz bildet einen wichtigen Baustein für eine hürdenfrei Nutzung des Umweltverbundes. Gerade innerhalb des Gemeindegebiets stellt der Fuß- und Radverkehr eine Alternative zur Nutzung des eigenen Autos dar.

Das Fahrrad eröffnet nahezu allen Bevölkerungsgruppen, durch die Verbreitung der Pedelecs meist unabhängig des Alters, eigenständige Mobilität. Zu Fuß gehen ist kostengünstig und erfordert keine spezielle Ausrüstung. Regelmäßiges Radfahren und zu Fuß gehen ist gesund, umweltfreundlich, nachhaltig und der Ressourcenverbrauch ist gering.

### 4.3.2 Erfassung des Fuß- und Radwegenetzes

Um ein umfassendes Bild über die Situation innerhalb der Gemeinde zu erlangen, wurde von der HHN eine Erfassung des Fuß- und Radwegenetzes durchgeführt. Die Erfassung soll dazu dienen, Aussagen über eventuelle Problemstellen im Gemeindegebiet zu treffen.

Die Erfassung erfolgte nach den folgenden Parametern:

- Erlaubte Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr in der jeweiligen Straße.
- Erfassung ob Gehweg vorhanden.
- Erfassung ob Radweg vorhanden.
- Erfassung ob gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden.
- Erfassung ob Radschutzstreifen vorhanden.
- Erfassung ob „Verbindung/Abkürzung“ nur für Fußgänger und Rad, für MIV gesperrt.
- Erfassung besonderer Merkmale an Kreuzungen.
- Erfassung eingezeichneter bzw. baulich hervorgehobener Parkplätze für den MIV.
- Erfassung von Radabstellanlagen, Bänken für Fußgänger oder ähnliches auffälliges.

In den folgenden Abschnitten folgt die Darstellung für die einzelnen Ortsteile.

Im **Ortsteil Untergruppenbach** sind an allen großen Erschließungsstraßen Gehwege für den Fußgängerverkehr vorhanden. Bei einem Großteil der Gehwege handelt es sich um einseitige Fußwege. Die meisten Wohnstraßen oder engen Straßenzüge sind nicht mit einem Gehweg ausgestattet. Im Gebiet Dornhag bestehen für die Fußgänger\*innen Verbindungen, die für den MIV nicht passierbar sind. Parkplätze sind oftmals in den Wohnstraßen vorhanden, vornehmlich am Straßenrand in Form von seitlichen Parkmöglichkeiten. Weitere Parkmöglichkeiten sind an öffentlichen Orten vorhanden (z. B. Rathaus, Freibad usw.). Radwege sind an den Einfallstraßen Donnbronner Straße und Ilsfelder Straße geführt. Teils werden diese als Radschutzstreifen oder gemeinsamer Geh- und Radweg geführt (siehe Abbildung 42). Eine Verbindung nach Donnbronn besteht in Form eines gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang der K 2086. Nach Obergruppenbach führt ein von der K 2087 durch einen Grünstreifen getrennter Gehweg mit der Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“. Nach Unterheinriet führt eine Fuß- und Radwegeverbindung über die Unterführung der Autobahn auf einem entlang der L 1111 geführten einseitigen gemeinsamen Fuß- und Radweg für beide Geh-/Fahrtrichtungen. Im weiteren Verlauf durch Happenbach nur per Gehweg und einen asphaltierten Feldweg. Nach Oberheinriet besteht eine zunächst asphaltierte Verbindung unterhalb der Burg Stettenfels und dann unbefestigt durch den Wald über eine Autobahnüber- bzw. -unterführung. Die Fa. MAGNA und der Ilsfelder Ortsteil Wüstenhausen sind über eine Unterführung der L 1111 zu Fuß bzw. per Rad gesichert erreichbar. Eine weitere Unterführung der L 1111 besteht im Schafgrund.



Abbildung 42: Radwege in Untergruppenbach



Die Abbildung 43 und Abbildung 44 zeigen das Fuß- und Radwegenetz im Ortsteil Untergruppenbach.

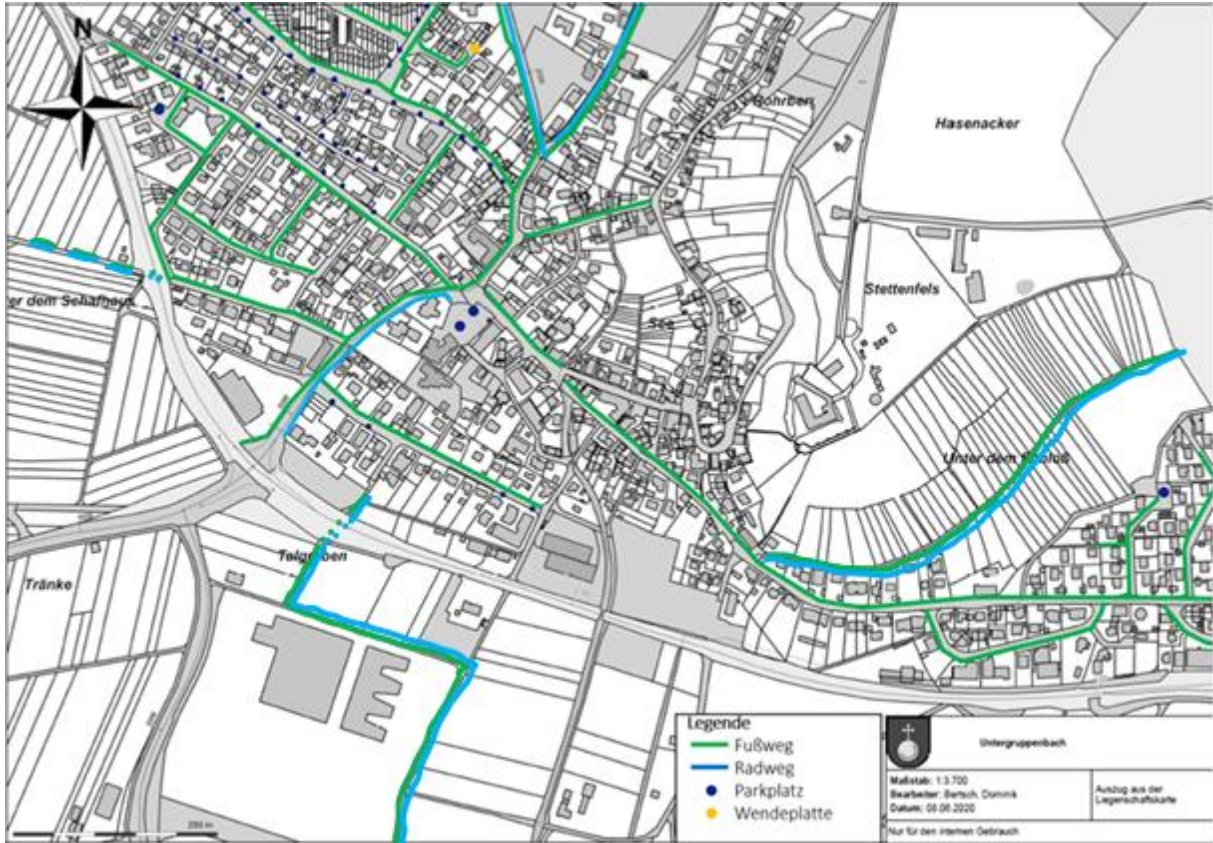


Abbildung 43: Fuß- und Radwegenetz Untergruppenbach (südlicher Teil)

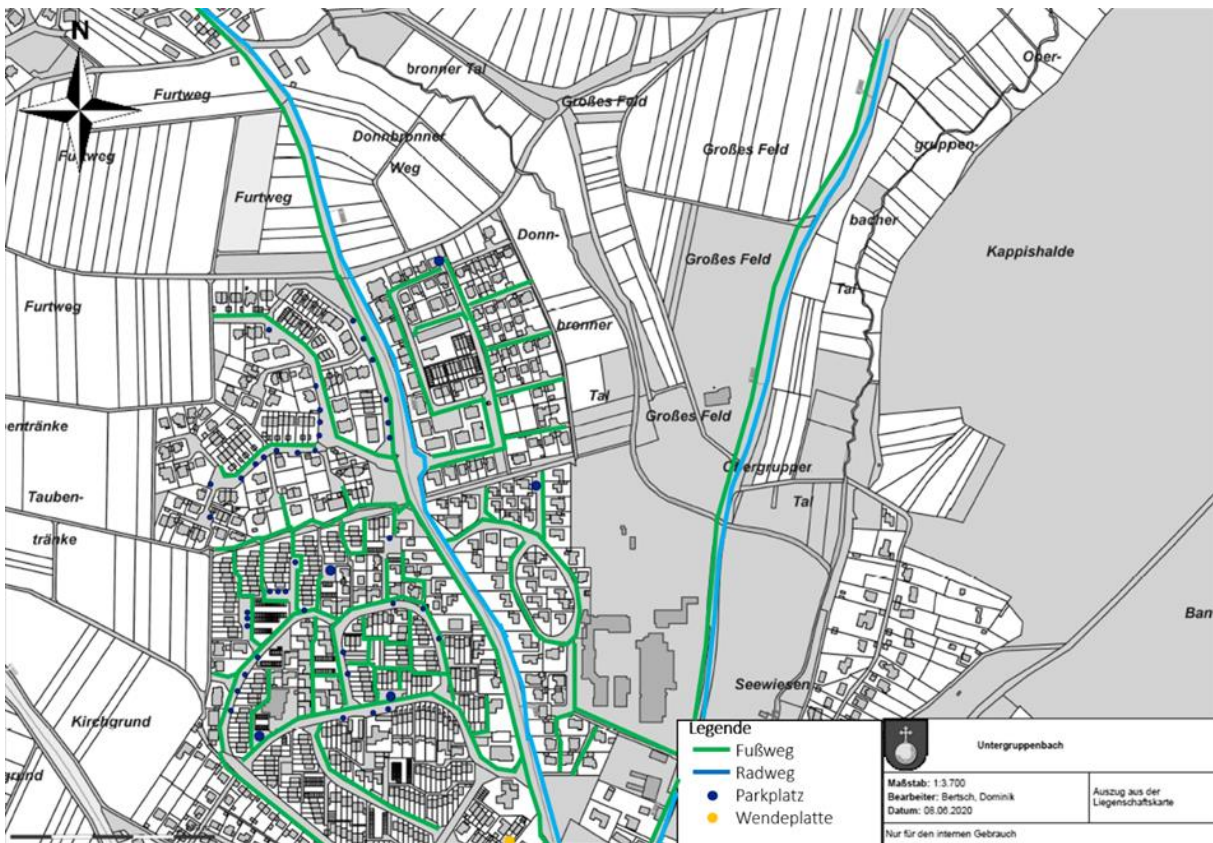


Abbildung 44: Fuß- und Radwege Untergruppenbach (nördlicher Teil)

Im Ortsteil **Obergruppenbach** sind Gehwege entlang der Erschließungsstraßen vorhanden (siehe Abbildung 45). Die Gehwege sind meist schmal, sodass nur Platz für eine Person geboten wird. Teilweise sind die Gehwege in schlechtem Zustand. Hinzu kommen keine gekennzeichneten Radwege im Ortsteil. Eine Verbindung nach Donnbronn besteht in Form eines ausgewiesenen Radwegs über asphaltierte Feldwege. Nach Untergruppenbach führt ein von der K 2087 durch einen Grünstreifen getrennter Gehweg mit der Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“. Nach Unter- und Oberheinriet besteht eine unbefestigte Verbindung durch den Wald über eine Autobahnüber- bzw. -unterführung.



Abbildung 45: Fuß- und Radwegenetz Obergruppenbach

In **Donnbronn** gibt es einige enge und schmale Straßenzüge, diese sind vermehrt in Wohnstraßen vorzufinden. Gehwege sind meist entlang der Erschließungsstraßen vorhanden (siehe Abbildung 46).

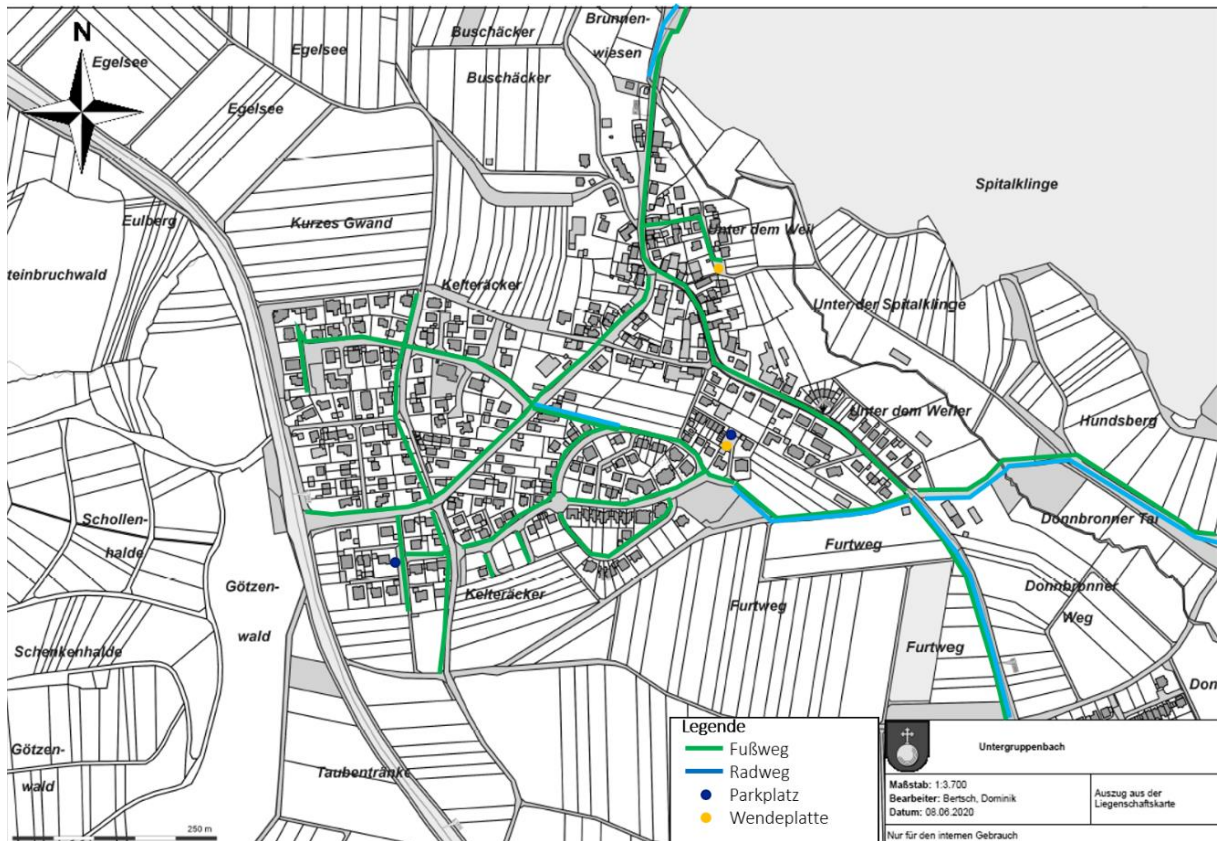


Abbildung 46: Fuß- und Radwegenetz Donnbronn

Eine Verbindung nach Untergruppenbach besteht in Form eines gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang der K 2086. Eine Verbindung nach Obergruppenbach besteht in Form eines ausgewiesenen Radwegs über asphaltierte Feldwege. Nach Heilbronn führt ein Radschutzstreifen auf der Jägerhausstraße (siehe Abbildung 47). Dabei handelt es sich um ein Modellprojekt in dessen Rahmen eruiert wird, unter welchen Einsatzbedingungen der Einsatz von Schutzstreifen für Radfahrer außerorts empfohlen wird.



Abbildung 47: Radweg-Beschilderung in Donnbronn

Das Fuß- und Radwegenetz im Ortsteil **Unterheinriet** zeigt die Abbildung 48. In Unterheinriet sind in fast allen Erschließungsstraßen Gehwege vorhanden, die kleineren Wohnstraßen sind hingegen meist ohne gesonderten Gehweg ausgestattet. Einige der Gehwege sind ausschließlich einseitig angelegt, andere wiederum sind sehr schmal, sodass nur für eine Person ausreichend Platz vorhanden ist.

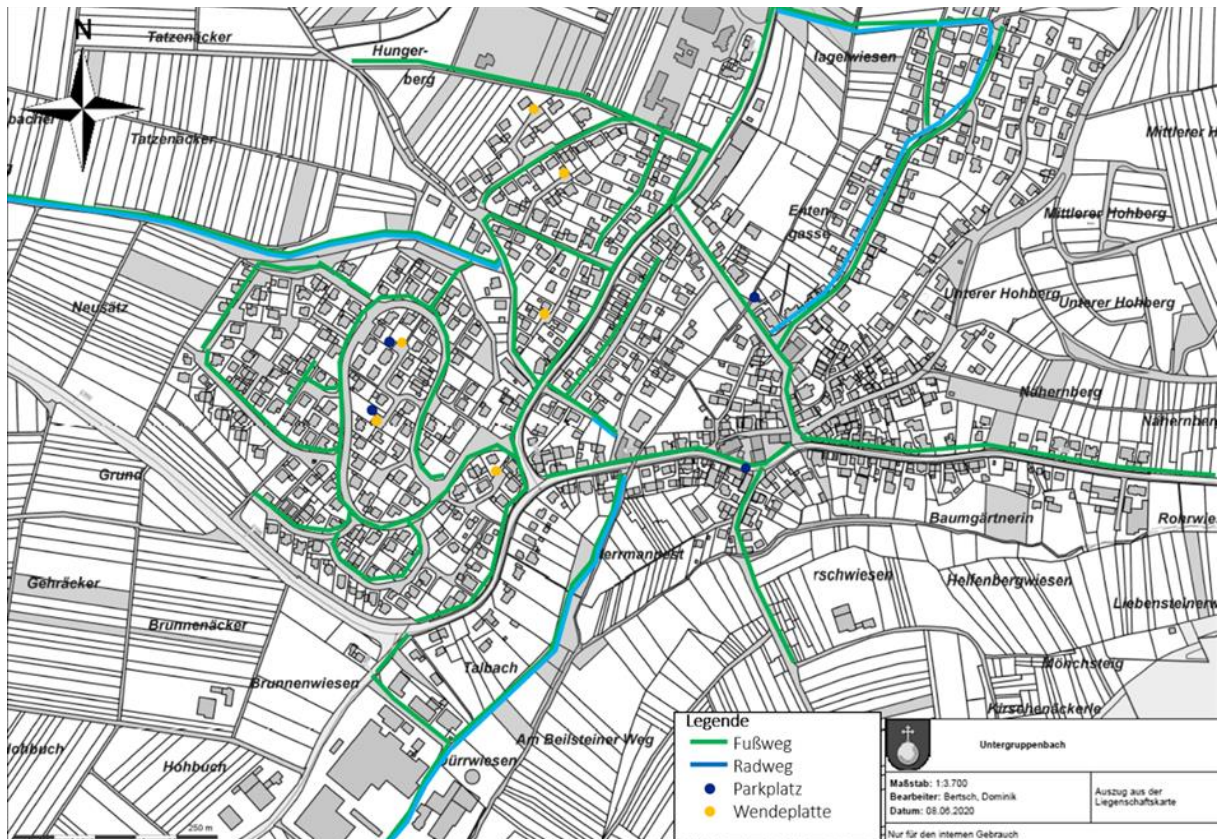


Abbildung 48: Fuß- und Radwegenetz Unterheinriet

Einige Fuß- und Radwege fungieren als Verbindungswege zu weiteren Straßen und sorgen somit für eine Durchgängigkeit. Im Ortsteil sind einige Sackgassen vorhanden, diese sind häufig mit Wendeplatten ausgestattet um dem Pkw-Verkehr bzw. Versorgungsfahrten (z. B. Müllabfuhr) ein problemloses Wenden zu ermöglichen. Nach Untergruppenbach führt eine Fuß- und Radwegeverbindung zunächst über einen asphaltierten Feldweg in den Abstatter Ortsteil Happenbach. Nach Durchquerung von Happenbach auf dem Gehweg bzw. in gemeinsamer Führung mit dem MIV, erfolgt die Unterführung der Autobahn auf einem entlang der L 1111 geführten einseitigen gemeinsamen Fuß- und Radweg für beide Geh-/Fahrtrichtungen. Die Verbindung nach Vorhof verläuft größtenteils über asphaltierte Feldwege, ein Teilstück ist nur geschottert. Zudem besteht eine Verbindung nach Oberheinriet über einen asphaltierten Fuß- und Radweg entlang der Schozach. Entlang der L 1102 verläuft zudem ein separat geführter Fuß- und Radweg zwischen Oberheinriet und dem Unterheinrieter Bereich bei der Stettenfelschule / Hohenriethalle.

In **Oberheinriet** sind Gehwege fast durchgängig im Ortsteil vorhanden. Wohnstraßen, welche eng und schmal sind, verfügen meist über keinen gesonderten Gehweg. Im Ortsteil sind keine ausgewiesenen Radwege vorhanden. In einigen Stichstraßen sind Wendeplatten für den Pkw-Verkehr angebracht. Nach Unterheinriet führt ein asphaltierter Fuß- und Radweg entlang der Schozach. Zudem verbindet ein separat geführter Fuß- und Radweg entlang der L 1102 Oberheinriet und die Stettenfelschule / Hohenriethalle in Unterheinriet. Nach Unter- und Obergruppenbach besteht eine unbefestigte Verbindung durch den Wald über eine Autobahnüber- bzw. -unterführung. Das Fuß- und Radwegenetz zeigt die Abbildung 49.

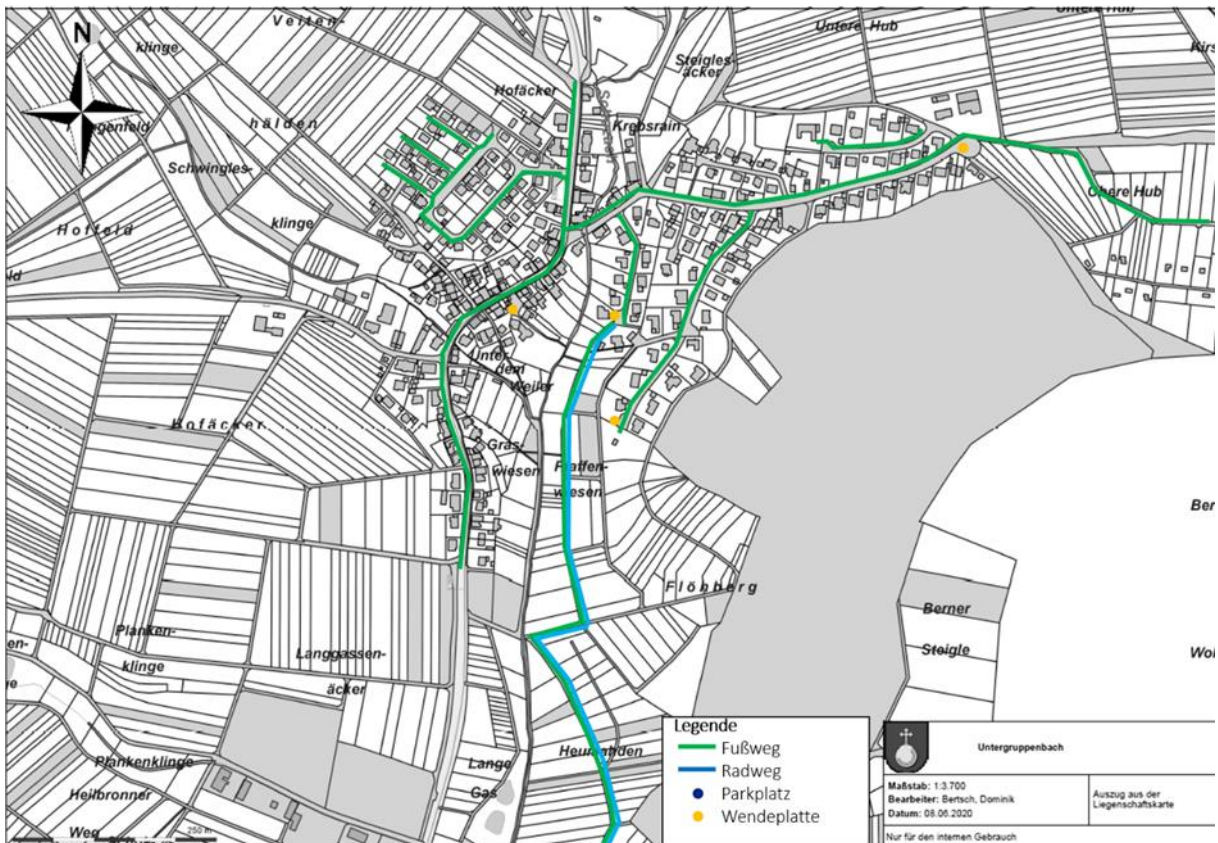


Abbildung 49: Fuß- und Radwegenetz Oberheinriet

In **Vorhof** sind zum Großteil Gehwege vorhanden, in den engen Straßenzügen sind meist keine gesonderten Gehwege vorhanden (siehe Abbildung 50). Die Gehwege sind in der Bergstraße und Forststraße teilweise einseitig geführt, diese weisen allerdings nur geringe Breiten auf, so dass sie meist nur von einer Person genutzt werden können. Der Gehweg in der Haller Straße ist hingegen beidseitig angelegt.

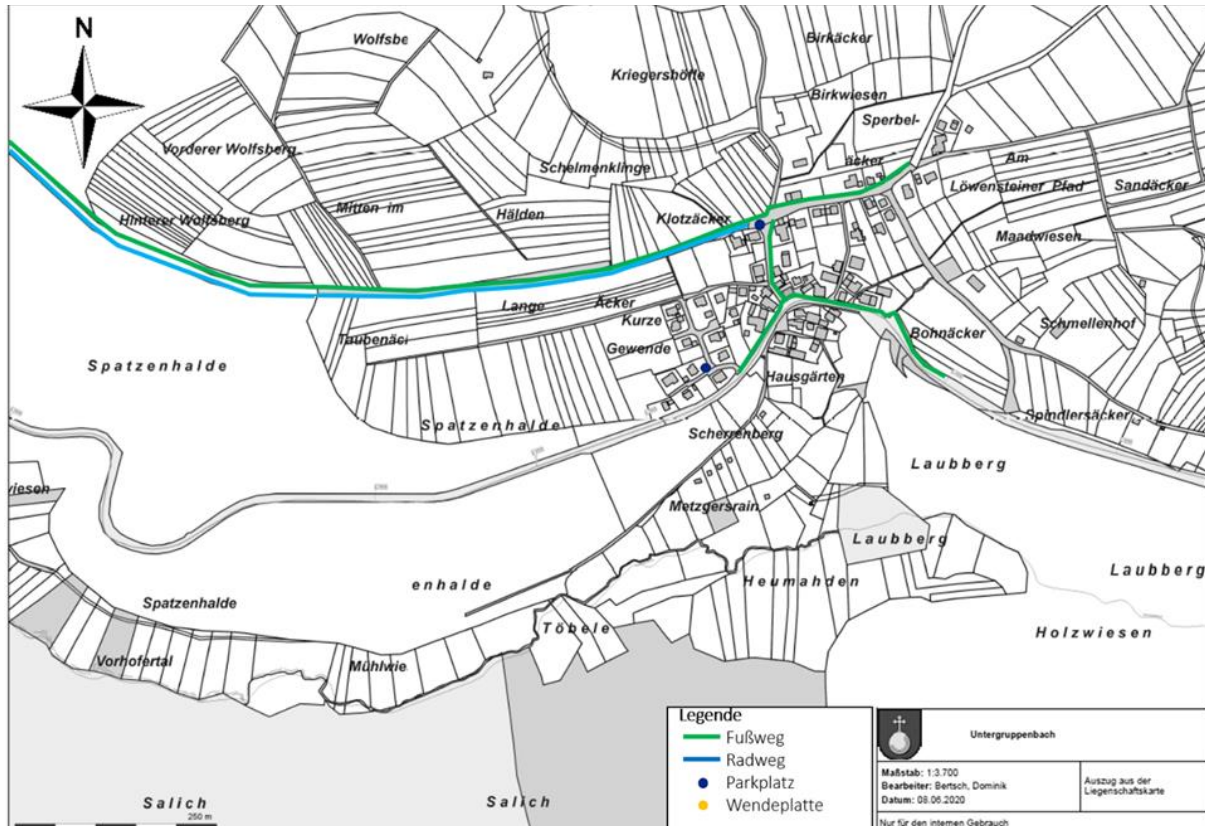


Abbildung 50: Fuß- und Radwegenetz Vorhof

Ein Radweg ist ausschließlich in der Forststraße vorhanden. Dieser führt nach Unterheinriet über größtenteils asphaltierte Feldwege, ein Teilstück ist nur geschottert. Parkplätze sind an zentraler Stelle an der Kreuzung der Forst- und Bergstraße vorhanden. Die Forststraße ist zudem mit einer Sitzbank, einem Spielplatz, einer Dog-Station und einer Karte zu vorhandenen Wanderwegen ausgestattet (siehe Abbildung 51).



Abbildung 51: Straßenzüge und Ausstattung in Vorhof

### 4.3.3 Definition von Problemstellen

Unter Einbezug der Freitext-Auswertung der Befragung, den durchgeführten Workshops und der durchgeführten Erfassung des Fuß- und Radwegenetzes der Gemeinde konnten im gesamten Gebiet einige Problemstellen identifiziert werden. Diese werden im Folgenden nach Ortsteilen kurz erläutert und sollen einen Gesamtüberblick über die Situation in der Gemeinde liefern. Die identifizierten Stellen sollten bei weiteren Arbeiten Berücksichtigung finden, können aber auch je nach Bedarf erweitert und ergänzt werden.

Die Abbildung 52 zeigt Problemstellen im **Ortsteil Untergruppenbach (Mitte/Ost)**.

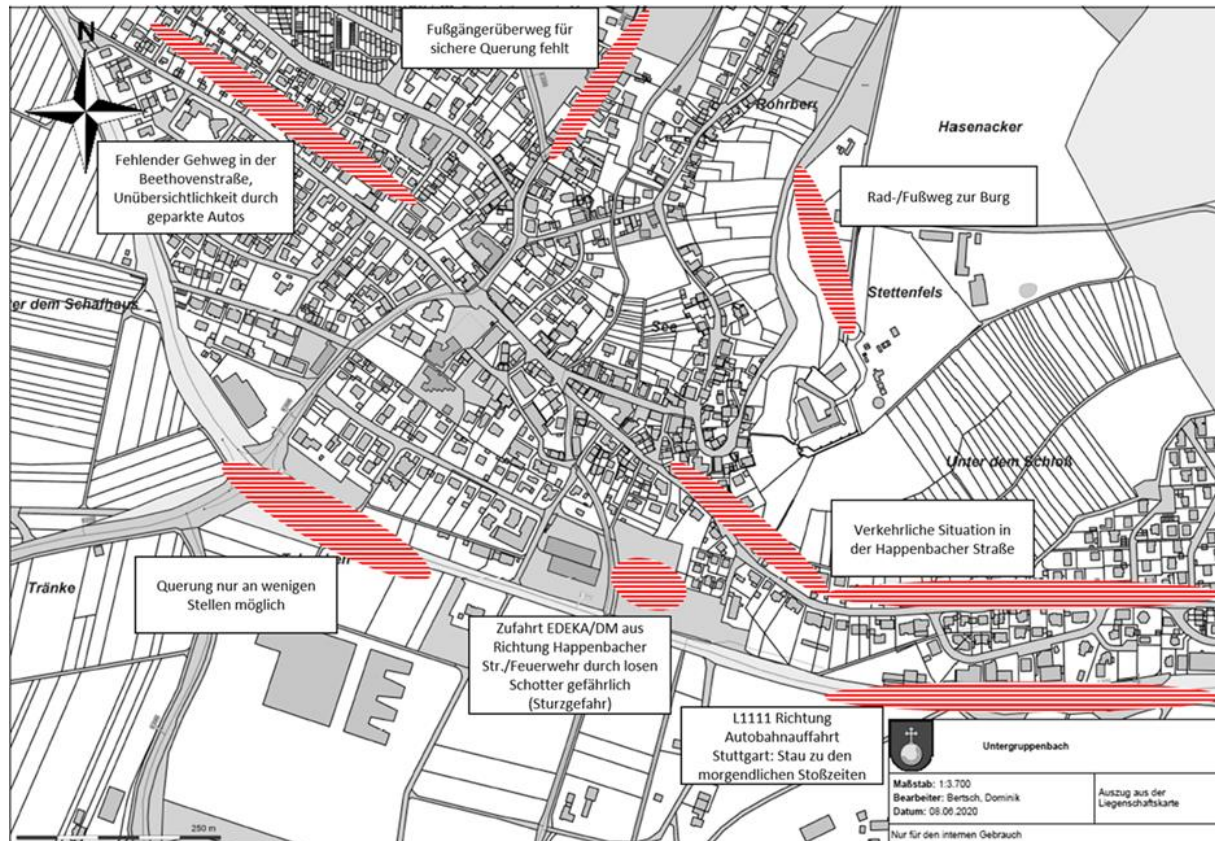


Abbildung 52: Problemstellen Untergruppenbach – Mitte/Ost

Einige Straßenzüge im Ortsteil Untergruppenbach konnten bei der Erfassung als sehr eng oder eng klassifiziert werden. Bezugnehmend auf den Winterdienst wurden den Straßen in der Gemeinde Untergruppenbach Dringlichkeitsstufen zugeordnet. Diese reichen von 1 (sehr wichtig, hohe Erschließungsfunktion) bis 11 (niedrige Priorität, keine Erschließungsfunktion). Bei den engen Straßenzügen handelt es sich vornehmlich um Wohnstraßen der Dringlichkeitsstufen 4 und aufwärts. Ein weiterer wichtiger Punkt der in der Befragung und auch während der Workshops häufig genannt wurde, stellt die L 1111 dar, hier sind nach Aussagen der Bürger\*innen nicht ausreichend Querungsmöglichkeiten vorhanden. Zudem sind Probleme in den morgendlichen Stoßzeiten zu beobachten. Aufgrund der Anbindung an die Autobahnzu-/abfahrt, entsteht zu den Hauptverkehrszeiten häufig ein Rückstau auf der L 1111. Die Burg Stettenfels stellt das Markenzeichen der Gemeinde dar, aufgrund des Anziehungspunktes ist der Verkehr in Richtung Burg erheblich, hier sollte die Möglichkeit eines Fuß- und Radweges geprüft werden, der ein sicheres Ankommen an der Burg ermöglicht. Einige Straßenzüge verfügen generell über keinen Gehweg, hier kommt es oftmals zu gefährlichen Situationen die durch geparkte Fahrzeuge zum Teil noch verschärft werden. Zudem wird die Optimierung der Schulwege gefordert,

hier steht vor allem eine sichere Querung der Obergruppenbacher Straße im Vordergrund der Diskussion, diese würde ein sichereres Erreichen der Stettenfelsschule ermöglichen. Außerdem wird die verkehrliche Situation in der Happenbacher Straße als unzureichend empfunden, durch hohes Verkehrsaufkommen kommt es hier zu Stop-and-Go was die Umweltbelastung erheblich erhöht. Zudem führt die Radverkehrsverbindung zwischen Untergruppenbach und Unterheinriet über die Happenbacher Straße. Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem MIV geführt, wobei es immer wieder zu Konfliktsituationen kommt. Zu einer gefährlichen Situation kommt es auch bei der Zufahrt für den Radverkehr zum Nahversorgungszentrum Schlossblick über die Stichstraße der Happenbacher Straße. Durch den Schotterbelag besteht für Radfahrer, die diesen Weg nutzen, erhöhte Sturzgefahr.

Die Abbildung 53 zeigt Problemstellen im **Ortsteil Untergruppenbach (Nord/West)**.

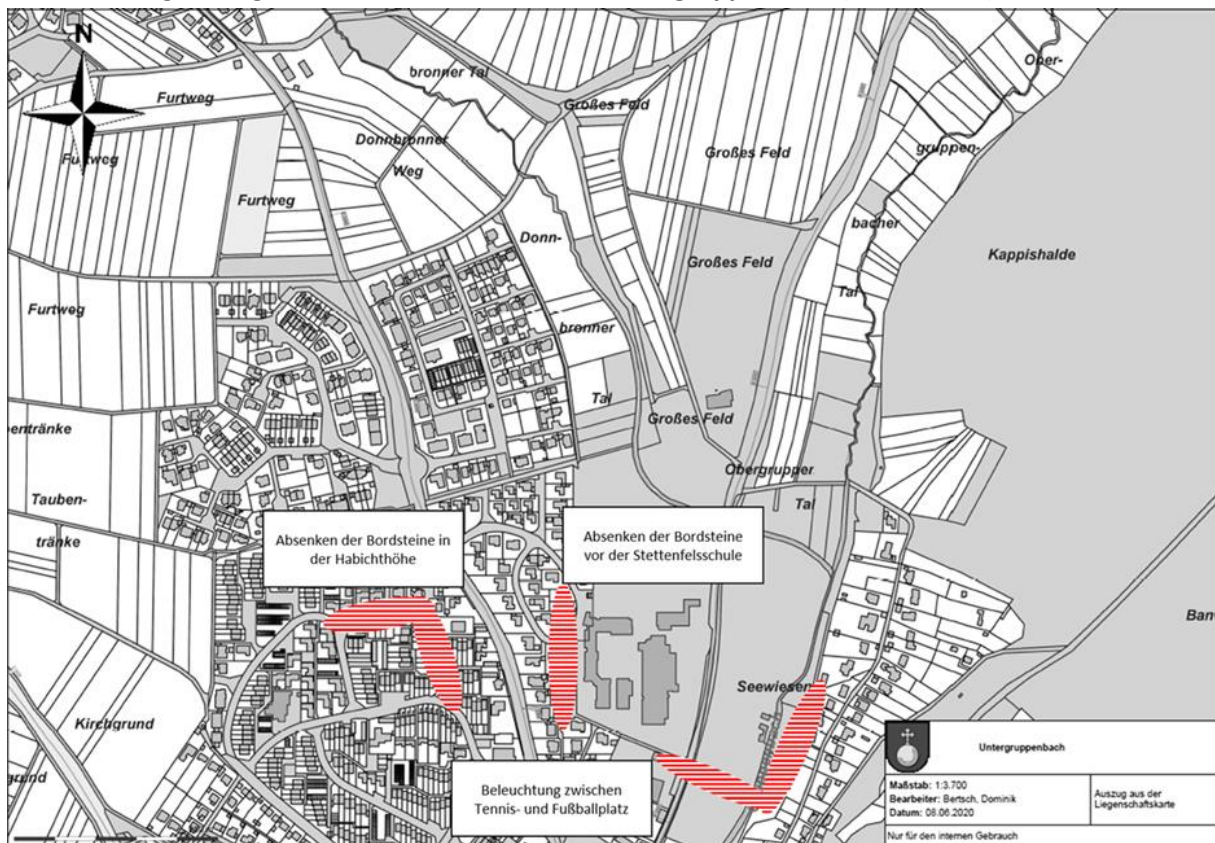


Abbildung 53: Problemstellen Untergruppenbach – Nord/West

Im Bereich der Sportplätze, im nördlichen Teil Untergruppenbachs, wird vermehrt das Thema der Beleuchtung genannt, wenn es um Problemstellen geht. Eine durchgängige Beleuchtung ist an dieser Stelle nicht vorhanden, kann aber zu einem positiven Sicherheitsgefühl beitragen und die Nutzung der Wege steigern. Das Absenken von Bordsteinen vor allem im Schulbereich kann eine Barrierefreiheit in diesen Bereichen schaffen. Zudem sollten an anderen Stellen im Gemeindegebiet (z. B. Bereich Habichthöhe) die Bordsteine überprüft und abgesenkt werden.



Die Abbildung 54 zeigt Problemstellen im **Ortsteil Obergruppenbach**.



Abbildung 54: Problemstellen Obergruppenbach

Im Ortsteil Obergruppenbach konnten verhältnismäßig wenige Problemstellen identifiziert werden. Lediglich im Steinsfelder Weg weist der Gehweg einen schlechten Zustand auf. Entlang der Frankensstraße parken Kfz auf der Fahrbahn. Dieser Straßenzug sollte hinsichtlich der verkehrlichen Belastung sowie des ruhenden Verkehrs weiter betrachtet werden. Daraus kann dann u. U. weiterer Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Die Abbildung 55 zeigt Problemstellen im **Ortsteil Donnbronn**.

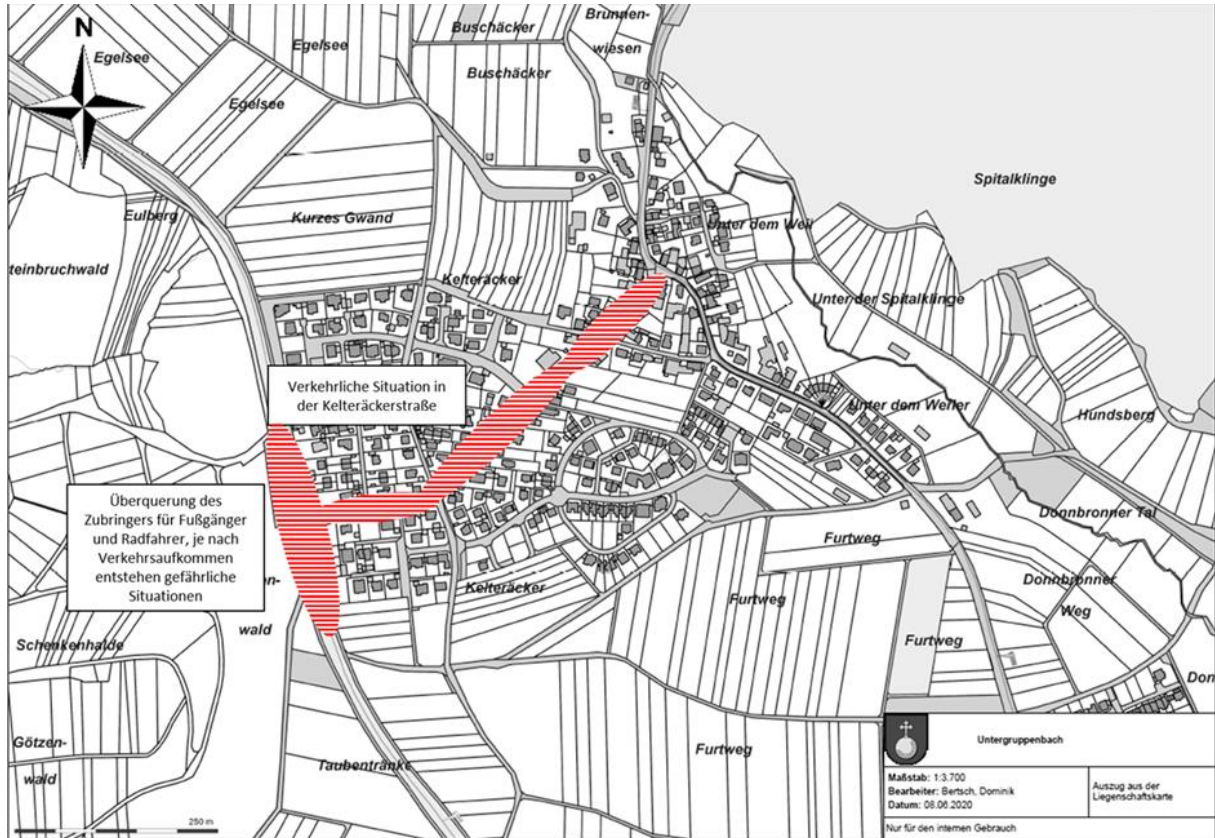


Abbildung 55: Problemstellen Donnbronn

Der Ortsteil Donnbronn weist zwei größere Problemstellen auf, die in der Befragung und auch in den Workshops häufiger genannt wurden. Ein größeres Problem stellt die Kelteräckerstraße dar, hier wird die verkehrliche Situation vermehrt als unzureichend und gefährlich eingestuft, was durch eine unzureichende Parksituation begründet wird. Einen weiteren Brennpunkt stellt die Querung der L 1111 zwischen der Kelteräckerstraße und der Fleiner Straße dar, die von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen mit Ziel Flein/Talheim genutzt wird. Je nach Verkehrsaufkommen und aufgrund der nicht ausreichend bemessenen Breite der Mittelinsel der Querungsstelle können gefährliche Situationen entstehen.

Die Abbildung 56 zeigt Problemstellen im **Ortsteil Unterheinriet**.

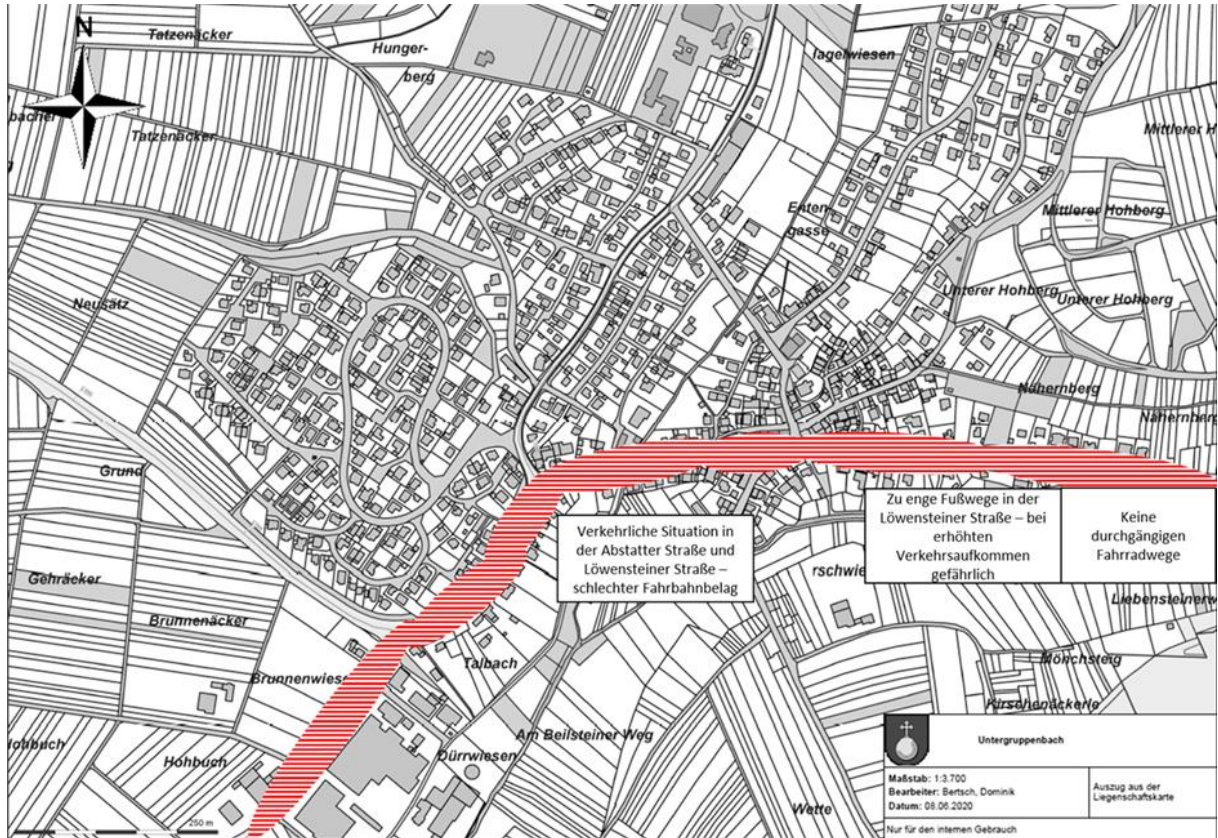


Abbildung 56: Problemstellen Unterheinriet

Im Ortsteil Unterheinriet lebten zum Zeitpunkt der Erfassung rd. 1.820 Menschen. Nach dem Ortsteil Untergruppenbach stellt Unterheinriet den Ortsteil mit den zweitmeisten Einwohner\*innen dar. Von diesen wird vornehmlich die verkehrliche Situation entlang der L 1111 (Abstatter Straße und Löwensteiner Straße) als schlecht eingestuft, da hier Probleme mit dem Fahrbahnbelag vorliegen und der Fahrkomfort durch abgesenkte Schächte gemindert wird. Durch die beschriebenen Problemstellen sind die Bürger\*innen zudem einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt. Des Weiteren sind die straßenbegleitenden Gehwege in der Löwensteiner Straße sehr eng, was bei einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu Problemen führen kann und den Komfort des zu Fuß Gehens vermindert. Für die Radfahrenden stehen zudem keine durchgängigen Fahrradwege zur Verfügung, was auch hier das Komfort- und Sicherheitsgefühl stark verringert.

Die Abbildung 57 zeigt Problemstellen im **Ortsteil Oberheinriet**.

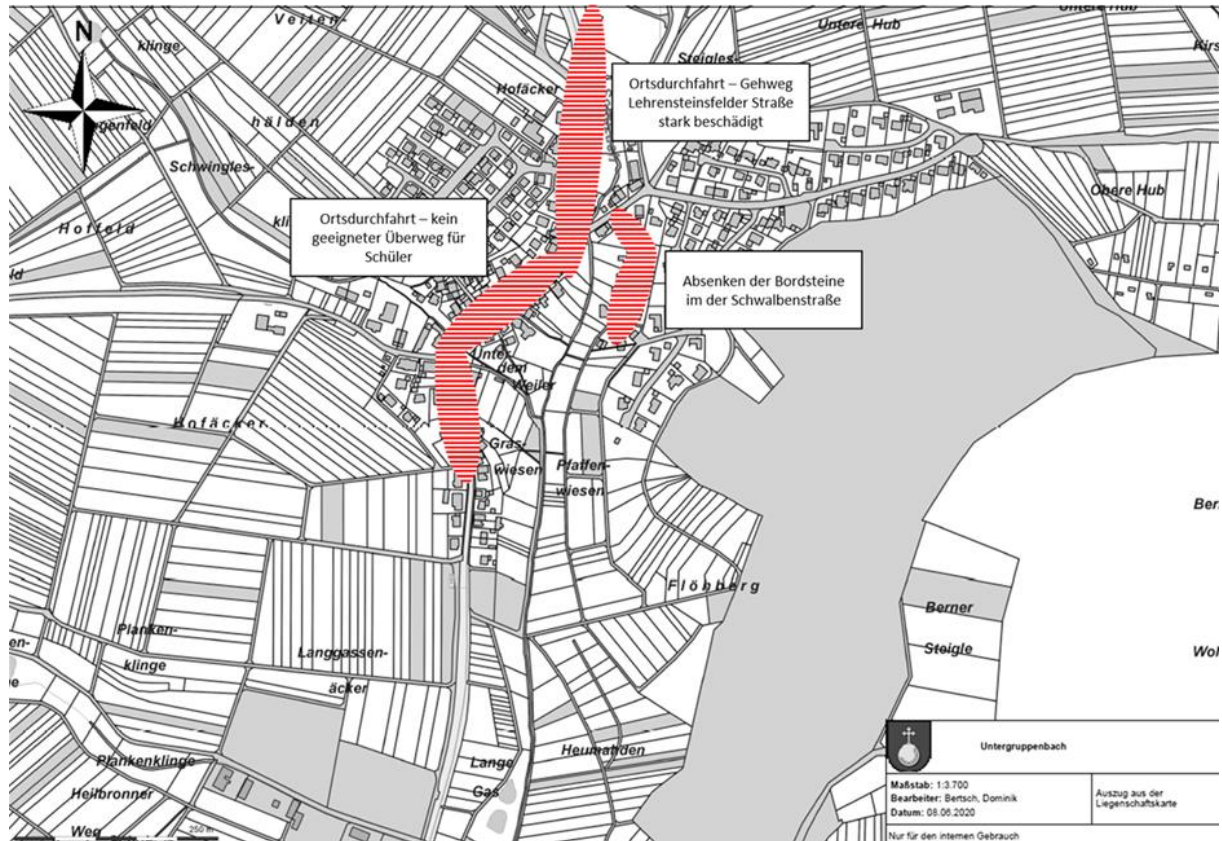


Abbildung 57: Problemstellen Oberheinriet

Eine häufig genannte Problemstelle stellt im Ortsteil Oberheinriet die Ortsdurchfahrt der L 1102 (Unterheinrieter Straße und Lehrensteinsfelder Straße) dar. Hier ist keine Querungsstelle vorhanden. Diese wäre für die Schüler\*innen aus dem östlichen Teil des Ortsteiles notwendig, um eine sichere Querung der Landesstraße und somit Erreichen des Fuß- und Radwegs in Richtung Eberhard-Schweizer-Grundschule in Unterheinriet zu gewährleisten. Zudem sind vermehrt Schäden auf dem Gehweg in der Lehrensteinsfelder Straße aufgetreten, die eine Nutzung nur schwer ermöglichen. Hinzu kommt die Notwendigkeit des Absenkens von Bordsteinen, die zu einer Barrierefreiheit beitragen können.

Vorhof ist der kleinste Ortsteil der Gemeinde Untergruppenbach. Hier leben rd. 120 Einwohner. Da es sich um einen relativ kleinen Ortsteil handelt, sind auch die Straßen oftmals für den Pkw-Verkehr sehr eng bemessen. Aufgrund der, von der L 1111 abgesehen, geringen Verkehrsstärken, sind diese aber zumeist ausreichend bemessen. Entlang der L 1111 wurden vor allem schnell in den Ortsteil einfahrende Motorräder und Pkw als problematisch angesehen.

## 4.4 ÖPNV

### 4.4.1 Grundlagen

Der ÖPNV ist, neben dem Fuß- und Radverkehr, wichtiger Bestandteil des Umweltverbundes. Er soll eine Alternative zum MIV darstellen. Da der ÖPNV niemals in der gleichen Weise wie der MIV ein Wunschliniennetz abbilden kann, muss er umso mehr durch seine Qualität Fahrgäste generieren und binden.

Die **Qualität des ÖPNV** manifestiert sich anhand folgender Themengebiete:

- Liniennetz und Verknüpfungspunkte
- Bedienungshäufigkeit und Taktung
- Reisezeiten und Reisezeitqualität im Vergleich zum MIV
- Nutzerkomfort
- Tarifgestaltung

Der ÖPNV erfüllt eine wichtige Grundfunktion und soziale Aufgabe in der Gemeinde. Viele Bürger\*innen sind aus unterschiedlichen Gründen nicht in der Lage, ein anderes Verkehrsmittel für ihre Mobilitätsbedürfnisse zu nutzen. Der ÖPNV ist damit Teil der Daseinsvorsorge.

Für die Gemeinde Untergruppenbach wurde zunächst die Ausgangssituation im Analysejahr 2020 erhoben. Im Anschluss wurden die inzwischen umgesetzten Verbesserungen im Rahmen der Neukonzeption des Liniennbündels Schozach- und Bottwartal dokumentiert. Weiterführend wurde eine Bestandsdokumentation der Haltestellen im Gemeindegebiet angefertigt. Ziel dieser Dokumentation ist die Priorisierung von Umbaumaßnahmen hin zu barrierefreien Haltepunkten.

### 4.4.2 Ausgangssituation 2020

Aufgabenträger für den **ÖPNV im Landkreis Heilbronn** ist das Amt für Mobilität und Nahverkehr des Landratsamts Heilbronn. Zu den **Aufgaben** zählen u. a.:

- Fahrpläne und Fahrplankonzepte im (Regional-)Busverkehr
- Zuschüsse und Ausgleichsleistungen
- Wettbewerbliche Vergabeverfahren
- Schülerbeförderung

Über 1.200 Haltestellen für den Busverkehr, ermöglichen jährlich mehr als 25 Millionen Fahrgästen im Landkreis Heilbronn den Ein- und Ausstieg (Erhebung 2017/2018). Dabei werden auf rd. 55 Linien rd. 7,6 Millionen Kilometer zurückgelegt. Der Landkreis Heilbronn organisiert zudem die Schülerbeförderung für 16.000 Schüler\*innen, die Schulen im Landkreis Heilbronn besuchen. Für einheitliche Tarife im kreisübergreifenden Tarifgebiet sorgt der Verkehrsverbund Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr (HNV), in dem der Landkreis Mitgesellschafter ist.

Bis zum **Dezember 2020** wurde das **Angebot im ÖPNV** für das Schozach- und Bottwartal über folgende **sieben Linien** abgebildet:

- 641: Heilbronn – Ilsfeld – Beilstein
- 642: Heilbronn – **Untergruppenbach** – Abstatt – Beilstein
- 644: Heilbronn – Beilstein – Prevorst
- 645: Heilbronn – **Unter-/Obergruppenbach** – **Unter/-Oberheinriet** – **Vorhof** – (Löwenstein)
- 646: **Untergruppenbach** – Abstatt – Ilsfeld – Neckarwestheim – Kirchheim/N. (Schozach-Shuttle)
- 648: **Schülerlinie Untergruppenbach** – Ilsfeld – Beilstein
- 651: Kirchheim/N. – Neckarwestheim – Talheim – Flein – Heilbronn

Die Abbildung 58 zeigt das Linienbündel im Schozach- und Bottwartal bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020.

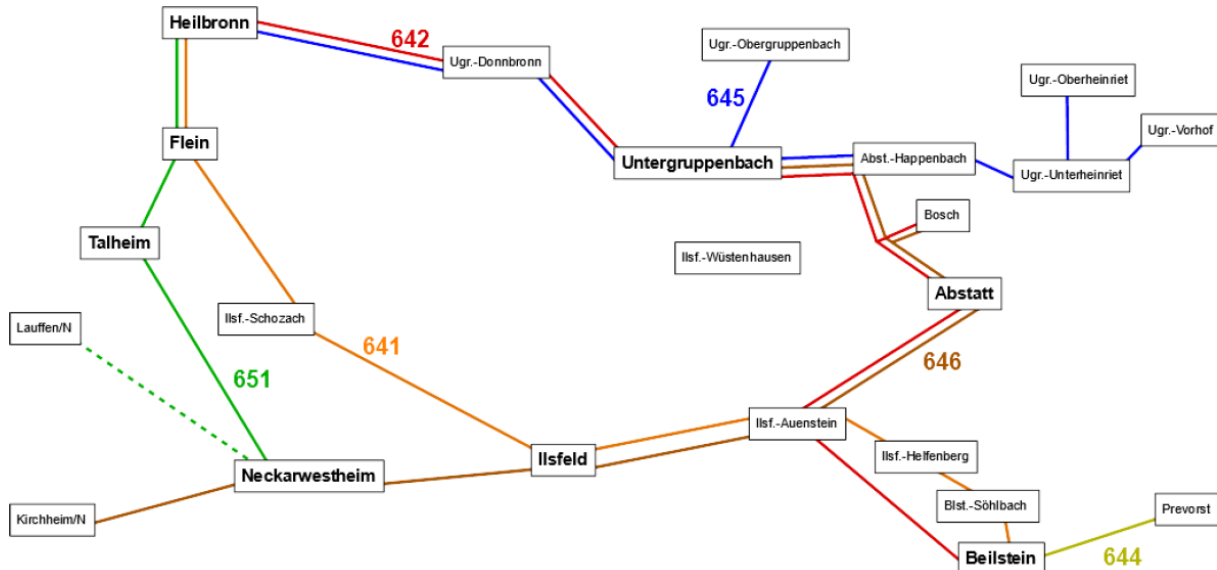


Abbildung 58: Linienbündel Schozach-/Bottwartal bis Dezember 2020

#### 4.4.3 Neukonzeption Linienbündel Schozach- und Bottwartal

Im Frühjahr 2019 startete ein **Beteiligungsverfahren zur Neukonzeption des ÖPNV im Schozach- und Bottwartal**. Dabei wurden seitens des Landratsamtes folgende Akteure beteiligt:

- Kommunen – Einzeltermine mit den Verantwortlichen.
- Bürger\*innen – Bürgerbefragung online und per Auslage.
- Schulen, Wirtschaftsunternehmen & Arbeitgeber – Gezielt über Ansprechpartner.
- Berücksichtigung der bisher eingegangene Rückmeldungen, Anregungen, Beschwerden usw.

Folgende **Anforderungen** wurden an die **Neukonzeption** gestellt:

- Fahrgastströme und -bedürfnisse sollen optimal abgebildet werden. → Vertaktung, Linienführung, Knoten, Schülerverkehre.
- Berücksichtigung der Siedlungsentwicklungen der letzten Jahre.

- Angebot auch zu nachfrageschwachen Zeiten und Räumen. → Flexible Bedienung / Bedarfsverkehre auf Nebenstrecken.
- Netzergänzungen.
- Schnellbusverbindung → Heilbronn – Beilstein.
- Erhöhung der Zuverlässigkeit durch Abbau von Verspätungen und dadurch Sicherstellung von Anschlüssen.

Daraus resultieren nachfolgende **Verbesserungen** für Untergruppenbach:

- Schnellbusverbindung (Neue Linie 640) Heilbronn – Beilstein.
  - Mit Halt an der Donnbronner Höhe und neuer Haltestelle bei der Fa. Magna.
- Besserer Takt (Teilorte)
  - Mindestens Halbstundentakt aus Donnbronn und Unterheinriet. Die Anzahl der Verbindungen wird erhöht.
  - Mindestens Stundentakt aus Oberheinriet, Obergruppenbach und Vorhof. Die Anzahl der Verbindungen wird erhöht.
  - Zu den Hauptverkehrszeiten Direktverbindungen nach Heilbronn, Ilsfeld und Beilstein.
- Ausgestaltung Linie 648 Schülerlinie Untergruppenbach - Ilsfeld - Beilstein
  - Direktfahrten aus allen Ortsteilen zu den Schulstandorten Heilbronn, Ilsfeld und Beilstein zur 1. und 2. Stunde sowie nach Schulschluss.
- Verbindung Untergruppenbach – Ilsfeld
  - Schozach-Shuttle (Linie 646) verkehrt weiterhin zwischen Untergruppenbach und Ilsfeld.
  - Zusätzliche auf Schulzeiten angepasste Verbindungen.
  - Erhöhung der Fahrtenanzahl zwischen Untergruppenbach und Ilsfeld.
- Verbindung Untergruppenbach – Abstatt / Beilstein
  - Erhöhung der Fahrtenanzahl zwischen Untergruppenbach und Abstatt / Beilstein.
  - Direkte Verbindungen Unterheinriet – Abstatt / Beilstein.
- Verbindung Untergruppenbach – Flein / Talheim / Lauffen am Neckar
  - Neue Verbindung zwischen Untergruppenbach und Flein / Talheim / Lauffen am Neckar.
  - Weitere Anbindung an den Bahnverkehr.

Aufgrund der Komplexität und Größenordnung der Neukonzeption erfolgte eine stufenweise Umsetzung des Neukonzepts zum 13. Dezember 2020 (Fahrplanwechsel) und zum 15. Februar 2021. Grund für die stufenweise Umsetzung war die Gewinnung und qualifizierte Ausbildung des erforderlichen Fahrpersonals durch die Busunternehmen. Im Dezember 2020 gingen die neuen Linie 640 (Schnellbuslinie zwischen Beilstein und Heilbronn) und Linie 649 (zwischen Untergruppenbach und Lauffen a.N.) in Betrieb. Des Weiteren wurden bereits im Dezember 2020 die Verbesserung auf der Linie 646 (Schozach-Shuttle) umgesetzt. Konkret bedeutet dies einen durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag zwischen Untergruppenbach und Kirchheim a.N. Alle weiteren Verbesserungen wurden zum



Februar 2021 umgesetzt. Im Juni 2021 wurden weitere Ergänzungen, aufgrund der Erfahrungswerte aus dem laufenden Betrieb und Rückmeldungen der Fahrgäste, in den Fahrplan integriert. Die Abbildung 59 zeigt das Linienbündel im Schozach- und Bottwartal seit dem Fahrplanwechsel im Winter 2020/2021.

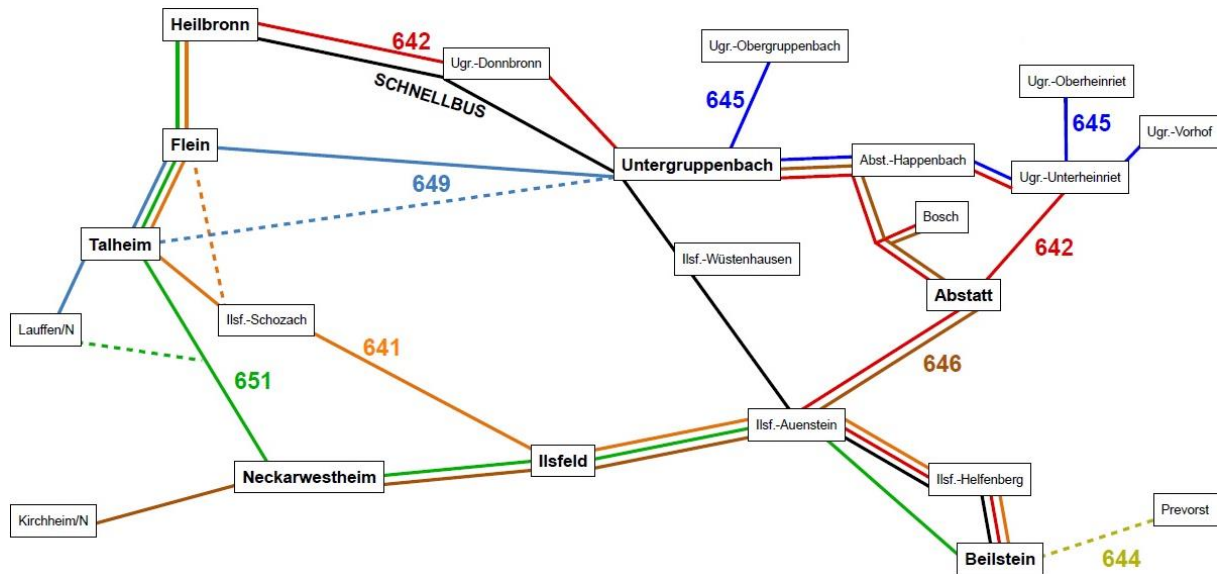


Abbildung 59: Linienbündel Schozach-/Bottwartal nach Neukonzeption (Winter 2020/2021)

#### 4.4.4 Qualität des ÖPNV in Untergruppenbach

88 % der Untergruppenbacher Bürger\*innen können eine **Haltestelle des ÖPNV innerhalb von fünf Minuten zu Fuß erreichen**. Nur auf den Ortsteil Unterheinriet bezogen liegt der Anteil bei 67 %, was wiederum mit der niedrigen Anzahl an Personen mit Zeitkarte für den ÖPNV (2 %) gut korreliert. Die Abbildung 60 zeigt den Ortsteil Unterheinriet und die Isochronen mit einem Radius von 300 m bzw. einer fußläufigen Erreichbarkeit der Bushaltestellen innerhalb von 5 Minuten.

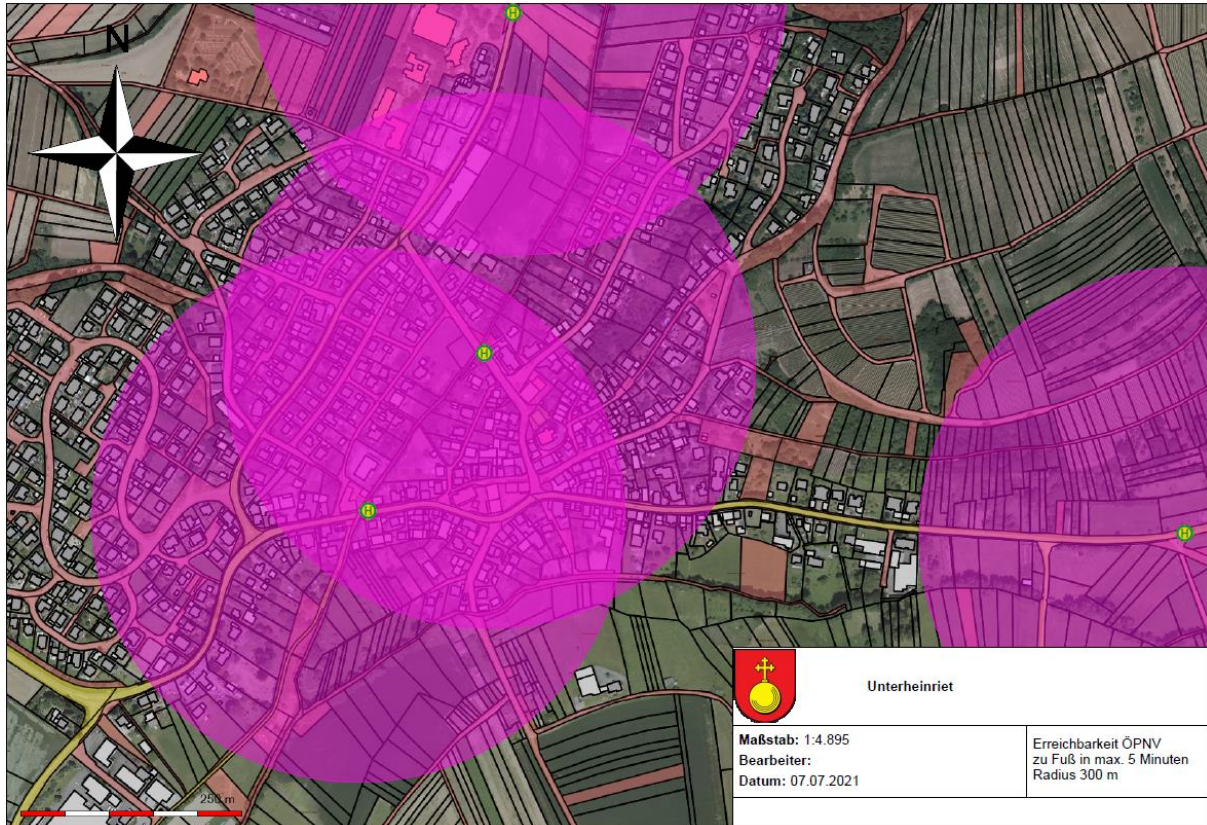


Abbildung 60: Erreichbarkeit der Bushaltestellen in Unterheinriet

In allen anderen Ortsteilen liegt der Anteil der Bürger\*innen die eine Haltestelle innerhalb von 5 Minuten zu Fuß erreichen können bei deutlich über 90 %. Die folgenden Abbildungen zeigen die Ortsteile und die Isochronen mit einem Radius von 300 m bzw. einer fußläufigen Erreichbarkeit der Bushaltestellen innerhalb von 5 Minuten.

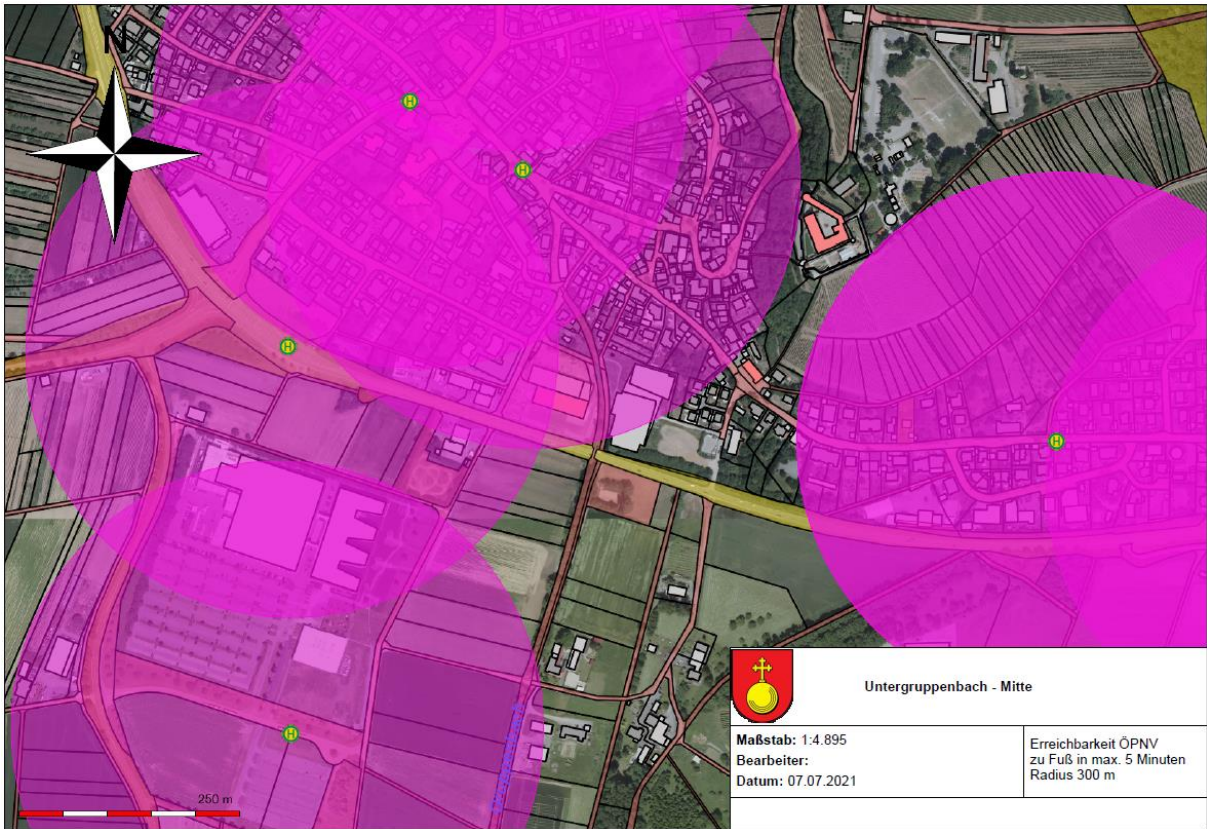


Abbildung 61: Erreichbarkeit der Bushaltestellen in Untergruppenbach - Mitte

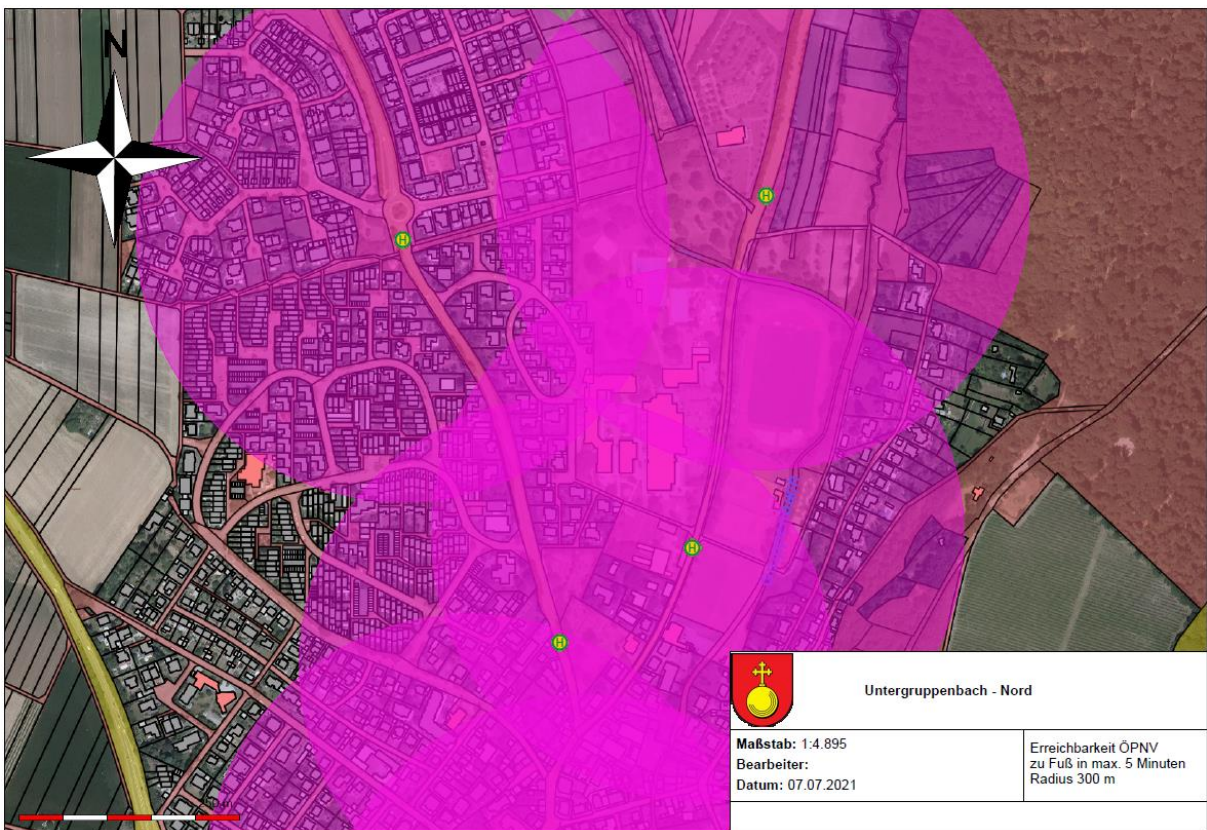


Abbildung 62: Erreichbarkeit der Bushaltestellen in Untergruppenbach - Nord

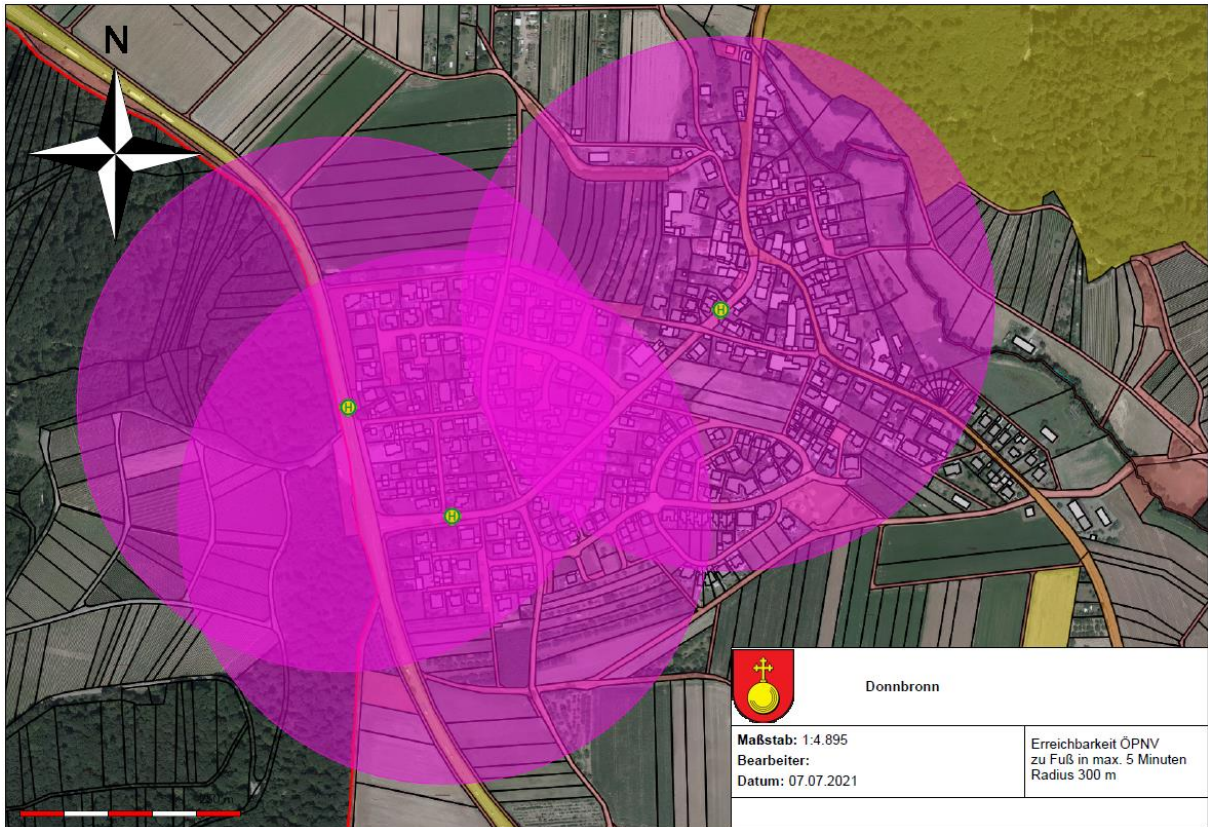


Abbildung 63: Erreichbarkeit der Bushaltestellen in Donnbronn

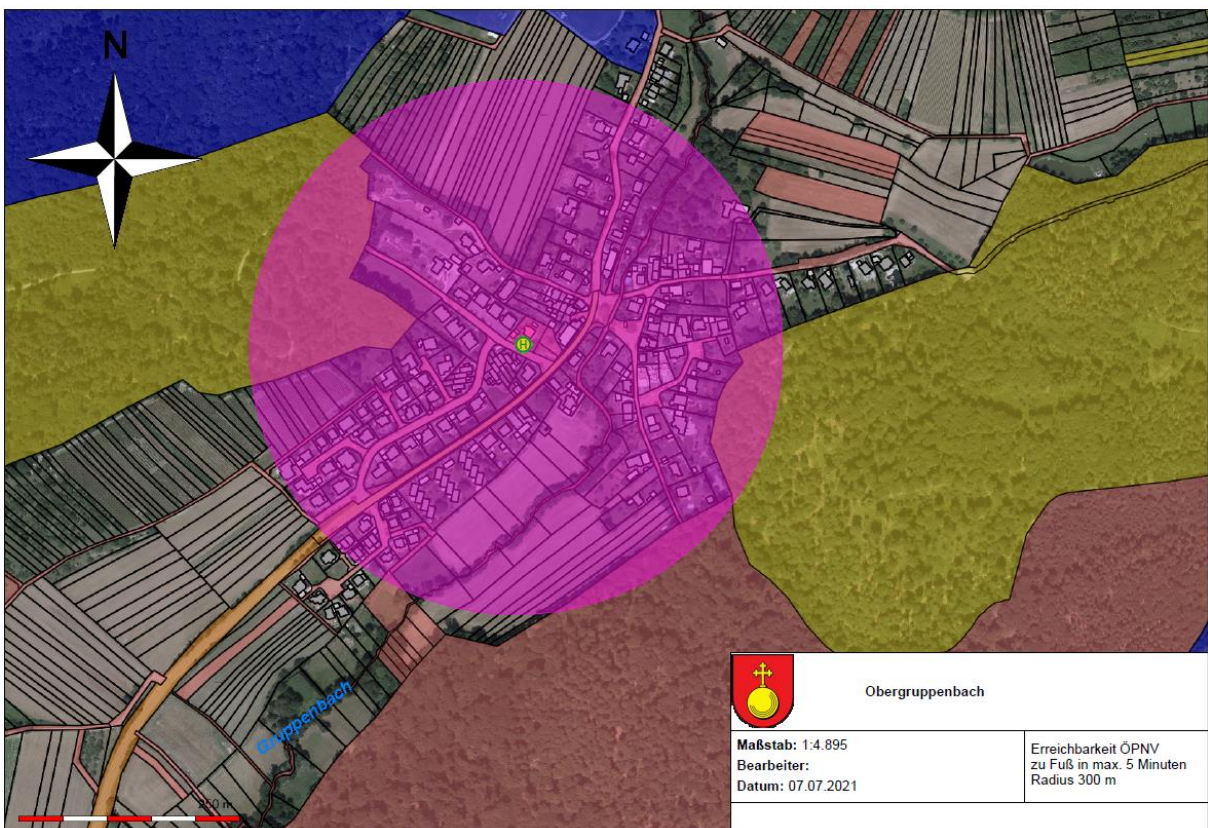


Abbildung 64: Erreichbarkeit der Bushaltestelle in Obergruppenbach

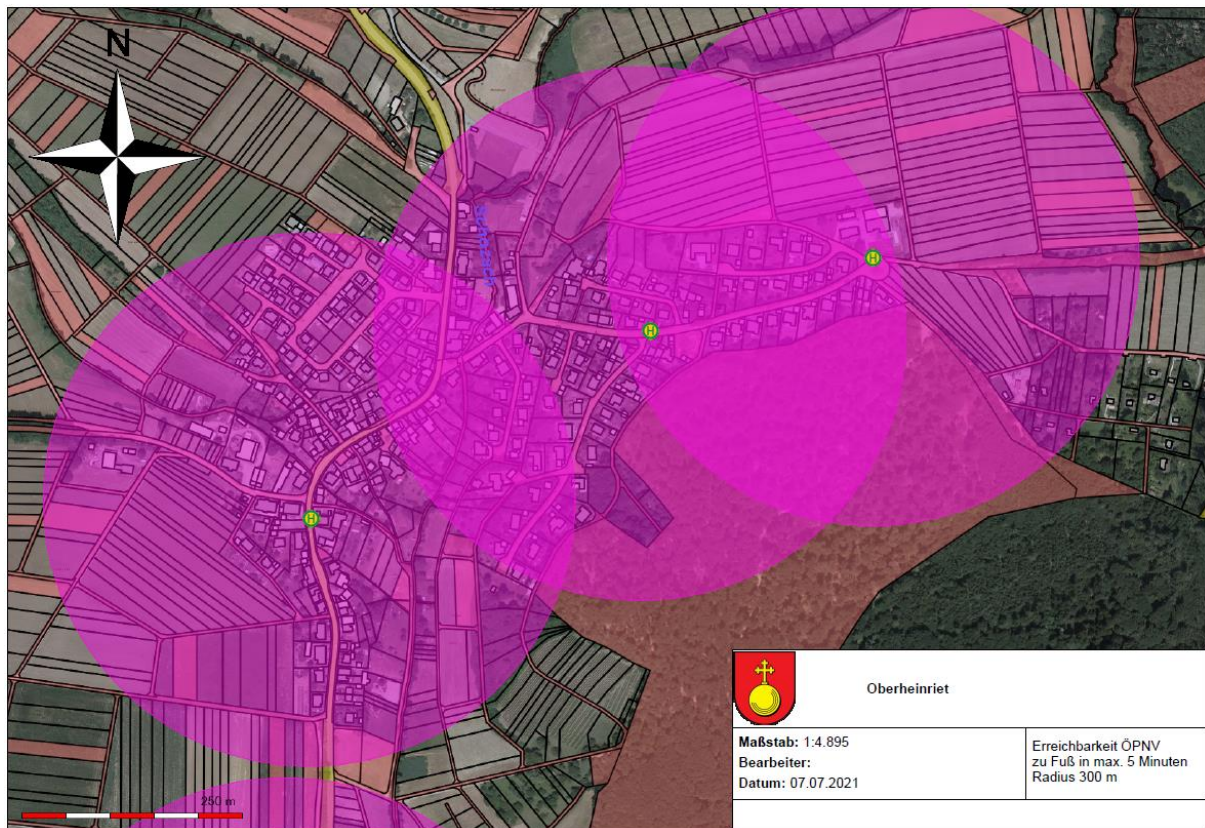


Abbildung 65: Erreichbarkeit der Bushaltestellen in Oberheinriet

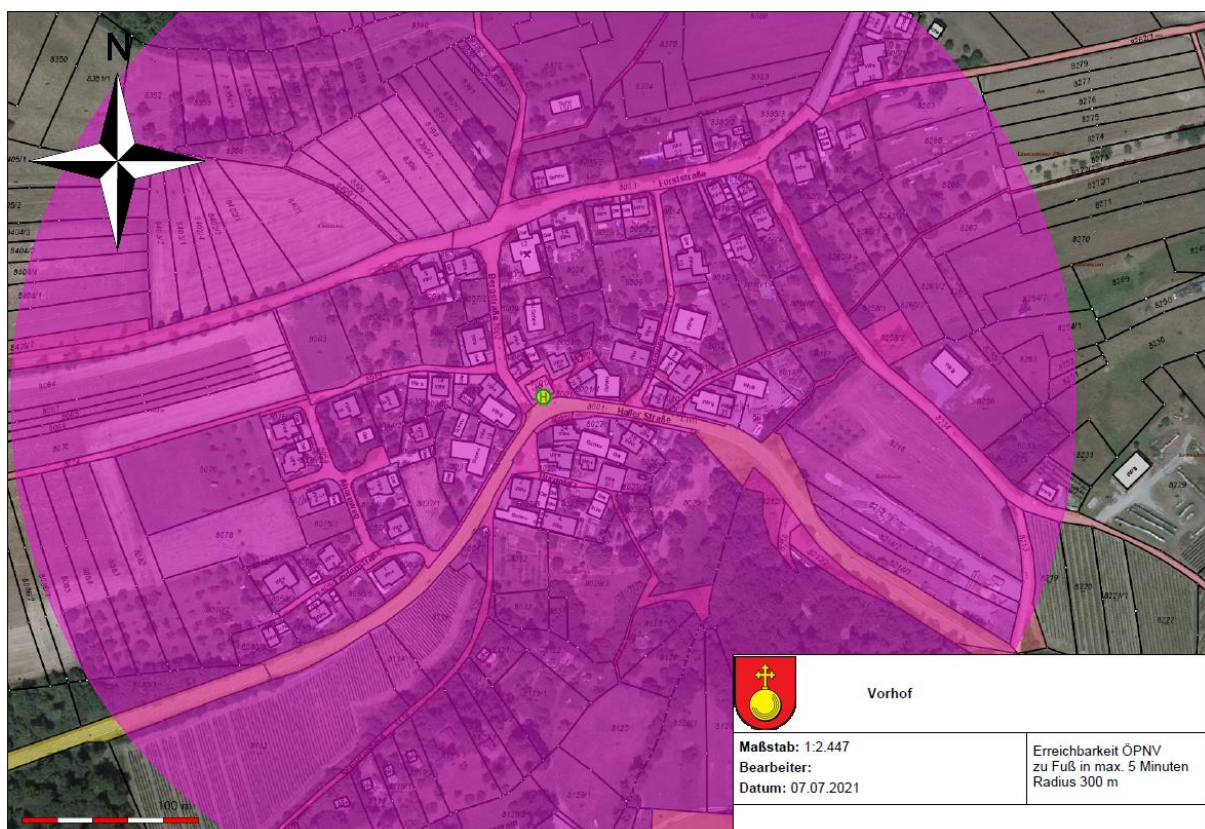


Abbildung 66: Erreichbarkeit der Bushaltestelle in Vorhof

Innerhalb von 10 Minuten bzw. max. 600 m Radius können alle Untergruppenbacher Bürger\*innen eine Bushaltestelle zu Fuß erreichen.

Die **Anzahl der Verbindungen** und damit einhergehend die **Bedienhäufigkeit** der einzelnen Haltestellen wurde mit der Neukonzeption erhöht. Für die Teilorte wurde der **Takt** erhöht und die Abfahrtszeiten auf merkbare Minuten angepasst. Die folgende Tabelle 17 zeigt die Veränderungen durch die Neukonzeption des Linienbündels am Beispiel der werktäglichen Verbindungen nach bzw. aus Heilbronn.

Maßnahme	Untergruppenbach	Obergruppenbach	Donnbronn	Unterheinriet	Oberheinriet	Vorhof
<b>Anzahl der Fahrten</b>	0/+2 Anzahl	+8/0 Anzahl	-2/-3 Anzahl	+20/+12 Anzahl	+7/+5 Anzahl	+5/+10 Anzahl
<b>Takt</b>	Gleiche min	Verbessert Gleiche min	Gleiche min	Verbessert Gleiche min Randzeiten	Verbessert Gleiche min Randzeiten	Verbessert Gleiche min Randzeiten
<b>Fahrten ohne Umstieg</b>	+4/+5 Anzahl	-8/-7 Anzahl	-1/-3 Anzahl	+11/+10 Anzahl	-8/-8 Anzahl	-1/-1 Anzahl
<b>Fahrtzeitverlängerung</b>	+33/+10 Anzahl +1-42/+1-23 min	+10/+9 Anzahl +2-38/+6-25 min	+33/+1 Anzahl +1-6/+1 min	+7/+5 Anzahl +2-15/+10-15 min	+11/+4 Anzahl +2-65/+3-10 min	+4/+2 Anzahl +1-25/+1 min
<b>Fahrtzeitverkürzung</b>	+9/+18 Anzahl -2-26/-1-42 min	+7/+15 Anzahl -1-20/-2-30 min	+5/+24 Anzahl -1-4/-1-6 min	+14/+18 Anzahl -1-54/-1-19 min	+3/+12 Anzahl -5-15/-2-17 min	+5/+9 Anzahl -1-26/-1-37 min
<b>Fahrdauer im Mittel</b>	+1/0 min	+3/-4 min	-1/-1 min	-3/-7 min	+12/-1 min	-2/-9 min

Tabelle 17: Veränderungen durch Neukonzeption im ÖPNV am Beispiel der Verbindungen nach/aus Heilbronn

Für die Ortsteile **Untergruppenbach und Donnbronn** ergeben sich an den Werktagen durch die Neukonzeption keine wesentlichen Veränderungen. Sowohl die Bedienungshäufigkeit und Taktung, als auch Reisezeiten und Reisezeitqualität im Vergleich zum MIV waren bereits im bisherigen Konzept als sehr gut einzustufen. Im Rahmen der Neukonzeption wurde eine Schnellbusverbindung (Linie 640) Heilbronn – Beilstein mit Halt an der Donnbronner Höhe und neuer Haltestelle bei der Fa. Magna eingerichtet, die das Angebot nochmals verbessert.

Im Ortsteil **Obergruppenbach** fahren nun 29 Busse werktäglich statt bisher 22 Bussen ab. Neben einem durchgängigen Takt mit Abfahrten zu merkbar Minuten, wurden Fahrten in den Randzeiten am Morgen und Abend ergänzt. Zu den Hauptverkehrszeiten bestehen Direktverbindungen zu den Schulstandorten. Die Fahrten in den Nebenzeiten werden mit einem Kleinbus durchgeführt, der über Untergruppenbach-Happenbach-Unterheinriet nach Oberheinriet bzw. Vorhof verkehrt. In Unterheinriet bzw. Untergruppenbach bestehen Anschlüsse zu weiteren Zielen.

Der Ortsteil **Unterheinriet** profitiert an Werktagen am meisten von der Neukonzeption. Führen bisher 50 Busse am Tag ab Unterheinriet, so hat sich die Anzahl der Abfahrten auf 119 Fahrten mehr als verdoppelt. Dies ist vor allem darin begründet, dass die Linie 642 (Heilbronn-Untergruppenbach-Abstatt-Beilstein) nun im 30 Minuten-Takt verkehrt. Dabei führt der Fahrweg 1x stündlich über Untergruppen-

bach-Happenbach-Bosch-Abstatt-Beilstein und 1x stündlich über Untergruppenbach-Happenbach-**Unterheinriet**-Bosch Tor 6 (L 1102)-Abstatt-Beilstein. Es bestehen nun auch weitere Direktverbindungen zu den Schulstandorten.

Im Ortsteil **Oberheinriet** fahren nun 29 Busse werktäglich statt bisher 22 Bussen ab. Neben einem durchgängigen Takt mit Abfahrten zu merkbaren Minuten, wurden Fahrten in den Randzeiten am Morgen und Abend ergänzt. Zu den Hauptverkehrszeiten bestehen Direktverbindungen zu den Schulstandorten. Die Fahrten in den Nebenzeiten werden mit einem Kleinbus durchgeführt, der über Unterheinriet-(Oberheinriet)-Happenbach-Untergruppenbach nach Obergruppenbach verkehrt. In Unterheinriet bzw. Untergruppenbach bestehen Anschlüsse zu weiteren Zielen. Zusätzlich verkehren am Nachmittag Direktfahrten nach Vorhof.

Im Ortsteil **Vorhof** fahren nun 15 Busse werktäglich statt bisher 10 Bussen ab. Neben einem durchgängigen Takt mit Abfahrten zu merkbaren Minuten, wurden Fahrten in den Randzeiten am Morgen und Abend ergänzt. Alle Fahrten ab Vorhof werden mit einem Kleinbus durchgeführt, der über Unterheinriet-(Oberheinriet)-Happenbach-Untergruppenbach nach Obergruppenbach verkehrt. In Unterheinriet bzw. Untergruppenbach bestehen Anschlüsse zu den Schulstandorten und weiteren Zielen.

#### 4.4.5 Bestandsaufnahme der Haltestellen

Auf dem Gemarkungsgebiet der Gemeinde Untergruppenbach besteht an 40 Haltepunkten die Gelegenheit zum Ein- oder Ausstieg in bzw. aus dem Bus. An 18 Standorten sind Haltepunkte in beide Fahrtrichtungen vorhanden, dem stehen 4 Standorte mit einem Haltepunkt entgegen. Im Jahr 2021 erfolgte eine Bestandsaufnahme der Haltepunkte. Hierbei wurden folgende Merkmale erfasst:

- Ortsteil in welchem sich die Haltestelle befindet
- Name der Haltestelle
- Anfahrende Linie(n)
- Abfahrten an einem Schultag
- Fahrtrichtung
- Busbucht (vorhanden)
- Beleuchtung (vorhanden)
- Fahrplan (vorhanden)
- Überdachung (vorhanden)
- Sitzgelegenheit (vorhanden)
- Mülleimer (vorhanden)
- Barrierefreiheit (ausgebaut)
- Sonstiges

Eine Übersicht über alle Haltepunkte und Merkmale zeigt die Tabelle 18. Im Sinne einer übersichtlichen Darstellung werden die folgenden Seiten, auf denen die Tabelle 18 abgebildet ist, im Querformat ausgerichtet.





Ortsteil	Name der Haltestelle	Linie(n)	Ab-fahrten Schultag	Fahrtrichtung	Bus-bucht	Beleuch-tung	Fahr-plan	Über-dachung	Sitzgelegen-heit	Müll-eimer	Barriere-freiheit	Sonstiges
Donnbronn	Donnbronner Höhe	640, 642	9	Heilbronn	X	-	X	-	-	-	-	Querung Mittelinsel (50m südl.) Busbucht Gemarkung Land BW Radabstellmögl. Platz vorh.
			10	Beilstein/Bosch	X	-	X	-	-	-	-	Querung Mittelinsel (30m südl.) Busbucht Gemarkung Land BW Radabstellmögl. Platz vorh. (Gemarkung Flein)
Donnbronn	Kurze Straße	642, 648, 648HN	38	Untergruppenbach/Heinriet/Ilsfeld/Beilstein	-	X	X	X	1 Bank (3)	X	X	Querung Bodenindikator gekennzeichnet Radabstellmögl. Platz vorh.
			38	Heilbronn	-	X	X	X	1 Bank (3)	X	X	Querung Bodenindikator gekennzeichnet
Donnbronn	Ortsmitte	642, 648, 648HN	38	Untergruppenbach/Heinriet/Ilsfeld/Beilstein	-	X	X	X	1 Bank (4)	X	-	Radabstellmögl. Platz vorh.
			42	Donnbronn/Heilbronn	-	-	X	X	1 Bank (8) 1 Bank un-überdacht (3)	X	-	Radabstellmögl. Platz vorh.
Untergruppenbach	Blumenstraße	642, 648, 648HN	38	Untergruppenbach/Heinriet/Ilsfeld/Beilstein	X	-	X	X	1 Bank (6)	X	X	Querung Zebrastr. (30m nördl.) Busbucht/Gehweg Gemarkung LK HN Radabstellmögl. Platz vorh.
			42	Donnbronn/Heilbronn	-	über FGÜ	X	X	1 Bank (6)	X	X	Querung Zebrastr. (10m nördl.) Gehweg Gemarkung LK HN Radabstellmögl. Platz vorh.
Untergruppenbach	Alter Friedhof	642, 648, 648HN, 649	47	Untergruppenbach/Heinriet/Ilsfeld/Beilstein/Lauffen	X	X	X	X	1 Bank (4)	X	-	Querung LSA (50m nördlich) Busbucht/Gehweg Gemarkung LK HN
			42	Donnbronn/Heilbronn	X	-	X	X	1 Bank (4)	X	-	Querung LSA (70m nördlich) Busbucht/Gehweg Gemarkung LK HN

Untergruppenbach	Kirche	642, 646, 647, 648, 648HN, 649	69	Heinriet/Vorhof/Ilsefeld/Beilstein/Laufen/Kirchheim	X	X	X	X	3 Bänke (6)	X	-	Querung über Fg-LSA (30m östl.) Umsteigebeziehung "Rathaus" rd. 100-200 m
			49	Donnbronn/Heilbronn	X	X	X	X	1 Bank (3-4)	X	-	Querung über Fg-LSA (10m östl.) Umsteigebeziehung "Rathaus" rd. 100-200 m Radabstellmögl. Platz vorh.
Untergruppenbach	Freibad	645, 647, 648, 648HN	22	Obergruppenbach	-	X	X	-	-	-	-	an Schule Querung Mittelinsel (5m nördl.)
			28	Heinriet/Vorhof/Ilsefeld/Untergruppenbach/Donnbronn	X	-	X	X	1 Bank (4)	X	-	an Schule Querung Mittelinsel (30m süd.) Busbucht Gemarkung LK HN
Untergruppenbach	Neuer Friedhof	645, 647, 648, 648HN	27	Obergruppenbach	-	X	X	-	-	-	-	Gehweg Gemarkung LK HN
Untergruppenbach	MAGNA PT	640	15	Heilbronn/Beilstein	-	X	X	-	-	-	-	
Untergruppenbach	MAGNA (L 1111)	642, 646	53	Heinriet/Beilstein/Kirchheim	X	-	X	-	-	-	-	Querung über Treppe & Unterführung Busbucht Gemarkung Land BW
			54	Untergruppenbach/Heilbronn	X	-	X	-	-	-	-	-
Untergruppenbach	Rathaus	645, 647, 648, 648HN	35	Heinriet/Vorhof	X	X	X	X	3 Sitze	X	-	Umsteigebeziehung "Kirche" rd. 200 m
			22	Obergruppenbach/Donnbronn/Heilbronn	X	X	X	-	-	X	-	Umsteigebeziehung "Kirche" rd. 100 m
Untergruppenbach	Siedlung	645, 647, 648, 648HN	35	Heinriet/Vorhof	-	-	X	-	-	X	-	
			34	Unter-/Obergruppenbach/Donnbronn/HN	-	-	X	X	1 Bank (3-4)	X	-	

Untergruppenbach	Neugreut	645, 647, 648, 648HN	35	Heinriet/Vorhof	-	-	X	-	-	-	-	Keine Aufstellfläche für Ein-/Aussteiger
			34	Unter-/Obergruppenbach/Donnbronn/HN	-	X	X	-	-	-	-	
Obergruppenbach	Obergruppenbach	645, 647, 648, 648HN	29	Untergruppenbach/Donnbronn/Heilbronn/Heinriet	-	-	X	X	1 Bank (3)	-	-	Radabstellmögl. Platz vorh.
Unterheinriet	Südliche Brücke	642, 645, 647, 648, 648HN	40	Vorhof/Oberheinriet	-	X	X	-	-	-	-	
			79	Untergruppenbach/Heilbronn/Ilsfeld/Beilstein	-	-	X	X	1 Bank (3)	X	-	Radabstellmögl. Platz vorh.
Unterheinriet	Oberheinrieter Straße	642, 645, 647, 648, 648HN	25	Oberheinriet/Vorhof	-	X (nicht unter Überdachung)	X	X	1 Bank (3)	X	-	
			66	Untergruppenbach/Heilbronn/Ilsfeld/Beilstein	-	-	X	-	-	X	-	
Unterheinriet	Sportplatz	645, 647, 648, 648HN	25	Oberheinriet/Vorhof	-	-	X	-	-	X	-	
			25	Unterheinriet/Ober-/Untergruppenbach/Heilbronn/Ilsfeld/Beilstein	-	X	X	-	-	X	-	Radabstellmögl. Platz vorh.
Unterheinriet	Abzweig Farnersberg	645, 647	15	Vorhof	-	-	X	-	-	-	-	Keine Aufstellfläche für Ein-/Aussteiger Gemarkung Land BW
			15	Unterheinriet/Ober-/Untergruppenbach	-	-	X	-	-	-	-	Keine Aufstellfläche für Ein-/Aussteiger Gemarkung Land BW
Oberheinriet	Ortsmitte	647, 648, 648HN	25	Oberheinriet/Vorhof	X	-	X	-	-	X	-	Radabstellmögl. Platz vorh.
			24	Unterheinriet/Ober-/Untergruppenbach/Heilbronn/Ilsfeld/Beilstein	X	X (schwach)	X	X	1 Bank (6-8)	X	-	Radabstellmögl. Platz vorh.

Oberheinriet	Lerchenberg	647, 648, 648HN	25	Oberheinriet/Vorhof	-	-	X	-	-	-	-	Keine Aufstellfläche für Ein-/Aussteiger
			24	Unterheinriet/Ober-/Untergruppenbach/Heilbronn/Ilsfeld/Beilstein	-	X	X	X	1 Bank (4)	X	-	
Oberheinriet	Wendeplatte	647, 648, 648HN	29	Vorhof/Unterheinriet/Ober-/Untergruppenbach/Heilbronn/Ilsfeld/Beilstein	-	-	X	-	-	X	-	Keine Aufstellfläche für Ein-/Aussteiger
Vorhof	Vorhof	645, 647	0	Löwenstein	-	- (teils von anderer Seite)	X	-	-	-	-	Aufstellfläche für Ein-/Aussteiger Rasen/Schotter
			15	Heinriet/Ober-/Untergruppenbach	X	X	X	X	2 Bank (4-5)	X	-	Radabstellmöglichkeit Platz prüfen

Tabelle 18: Bestandsaufnahme Haltestellen Busverkehr (Stand Juli 2021)

Speziell Bezug auf die Barrierefreiheit an Haltestellen des ÖPNV nimmt der **Generalbarriereplan des Landkreises Heilbronn** für die Gemeinde Untergruppenbach<sup>7</sup>. Um die Wichtigkeit der Haltestellen im Sinne der Barrierefreiheit zu erkennen, wurde eine Priorisierung vorgenommen. Unterschieden wird zwischen den Priorität A, B und C. Eine Haltestelle der Priorität A besitzt eine gewisse Wichtigkeit und sollte daher dringender umgebaut werden als eine Priorität- B und C Haltestelle. Im Generalbarriereplan werden zudem Möglichkeiten der Förderung erläutert.

## 4.5 Elektromobilität

Bestehende Formen der Elektromobilität in Untergruppenbach sind derzeit durch sechs öffentliche Ladepunkte gegeben. Dabei handelt es sich um drei Ladesäulen mit je zwei Ladepunkten. Ein Ladepunkt ist für ein E-Carsharing Fahrzeug reserviert. Die Ladesäulen verfügen über den sog. Typ 2-Stecker. Der dreiphasige Stecker ist im europäischen Raum am weitesten verbreitet und wurde als Standard festgelegt. Es ist eine Ladeleistung von max. 22 kW (bei einem angeschlossenen Fahrzeug) möglich. Die Ladesäule am Parkplatz vor dem Rathaus in Untergruppenbach wurde am 20.08.2019 installiert und in Betrieb genommen. Die Ladesäulen in der Entenstraße in Untergruppenbach und auf dem Parkplatz der Hohenriethalle in Unterheinriet wurden am 20.03.2020 installiert und in Betrieb genommen. Bis zum Juli 2021 haben insgesamt über 2.000 Ladevorgänge an den drei Ladesäulen stattgefunden. Dabei wurden über 20.000 kWh Leistung entnommen. Die Lage der Ladesäulen kann der Abbildung 67 entnommen werden.

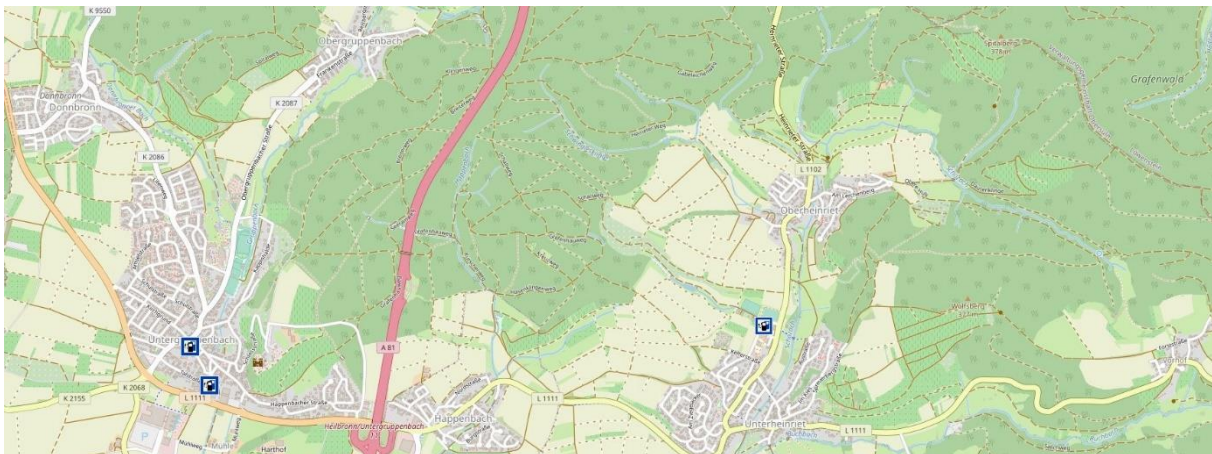


Abbildung 67: Ladesäulen in Untergruppenbach

Bisher befinden sich zwei Ladesäulen im Ortsteil Untergruppenbach. Eine Ladesäule befindet sich am Parkplatz vor dem Rathaus. An dieser Ladesäule ist ein Ladepunkt für ein E-Carsharing Fahrzeug reserviert. Im unmittelbaren Umfeld der Ladesäule in der Ortsmitte liegen Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Rathaus, Bäcker, Metzger, Post, Friseur, Einzelhandel, Arzt usw.). Die zweite Ladesäule wurde in der Entenstraße am Parkplatz bei der Feuerwehr installiert. In unmittelbarer Nähe befindet sich das Training- und Therapiezentrum Meyer. An beiden Ladesäulen kann während des Ladevorgangs kostenlos geparkt werden. Gut 35 % der Bürger\*innen und damit rd. 1.490 Personen des Ortsteils Untergruppenbach können eine **Ladesäule innerhalb von fünf Minuten zu Fuß erreichen**. Die Abbildung 68 zeigt den Ortsteil Untergruppenbach und die Isochronen (rot) mit einem Radius von 300 m bzw. einer fußläufigen Erreichbarkeit der Ladesäulen innerhalb von 5 Minuten. Zudem werden die Isochronen (grün) mit einem Radius von 600 m bzw. einer fußläufigen Erreichbarkeit der Ladesäulen innerhalb von 10 Minuten sowie die Isochronen (gelb) mit einem Radius von 1.000 m bzw. einer fußläufigen Erreichbarkeit der Ladesäulen innerhalb von 15 Minuten abgebildet. Über 65 % der Bürger\*innen und

damit rd. 2.880 Personen des Ortsteils Untergruppenbach können eine Ladesäule innerhalb von zehn Minuten zu Fuß erreichen. Innerhalb von 15 Minuten Fußweg ist eine der beiden Ladesäulen von nahezu allen rd. 4.300 Einwohner\*innen des Ortsteils Untergruppenbach erreichbar.

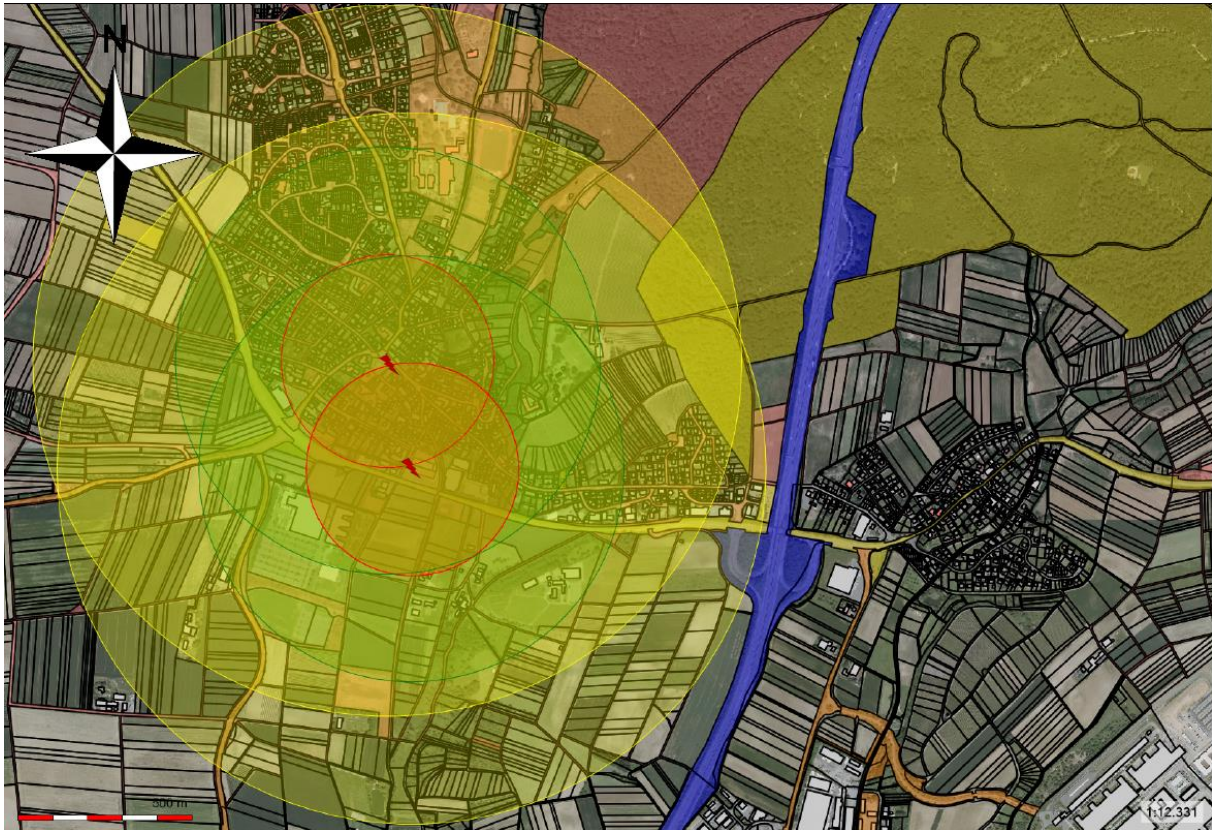


Abbildung 68: Erreichbarkeit der Ladesäulen in Untergruppenbach

Im Ortsteil Unterheinriet wurde bisher eine Ladesäule auf dem Parkplatz der Hohenriethalle installiert. In unmittelbarer Nähe befinden sich zahlreiche Sporteinrichtungen sowie eine Grundschule und Kindertagesstätten. Rd. 13 % der Bürger\*innen und damit rd. 250 Personen des Ortsteils Unterheinriet können die **Ladesäule innerhalb von fünf Minuten zu Fuß erreichen**. Die Abbildung 69 zeigt den Ortsteil Unterheinriet und Oberheinriet und die Isochronen (**grün**) mit einem Radius von 300 m bzw. einer fußläufigen Erreichbarkeit der Ladesäule innerhalb von 5 Minuten. Zudem werden die Isochronen (**gelb**) mit einem Radius von 600 m bzw. einer fußläufigen Erreichbarkeit der Ladesäule innerhalb von 10 Minuten sowie die Isochronen (**rot**) mit einem Radius von 1.000 m bzw. einer fußläufigen Erreichbarkeit der Ladesäule innerhalb von 15 Minuten abgebildet. Über 60 % der Bürger\*innen und damit rd. 1.140 Personen des Ortsteils Unterheinriet können die Ladesäule innerhalb von zehn Minuten zu Fuß erreichen. Zusätzlich können 10 % der Bürger\*innen und damit rd. 70 Personen des Ortsteils Oberheinriet die Ladesäule innerhalb von zehn Minuten zu Fuß erreichen. Innerhalb von 15 Minuten Fußweg ist die Ladesäule von rd. 1.830 Personen und somit 98 % der Bürger\*innen des Ortsteils Unterheinriet erreichbar. Auch über 90 % der Bürger\*innen des Ortsteils Oberheinriet und somit rd. 620 Personen können die Ladesäule in 15 Minuten zu Fuß erreichen.

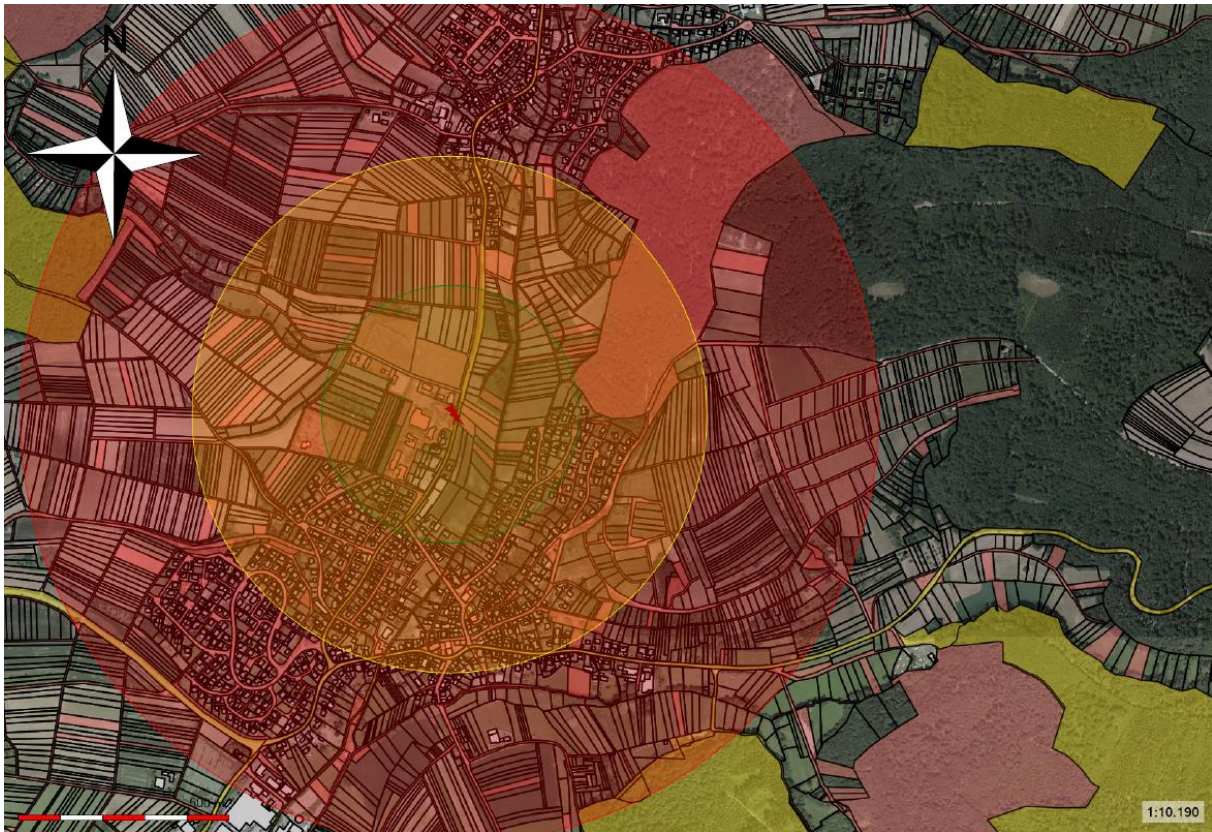


Abbildung 69: Erreichbarkeit der Ladesäule in Unterheinriet

Betrachtet man die Anzahl der Ladevorgänge und die entnommene Leistung an den drei Ladesäulen Untergruppenbachs für das erste Halbjahr 2021 so ergibt sich folgendes Bild:

- Ladesäule Rathaus Untergruppenbach: 300 Ladevorgänge, 3.798 kWh entnommene Leistung.
- Ladesäule Entenstraße Untergruppenbach, 195 Ladevorgänge, 3.544 kWh entnommene Leistung.
- Ladesäule Hohenriethalle Unterheinriet, 157 Ladevorgänge, 1.671 kWh entnommene Leistung.

Vergleicht man die ersten sechs Monate aus 2021 mit der Gesamtlaufzeit von rd. 52 Monaten so lässt sich eine deutliche Steigerung der Anzahl an Ladevorgängen, wie auch entnommener Leistung, feststellen. 32 % der bisher insgesamt getätigten Ladevorgänge und 44 % der bisher entnommenen Leistung wurden im 1. Halbjahr 2021 erfasst. Der Anteil für diese 6 Monate an der gesamten Betriebszeit von rd. 52 Monaten seit Installation und Inbetriebnahme läge bezogen auf den Zeitraum rechnerisch bei nur 12 %. Dieser wird also nahezu um das drei- bzw. vierfache überschritten. Dies unterstreicht die zunehmende Verbreitung und Nutzung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in der Gemeinde Untergruppenbach.

## 4.6 Sharing- und Mobilitätsangebote

In Untergruppenbach ist derzeit ein Sharingangebot verfügbar. Dabei handelt es sich um das E-Carsharing. Dieses ist seit Mitte Oktober 2019 am Standort „Rathaus“ verfügbar. Das Angebot wurde zunächst als 1-jähriger Testlauf konzipiert. Im ersten Jahr nutzten bereits über 100 Bürger\*innen das Angebot aktiv. Insgesamt hatten sich bereits knapp 200 Nutzer\*innen registriert. Es wurden in einem knappen Jahr, trotz coronabedingten Lockdown, gut 12.000 km mit dem E-Carsharing Pkw zurückgelegt. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen BMW i3 mit 5-Türen, 4 Sitzplätzen und einer Reichweite von 200 km lt. Hersteller. Anbieter des E-Carsharing ist die ZEAG Energie AG. Das E-Auto fährt mit Energie aus rein regenerativen Quellen. Die ZEAG ist für die Bereitstellung und Bewirtschaftung des Fahrzeugs sowie für den Kundenservice und die Nutzerapp verantwortlich. Für die Nutzer\*innen gestaltet sich der Buchungsablauf wie folgt: 1. App downloaden und registrieren → 2. Führerscheinkontrolle (online oder im Rathaus) → 3. Fahrt buchen → 4. Auto via App öffnen → 5. nach der Fahrt Auto an Ladepunkt anschließen und Fahrt in der App beenden. Derzeit gelten folgende Tarife der ZEAG: Einmalige Anmeldegebühr 39,00 €, anschließend 4,99 € je angefangene Stunde bzw. 39,99 € je Tag (24 Stunden). Die Ladeinfrastruktur und der Stellplatz werden durch die Gemeinde zur Verfügung gestellt.

Über 30 % der Bürger\*innen des Ortsteils Untergruppenbach können das **E-Carsharing Fahrzeug innerhalb von fünf Minuten zu Fuß erreichen**. Innerhalb dieser fußläufigen Entfernung (Radius von 300 m Luftlinie) wohnen rd. 1.320 Bürger\*innen. Im Radius von 600 m Luftlinie (rd. max. 10 Minuten Fußweg) wohnen rd. 2.740 Bürger\*innen, dies entspricht über 60 % der Bürger\*innen des Ortsteils. Im Radius von 1.000 m Luftlinie (rd. max. 15 Minuten Fußweg) wohnen rd. 4.300 Bürger\*innen. Das E-Carsharing Fahrzeug ist also innerhalb von 15 Minuten Fußweg von nahezu allen Einwohner\*innen des Ortsteils Untergruppenbach erreichbar (siehe Abbildung 70).

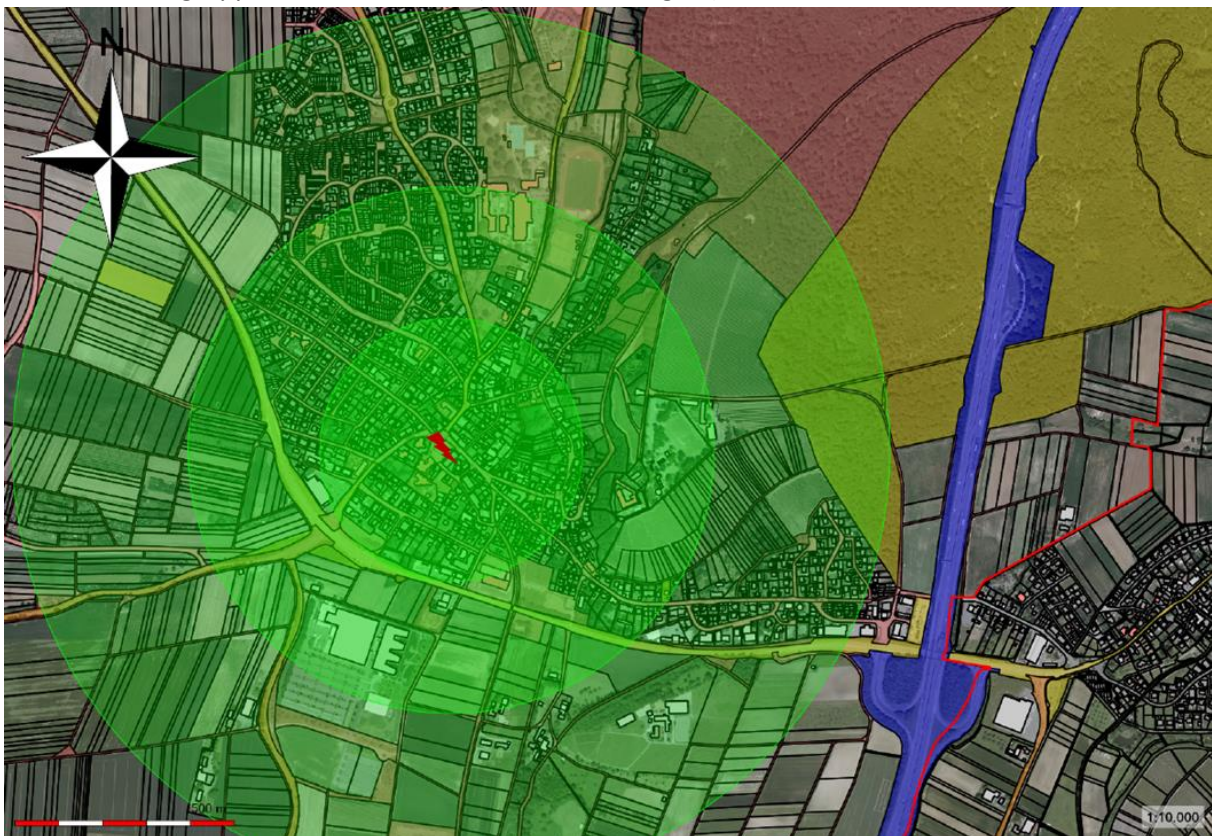


Abbildung 70: E-Carsharing Station Rathaus Untergruppenbach



## 4.7 On-Demand-Verkehr

Seit November 2001 bietet die Gemeinde Untergruppenbach ihren Mitbürgerinnen und Mitbürgern die Möglichkeit 2-mal wöchentlich kostenfrei mit dem Citybus zum Einkaufen zu fahren. Die Einkaufsfahrten finden dienstags und freitags vormittags statt. Dienstags wird der Lidl-Markt und freitags das Nahversorgungszentrum Schlossblick (Edeka und dm) angefahren. Gerade die älteren Bürger\*innen nehmen dieses Angebot gerne an. Die Fahrten werden mit dem Kleinbus der Gemeinde Untergruppenbach von ehrenamtlichen Fahrer\*innen durchgeführt. Die Anmeldung erfolgt telefonisch bei der Gemeindeverwaltung. Im Prinzip handelt es sich um ein On-Demand Angebot, da die Mitfahrenden auf Bestellung abgeholt und bei Bedarf bis zur Haustüre befördert werden.

Ein weiteres On-Demand Angebot in Untergruppenbach ist mit den Behörden-/Arztfahrten des Bürger für Bürger e. V. vorhanden. Der Verein Bürger für Bürger bietet seinen Mitgliedern die Möglichkeit von Behörden- und Arztfahrten auf Abruf an. Die Fahrten finden nach telefonischer Anmeldung statt. Die Fahrten werden mit privaten Pkw von Mitgliedern für Mitglieder des Vereins durchgeführt.

## 5 Konzeptrahmen & Maßnahmenableitung

### 5.1 Entwicklung eines Konzeptrahmens

Die grundsätzliche Absicht eines Konzeptrahmens ist es, Maßnahmen einordnen, vergleichen und bewerten zu können. Für die Definition eines solchen Konzeptrahmens zur Weiterentwicklung der Mobilität in der Gemeinde Untergruppenbach unter Klimaschutz- und Umweltgesichtspunkten boten sich auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse letztlich verschiedene Ansatzpunkte an, die jeweils spezifische Vorteile und Nachteile haben.

Die Mobilitätsbefragung, die Bürgerworkshops sowie die umfassende Bestandsaufnahme der derzeit verfügbaren Verkehrsmittel in Untergruppenbach haben gezeigt, dass die Mobilitätssituation nur durch einen Maßnahmen-Mix nachhaltig verbessert werden kann. Dabei wurden innerhalb dieser Formate einige Begriffe besonders häufig adressiert. Sie lassen sich zu den **drei allgemeinen Handlungssträngen** infrastrukturelle Gegebenheiten, Hintergrundwissen/Information und Motivation zusammenfassen:

- **Infrastrukturelle Gegebenheiten:** Um Alternativen zum eigenen Auto aufzeigen zu können bzw. die Attraktivität zu steigern ist eine leistungsfähige Infrastruktur notwendig. Hier können vor allem durchgängige Radwege, eine allgemeine Barrierefreiheit und ein Grundangebot für den ÖPNV Berücksichtigung finden. Infrastrukturmaßnahmen sind deshalb für eine Umsetzung der Mobilitätskonzeption unerlässlich.
- **Hintergrundwissen/Informationen:** Im Rahmen der Mobilitätsbefragung und der Bürgerworkshops konnte aufgezeigt werden, dass viele Alternativangebote zum eigenen Pkw nicht oder nicht ausreichend bekannt sind. Deshalb wird als zentrales Element der Informationsfluss gesehen. Diese Maßnahmen können zudem oftmals kostengünstig und schnell umgesetzt werden.
- **Motivation:** Das Handlungselement verfolgt das Ziel die Umsteigebereitschaft auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu erhöhen. Hierbei soll gleichermaßen auf die persönliche Überzeugung wie auch auf monetäre Maßnahmen wie Rabattierungen gesetzt werden.

Aus diesen Handlungssträngen wurden **vier konkrete Maßnahmenfelder** für den Konzeptrahmen abgeleitet. Diese Maßnahmenfelder besitzen zusätzlich die Eigenschaft, einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen in einem Umsetzungskonzept die notwendige Struktur zu geben. Die Maßnahmenfelder wurden so entwickelt, dass kein einzelnes Verkehrsmittel isoliert wird, und dass die vier Felder zwar trennscharf sind, aber auch hohe Abhängigkeiten untereinander haben. Damit kommt es auf das Zusammenwirken der Felder und der Einzelmaßnahmen an, die in die entwickelten Maßnahmenfelder eingebettet werden:

- **Bauliche Maßnahmen** umfassen die Konzeption von konkreten infrastrukturellen Maßnahmen, deren anschließende Umsetzung sowie das Monitoring der Umsetzung.
- **Kommunikation** umfasst den Aufbau eines Kommunikationskonzeptes mit den entsprechenden Maßnahmen, um somit eine Verhaltensveränderung im persönlichen Mobilitätsverhalten zu erzielen.
- **Apps und Technologien** umfassen Maßnahmen hin zur Verwendung neuer Technologien sowie die Bündelung und den Ausbau der Vernetzung über verschiedene Informationsmedien.

- **Shared-Mobility** umfasst den Ausbau bereits vorhandener Angebote, die sich auf das Teilen von Fahrzeugen beziehen.

Im Mittelpunkt der Maßnahmenfelder und der Maßnahmen stehen die Bürger\*innen der Gemeinde Untergruppenbach. Diese werden letztlich für jedes Maßnahmenfeld den Erfolg der jeweiligen Maßnahmen daran messen, ob hierdurch ihre Erwartungen an die Mobilität in Untergruppenbach erfüllt sind (siehe Abbildung 71).

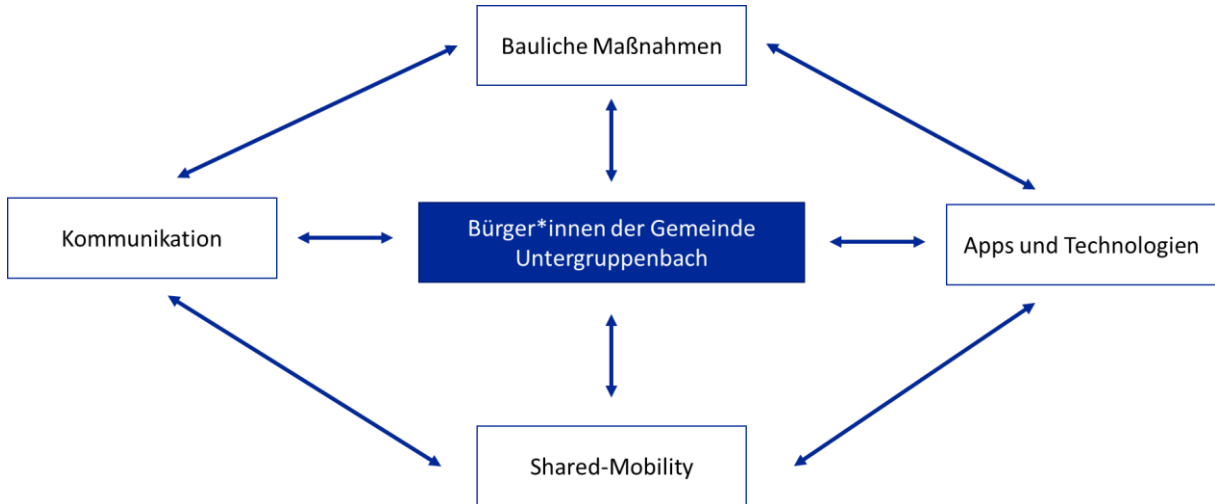


Abbildung 71: Maßnahmenfelder

Der Konzeptrahmen zieht sich bei der anschließenden Auswahl von Maßnahmen zur Umsetzung wie ein „roter Faden“ durch das Projekt und stellt sicher, dass die definierten Maßnahmen auch in der gewünschten Form wirken. Der Konzeptrahmen wurde daher im Vorfeld ausführlich auf Konsistenz und Umsetzbarkeit hin überprüft.

## 5.2 Maßnahmenableitung und Implementierung

Über den entwickelten Konzeptrahmen konnten im Rahmen der durchgeführten Projektarbeiten insgesamt 16 Maßnahmen identifiziert werden, die als Teil einer übergreifenden Mobilitätskonzeption weiterverfolgt und umgesetzt werden sollten. Die abschließende Bewertung der einzelnen Maßnahmen erfolgt dabei unter den Gesichtspunkten des erwarteten Nutzens und des geplanten Umsetzungshorizonts in:

- Kurzfristige Maßnahmen mit einem Umsetzungshorizont von ein bis zwei Jahren (d. h. bis 2023)
- Mittelfristige Maßnahmen mit einem Horizont von bis zu drei Jahren (d. h. bis 2024)
- Langfristige Maßnahmen mit einem Horizont von mehr als drei Jahren (d. h. nach 2024)

Neben der zeitlichen Komponente wurde bei der Maßnahmenableitung insbesondere auch der zu erwartende Nutzen bei der Implementierung betrachtet. Auch hier spielt der Zeithorizont, in dem voraussichtlich ein messbarer Nutzen eintritt, eine zentrale Rolle. Gleiches gilt für die zu erwartenden Maßnahmenkosten, die sich zum Teil unterscheiden. Zusätzlich wird berücksichtigt, in welchem Maße eine Modal-Split-Veränderung zu erwarten ist und wie groß der Klimaschutzbeitrag ist. Des Weiteren fließen die Zuständigkeit und Erfordernis von finanziellen Mitteln mit in die Bewertung ein, da nicht alle Maßnahmen ausschließlich durch die Gemeinde umgesetzt werden können.

**Maßnahme 1** sieht die langfristige Verstetigung eines **Arbeitskreises Mobilität für Bürger\*innen der Gemeinde Untergruppenbach** vor. In den Workshops wurden für diesen Arbeitskreis bereits einige wichtige Ansatzpunkte entwickelt, die unbedingt sinnvoll ausgebaut werden sollten. Gemeinsames Ziel sollte es sein, die Mobilitätskonzeption weiter voranzubringen, um eine möglichst breite Zustimmung innerhalb der Gemeindebevölkerung zu erhalten. Beim regelmäßigen Austausch handelt es sich um eine „weiche Maßnahme“. Die Intensivierung des regelmäßigen Austauschs kann eine gute Grundlage für den Beschluss und die Begleitung konkreter Umsetzungsprojekte bieten, weshalb der zu erwartende Nutzen auf Ebene der Mobilitätskommunikation als hoch eingeschätzt wird. Die Gemeinde Untergruppenbach kann diese Maßnahme mit den Bürger\*innen selbst umsetzen. Die Verantwortung für den Arbeitskreis sollte bei einem zentralen Ansprechpartner der Gemeinde liegen.

**Maßnahme 2** umfasst die **Aufnahme von Bordsteinabsenkungen im Gemeindegebiet als Grundlage für mehr Barrierefreiheit**. Aufbauend auf den vorhergehenden Arbeiten soll festgelegt werden an welche Stellen im Gemeindegebiet Absenkungen des Bordsteins erforderlich, sinnvoll und realisierbar sind. Ein entsprechender Umsetzungsplan soll durch die Gemeinde oder ein Planungsbüro erstellt werden. Der erwartete Nutzen wird vor allem für mobilitätseingeschränkte Bürger\*innen als hoch eingestuft, da durch teilweise geringfügige Anpassungen die uneingeschränkte Teilhabe am öffentlichen Leben erleichtert werden kann.

**Maßnahme 3** sieht die Markierung von **barrierefreien Parkflächen** vor Einrichtungen des öffentlichen Lebens (z. B. Arztpraxen, Apotheken, Behörden, Nahversorgung) vor. Die Arbeiten werden auf dem Wissensstand der bisherigen Arbeiten zu vorhandenen Stellplätzen aufbauen. Diesbezüglich soll eine Prüfung erfolgen, die das Umsetzungspotential weiterer Stellplätze betrachtet. Der unmittelbare Nutzen wird als hoch eingestuft. Durch eine erhöhte Stellplatzkapazität für mobilitätseingeschränkte Personen, vornehmlich vor Einrichtungen des öffentlichen Lebens, soll die Möglichkeit geschaffen werden

Ziele des täglichen Bedarfs ohne größere Umwege zu erreichen und den Bürger\*innen eine unbeschränkte Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Bestandteil der Maßnahme 3 ist ebenso der **barrierefreie Umbau von Bushaltestellen**.

**Maßnahme 4** soll für eine **erweiterte Wegebeleuchtung** innerhalb der Gemeinde sorgen. Aufbauend auf den bereits erfolgten Arbeiten sollen wichtige Fuß- und Radwegeverbindungen identifiziert werden, für die eine gute Beleuchtung unabdingbar ist und die derzeit nicht beleuchtet sind. Durch eine durchgängige Beleuchtung im Gemeindegebiet kann das Nutzen von Fahrrädern sowie das zu Fuß gehen in diesen Bereichen auch bei Dunkelheit gefördert und attraktiv gestaltet werden. Zum Einsatz sollte vor allem eine energieoptimierte Beleuchtung kommen. Der Nutzen wird als hoch eingestuft, da hier eine Verbesserung des Komfortgefühls erzielt werden kann.

**Maßnahme 5** beinhaltet eine **durchgängige Beschilderung des Wegenetzes für den Radverkehr**. Die bereits bestehenden Wegweiser sollen an geeigneten Stellen ergänzt werden, als Basis hierfür können die erstellten Kartierungen zum Fuß- und Radverkehr genutzt werden. Ein Vorschlag hierzu sollte seitens der Gemeinde, in enger Abstimmung mit den Nachbargemeinden und dem Landkreis, erarbeitet werden. Zudem sollten aktuelle Wege- und Beschilderungskarten für den Radverkehr auf der Website der Gemeinde platziert werden. Der zu erwartende Nutzen wird als mittel-hoch eingestuft. Die Maßnahme kann dazu führen, dass durch eine bessere Beschilderung vermehrt auf das Fahrrad als Verkehrsmittel umgestiegen wird.

**Maßnahme 6** sieht eine **Optimierung von Schulwegen** vor. Vielfach wurde im Rahmen der Workshops auf die Verkehrssituation vor den Schulen oder auf dem Weg zur Schule in Untergruppenbach und Unterheinriet hingewiesen. Durch das Optimieren der Schulwege soll ein einfacheres und sichereres Erreichen der Schulen ermöglicht werden. So könnte beispielsweise an der Obergruppenbacher Straße eine entsprechende Querungsmöglichkeit integriert werden, hinzu kommt die Gestaltung von möglichst autofreien Bereichen an beiden Schulstandorten (Humboldtstraße in Untergruppenbach und Kelterstraße in Unterheinriet). Neben den Optimierungen sollte eine Sensibilisierung der Schülerinnen und Schüler erfolgen, die das Verhalten auf dem Weg zur Schule beinhaltet. Der Nutzen wird als hoch eingestuft, da hier das Unfallrisiko minimiert werden kann.

**Maßnahme 7** umfasst das Veranstellen von **Mobilitäts-Tagen in der Gemeinde**. Ziel ist es, die neuen Formen der Mobilität als umweltfreundliche Verkehrsmittel auch für beispielsweise den Weg zur Arbeit noch populärer zu machen und zur Attraktivierung beizutragen. Dabei soll unter anderem ausführlich über die bestehenden Angebote informiert werden. Als mögliche Partner eines solchen Aktionstags sind beispielsweise die Polizei, der ADFC aber auch das Land Baden-Württemberg denkbar. Wiederum handelt es sich eher um eine „weiche“ Maßnahme. Ziel ist es vor allem durch Informationen und Appelle die neuen Mobilitätsformen als attraktive Alternative darzustellen und mit den Bürger\*innen ins Gespräch zu kommen. Die Maßnahme sollte in Abhängigkeit der Corona-Pandemie (spätestens) Anfang des Jahres 2022 erstmalig umgesetzt werden. Die Gemeinde kann diese Maßnahme mit Partnern aus der Region selbst umsetzen und koordinieren.

**Maßnahme 8** sieht eine **On-Demand-Buskonzeption** vor. Das On-Demand-Bussystem soll insbesondere in den Ortsteilen zum Einsatz kommen, in denen die regulären Linien des ÖPNV nur zu unregelmäßigen Zeiten verkehren. Dabei können neben Omnibussen auch kleinere Fahrzeuge, wie beispielsweise ein Bürgerbus-Konzept zum Einsatz kommen. Es sollte zumindest eine Direktverbindung in den

Kern der Gemeinde Untergruppenbach sowie in die Ortsteile untereinander eingerichtet werden. Zusätzlich ist die Einbindung zentraler Orte (z. B. P+R-Parkplätze) denkbar. Der Nutzen wird als mittel-hoch eingeschätzt. In Abstimmung mit dem Landratsamt Heilbronn soll über die Umsetzung der Maßnahme diskutiert werden.

**Maßnahme 9** sieht die **Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes** vor. Die Analyse von Schwachstellen im Fuß- und Radwegenetz in der Gemeinde hat bereits jetzt an verschiedenen Stellen Optimierungspotenzial aufgezeigt. Aufbauend darauf ist es das Ziel die Fuß- und Radwege in allen Ortsteilen möglichst attraktiv, durchgängig und sicher zu gestalten. Die Umsetzung wird einige Zeit in Anspruch nehmen, da es neben genehmigungsrechtlichen Fragen auch Finanzierungsfragen zu klären gilt. Der erwartete Nutzen wird als hoch eingeschätzt, da infrastrukturelle Optimierungen das Umsteigen auf den Fuß- und Radverkehr erleichtern und in der Nahbereichsmobilität erheblich zur Attraktivität des Umweltverbundes beitragen.

**Maßnahme 10** sieht die Intensivierung des **Mobilitäts-Dialogs** in Untergruppenbach vor. Zum einen sollen regelmäßige Sprechstunden mit den Mobilitätsverantwortlichen z. B. im Rathaus eingerichtet werden und so allen Bürger\*innen die Möglichkeit geben werden, sich individuell über Mobilitätsangebote zu informieren. Zunächst sollte kurzfristig geprüft werden, ob dieses Angebot über ein geeignetes Online-Format (z. B. Chat oder Video-Sprechstunde) bereitgestellt werden kann. Zum anderen sollen alle zur Verfügung stehenden Mobilitätsinformationen in der Gemeinde (z. B. Fahrplanauskunft, Lagepläne von Haltestellen, Carsharing) über ein Mobilitätsportal miteinander vernetzt und über eine gemeinsame Startseite leichter zugänglich gemacht werden. Der erwartete Nutzen wird als hoch eingeschätzt, da so auch individuell auf den Bürger bzw. die Bürgerin zugeschnittene Mobilitätsangebote aufgezeigt werden können und die Möglichkeit besteht ggf. einzelne Angebote testweise zu nutzen.

**Maßnahme 11** sieht die Prüfung der vorhandenen Radabstellanlagen auf ihre Eignung und ggf. die Schaffung weiterer **sicherer Radabstellanlagen** vor. Für Fahrräder und Pedelecs sollen gesicherte Abstellmöglichkeiten geprüft werden und durch weitere Serviceeinrichtungen ergänzt werden (z. B. Servicewerkstatt mit Luftpumpe und Werkzeug an einer geeigneten Stelle im Gemeindegebiet). Der erwartete Nutzen wird als hoch eingeschätzt, da im Rahmen der Workshops die Einrichtung neuer (gesicherter) Radabstellplätze vielfach genannt und gefordert wurde, insbesondere auch aufgrund der hochwertigen Fahrräder und Pedelecs/E-Bikes. Die Gemeinde sollte eine entsprechende Konzeption erarbeiten und die nötigen Flächen ermitteln.

**Maßnahme 12** sieht perspektivisch den Einsatz eines **autonomen Shuttles** im ÖPNV vor. Nach der Erprobung der On-Demand-Buskonzeption kann die Flotte durch den Einsatz von autonomen Fahrzeugen ergänzt werden. Hierdurch kann eine Steigerung der Flexibilität erzielt werden. Zudem sind verschiedene Wege für den Einsatz zu überprüfen. Zum einen Wege für Freizeitaktivitäten (z. B. der Weg zur Burg Stettenfels aus Richtung P+R-Parkplatz) zum anderen aber auch berufliche Wege (z. B. der Weg zur Firma Bosch aus der Gemeinde kommend). Der Nutzen wird als mittel eingeschätzt, eine Einbindung dieser neuen Technologie wird aber als sinnvoll erachtet. Zu beachten sind die hierfür notwendigen starken Verknüpfungen zur Forschung und Wirtschaft. Eine Umsetzung ist nur mit einem breiten Netzwerk an Partnern realistisch und zudem abhängig von den zu dieser Zeit gültigen rechtlichen Rahmenbedingungen.

**Maßnahme 13** beinhaltet die **Bereitstellung einer Mobilitäts-App** für die Gemeinde Untergruppenbach. Ziel dieser Maßnahme ist es, alle Mobilitätsinformationen, parallel zum Mobilitätsportal (siehe Maßnahme 10) in einer App zu bündeln und den Bürger\*innen zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig soll es ermöglicht werden den Austausch unter den Bürger\*innen zu stärken, dies kann in Form einer „Ich biete – ich suche-Plattform“ erfolgen. Zu prüfen ist zudem die Integration eines einheitlichen Bezahlsystems, welches in der App hinterlegt ist und für alle Mobilitätsformen angewendet werden kann. Hinzukommen können Anreize, die für die Nutzung der neuen Mobilitätsformen hinterlegt werden, wie beispielsweise Gutscheine für die Einzelhändler vor Ort. Zu prüfen ist, ob auf bereits bestehende App-Lösungen zurückgegriffen wird oder ob eine gänzlich neue App in der Entwicklung vorangetrieben werden soll. Der zu erwartende Nutzen wird als hoch eingeschätzt, da ein unmittelbarer Anreiz für die Nutzung der neuen Mobilitätsformen gesetzt wird. Eine Umsetzung ist nur mit einem breiten Netzwerk an Partnern realistisch. Hierzu soll der Austausch mit weiteren Kommunen und dem Landkreis gesucht werden. Dieser kann als Treiber fungieren und zudem verschiedene bestehende Lösungen einbinden.

**Maßnahme 14** sieht einen **Ausbau des Carsharing-Angebots** vor. Hier ist es notwendig alle Ortsteile in das System einzubinden und mit Standorten auszustatten. Ebenso notwendig sind ein transparenter und einfacher Entleihvorgang sowie ein einheitliches Bezahlsystem. Eine Rückgabe sollte an allen Standorten ermöglicht werden und die Abstellanlagen sollten an zentralen Punkten in den Ortsteilen installiert werden. Zu prüfen ist, ob auf bereits bestehende Anbieter zurückgegriffen wird oder ob eine gänzlich eigene Lösung in der Entwicklung vorangetrieben werden soll. Der Nutzen wird als mittel-hoch eingestuft. Durch das zur Verfügung stellen solcher Fahrzeuge wird ein unmittelbarer Anreiz gesetzt, die Sharing-Fahrzeuge zu nutzen und den Anteil der Pkw bezogen auf die Einwohner in der Gemeinde zu senken.

**Maßnahme 15** beinhaltet den Ausbau der **Ladeinfrastruktur** innerhalb der Gemeinde. Aufbauend auf den bereits ausgeführten Arbeiten soll ein bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgen. Hierbei ergänzen sich grundsätzlich zwei Wege: Zum einen die öffentliche Ladeinfrastruktur, z. B. an zentralen Plätzen wie dem Rathaus, dem Freibad, der Stettenfelshalle oder auch an den Parkplätzen des Einzelhandels. Zum anderen sollte geprüft werden, wie die Ausstattung privater Stellplätze mit Ladeinfrastruktur gefördert werden kann. Hierbei sollen sowohl die bestehenden Wohngebiete als auch (neue) Baugebiete berücksichtigt werden. Wo möglich, sollen Fördermöglichkeiten in Anspruch genommen werden, um die Eigenanteile der Gemeinde so niedrig wie möglich zu halten. Der erwartete Nutzen wird als hoch eingestuft. Durch den vermehrten Einsatz von Ladeinfrastruktur kann ein Umstieg auf E-Fahrzeuge erleichtert und vorangetrieben werden.

**Maßnahme 16** umfasst **weitere Themengebiete** im Mobilitätssektor. Hierzu zählen perspektivische Themen wie die Weiterverfolgung des Stadtbahnanschlusses in Richtung Bottwartal und Heilbronn sowie die Verstetigung einer langfristigen Mobilitätskonzeption. Zudem sollten weitere Themen wie z. B. die Aufteilung des Straßenraums in der Gemeinde und die Entwicklung des sonstigen (straßengebundenen) ÖPNV im Blick behalten werden. Sinnvoll wäre auch ein dauerhaftes Mobilitäts-Monitoring der Gemeinde. Der Nutzen wird bei allen Themen als grundsätzlich hoch eingestuft. Die weitere Bearbeitung dieser Themen verdeutlicht so die Identifikation der Gemeinde mit dem Mobilitätssektor und kann für eine breite Beteiligung der Bürger\*innen sorgen.

### 5.3 Priorisierung der Maßnahmen

Aufgrund begrenzter Ressourcen und unterschiedlicher Wirkungsgrade werden voraussichtlich nicht alle 16 Maßnahmen gleichzeitig umsetzbar sein. Zur weiteren Priorisierung wurde daher ein Verfahren anhand von sieben Leitfragen entwickelt und auf alle 16 Maßnahmen angewandt. Damit war es möglich, die entwickelten Maßnahmen auf Eignung, Umsetzbarkeit, Umsetzungsaufwand sowie den zu erwartenden Beitrag zur Schadstoffreduzierung und zum Klimaschutz zu prüfen, und so zu einer Priorisierung zu gelangen. Im Einzelnen wurde dabei für jede Maßnahme geprüft:

1. Wie ist das Verhältnis der Kosten der Umsetzung zum erreichbaren Ziel?
2. Ist ein positiver Klimabeitrag zu erwarten?
3. Kann die Maßnahme allein von der Gemeinde oder mit Partnern umgesetzt werden?
4. Wird die Maßnahme von weiteren Akteuren vor Ort unterstützt?
5. Ist die Maßnahme kurzfristig umsetzbar?
6. Baut die Maßnahme auf bestehenden Vorarbeiten auf?
7. Ist mit einem relevanten Nutzen zu rechnen?

Für einige Kriterien wurde dabei nur die grundsätzliche Erfüllung geprüft (+). Andere wurden differenzierter betrachtet, beispielsweise bei der Auskunft, ob die Maßnahme durch die Gemeinde Untergruppenbach selbst durchgeführt werden kann (++) oder ob es sich um Kooperationsmaßnahmen handelt (+) (siehe Tabelle 19).

Kriterium	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1.	++	+	++	+	++	+	++	+	+	+	+			++	+	
2.				+	++	+	+	++	++		++		+	++	++	+
3.	++	+	+	+	+	+	+		+	++	+			+	+	
4.	+	+	+		+	+	+	+	+		+	+		+	+	+
5.	++	++	++	+	+	+	+	+		+	+			+	+	
6.	+	+	+		+	+	+	+	+		+		+	+	+	+
7.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Tabelle 19: Maßnahmenübersicht nach Kriterien

Es bleibt festzuhalten, dass alle Maßnahmen in den Konzeptrahmen passen. Wo eine eigenständige Umsetzung möglich ist, soll auch dieser Weg gewählt werden. Nur die selbst umsetzbaren Maßnahmen zu adressieren, wäre hingegen vor dem Hintergrund der entwickelten Mobilitätskonzeption nicht zielführend. Die Projektergebnisse haben vielmehr gezeigt, dass eine integrierte Gesamtkonzeption am wirkungsvollsten ist. Daher sollten alle Umsetzungsmaßnahmen letztlich auch nicht als isolierte Maßnahmen umgesetzt werden, sondern vielmehr über eine Adressierung aller vier Gestaltungsfelder des Konzeptrahmens angegangen werden. Die Zuordnung der Maßnahmen zu den Handlungsfeldern zeigt die Abbildung 72.



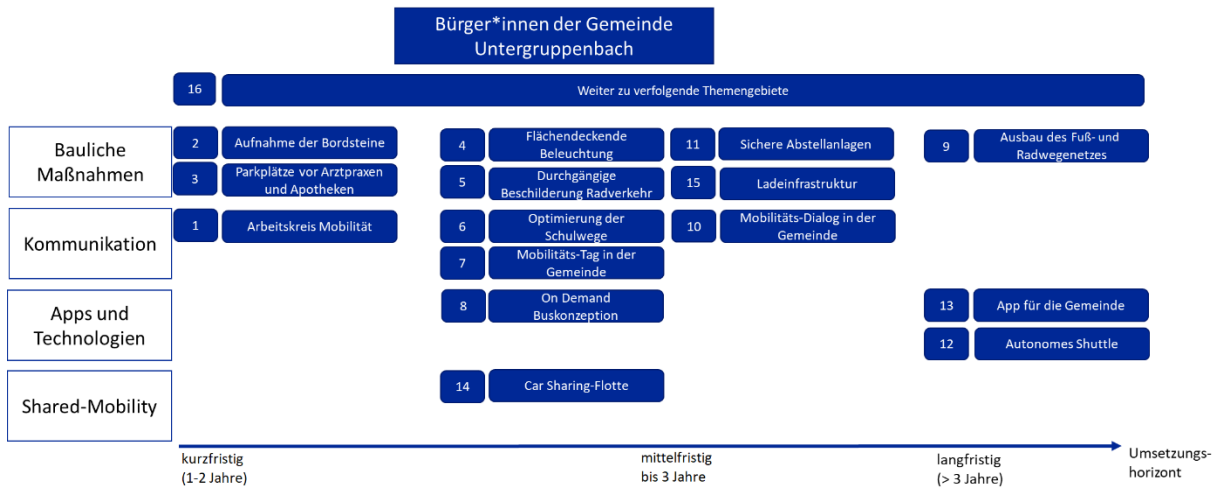


Abbildung 72: Zuordnung der Maßnahmen zu Handlungsfeldern

Betrachtet man die Maßnahmenübersicht nach Kriterien und summiert die + Punkte, so erreichen die Maßnahme 1 (Arbeitskreis Mobilität), 5 (Durchgängige Beschilderung für den Radverkehr) und 14 (Ausbau des Carsharings) die höchste Anzahl an Punkten. Durch die Umsetzung bzw. der Aufnahme der Arbeiten an diesen Maßnahmen sowie weiterer kurzfristiger Maßnahmen, wie der Weiterentwicklung der Aufnahme von Bordsteinabsenkungen im Gemeindegebiet als Grundlage für mehr Barrierefreiheit sowie der barrierefreien Parkflächen an wichtigen öffentlichen Orten, kann die Gemeinde sehr rasch ein sichtbares aus der Mobilitätswerkstatt generieren.

## 6 Arbeitsstand & Empfehlungen Maßnahmen

### 6.1 Maßnahme 1 – Arbeitskreis Mobilität

In den Workshops wurden für diesen Arbeitskreis bereits einige wichtige Ansatzpunkte entwickelt, die weiter ausgebaut werden können. Eine große Anzahl an interessierten Bürger\*innen zeigte Bereitschaft zu einer Fortführung der Beteiligung. Eine Liste mit Personen, die einer weiteren Kontaktaufnahme zugestimmt haben, liegt vor. Der Arbeitskreis sollte thematisch auf mehrere (temporäre) Arbeitskreise aufgeteilt werden. In diesen sollten konkrete Projekte inhaltlich durch die Teilnehmenden begleitet werden. Durch die Arbeit an konkreten Projekten wird einer Verkrustung des Arbeitskreises hin zu einem zahnlosen Tiger entgegengewirkt. Die Bürgerschaft kann für aktuelle Vorhaben begeistert werden. Im Gegenzug erfährt die Verwaltung ein direktes Feedback von den Bürger\*innen und kann entsprechend während der Planungsphase die tatsächlichen Bedarfe evaluieren. Das Vorgehen wird zu einer erhöhten Verbundenheit zwischen Kommune und Bürgerschaft beitragen. Am Ende des Prozesses soll ein Wir-Gefühl und kein „das haben die gemacht“ stehen.

### 6.2 Maßnahme 2+3 – Barrierefreiheit – Absenkung Bordsteine / Parkplätze vor Arztpraxen & Apotheken / Umbau Bushaltestellen

Bezüglich der Barrierefreiheit in Untergruppenbach wurden bei einem Gemeinde-Spaziergang mit mobilitätseingeschränkten Bürger\*innen bereits Schwachstellen identifiziert. Teilweise sind bauliche Anpassungen notwendig. Die Einzelmaßnahmen wurden thematisch wie folgt gegliedert.

#### **Behindertenparkplätze**

Derzeit sind nur an wenigen Stellen im Gemeindegebiet Behindertenparkplätze vorhanden.

An folgenden Stellen wäre die Errichtung weiterer Parkplätze als sinnvoll zu erachten:

- Apotheke / Arztpraxis (Heilbronner Straße): *Evtl. auf Privatgrund.*
- Haus der Generationen (Pestalozzistraße): Ein bestehender Parkplatz in Längsstellung am Straßenrand könnte verbreitert werden. Mit dieser Maßnahme könnte die Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen ermöglicht werden.
- Bereich Kreissparkasse/ Eisdiele (Happenbacher Straße).
- Kundenparkplatz Getränkemarkt Nitschke / SOPO Markt: In der Vergangenheit stand bereits ein Behindertenparkplatz in Querstellung entlang der Siegfried-Levi-Straße zur Verfügung. Dieser ist entfallen. Besser geeignet wäre die Einrichtung eines Behindertenparkplatzes auf dem Kundenparkplatz. *Es handelt sich hierbei um Privatgrund.*

An folgenden Parkplätzen sollten Optimierungen vorgenommen werden.

- Parkplatz am Alten Friedhof Untergruppenbach: Der Parkplatz ist als Längsstellung parallel zum fließenden Verkehr auf dem Parkstreifen entlang der Donnbronner Straße angelegt. Allerdings ist der Parkplatz zu schmal ausgeführt. Für Fahrzeugführende, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, besteht keine Möglichkeit zur Nutzung. Beim Ein-/Ausstieg muss in den Straßenraum und somit Bereich des fließenden Verkehrs ( $v_{zul}$  50 km/h) eingetreten werden. Es sollte die Möglichkeit einer Quer-/Schrägstellung vor dem Eingang zum Friedhof geprüft werden.
- Generell sollte die Beschilderung und Bodenmarkierung der bestehenden Behindertenparkplätze überprüft und teils erneuert werden. Exemplarisch sei hier der ausgewiesene Behindertenparkplatz auf dem Parkplatz vor dem Rathaus (Zufahrt von der Ilsfelder Straße) genannt. Das Schild ist

hier nur noch hälftig vorhanden. Die Bodenmarkierung ist nicht aussagekräftig und die erforderliche Breite zum Ein-/Ausstieg wird oftmals durch parkende Pkw von nicht mobilitäteingeschränkten Personen, die die notwendige Dimension des Behindertenparkplatz nicht erfassen, eingeschränkt.

- Westlich der Stettenfelsschule (Eingang Sekretariat/Lehrerzimmer) entlang der Humboldtstraße wurde ein neuer Behindertenparkplatz in Querstellung eingerichtet. Die Dimensionen des Parkplatzes sind ausreichend bemessen. Allerdings verläuft zwischen Gehweg und Parkplatz eine Bordsteinkante, die mit einem Rollstuhl ohne Hilfe einer begleitenden Person nicht überfahren werden kann. Die Kante sollte abgesenkt werden.
- Am Parkplatz südlich der Bühnenandienung der Stettenfelshalle (Zufahrt über Obergruppenbacher Straße / Humboldtstraße) ist in Richtung Bühnenladerampe und weiter zum Eingang der Stettenfelshalle eine starke Steigung zu bewältigen. Der Grad der Steilheit nimmt nach Osten hin zu. Oftmals muss dieser Bereich überfahren werden, da vor der Laderampe Fahrzeuge abgestellt werden. Auf die Einhaltung des Parkverbots sollte geachtet werden.
- Auf dem Parkplatz des Nahversorgungszentrums Schlossblick, der von der L 1111 angefahren werden kann, wurden vorbildlich fünf ausreichend bemessene Behindertenparkplätze eingerichtet. Auf dem Parkplatz, der von der Happenbacher Straße (Ortsmitte) angefahren werden kann, wurde kein Behindertenparkplatz eingerichtet. Es sollte geprüft werden, ob ein Behindertenparkplatz verlegt werden kann. Dadurch wäre die Anfahrt für mobilitätseingeschränkte Personen auch über die Happenbacher Straße möglich und Umwegfahrten über die L 1111 könnten vermieden werden. *Es handelt sich hierbei um Privatgrund.*
- Die bestehenden Parkplätze an Ladesäulen für Elektroautos können von Rollstuhlfahrenden nicht genutzt werden. Die Parkplätze sind nicht ausreichend dimensioniert und der Zugang zu den Ladesäulen ist oftmals nicht mit dem Rollstuhl möglich. Bei der Errichtung zukünftiger Ladesäulen sollte geprüft werden, ob eine Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen ermöglicht werden kann.

### **Zugänglichkeit zu Gebäuden**

Folgende Gebäude des öffentlichen Lebens sind für Rollstuhlfahrer gar nicht oder nur mit Hilfe von Dritten zu erreichen:

- Postfiliale (Kirchgrund): Stufen vor dem Eingang. *Es handelt sich hierbei um Privatgrund.*
- TSV Sportheim (Obergruppenbacher Straße): Zugang nur über Hintereingang mit vorheriger Anmeldung möglich. *Es handelt sich hierbei um Privatgrund.*
- Arztpraxis Dr. Gruber / Dr. Pelzl (Heilbronner Straße): Zugang über Hintereingang sehr steil, nur mit Hilfe Dritter möglich. *Es handelt sich hierbei um Privatgrund.*
- Haus der Generationen (Pestalozzistraße): Zugang sehr steil, nur mit Hilfe Dritter möglich.
- Burg Stettenfels: Veranstaltungen in der Burg können nicht besucht werden, da keine Möglichkeit zur Erreichung des 1. Obergeschoss besteht. *Es handelt sich hierbei um Privatgrund.*
- Burg Stettenfels: Veranstaltungen im Burggraben nur über sehr steilen Zugang, nur mit Hilfe Dritter möglich. *Es handelt sich hierbei um Privatgrund. Abhilfe könnte über eine Verlängerung der Rampe geschaffen werden.*

- Wahllokal / Kindergarten Falkenstraße: Zugangsrampe sehr steil (eigentlich nur für Kinderwagen geeignet), nur mit Hilfe Dritter möglich. Die Errichtung einer verlängerten Rampe sollte geprüft werden.
- Recyclinghof (derzeit übergangsweise auf dem Häckselplatz oberhalb der Schloßstraße): Sehr uneben. Zu enge Stellung der Container. Keine Nutzung durch Rollstuhlfahrer\*innen möglich. Abstimmung der Planung zum neuen Recyclinghof mit mobilitätseingeschränkten Bürger\*innen erforderlich.

### Unwegsamkeit auf öffentlichen Wegen

An vielen Stellen im Gemeindegebiet sind Kopfsteinpflaster verlegt. Besonders Natursteine mit unregelmäßiger Oberfläche und unterschiedlichen Kantenhöhen stellen eine immense Sturzgefahr für Rollstuhlfahrende dar.

Generell fehlen an vielen Knotenpunkten / Einmündungen **Absenkungen der Bordsteine**. Anbei eine Auswahl an Stellen mit fehlenden Bordsteinabsenkungen:

- Ecke Schwalbenweg / Eulenweg
- Zugang Falkenstraße zu Getränkemarkt / Wertstoffcontainer nur über Straße möglich.
- Ecke Schulstraße / Moserstraße
- Ecke Hauptstraße / Zollerstraße: Absenkung vorhanden, geht aber direkt in die Regenrinne über.

Eine Querung der Straßen wird somit für Rollstuhlfahrende unmöglich. Selbst mit Hilfe Dritter ist eine Querung aufgrund der Höhe der Bordsteine nicht immer gefahrlos möglich. Besonders stark ist dies im Wohngebiet Dornhag ausgeprägt. Die Bordsteine sollten hier an Knotenpunkten / Einmündungen abgesenkt werden. Um das Parken von Fahrzeugen vor der Absenkung zu verhindern, kann eine Bodenmarkierung (Zick-Zack-Linie) aufgebracht werden.

Die **Sicherheit von blinden und sehbehinderten Verkehrsteilnehmenden** muss ebenfalls berücksichtigt werden. Der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV) hat dazu eine Information veröffentlicht. In dieser finden sich weitere Hinweise zum sicheren Queren. Bei der Gestaltung von Querungsstellen besteht hinsichtlich der Erfordernisse für blinde und stark sehbehinderte Menschen einerseits sowie Rollstuhl- und Rollatornutzende andererseits ein Interessenkonflikt. Optimal für blinde Verkehrsteilnehmende sind Bordsteinhöhen von 10 bis 12 cm. Mit dem Langstock ist diese hohe Kante gut erkennbar. Wird sie jedoch versehentlich überschritten, bildet der deutlich wahrnehmbare Höhenunterschied ein zuverlässiges Signal zum reflexartigen Rückzug auf den Gehweg. Für Rollstuhl- und Rollatornutzende ist dagegen eine möglichst geringe Bordsteinhöhe optimal, am besten Niveaugleichheit zwischen Geh- und Fahrbereich. Diese Nullabsenkung stellt allerdings eine große Gefährdung für blinde und stark sehbehinderte Menschen dar, da sie unwissentlich auf die Fahrbahn geraten können. Als Kompromiss wurde daher vor gut 40 Jahren eine Absenkung der Bordsteine an Querungen auf 3 cm Höhe vereinbart. Rollstuhlnutzende sollten diese Höhe noch überwinden können und blinde Langstockgänger dennoch eine tastbare Kante behalten. In der Praxis wurden die Borde aber häufig noch mehr abgesenkt und waren damit nicht mehr für Blinde ertastbar. Erschwerend kam hinzu, dass Laub im Herbst sowie Schnee und Streugut im Winter selbst korrekt ausgeführte Borde in ihrer Erkennbarkeit beeinträchtigen.<sup>8</sup>

Mittlerweile hat sich eine Lösung bewährt, die beide Nutzergruppen berücksichtigt: die getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe. Sie ermöglicht Rollstuhl- und Rollatornutzenden einen niveaugleichen Übergang von der Straße auf den Gehweg. Daneben ist sie mit einem 6 cm hohen Bord und taktiler Hinführung ausgestattet und bietet so die nötige Sicherheit und Orientierung für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmende beim Überqueren der Straße.

Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) beschreiben das Problem und die Lösung der getrennten Überquerungsstelle ausführlich. Grundsätzliche Ausführungs- und Anwendungshinweise geben zudem die:

- RAS 06: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
- EFA: Empfehlungen für Anlagen des Fußgängerverkehrs
- DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlage Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung

Weitere Informationen und Anwendungsbeispiele zur barrierefreien Mobilität finden sich auch unter <https://barrierefreie-mobilitaet.de/>.

Ungesicherte Querungsstellen werden angelegt, wenn sie für wichtige Wegeverbindungen erforderlich sind. Diese sollen, wenn möglich als Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (s. o.) ausgebildet werden. Eine Arbeitsgruppe des Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz hat dazu den Leitfaden für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsflächen erstellt.<sup>9</sup> In der Abbildung 73 wird eine ungesicherte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe dargestellt.

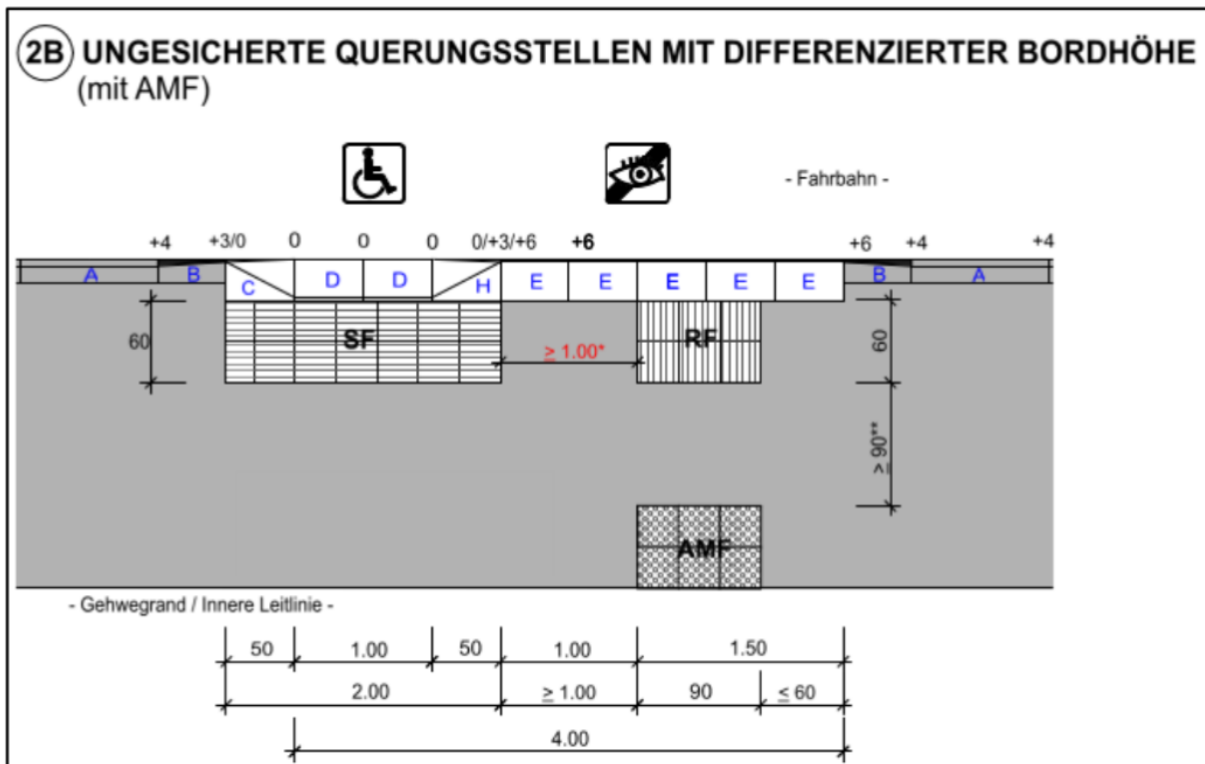


Abbildung 73: Ungesicherte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe<sup>9</sup>

Eine vollständige Umsetzung gemäß aktuell gültigen Richtlinien sollte angestrebt werden, wird aber nicht an allen Stellen möglich sein. Zielgerichtete Lösungen wie z. B. Abschrägungen der Bordsteinkanten wie an der Fußgängerampel Ilsfelder Straße (nähe Rathaus) haben sich in der Anwendung bewährt. Um Probleme im Nachhinein zu vermeiden, sollten vor der Planung zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen ein Arbeitskreis mit Vertretenden der jeweiligen Nutzergruppen mobilitätseingeschränkter Personen gebildet werden.

Um die Sicherheit von blinden und sehbehinderten Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, sollte bei Umbzw. Neubaumaßnahmen auf ausreichende Kontraste geachtet werden. Diese sind für die Orientierung sehbehinderter Menschen von zentraler Bedeutung.

**Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen**

Hinweise zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Untergruppenbach gibt der **Generalbarriereplan des Landkreises Heilbronn** für die Gemeinde Untergruppenbach<sup>7</sup>. Um die Wichtigkeit der Haltestellen im Sinne der Barrierefreiheit zu erkennen, wurde in diesem seitens des Landratsamts Heilbronn eine Priorisierung vorgenommen. Unterschieden wird zwischen den Priorität A, B und C. Eine Haltestelle der Priorität A besitzt eine gewisse Wichtigkeit und sollte daher dringender umgebaut werden als eine Priorität- B und C Haltestelle. Im Generalbarriereplan werden zudem Möglichkeiten der Förderung erläutert. Für die Erreichung der Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr ist der Umbau der Haltestellen ein essentieller Baustein, den es umzusetzen gilt. Die Haltestelle dient als Übergangsort zwischen dem öffentlichen Freiraum und dem ÖPNV Fahrzeug. Haltestellen gibt es in verschiedenen Formen und für verschiedene Einsatzzwecke. Daher ist es wichtig, die unterschiedlichen Haltestellen zu erkennen und ihrer Funktion entsprechend anzupassen. Die Abbildung 75 zeigt eine Übersichtskarte von Untergruppenbach mit der Priorisierung der Haltestellen durch das Landratsamt Heilbronn.

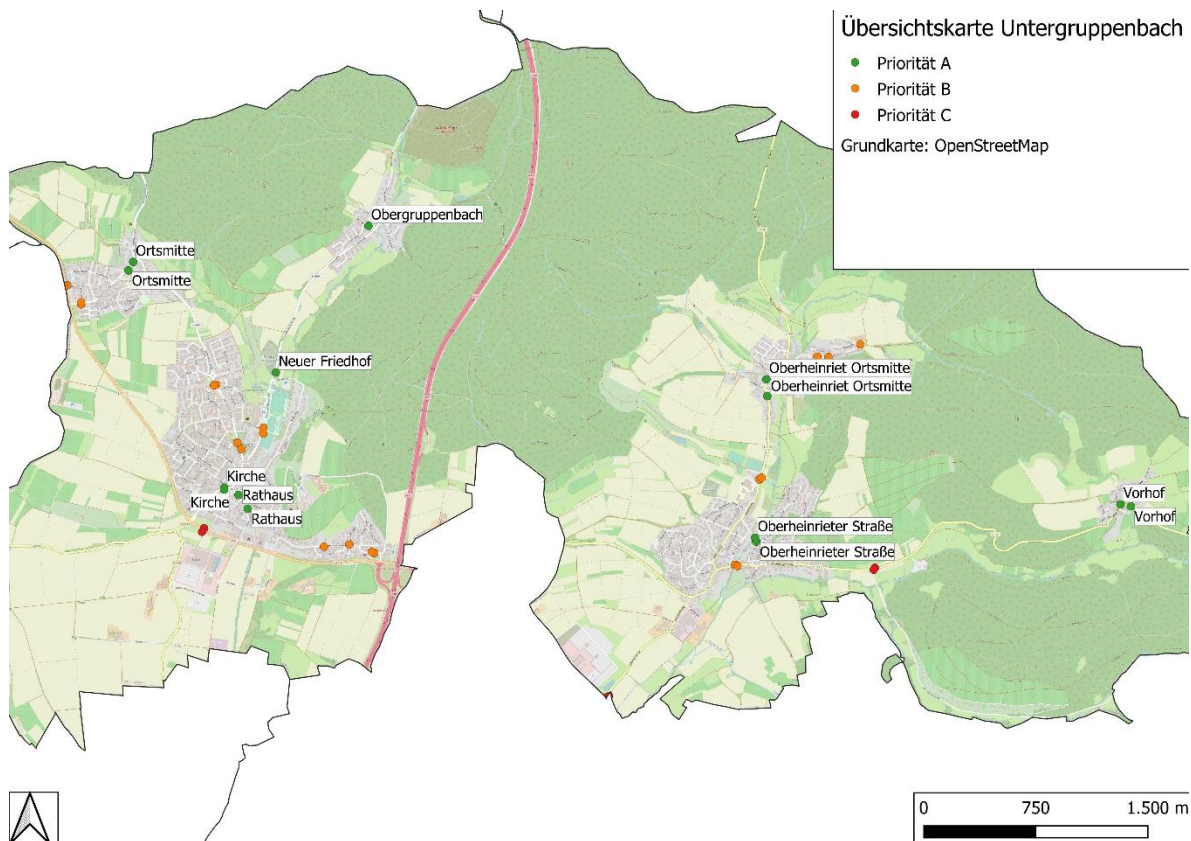


Abbildung 74: Übersichtskarte Untergruppenbach – Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen<sup>7</sup>

Die Beschreibung zu den einzelnen Haltestellen kann dem Generalbarriereplan entnommen werden. Ebenso sind dort Maßnahmenempfehlungen zur Erreichung der Barrierefreiheit nach DIN-Normen erläutert. Diese werden in die folgenden Bereiche unterschieden:

- Verkehrsweg zur Haltestelle
- Verkehrsweg am Bussteig
- Oberflächenbeläge
- Beleuchtung
- Einbauten und sonstige Hindernisse
- Niveaugleichheit
- Bussteigkante
- Bodenindikatoren
- Wartefläche
- Fahrgastinformationen
- Fahrzeuge

Zudem werden fünf Muster-Haltestellen für den barrierefreien Aus- oder Umbau von Haltestellen dargestellt. Unterschieden wird zwischen Fahrbahn-Haltestellen, einem Buskap oder einer Busbucht.

Der Generalbarriereplan bildet einen wichtigen Orientierungspunkt für die Auswahl von barrierefrei umzubauenden Haltestellen für den Busverkehr in Untergruppenbach. Die Auswahl der Haltestellen und Festlegung der Reihenfolge sollten eng mit dem Landratsamt Heilbronn abgestimmt werden. Ebenso sind die Förderbedingungen zu beachten. Neu zu errichtende Haltestellen für den ÖPNV sind immer unter Einhaltung der Barrierefreiheit auszuführen.

### 6.3 Maßnahme 4 – Erweiterte Wegebeleuchtung

Das Land Baden-Württemberg hat sich für die kommenden Jahre und Jahrzehnte ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt. Wichtiger Partner sind dabei auch Kommunen. Um diese zu unterstützen und damit die Klimaschutzziele nach dem Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg zu erfüllen, hat das Umweltministerium das Förderprogramm „Klimaschutz-Plus“ aufgelegt. Das Programm wurde nun fortgeschrieben. Die neue Verwaltungsvorschrift ist seit dem 21.12.2020 in Kraft. Mit einer Änderungsverwaltungsvorschrift, veröffentlicht am 12.05.21, wurde für das Förderprogramm ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn ermöglicht. Das **Förderprogramm Klimaschutz-Plus 2021** enthält u. a. den Förderbereich:

- Entwicklung von Contractingprojekten für energieeffiziente Gebäude, Quartiere, Anlagen zur Nahwärmeversorgung und die **energetische Sanierung von Straßenbeleuchtung**.<sup>10</sup>

Im Rahmen der investiven **Förderschwerpunkte der Kommunalrichtlinie** des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit werden Verbesserungen der Radinfrastruktur für den Alltagsradverkehr durch:

- **Hocheffiziente Beleuchtung für bestehende oder geförderte Wege für den Radverkehr**, unter den Fördervoraussetzungen, gefördert.<sup>11</sup>

Die genannten Förderprogramme sollten genutzt werden, um eine durchgängige Beleuchtung, die an einigen Stellen im Gemeindegebiet nicht vorhanden ist (siehe Kapitel 4.3.2), aufzubauen bzw. bestehende Beleuchtung energetisch zu sanieren. Eine durchgängige Beleuchtung wird zu einem positiven Sicherheitsgefühl beitragen und die Nutzung der Wege durch Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen steigern.

#### 6.4 Maßnahme 5 – Beschilderung Radwegenetz

Die Beschilderung für das Radnetz erfolgt federführend durch den Landkreis Heilbronn. Dieser stellt über das Amt Mobilität und Nahverkehr, SG 31.2 Rad, Mobilität und Klimaschutz, Frau Rost, der Gemeinde die Beschilderung zur Verfügung und schlägt Standorte der Wegweisung vor. Bisher wurden die Beschilderung und die Standorte direkt dem Bauhof der Gemeinde Untergruppenbach zugesandt und von den dortigen Mitarbeitenden angebracht. Um die Steuerungsfähigkeit und den Überblick bei der Gemeindeverwaltung zu behalten, wurde mit dem Landratsamt folgende Vorgehensweise vereinbart:

- Das Landratsamt sendet dem zuständigen Mitarbeitenden der Verwaltung der Gemeinde Untergruppenbach geplante Änderungen/Erweiterungen der Radwegebeschilderung in Form von Standortskizzen zu.
- Es erfolgt eine gemeinsame Abstimmung der Standorte zwischen Landratsamt und Verwaltung.
- Im Anschluss werden die Schilder und der (De-)Montageplan an die Verwaltung übersandt.
- Die Verwaltung gibt intern den Auftrag an den Bauhof weiter.

Mit diesem Ablaufschema verbleibt die Steuerungsfähigkeit bei der Gemeinde. Eigene Ergänzungen können zielgerichtet eingebracht werden. Der Gemeinde wurden seitens des Landratsamtes die Schilderstandorte und das regionale Zielnetz als GIS Daten zur weiteren Anwendung überlassen.

#### 6.5 Maßnahme 6 – Optimierung Schulwege

Der selbstständig zurückgelegte Schulweg ist ein wichtiger Baustein für die gesunde Entwicklung von Kindern. Doch allzu häufig werden Schüler\*innen mit dem sog. „Elterntaxi“ zur Schule gebracht. Das beeinträchtigt nicht nur die kindliche Entwicklung, sondern es verursacht häufig auch ein Verkehrschaos im Schulumfeld und konterkariert die Ziele eines nachhaltigen Modal Splits.

Im Jahr 2020 wurde eine erfolgreiche Bewerbung für das **Projekt „Schulweghelden – Auf die Füße, fertig, los!“** der AGFK-BW abgegeben. Ziel des Projekts ist es, die Kinder in Bewegung zu bringen und die Zahl der Elterntaxis zu reduzieren. Die Schulweghelden leisten nicht nur einen wichtigen Beitrag zu Gesundheit, Verkehrssicherheit und Klimaschutz in Untergruppenbach, sondern auch für die ins Projekt aufgenommene **Eberhard-Schweizer-Grundschule in Unterheinriet** bietet das Projekt einen idealen Anknüpfungspunkt für die nachhaltige Mobilitätsbildung.

Das Projekt konnte aufgrund der Corona-Pandemie und der daraus resultierenden Aussetzung des Präsenzunterrichts bisher nicht umgesetzt werden. Eine Umsetzung ist im Schuljahr 2021/2022 geplant. Bei der Durchführung des Projekts bilden die Gemeinde Untergruppenbach und die Eberhard-Schweizer-Grundschule ein Tandem. Denn nur gemeinsam können die Maßnahmen effektiv umgesetzt sowie langfristig Veränderungen bei den Kindern und Eltern erwirkt werden.

Die folgenden drei Bausteine sind im Projekt vorgesehen:



- Modul 1: Nur ein sicherer und schöner Schulweg wird auch häufig und gerne zu Fuß zurückgelegt. Daher befasst sich ein Modul des Projektes mit der Schulwegplanung. Dabei unterstützt der digitale Schulwegplaner des Landes Baden-Württemberg.<sup>12</sup> Über dieses Programm können die Schüler\*innen mögliche Problemstellen auf ihrem täglichen Schulweg online selbst erfassen. Die Gemeinde kann auf diese Daten zugreifen und sie so in die Schulwegplanung einbeziehen.
- Modul 2: Im zweiten Modul dienen die Aktionstage an den Schulen der gezielten Motivation von Schülern und Eltern zum Mitmachen. Diese können im Rahmen einer Aktionswoche durchgeführt werden. Bei der Vorbereitung und Durchführung dieser Aktionen ist die Unterstützung durch die Gemeinde, beispielsweise durch lokale Pressearbeit und Anwesenheit des Bürgermeisters bzw. eines Verantwortlichen, gefragt.
- Modul 3: Begleitendes Unterrichtsmaterial als drittes Modul dient der vertieften Behandlung des Themas im Unterricht.

Um eine nachhaltige Wirkung zu erzielen, setzen die einzelnen Bausteine an unterschiedlichen Stellen an und ergänzen sich dabei gegenseitig. Die Abbildung 75 zeigt die Projektstruktur auf.



Abbildung 75: Projektstruktur – Schulweghelden – Auf die Füße, fertig, los!<sup>13</sup>

Das Projekt wurde bereits dem Elternbeirat vorgestellt. Die zeitliche Gestaltung des Projekts kann grundsätzlich frei erfolgen, mit der Umsetzung kann jederzeit begonnen werden. Zur Erleichterung der Planung bietet die Abbildung 76 einen groben Überblick darüber, wie die Durchführung des Projekts zeitlich aussehen kann. Die Phasen Projektplanung und Ansprache/Gewinnung der Schule wurden bereits abgeschlossen.

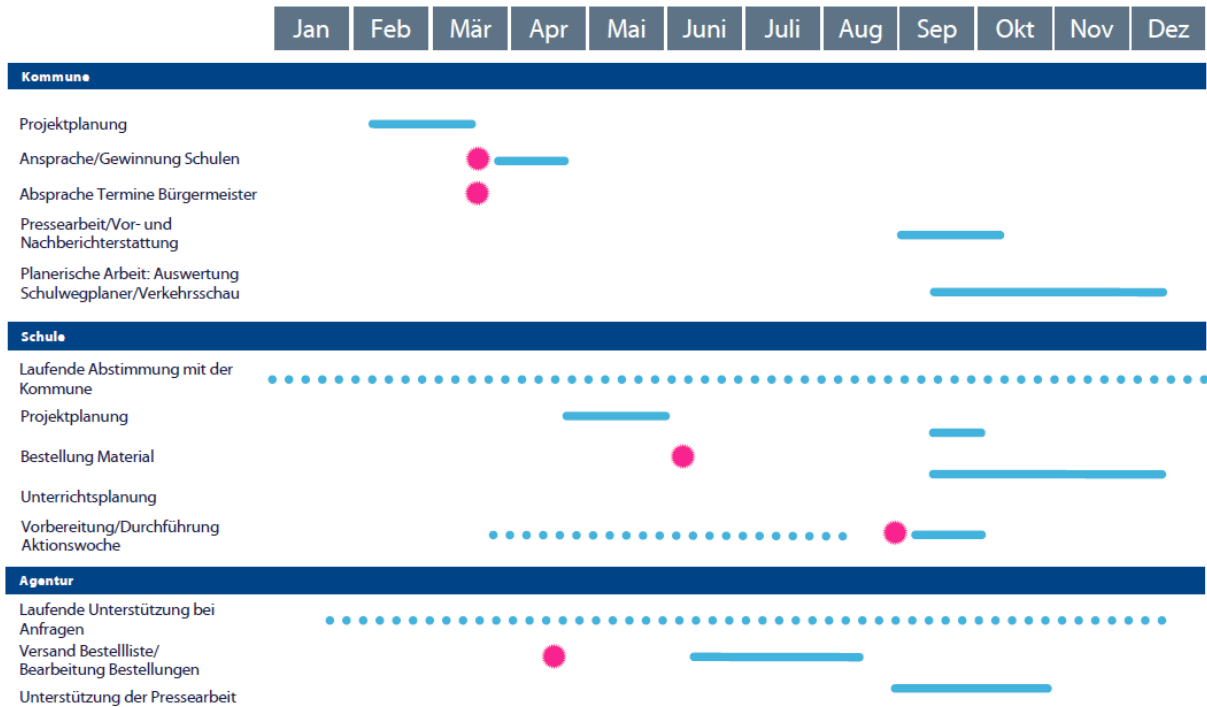


Abbildung 76: Möglicher Zeitplan – Schulweghelden – Auf die Füße, fertig, los!<sup>13</sup>

Im Umfeld der **Eberhard-Schweizer-Grundschule in Unterheinriet** können vorbereitend folgende **Maßnahmen** umgesetzt werden.

Im Bereich des **Ein-/Ausgangs Kelterstraße** ist ein Hof vorhanden. Dieser wird zur Anlieferung und als Feuerwehrfläche benötigt. Zu Schulbeginn bzw. -ende wird dieser Hof von Elterntaxis befahren. Dabei werden zu Fuß gehende Kinder gefährdet. Der Hof sollte mittels eines **klappbaren Pollers** gegen unberechtigt überfahrende Pkw gesichert werden. Diese Maßnahme ist mit der Schulleitung, Feuerwehr und dem Ordnungsamt abgestimmt und soll zeitnah umgesetzt werden.

Westlich der Grundschule und Hohenriethalle verläuft ein **Verbindungsweg zwischen der Kelterstraße und dem Parkplatz der Hohenriethalle**. Der Weg ist in Einbahnrichtung für den MIV befahrbar. Derzeit erfolgt über diesen Weg der Zugang zur Kindertagesstätte Kelterstraße. Der Weg sollte daher für den MIV **gesperrt** werden.

**Hol- und Bringzonen**<sup>14</sup> sind klar definierte Haltestellen im Umfeld einer Schule. Bis dorthin dürfen Eltern ihre Kinder mit dem Auto bringen und von dort wieder abholen. Den restlichen Schulweg gehen die Kinder zu Fuß. Zusammen mit sicheren Fuß- und Radwegen zur Schule und einer altersgerechten Mobilitätsbildung erhöhen Hol- und Bringzonen die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Eine Hol- und Bringzone hat viele Vorteile:

- Die Kinder bekommen die Gelegenheit, ein Stück eigenständig unterwegs zu sein.
- Sie bewegen sich vor Schulbeginn, das fördert die Konzentration.
- Sie treffen Mitschüler, das fördert die soziale Einbindung.
- Gleichzeitig wird das Schulumfeld vom Kfz-Verkehr entlastet.

Im Umfeld der Eberhard-Schweizer-Grundschule in Unterheinriet ist eine **Hol- und Bringzone im Bereich des Parkplatzes vor der Hohenriethalle** denkbar. Folgende Grundsätze gelten für die Einrichtung einer Hol- und Bringzone:

- Um den Kfz-Verkehr im unmittelbaren Schulumfeld zu reduzieren, sollte die Entfernung zwischen Elternhaltestelle und Schule mindestens 250 m betragen. → Wird erfüllt.
- Der Fußweg von der Hol- und Bringzone zur Schule sollte sicher, gut beleuchtet und im Winter geräumt sein. → Wird bereits erfüllt.
- Gegebenenfalls kann der Weg durch Markierungen oder Symbole, wie Fußabdrücke, gekennzeichnet werden. → Kann ergänzt werden.
- Umliegende Wohngebiete sollten berücksichtigt und entlastet werden. Das sorgt für eine bessere Akzeptanz seitens der Anwohner. → Wird erfüllt.
- Die Anfahrtswege der Eltern sollten getrennt werden von den Haupttrouten der Schüler, die zu Fuß und mit dem Rad zur Schule kommen. → Wird erfüllt.
- Bei der Ausweisung einer Hol- und Bringzone können amtliche und nicht-amtliche Zeichen kombiniert werden.
- Unter Verwendung der Zeichen aus dem Verkehrszeichenkatalog wird ein StVO-konformes zeitlich begrenztes eingeschränktes Haltverbot ausgewiesen (Z 286 mit Z 1042 und ggf. weiteren Zusätzen).
- Ergänzend dazu kann unterhalb ein Fantasieschild verwendet werden, das dem eingeschränkten Haltverbot seine spezifische Bedeutung verleiht. Dabei darf die Unterkante des Fantasieschildes die lichte Höhe von 2,25 m nicht unterschreiten. Andernfalls wird das Fantasieschild separat an einem zweiten Mast montiert.
- Das Fantasieschild darf zum einen keine amtliche Anmutung haben und keine amtlichen Zeichen enthalten (z. B. offizielles Haltestellensymbol) und sollte zum anderen nicht die verkehrsregelnden Botschaften der amtlichen Beschilderung beinhalten (z. B. Zeitangaben zum eingeschränkten Haltverbot).

Zur Umsetzung sollte folgendes berücksichtigt werden:

- Einbindung in das Projekt Schulweghelden: Eine Einbindung in das Projekt Schulweghelden und damit Beteiligung der Schüler\*innen, Eltern und Lehrer\*innen dient als Grundlage für die Konzeptentwicklung und Wirkungskontrolle.
- Standort: Abstimmung des Standorts mit der Straßenverkehrsbehörde und Einbindung der Schulleitung sowie des Elternbeirats. Zudem Abstimmung mit den benachbarten Kindertageseinrichtungen.
- Information: Elternabende, Elternbriefe und Hinweise auf der Schulhomepage sorgen für Akzeptanz der Hol- und Bringzone. Die Eltern der neuen Schüler\*innen zu Beginn des neuen Schuljahres wiederkehrend informieren.
- Bonussystem: Über ein Bonussystem in den Schulen können die Schüler\*innen dazu motiviert werden, eigenständig zur Schule zu kommen.

Im Bereich der **Stettenfelsschule in Untergruppenbach** wurden bisher folgende Maßnahmen umgesetzt.

- Verkehrsberuhigung der Humboldtstraße: Zwischen der Hegelstraße und Obergruppenbacher Straße ist keine Durchfahrt für den MIV möglich. Der Bereich vor dem Schuleingang kann nur von den unmittelbaren Anliegern befahren werden.
- Laufbus: In Untergruppenbach wurden bereits etliche Haltestellen des Laufbusses eingerichtet. Untergruppenbach hat seinen Namen einem Fisch zu verdanken, der Groppe. Das Maskottchen „Groppi“ gibt es seit 2003 und ist das Erkennungssymbol für die Kinder am Ort. Auch die Haltestellen des Laufbusses sind mit „Groppi“ gekennzeichnet. Der Schulweg zu Fuß wird dank des Laufbusses sicherer und macht mehr Spaß, wenn Kinder ihn gemeinsam zurücklegen. Von einem oder mehreren Erwachsenen (Eltern, Großeltern, andere Vertrauenspersonen) begleitete Gruppen von ca. zehn bis zwölf Kindern gehen eine festgelegte „Buslinie“ zur Schule und sammeln an fest vereinbarten „Haltestellen“ ihre Mitschüler\*innen ein. So füllt bzw. leert sich der Laufbus nach und nach und bringt die Kinder sicher zur Schule und nach dem Unterricht wieder nach Hause. Die positiven Effekte des Zu-Fuß-zur-Schule-Gehens stehen beim Laufbus im Vordergrund. Dabei handelt es sich nicht nur um die Sicherheit auf dem Schulweg, sondern auch um gesundheitliche Aspekte. Der Laufbus bringt Kinder in Bewegung und fördert ihre Konzentration, ihre Selbstständigkeit und das soziale Verhalten. Durch den reduzierten Hol- und Bringverkehr per MIV verringert sich außerdem das Verkehrschaos vor den Schulen.
- STADTRADELN: Die Stettenfelsschule nahm im Jahr 2021 auf Initiative der Gemeinde Untergruppenbach zum ersten Mal am STADTRADELN teil. Knapp 50 Teilnehmende legten dabei 5.555 km per Rad zurück. Dies entspricht einer Strecke von 116 km pro Kopf. Dabei wurden 817 kg CO<sub>2</sub> eingespart. Etliche Schüler\*innen konnten fürs Radfahren motiviert werden und tragen so dazu bei den Hol- und Bringverkehr per MIV weiter zu verringern.

## 6.6 Maßnahme 7 – Mobilitäts-Tage

Mobilitäts-Tage in der Gemeinde sollen die neuen Mobilitätsformen erlebbar machen. Leider waren derartige Veranstaltungen aufgrund der Corona-Pandemie im Rahmen der Mobilitätswerkstatt nur im kleinen Rahmen möglich.

So wurden bspw. am Rande der **Bürgerworkshops** nachhaltige Mobilität greifbar gemacht. In einem **Ausstellungsformat** wurden diverse Fragestellungen rund um die nachhaltige Mobilität in visueller Form aufbereitet. Die Bürger\*innen konnten zudem in diesem Rahmen neue nachhaltige Mobilitätsangebote wie **E-Scooter, Segways oder Lastenräder ausprobieren**.

„Wir erklären. Sie fahren.“ – mit diesem Slogan bieten die Landesverkehrswacht und die örtlichen Verkehrswachten in Baden-Württemberg allen Interessierten vor Ort die Möglichkeit, ein **E-Auto** einfach einmal **Probe zu fahren**. Bürgermeister Andreas Vierling überzeugte sich bereits davon, wie unkompliziert dieses Angebot wahrgenommen werden kann und was man dabei alles erfährt. Mit dem Vizepräsidenten der Landesverkehrswacht, Markus Geistler, der selbst in Untergruppenbach wohnt, wurde ein Termin vereinbart. Der gemeinnützige Verein stellt E-Fahrzeuge zu Testzwecken im ganzen Land zur Verfügung und möchte damit herstellernerneutrale Informationen geben, Hemmnisse abbauen und einen Beitrag zur Lärm- und Schadstoffreduzierung leisten. Neben Erläuterungen zu den verschiedenen Antriebsarten von batterieelektrisch über Hybrid bis zum Wasserstoffauto wurde das Fahren ohne

Schaltung und die Umwandlung von Bewegungs- in elektrische Energie beim Abbremsen des Fahrzeugs erläutert. In Untergruppenbach können Probefahrten direkt bei Markus Geistler unter 07131/701971 angefragt werden, ansonsten bei der Verkehrswacht Heilbronn unter 07131/772917 oder bei der Geschäftsstelle der Landesverkehrswacht unter der zentralen Servicenummer 0800 110 111 999.

Diese Angebote sollen in größeren Formaten ausgerollt werden. Dazu wurden bereits Kontakte mit möglichen Institutionen geknüpft. So fördert das Verkehrsministerium Baden-Württemberg bspw. die **Cargobike Roadshow** der AGFK-BW. Die Teilnahme an der Cargobike Roadshow kann auch dazu genutzt werden, den Bürger\*innen nicht nur die Möglichkeit zu bieten, das Lastenrad als sinnvolle Alternative zum PKW wahrzunehmen, sondern auch Fahrrad-Akteure aus der Kommune kennenzulernen. Dazu sollten diese Akteure (z. B. Arbeitskreis, ADFC, VCD) frühzeitig in die Planungen eingebunden werden.

## 6.7 Maßnahme 8 – On-Demand-Buskonzeption

Der On-Demand-Verkehr stellt ein wichtiges Instrument im Handlungsfeld der nachhaltigen Mobilitätssysteme dar. Gut 60 % der an der Mobilitätsbefragung Teilnehmenden ist On-Demand-Verkehr bekannt bzw. haben schon einmal davon gehört. Im weiteren Sinne gibt es in Untergruppenbach bereits zwei Formen von On-Demand-Verkehr. Zum einen bietet die Gemeinde den **Citybus** an. Die Mitbürger\*innen haben damit die Möglichkeit zweimal wöchentlich kostenfrei zum Einkaufen zu fahren. Die Fahrten werden mit einem Kleinbus der Gemeinde von ehrenamtlichen Fahrer\*innen durchgeführt und verkehren nach vorheriger telefonischer Anmeldung. Im weiteren Sinne ebenfalls um On-Demand-Verkehr handelt es sich bei den Behörden- und Arztfahrten des Vereins Bürger für Bürger. Die Fahrten von Mitgliedern für Mitglieder finden nach telefonischer Anmeldung statt und werden mit privaten Pkw durchgeführt.

Informationen zu **Bürgerbussen in Baden-Württemberg** und neuen Konzepten finden sich unter <https://www.buergerbus-bw.de/>. Dort finden sich auch Hinweise zu Fördermöglichkeiten. So wird vom Land Baden-Württemberg bspw. eine Verwaltungskostenpauschale von 1.500 € jährlich übernommen oder neue Fahrzeuge werden mit bis zu 35.000 € gefördert. Es soll die Verknüpfung der vorhandenen Angebote geprüft werden.

Ebenso sollte die Integration des On-Demand-Verkehrs in eine **Mobilitätsapp** geprüft werden. In einem nächsten Schritt soll daraus für die Fahrer\*innen ein entsprechendes Routing generiert werden. Noch weiter in die Zukunft gedacht, soll es möglich sein die Fahrten mit autonomen bzw. automatisierten Fahrzeugen durchzuführen. In der App soll eine Schnittstelle zum ÖPNV geschaffen werden. Eine Verknüpfung der Fahrten auf Abruf und des regulären überörtlichen ÖPNV wird angestrebt. Fahrplanauskünfte und Buchung inkl. Bezahlung sollen zukünftig ermöglicht werden. Neben der Personenbeförderung soll der Warentransport eingebunden werden. Für den lokalen Handel und die Bürger\*innen ergeben sich neue Möglichkeiten. So kann die sog. „Same Day Delivery“, d. h. Zustellung am gleichen Tag, ohne Mehraufwand ausgeführt werden. In den Prozess sollen die lokalen Einzelhändler eng einbezogen werden.

Zur Einführung eines **On-Demand Konzepts in Untergruppenbach** fand bereits eine **Auftaktveranstaltung mit Vertretenden der Gemeinde, des Landkreises und des Verkehrsverbundes** statt. Zielsetzung war die Errichtung eines Pilotprojekts des Landkreises auf Untergruppenbacher Gemarkung. Dabei wurden folgende Idee/Grundlagen diskutiert.

- Das zu entwickelnde On-Demand Konzept soll kein „Ersatzverkehr“ für bspw. am Abend auf bestehender Linie verkehrende Fahrten darstellen. Dies würde nur zu Unübersichtlichkeit und schrumpfen des Angebots führen.
- Im Freizeit-/Nachtverkehr besteht für Jugendliche durch die geplante Einführung des Fifty/Fifty Taxi-Tickets bereits ein attraktives Angebot. Das Projekt will Jugendlichen einen sicheren Heimweg bieten, indem die Hälfte der Taxikosten am Wochenende und an Feiertagen vom Landkreis getragen werden. Das Motto lautet: „Hin mit dem ÖPNV, zurück mit Fifty-Fifty“. Der Kreistag hat das Vorhaben in öffentlicher Sitzung am 19.10.2020 einstimmig befürwortet und gleichzeitig eine halbe Stelle im Landratsamt genehmigt, um das Angebot zu betreuen. Mit Hilfe einer App soll die Abrechnung zwischen Landratsamt und Taxiunternehmern funktionieren. Fahren soll das Taxi zwischen 0 und 6 Uhr, zunächst nur für 16- bis 25-Jährige. Mitfahrer sind ausdrücklich erwünscht, die Jugendlichen sollen die Taxis nach Möglichkeit gemeinsam nutzen.<sup>15</sup>

Das zu entwickelnde On-Demand Konzept soll hingegen das Angebot ergänzen. Bspw. durch:

- Einkaufsfahrten analog bzw. verknüpft mit dem Citybus tagsüber mit variablem Zu-/Ausstieg. Dies wäre besonders für Senior\*innen attraktiv.
- Freizeitfahrten bspw. zu/von der Burg Stettenfels.
- Eine Anbindung der eigentlich im Rahmen der Neukonzeption des ÖPNV im Schozach- und Bottwartal geplanten aber verworfenen Achse Stadtbahn S4 Ellhofen-Unterheinriet-Untergruppenbach soll geprüft werden. Dies wäre besonders für Pendler\*innen zu Bosch und Magna attraktiv.
- Es wird seitens des Landratsamts auf die derzeit zwei im Einsatz befindlichen Kleinbusse verwiesen. Kapazitäten sind hier vorhanden bzw. können ohne größeren Aufwand ausgebaut werden.
- Generell bestehen keine Denkverbote. Eine weitere Diskussion/Abstimmung zwischen den möglichen Projektbeteiligten Landratsamt Heilbronn/Gemeinde Untergruppenbach/HNV soll erfolgen. Dabei soll auch evaluiert werden welche Apps bzw. Angebote derzeit bereits bestehen und eingesetzt werden könnten.

## 6.8 Maßnahme 9 – Optimierung Fuß- und Radwegenetz

Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr können zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, gerade innerörtlich, beitragen und sind somit ein wichtiger Baustein der Konzeption. Etliche Maßnahmen wurden im Rahmen der Mobilitätswerkstatt bereits angestoßen.

Als Erfolg kann hier exemplarisch die **Teilnahme am STADTRADELN 2020** genannt werden. Im Vergleich zur Teilnahme im Jahr 2019 konnte das Ergebnis durch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen um das Fünffache gesteigert werden. Bei den Kommunen des Landkreises Heilbronn mit weniger als 10.000 Einwohnern belegte Untergruppenbach den 1. Platz bei den absolut geradelten Kilometern.

Die Antworten aus der **Mobilitätsbefragung** zeigen, dass über  $\frac{3}{4}$  der Bürger\*innen ein Fahrrad bzw. über  $\frac{1}{4}$  der Bürger\*innen ein Pedelec/E-Bike zur Verfügung steht. Lastenräder bzw. Fahrräder mit Anhänger wurden prozentual nicht so häufig genannt, allerdings zeigt die quantitative Nennung, dass auch hier bereits heute an die passende Infrastruktur gedacht werden muss. Im Rahmen der Mobilitätsbefragung wurden zudem die Aspekte bei der Verkehrsmittelwahl abgefragt. Am wichtigsten ist den Bürger\*innen die Fahrtzeit, gefolgt von sicheren Abstellmöglichkeiten, der Umweltfreundlichkeit und den Kosten. Bezugnehmend auf den Fuß- und Radverkehr ist festzustellen, dass die Fahrtzeit durch

Pedelecs attraktiver wird. Abstellmöglichkeiten sind gerade für hochwertige Räder besonders wichtig. Die Umweltfreundlichkeit ist durch die Nutzung der Muskelkraft gegeben und Kosten fallen außer der Wartung (Rad) und Batterieladung (Pedelec/E-Bike) keine an. Dass Wege, die zu Fuß bzw. mit dem Rad zurückgelegt werden, Fahrten mit dem MIV ersetzen können unterstreichen auch die in der Befragung ermittelten Wege aus anderen Gründen als die Arbeit. Hierfür werden täglich im Schnitt rd. 15 km bzw. 41 Minuten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rd. 23 km/h zurückgelegt. Diese Werte sind auch mit dem Pedelec erreichbar. Derzeit dominiert bei der Verkehrsmittelwahl noch der Pkw, allerdings dicht gefolgt von Fuß und Fahrrad bzw. Pedelec/E-Bike. Die am häufigsten genannten Änderungen bei der Verkehrsmittelwahl seit Beginn der Corona-Krise betrafen das zu Fuß gehen (+32 %), das Rad fahren (+25 %) sowie die Nutzung von Pedelec/E-Bike (+16 %). Die Fahrten mit dem Auto als Fahrer\*in haben hingegen lediglich einen Zuwachs von 12 % erfahren. Dies zeigt weiteres Potential zur Verlagerung auf den Umweltverbund auf.

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung der Mobilitätswerkstatt wurde eine Erfassung des Fuß- und Radwegenetzes durchgeführt. Ergänzend zur Erhebung anhand festgelegter Parameter fanden Befragungen mit mobilitätseingeschränkten Personen statt, siehe dazu Kapitel 6.2. **Aufbauend auf den Erkenntnissen aus der Befragung und der Erfassung des Fuß- und Radwegenetzes werden Optimierungs- und Ergänzungspotentiale ermittelt.** Ziel ist es die Infrastruktur so aufzubauen, dass ein Umstieg vom motorisierten Individualverkehr zum Fuß- und Radverkehr gelingen kann. Gerade die bisher mit dem MIV innerörtlich zurückgelegten Wege sollen auf den Fuß- und Radverkehr verlagert werden. Die Barrieren für mobilitätseingeschränkte Personen sollen abgebaut werden.

### Radwegeverbindung Untergruppenbach-Happenbach-Bosch-Unterheinriet

Zwischen den Untergruppenbacher Ortsteilen westlich und östlich der Autobahn soll eine verbesserte Radwegeverbindung geschaffen werden. Die Abbildung 77 zeigt die **derzeit ausgewiesene Radverkehrsverbindung zwischen den Teilorten Untergruppenbach und Unterheinriet**.

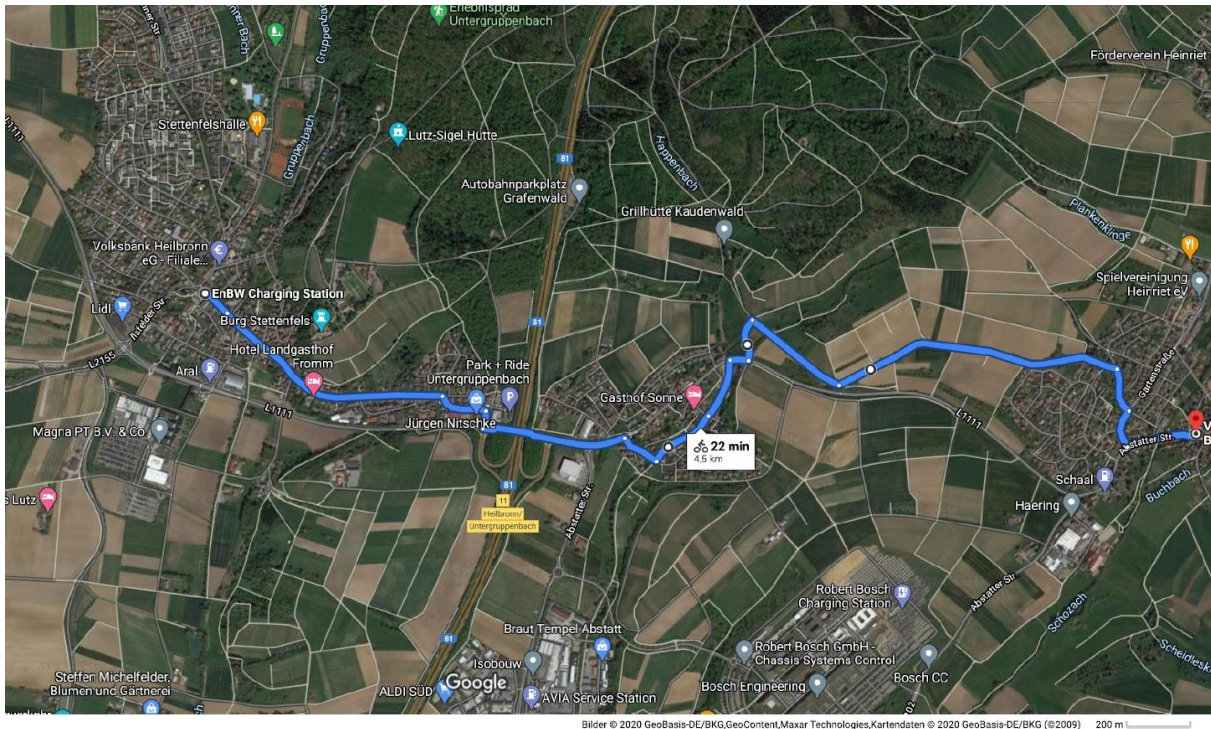


Abbildung 77: Derzeitige Radverkehrsverbindung Untergruppenbach – Unterheinriet

- Im Ortsteil Untergruppenbach wird der Radverkehr auf der Happenbacher Straße und Siegfried-Levi-Straße gemeinsam mit dem MIV geführt.
- Die Unterführung der Autobahn erfolgt auf einem entlang der L 1111 geführten einseitigen gemeinsamen Fuß- und Radweg für beide Geh-/Fahrrichtungen.
- Im Abstatter Ortsteil Happenbach muss zweimalig die Landesstraße L 1111 gequert werden. An einer Querungsstelle ist keine Querungshilfe vorhanden.
- Erfahrungsgemäß wird in Happenbach vom Radverkehr oftmals der Gehweg entlang der L 1111 genutzt und die Straße an nicht gesicherten Stellen gequert. Die offizielle Ausweisung verläuft über die Burg- und Bachstraße in gemeinsamer Führung mit dem MIV.
- Die weitere Führung des Radverkehrs zwischen Happenbach und Unterheinriet erfolgt über einen asphaltierten Feldweg.
- Dieser mündet in Unterheinriet in die Alte Happenbacher Straße. Hier erfolgt wieder die gemeinsame Führung mit dem MIV.
- Weiter in Richtung Ortsmitte muss die L 1102 ohne Querungshilfe gequert werden.



Die Abbildung 78 zeigt die **geplante Radverkehrsverbindung zwischen den Teilorten Untergruppenbach und Unterheinriet**. Hierbei besteht zudem die Möglichkeit den Entwicklungscampus der Fa. Bosch anzubinden.

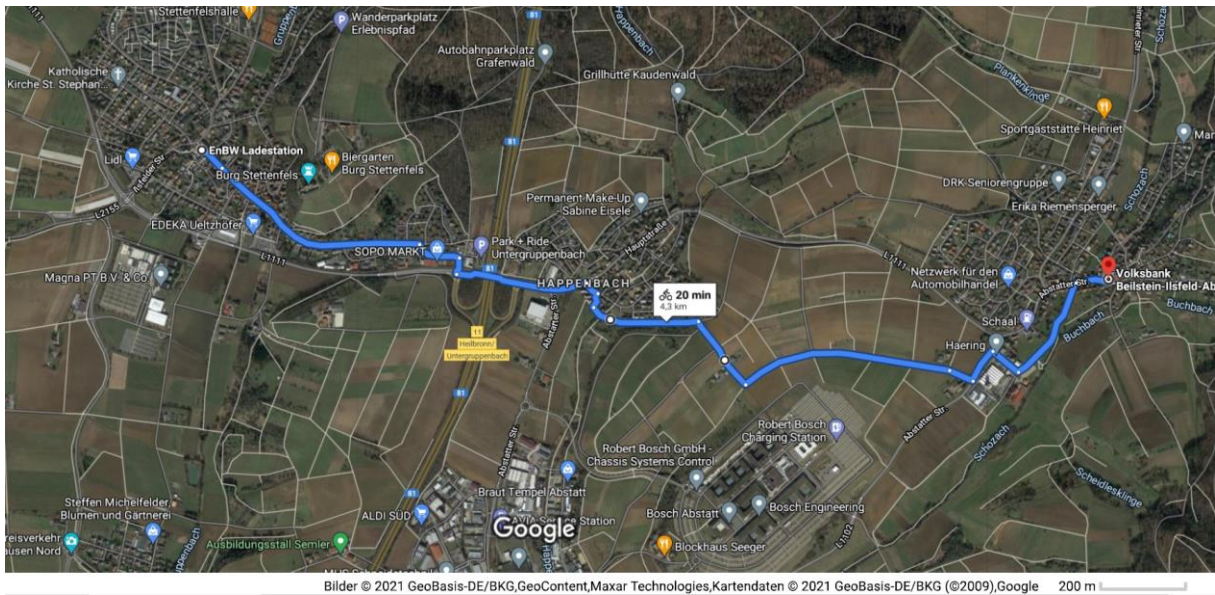
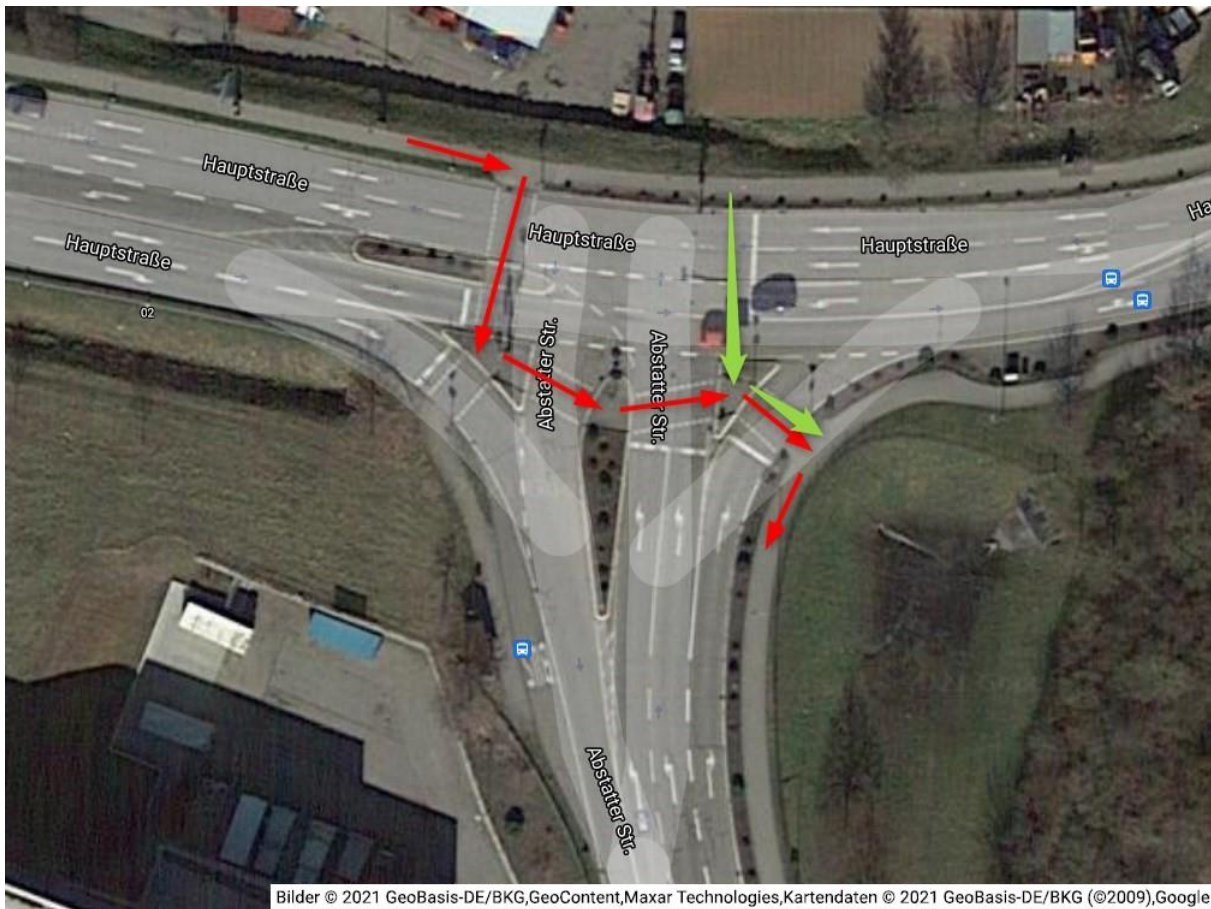


Abbildung 78: Geplante Radverkehrsverbindung Untergruppenbach – Unterheinriet mit möglicher Anbindung Entwicklungscampus Bosch

- Die Führung im Ortsteil Untergruppenbach wird beibehalten. Der Radverkehr wird auf der Happenbacher Straße und Siegfried-Levi-Straße gemeinsam mit dem MIV geführt.
- Die Unterführung der Autobahn erfolgt ebenso wie bisher auf einem entlang der L 1111 geführten einseitigen gemeinsamen Fuß- und Radweg für beide Geh-/Fahrrichtungen.
- Im Abstatter Ortsteil Happenbach muss bei dieser Führung zukünftig nur einmalig die Landesstraße L 1111 gesichert gequert werden. Die Querung erfolgt an der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt L 1111/K 2088. Als Fahrradfahrer von Untergruppenbach kommend müssen derzeit per Fußgängerampeln zunächst die L 1111 und anschließend die K 2088 gequert werden, um weiter in Richtung Happenbach/Unterheinriet/Abstatt/Bosch fahren zu können (siehe Abbildung 79 rote Pfeile). Die Fußgängerampeln werden nur bei Bedarf geschaltet. Die Anforderung wird aber zu meist erst im nächsten Umlauf berücksichtigt, so dass ein Umlauf länger gewartet muss als eigentlich notwendig. Zu dieser Wartezeit addiert sich die Zeit, die benötigt wird, um die K 2088 sowie die Rechtseinbiegerspur aus der K 2088 in die L 1101 zu queren. Auch hier wird das Signal wiederum nur nach Anforderung geschaltet. Insgesamt ist diese Querungssituation am Knotenpunkt für zu Fuß gehende und Rad fahrende daher sehr unkomfortabel und benachteiligt sie gegenüber dem MIV. Als kurzfristige Maßnahme würde die Schaltung einer Grünphase, nach Anforderung, für die Fußgängerampeln in jedem Umlauf die Situation verbessern. In diesem Zuge sollte auch eine bessere Abstimmung der Phasenfolgen der Fußgängerampeln über die L 1111 und K 2088 geprüft werden, um ein zügiges Queren der Landes- und Kreisstraße mit einmaliger Anforderung zu ermöglichen. Langfristig sollte eine Verlegung der Fußgängerampel hin zum östlichen Arm des Knotenpunkts geprüft werden. Die Querung der K 2088 würde dadurch entfallen (siehe Abbildung 79 grüne Pfeile). Der Einfluss auf den Kraftfahrzeugverkehr, gerade bezogen auf die Relation Autobahn-Bosch, würde sich zudem deutlich reduzieren. Die Zuständigkeit am Knotenpunkt muss genauer untersucht werden. Dieser liegt auf Gemarkung der Gemeinde Abstatt. Zudem wird eine

Landesstraße und zum anderen eine Kreisstraße gequert. Weiter ist die Signalanlage vermutlich mit der an der Zu-/Abfahrt zur Autobahn folgenden verknüpft und so wird die Zuständigkeit vermutlich beim Regierungspräsidium Stuttgart liegen.



Bilder © 2021 GeoBasis-DE/BKG,GeoContent,Maxar Technologies,Kartendaten © 2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009),Google

Abbildung 79: Knotenpunkt L 1111 / K 2088 – Querung Fuß- und Radverkehr

- Die Weiterführung des Radverkehrs auf Abstatter Gemarkung erfolgt zunächst auf einem entlang der L 1111 geführten gemeinsamen Fuß- und Radweg. Dann über die Burg- und Kornblumenstraße wieder in gemeinsamer Führung mit dem MIV. Anschließend auf einem Geh- und Radweg südlich der Bebauung von Happenbach. Die Führung über die Burg- und Kornblumenstraße könnte evtl. mit dem Bau einer Verlängerung des Fuß- und Radwegs vermieden werden. Eine Abstimmung mit der Gemeinde Abstatt ist erforderlich.
- Kurz vor Ende der Bebauung Happenbachs zweigt ein asphaltierter Feldweg zum Aussiedlerhof „Im Trieb“ ab. Hier wird wieder die Gemarkungsgrenze nach Untergruppenbach überfahren.
- Auf Untergruppenbacher Gemarkung folgt die Wegführung dem Hohbuchweg. Entlang des Hohbuchweg bestehen Möglichkeiten zur Anbindung des Entwicklungscampus der Fa. Bosch. Dieser Abschnitt wird im folgenden Kapitel detaillierter dargestellt.
- Der Hohbuchweg mündet in Unterheinriet in die L 1102, die gequert werden muss. An dieser Stelle wäre es denkbar eine gesicherte Querung, evtl. in Kombination mit der Errichtung einer Bushaltestelle, zu errichten.

- Über die Mühlestraße erfolgt der Anschluss an den Schozachradweg und die Weiterführung in Richtung Ortsmitte Unterheinriet. Hier ist die Querung der L 1111 an einem Fußgängerüberweg mit „Zebrastreifen“ (Verkehrszeichen 350-10) möglich.

Die Konzeption vereinbart eine Reihe von Vorteilen gegenüber der bisherigen Radverkehrsführung. So ist die zurückzulegende Entfernung geringer, die Querungen des klassifizierten Straßennetzes an gesicherten Stellen möglich und der Entwicklungscampus der Fa. Bosch mit über 6.000 Mitarbeitenden wird besser angebunden. Zudem können bestehende Rad- und Feldwege ins Netz integriert werden.

Die Abbildung 80 zeigt den **Abschnitt Hohbuchweg** der geplanten Radverkehrsverbindung zwischen den Ortsteilen Untergruppenbach und Unterheinriet mit **Anbindung des Entwicklungscampus der Fa. Bosch**.

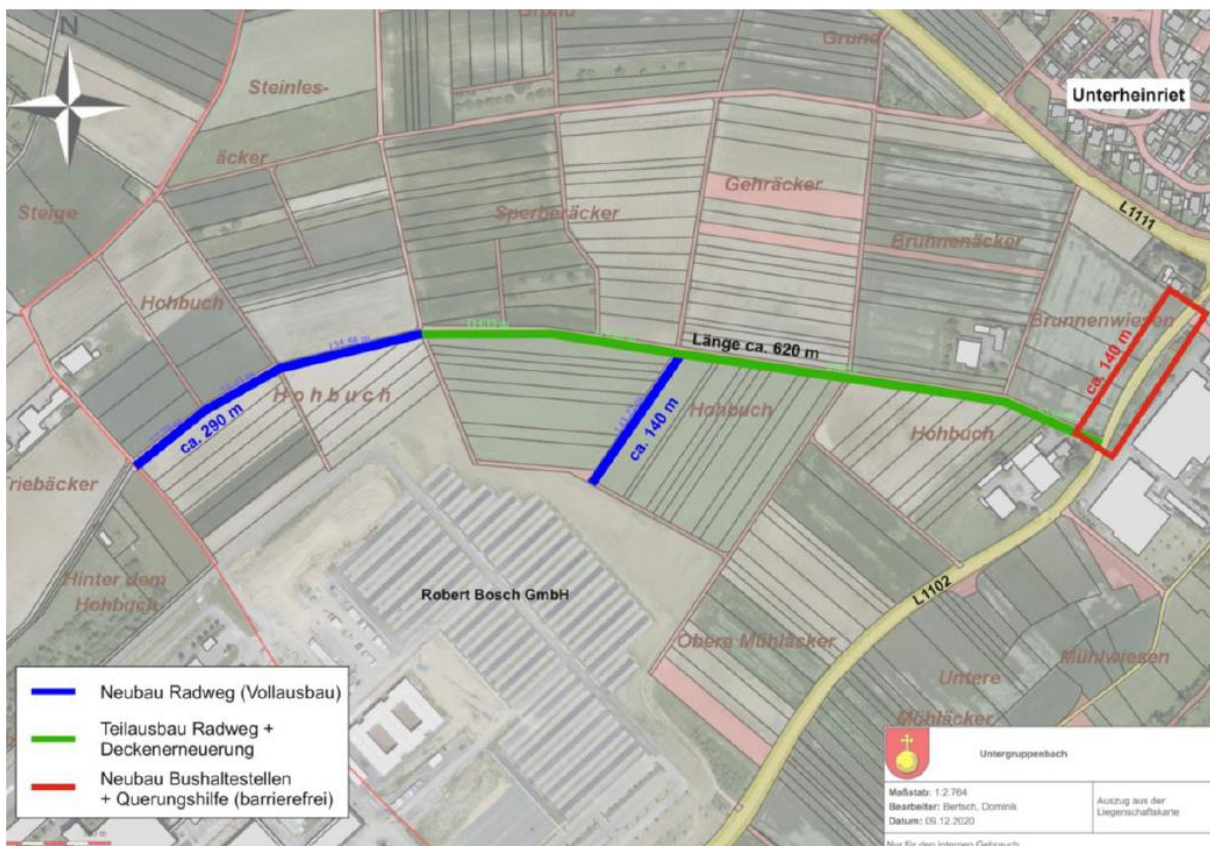


Abbildung 80: Geplante Radverkehrsverbindung Untergruppenbach – Unterheinriet mit Anbindung Entwicklungscampus Bosch – Abschnitt Hohbuchweg

Im Plan ist eine Strecke mit einer Gesamtlänge von rd. 620 m grün hinterlegt. Hier ist bereits ein asphaltierter Feldweg vorhanden, der allerdings ausgebessert werden muss. Im Plan als Neubau blau hinterlegt ist ein Anschluss an den Entwicklungscampus der Fa. Bosch mit einer Länge von rd. 140 m. Ebenso als Neubau blau hinterlegt ist ein Lückenschluss (bisher nicht asphaltierter Feldweg) mit rd. 290 m. Für die geplanten Maßnahmen werden folgende Baukosten (netto) angenommen:

- Sanierung / Teilausbau Bestandsweg rd. 620 m (Länge) x 3,00 m (Breite) x 65 €/m<sup>2</sup> = rd. 120.000 €
- Neubau / Vollausbau Radweg rd. 430 m (Länge) x 3,00 m (Breite) x 130 €/m<sup>2</sup> = rd. 170.000 €
- Gesamt rd. 290.000 €

Die im Zuge der Maßnahme entlang der L 1102 zwischen Hohbuchweg und Mühlstraße (innerorts) evtl. angedachte **Errichtung einer Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr sowie einer neuen (barrierefreien) Bushaltestelle** ist im Plan rot dargestellt. Die genaue Art der Ausführung und ob überhaupt eine Haltestelle errichtet werden soll, bedarf der vertieften Abstimmung. Für die geplante Maßnahme werden folgende Baukosten (netto) angenommen:

- Beidseitige Bushaltestelle entlang der L1102, Querungshilfe, Straßenraumverbreiterung und Fußgänger-/Radfahrerführung ca. 160.000 €

Die Abbildung 81 zeigt nochmals schematisch die geplante Radverkehrsverbindung zwischen den Teilorten Untergruppenbach und Unterheinriet mit einzelnen Wegmarken.

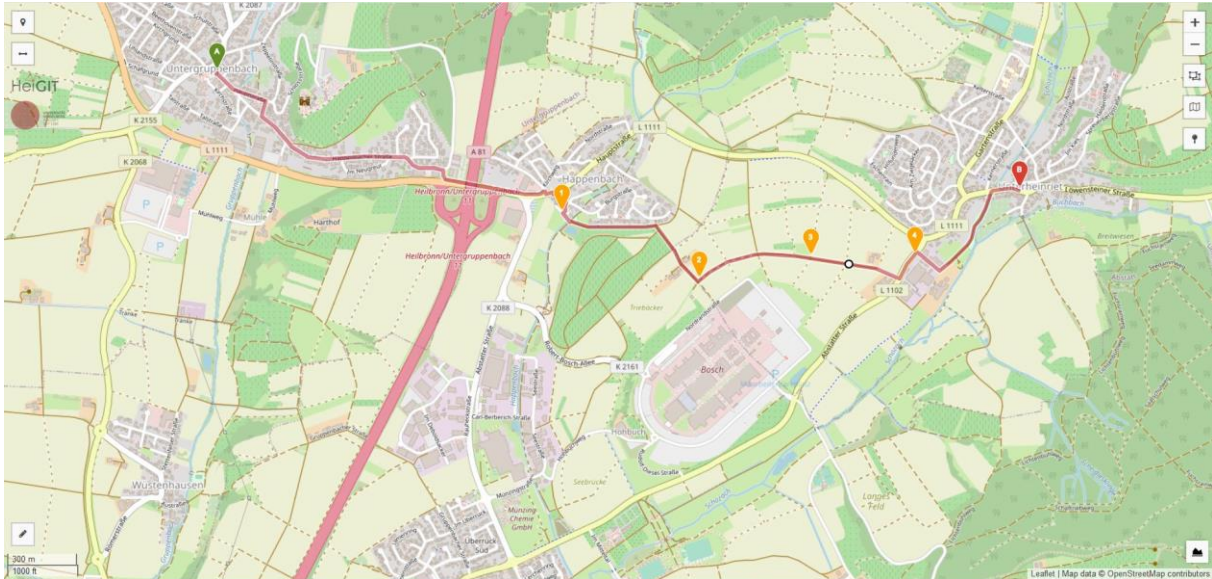


Abbildung 81: Geplante Radverkehrsverbindung Untergruppenbach – Unterheinriet mit Anbindung Entwicklungscampus Bosch – Wegmarken

- Punkt 1: Optimierung in Happenbach mit einer direkten Verlängerung des Fuß- und Radwegs zur Lichtsignalanlage am Knotenpunkt L 1111/K 2088 (rd. 60 m Ausbau). → Vermeidung gemeinsamer Führung mit dem MIV auf der Burg- und Kornblumenstraße. Vermeidung der ungesicherten Querung der L 1111.
- Punkt 2: Mögliche Anbindung des Entwicklungscampus der Fa. Bosch (nicht im vorherigen Plan dargestellt).
- Punkt 3: Mögliche Anbindung des Entwicklungscampus der Fa. Bosch → Der Entwicklungscampus liegt auf einem Hügel rd. 30 Höhenmeter oberhalb der umgebenden Landschaft und des anbindenden Wegenetzes. Die Zu- und Abfahrt für den MIV erfolgt über drei Rampen aus Osten, Südosten und Westen. Für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen bestehen derzeit keine separaten Zuwegungen. Nur an der westlichen Rampe ist ein straßenbegleitender einseitiger Gehweg angelegt. Das Gelände umgeben Wege für den landwirtschaftlichen Verkehr. Der Großteil dieser Wege ist asphaltiert und befindet sich in kommunaler Hand (Gemeinden Abstatt und Untergruppenbach). Die Wege enden teils nur wenige Meter vor dem Werksgelände. Ziel ist es, eine attraktivere Anbindung für zu Fuß gehende und Rad fahrende zu schaffen und somit mehr der über 6.000 Mitarbeiter\*innen zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bewegen zu können. Vor allem aus Richtung Nordost (Heilbronn, Untergruppenbach) und Nordwest (Unterheinriet, Weinsberger

Tal) sollen Umwege vermieden werden. An den Zugängen zum Campus wurden seitens Bosch bereits 319 überdachte Abstellplätze für Fahrräder errichtet. Zudem stehen 36 abschließbare Schließfächer zum Laden der Pedelec/E-Bike Akkus zur Verfügung. Durch die konfliktfreie Führung des Fuß- und Radverkehrs würde zudem ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet.

- Punkt 4: Optionale Bushaltestelle mit Querungshilfe über die L 1102. Hier binden wir über die Mühlstraße an den bestehenden Radweg entlang der Schozach an.

Im **Radverkehrskonzept des Landkreis Heilbronn**<sup>16</sup> wird zwischen Happenbach und Unterheinriet der Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende als Maßnahme empfohlen. Eine Umsetzung dieser Wegeführung ist unwahrscheinlich. Eine gesicherte Führung für den Radverkehr durch Happenbach ist aufgrund der baulichen Begebenheiten nicht möglich. Zwischen Happenbach und Untergruppenbach ist nur auf einem Teilstück ein straßenbegleitender Feldweg vorhanden. Im Anschluss wäre der Grunderwerb von 13 Flurstücken mit unterschiedlichen Besitzverhältnissen nötig, sofern der Weg straßenbegleitend weitergeführt werden soll. Auch die Querung der Landesstraßen ist in dieser Maßnahme ungeklärt.

Mit der oben beschriebenen alternativen Neukonzeption der Radwegeverbindung zwischen den Teilorten Untergruppenbach und Unterheinriet würde zeitnah eine bessere Verbindung zwischen den Untergruppenbacher Ortsteilen westlich und östlich der Autobahn geschaffen. Mit dem ergänzenden Ausbau des Wegenetzes rund um das Werksgelände der Fa. Bosch würde zudem die Erreichbarkeit des Entwicklungscampus für die über 6.000 Mitarbeitenden deutlich erleichtert. Derzeit bestehen im Rahmen des LGVFG und des Sonderprogramms Stadt und Land umfangreiche Fördermöglichkeiten für Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Dabei ist eine Förderquote von bis zu 90 % möglich.

## 6.9 Maßnahme 10 – Mobilitäts-Dialog

Die Erfahrungen der Mobilitätswerkstatt haben gezeigt, dass bei den Bürger\*innen ein großer Bedarf an individueller Mobilitätsberatung besteht. Im Rahmen der täglichen Arbeit wurden den Bürger\*innen die verschiedenen Mobilitätsangebote in Untergruppenbach nähergebracht. Dabei war festzustellen, dass über eine Vielzahl von Angeboten keine oder geringe Kenntnisse vorhanden sind. Die Information der Bürger\*innen und der Dialog mit diesen soll beibehalten und ausgebaut werden. Die Bürgerschaft kann nur für neue Mobilitätsangebote mobilisiert werden, sofern diese auch bekannt sind. Eine Vielzahl an Bürger\*innen ist neuen Mobilitätsformen gegenüber aufgeschlossen, muss dazu aber abgeholt und betreut werden.

## 6.10 Maßnahme 11 – Sichere Radabstellanlagen

Für Fahrräder und Pedelecs/E-Bikes soll die Errichtung von weiteren gesicherten Abstellmöglichkeiten geprüft werden. Diese können punktuell durch weitere Serviceeinrichtungen ergänzt werden (z. B. Servicewerkstatt mit Luftpumpe und Werkzeug). Derzeit bestehen im Rahmen des LGVFG und des Sonderprogramms Stadt und Land umfangreiche Fördermöglichkeiten für Fahrradabstellanlagen, die genutzt werden sollten. Abstellanlagen für den Radverkehr sollen vorrangig an Einrichtungen des öffentlichen Lebens mit hohem Publikumsverkehr errichtet werden. Dabei sollen auch vorhandene und nicht dem Stand der Technik entsprechende Abstellanlagen ersetzt werden. Potenzielle Standorte für Radabstellanlagen in Untergruppenbach sind:

- Ortsmitte Untergruppenbach (Bereich Rathaus Parkplatz mit einer Vielzahl an Nutzungen): Hier sollte symbolisch ein Abstellplatz für einen Pkw zu einer Radabstellanlage umgewandelt werden.

Gut geeignet wäre hierfür das Modell „Car Bike Port“ (siehe Abbildung 82). Die originelle Fahrradabstellanlage in Form eines Pkw bietet Platz für insgesamt 10 Fahrräder (5 Anlehnbügel). Jede Einheit passt auf einen Standard-Pkw-Parkplatz und ist gleichzeitig eine Absperrung zum Schutz der Fahrräder. Es besteht die Möglichkeit auf dem Rahmen oder einem Schild Informationen oder Werbung anzubringen. Ebenso besteht die Möglichkeit eine zusätzliche, freistehende öffentliche Luftpumpe die fest im Boden verankert ist, anzubringen.



Abbildung 82: Radabstellanlage Car Bike Port

- An den Haltestellen des ÖPNV wurde die Verfügbarkeit von Radabstellanlagen geprüft (siehe Kapitel 4.4.5). Radabstellanlagen sind bisher an keiner Haltestelle vorhanden. An einigen Haltestellen wäre die Installation von Radabstellanlagen platzmäßig möglich. Mögliche Haltestellen mit Radabstellanlagen sollten im Dialog mit der Bürgerschaft bestimmt werden. Besonders geeignet sind Haltestellen mit einem größeren Einzugsbereich und Anbindung an Direktverbindungen nach/aus Heilbronn.
- An Orten des öffentlichen Lebens mit hohem Publikumsverkehr sollten weitere Radabstellanlagen errichtet bzw. bestehende ersetzt werden. Dazu zählen:
  - Schulen
  - Kindertagesstätten
  - Freibad
  - Sporteinrichtungen
  - Spielplätze
  - Rathaus
  - Polizei
  - Feuerwehr
  - Friedhöfe

- Apotheke
- Arztpraxen
- Post
- Nahversorgung

Der ADFC testet Fahrradabstellanlagen auf ihre Gebrauchstauglichkeit und Sicherheit. Dazu wurde eine Liste mit Modellen, welche die ADFC-Qualitätsprüfung bestanden haben veröffentlicht. Diese Liste kann als Handreichung beim Erwerb von Radabstellanlagen zur Hilfe genommen werden.<sup>17</sup>

### 6.11 Maßnahme 12 – Autonome Shuttle

Im Rahmen der **Mobilitätsbefragung** bekundeten die Bürger\*innen durchaus **Interesse am autonomen Auto**. Betrachtet man die absoluten Zahlen so ist zu erkennen, dass 114 Teilnehmer\*innen der Befragung großes Interesse und 171 Teilnehmer\*innen Interesse an dieser Form der Mobilität aufweisen, dies entspricht 14 % bzw. 22 % aller Befragten. Demzufolge haben 36 % der Bürger\*innen Interesse bzw. großes Interesse am autonomen Auto. Allerdings empfinden auch 318 Teilnehmer\*innen (40 %) diese Mobilitätsform als uninteressant. Da diese Mobilitätsform noch nicht vollkommen erforscht und ausgebaut ist, sind die Erfahrungswerte der Bürger\*innen kaum vorhanden, zudem haben 21 % der Befragten noch nie etwas von autonomen Autos gehört.

Die Fa. **Bosch** entwickelt am Campus Abstatt/Untergruppenbach Lösungen für die Mobilität von Morgen. Dabei wird auch intensiv am **automatisierten Fahren geforscht und entwickelt**. Bosch ist weiterhin an einem engen Austausch mit der Gemeinde Untergruppenbach interessiert. Es ist perspektivisch durchaus denkbar, dass **Untergruppenbach** dabei zum **Testfeld für nachhaltige Mobilitätssysteme** werden kann. Der begonnene Austausch mit Bosch soll daher fortgeführt werden (siehe dazu auch Kapitel 7.3.2.1).

### 6.12 Maßnahme 13 – Mobilitäts-App

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung war die **Entwicklung einer übergreifenden Mobilitätsapp** ein häufig genannter Wunsch. Eine neu zu entwickelnde App sollte eine Vielzahl von Funktionen beinhalten. So sollen **Carsharing, Bikesharing, Mobilitätsstationen, On-Demand-Verkehre, Buchung von Mitfahrgelegenheiten oder Plätzen in Shuttle-Bussen** abgebildet werden können. Die Lösung sollte flexibel, individualisierbar und um neue Funktionen erweiterbar sein. Gleichzeitig sollten auch die Besonderheiten von Mobilitätsdiensten in ländlichen Regionen und auch die Einbeziehung von Elektrofahrzeugen berücksichtigt werden. All dies zusammen kann die Basis für eine einheitliche App als Zugang zum gesamten Mobilitätsangebot der Region bilden bzw. in Zukunft dazu ausgebaut werden. Gleichzeitig sollte ein modularer Aufbau der Lösung eine Übertragbarkeit auf andere Regionen sicherstellen. Gerade um die Übertragbarkeit zu gewährleisten, sollte die Entwicklung wirtschaftlich darstellbar sein. Aus diesem Grund sollte der Ansatz sein, auf einer Lösung aufzubauen, die bereits über eine spezifische Grundfunktionalität verfügt. Diese kann dann an die individuellen Anforderungen im Einsatzgebiet angepasst werden. Hierzu soll der intensive Dialog mit dem Landkreis gesucht werden. Eine Insellösung für Untergruppenbach wäre weder zielführend noch wirtschaftlich darstellbar. Abstimmungen bezüglich einer möglichen Entwicklung einer Mobilitätsapp wurden bereits mit der Fa. evemo geführt (siehe dazu auch Kapitel 7.3.2.2).

## 6.13 Maßnahme 14 – Ausbau Carsharing & weitere Sharing-Angebote

### Carsharing

Das derzeitige Sharing-Angebot in Untergruppenbach umfasst ein E-Carsharing Fahrzeug. Dieses wird vom lokalen Energieversorger, der ZEAG, gestellt. Abrechnung, Service usw. erfolgen direkt über diesen. Aus der Mobilitätsbefragung ging u. a. hervor, dass über 60 % der Teilnehmenden ein großes Interesse bzw. Interesse an Carsharingangeboten haben. Das Angebot soll daher ausgebaut werden.

Bei einer Aufnahme in die Phase 2 der Fördermaßnahme MobilitätsWerkStadt 2025 war die Erarbeitung eines neuen verkehrsmittelübergreifenden Sharing-Modells vorgesehen. Bestandteil sollte nicht nur das E-Carsharing sein, sondern es sollten weitere Verkehrsmittel integriert werden können. Aus diesem Grund wurden bereits Abstimmungsgespräche mit verschiedenen IT-Partnern geführt. Die rechtlichen und technischen Hürden wurden geprüft und sollten im Rahmen der Konzeption genau definiert werden. Das Modell wurde so konzipiert, dass jederzeit neue Verkehrsmittel, Stationen und weitere Gemeinden integriert werden können. Neben der reinen Funktion zum Teilen von E-Pkw, Fahrrädern, Pedelecs, E-Scootern oder Elektrorollern sollte eine zu entwickelnde App die Integration weiterer Funktionen wie bspw. On-Demand-Verkehre, ÖPNV, Mitfahrgelegenheiten usw. ermöglichen.

Im weiteren Prozess sollte geprüft werden, ob der oben beschriebene Ansatz weiterverfolgt wird. Denkbar wäre ebenso die weitere Zusammenarbeit mit dem bisherigen Anbieter und die Inbetriebnahme weiterer Stationen für das E-Carsharing. Das derzeitige Tarifmodell beinhaltet eine monatlich fixe Grundgebühr, die die Gemeinde an den Anbieter entrichtet. Dieser stellt im Gegenzug das Fahrzeug zur Verfügung und betreibt den Service sowie die Abrechnung. Die Gemeinde Untergruppenbach partizipiert nicht an den Umsätzen, die durch die Entleihvorgänge erwirtschaftet werden. Allerdings steht der Gemeinde Untergruppenbach ein monatliches Kontingent an Fahrtstunden zur Verfügung. In diesem Rahmen wird das E-Carsharing seit dem Jahr 2021 für dienstliche Zwecke, wie bspw. Fahrten des Gemeindevollzugsdiensts, genutzt. Der Vertrag mit dem bisherigen Anbieter läuft bis Ende Januar 2022.

Alternativ wäre die Zusammenarbeit mit anderen Anbietern möglich. Die Tarifmodelle unterscheiden sich dabei. So stellt ein Anbieter das E-Carsharing Fahrzeug kostenlos zur Verfügung und kümmert sich auch um Service und Abrechnung. Im Gegenzug muss lediglich die Ladeinfrastruktur über diesen Anbieter betrieben werden. Ein Kontingent an Fahrtstunden steht der Gemeinde dann nicht zur Verfügung. Gerade im Hinblick auf einen Ausbau des Stationsnetzes, stellt dieses Tarifmodell eine Alternative zum derzeitigen Anbieter dar. Die Entwicklungen sollten verfolgt und die Gespräche mit möglichen Anbietern vor dem Kündigungstermin (drei Monate vor Laufzeitende) geführt werden.

Perspektivisch sollten in allen Ortsteilen Sharingstationen errichtet werden. Das Entleihen an einer Station und die Rückgabe an einer anderen Station sollte bestenfalls möglich sein. Priorisiert werden sollt zunächst die Inbetriebnahme einer weiteren Station in der Ortsmitte (nähe Neue Mitte) von Unterheinriet. Hier würde im gleichen Zug der Zugang zur Ladeinfrastruktur deutlich verbessert (siehe Kapitel 6.14). Ebenso würden die meisten Einwohner von einer Errichtung profitieren. Auch bei neuen Wohngebieten sollten optionale Sharing-/Ladestationen von Beginn an mitgedacht werden. Bürger\*innen die umziehen neigen am ehesten zu Veränderungen beim Mobilitätsverhalten. Der Effekt kann somit vermutlich gesteigert werden und so die Anzahl an zugelassen Pkw gesenkt werden.



## Mitfahrbänkle

Die Idee des sogenannten „Mitfahrbänkles“ gibt es schon seit langer Zeit. Bereits vor der Motorisierung gab es an Feldwegen Ruhebänke, die zum Abstellen der Lasten und zum Verschnaufen dienten. Kam ein Fuhrwerk an diesen Bänken vorbei, bot dieses in den meisten Fällen an, den oder die Wartende/n ein Stück mitzunehmen. Genau diesen Gedanken möchte auch die Gemeinde mit den Mitfahrbänken wieder aufgreifen. Dementsprechend sollen die Bänke nach ihrer Fertigstellung dann auch an prominenten Stellen in allen Untergruppenbacher Ortsteilen aufgestellt werden und so den vorbeifahrenden Autos signalisieren, dass die Person, die sich auf einer der Bänke niederlässt, gerne mitgenommen werden möchte.

Initiator der Idee, die Bänke in einem generationsübergreifenden Projekt, an der in den MINT-Fächern (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft und Technik) zertifizierten Gemeinschaftsschule durchzuführen, war Bürgermeister Vierling. Marc Mittenmayer, Techniklehrer an der Stettenfelsschule, erklärte sich sofort bereit, das Projekt mit seinen Schülerinnen und Schülern der achten Klasse, die Technik als Haupt- und Wahlpflichtfach gewählt haben, anzugehen. In Kooperation mit den ortsansässigen Firmen Möbelkultur-Bauer, Baier-Holzbau, Metallbau Russ, der Agentur aszendend Werbung sowie dem Revierförster Oliver Muth ging es bereits nach kurzer Zeit mit den ersten Entwürfen der Schüler\*innen an die Planungen.

Nachdem der Zeitplan und auch die nächsten Schritte besprochen waren, startete die praktische Umsetzung des Projektes. Ursprünglich war geplant, dass die Schüler\*innen der achten Klassen im Zuge der vorberuflichen Bildung, vor Ort in die Holz- und Metallbetriebe gehen, um dort den Bearbeitungsprozess mitzuerleben. Coronabedingt war dies leider nicht möglich, dennoch haben die Unternehmen durch diverses Anschauungsmaterial in Form von kleinen Filmen und Videokonferenzen, einen Weg gefunden, Informationen zu ihrem Betrieb und den jeweiligen Arbeitsvorgängen zur Herstellung der Bänke, den Schülern zukommen zu lassen. Auch die Logos und Halteschilder, die zukünftig auf die Mitfahrbänkle aufmerksam machen sollen, wurden bereits erstellt. Nach einem Aufruf im Amtsblatt, konnten die Bürger\*innen per online Abstimmung für eine von zwei vorgestellten Zeichnungen abstimmen. Nach der Abstimmung wurde das gewählte Motiv noch um ein grünes Haltestellensymbol ergänzt. Dies soll neben dem Wiedererkennungswert, vor allem auch den ökologischen Gedanken des Mitfahrbänkles symbolisieren. Die fertiggestellten Mitfahrbänkle mitsamt den Halteschildern zeigt die Abbildung 83.



Abbildung 83: Schüler der Stettenfelschule auf den fertigen Mitfahrbänke

Die Nutzung der Mitfahrbänke funktioniert denkbar einfach:

- Auf die Bank sitzen und warten bis der erste Autofahrende anhält, um Sie mitzunehmen.
- Es entstehen für niemanden Kosten, man kommt miteinander ins Gespräch und die Gemeinschaft wird gestärkt.
- Mitfahrbänke ergänzen den ÖPNV und Angebote wie den Citybus (Einkaufsfahrten).
- Die Mitfahrbänke bringen mehr Mobilität und das auch noch umwelt- und klimafreundlich.

Was muss bei der Nutzung der Mitfahrbänke beachtet werden:

- Wer auf dem Mitfahrbänke sitzt, signalisiert: „Ich möchte mitgenommen werden“.
- Jedem Fahrer steht es selbstverständlich frei, die Person mitzunehmen oder nicht.
- Das gleiche gilt für potenzielle Mitfahrer.
- Das Anhalten am und Anfahren vom Fahrbahnrand hat stets so zu erfolgen, dass jegliche Gefährdung des fließenden Verkehrs ausgeschlossen ist.
- Autofahrende werden gebeten, keine Kinder unter 14 Jahren mitzunehmen!
- Die Eltern informieren bitte ihre Kinder, dass sie sich weder auf ein Bänke setzen noch in Autos einsteigen sollen.

- Es handelt sich um eine Vereinbarung zwischen Fahrer\*in und Mitfahrer\*in. Die Gemeinde übernimmt keine Haftung. Ein Unfall, auch mit Personenschäden, ist über die Kfz-Haftpflichtversicherung des Fahrenden abgedeckt.

Geplant ist, dass die Bänke nach den Sommerferien 2021 mit Hilfe des Bauhofes an Standorten in der ganzen Gemeinde aufgestellt werden. In jedem Ortsteil soll mindestens ein Mitfahrbänkle stehen. Mögliche Standorte zeigen die folgenden Abbildungen. Als Parameter für die Erreichbarkeit wurden Isochronen gesetzt, die die Erreichbarkeit des Mitfahrbänkles innerhalb von 5 Minuten per Fuß darstellen. 5 Minuten Fußweg entsprechen bei 4-5 km/h (normales gehen) rd. 400 m.

**Standort Donnbronn – Ri. Untergruppenbach – Option „Bushaltestelle Ortsmitte“**

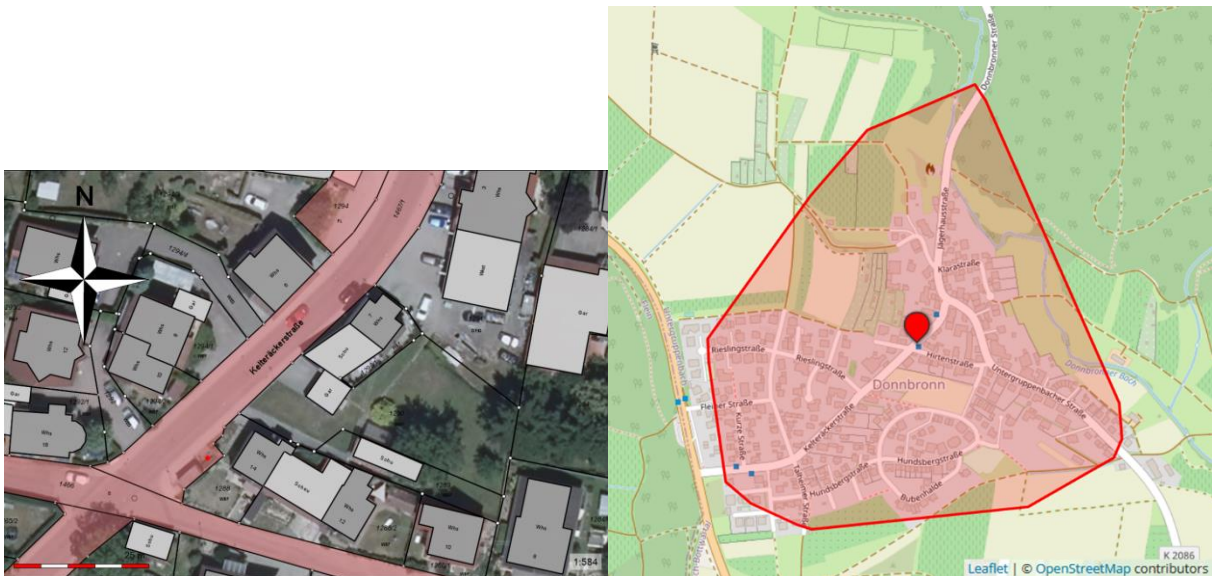


Abbildung 84: Standort Donnbronn – Ri. Untergruppenbach – Option „Bushaltestelle Ortsmitte“

- Aufstellfläche: Öffentlicher Grund, neben der Bushaltestelle.
- Einstieg: Halten am Fahrbahnrand. Konfliktbereich Bus.
- Erreichbarkeit Mitfahrende\*: Ist für nahezu den gesamten Ortsteil gegeben. Rd. 1.010 Einwohner\*innen. Das entspricht rd. 90 % der Einwohner\*innen des Ortsteils.
- Potential passierende Pkw - Pro: Passierende Kfz aus dem östlichen Ortsteil in Richtung Untergruppenbach.
- Potential passierende Pkw - Contra: Kfz aus dem östlichen Ortsteil in Richtung Untergruppenbach fahren zum Teil über die L 1111 und passieren nicht. Auch Pkw in Richtung Jägerhaus passieren. Kfz aus dem westlichen bzw. südlichen Ortsteil passieren nicht.

**Standort Donnbronn – Ri. Untergruppenbach – Option „Ortsende Ri. Untergruppenbach“**



Abbildung 85: Standort Donnbronn – Ri. Untergruppenbach – Option „Ortsende Ri. Untergruppenbach“

- Aufstellfläche: Öffentlicher Grund, neben Fuß- und Radweg.
- Einstieg: Halten am Fahrbahnrand. Höhere Geschwindigkeit am Ortsende. Konfliktbereich mit Fuß-/Radweg.
- Erreichbarkeit Mitfahrende\*: Ist für den südlichen Ortsteil gegeben. Rd. 470 Einwohner\*innen. Das entspricht rd. 42 % der Einwohner\*innen des Ortsteils.
- Potential passierende Pkw - Pro: Passierende Kfz aus dem gesamten Ortsteil und aus Ri. Jägerhaus in Richtung Untergruppenbach.
- Potential passierende Pkw - Contra: Kfz aus dem östlichen Ortsteil in Richtung Untergruppenbach fahren zum Teil über die L 1111 und passieren nicht.

**Standort Untergruppenbach – Ri. Donnbronn – Option „Bushaltestelle Alter Friedhof“**

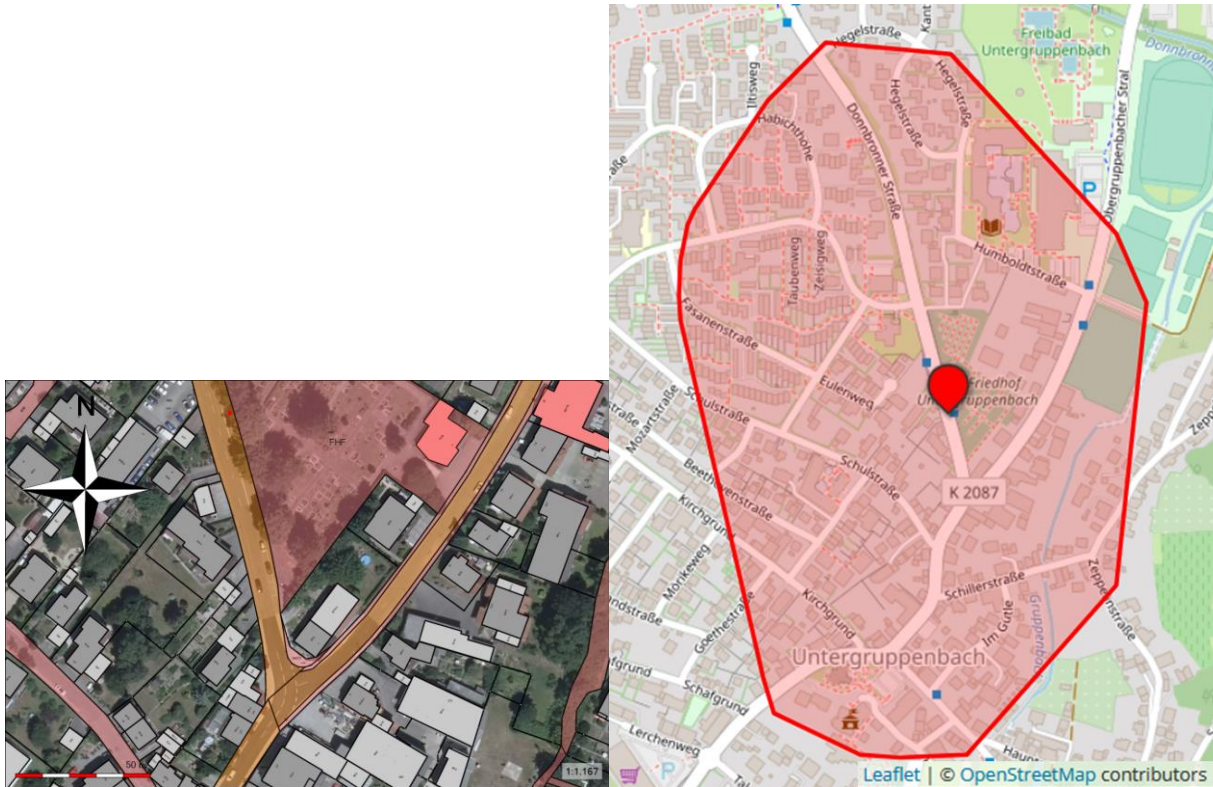


Abbildung 86: Standort Untergruppenbach – Ri. Donnbronn – Option „Bushaltestelle Alter Friedhof“

- Aufstellfläche: Öffentlicher Grund, neben der Bushaltestelle.
- Einstieg: Halten in Busbucht bzw. auf Parkstreifen. Konfliktbereich Bus.
- Erreichbarkeit Mitfahrende\*: Ist für zentrale Nutzungen (Arztpraxen, Apotheke, Rathaus, Bäckerei, Postfiliale) und rd. 1.400 Einwohner\*innen gegeben. Das entspricht rd. 30 % der Einwohner\*innen des Ortsteils.
- Potential passierende Pkw - Pro: Passierende Kfz aus nahezu dem gesamten Ortsteil in Richtung Donnbronn.
- Potential passierende Pkw - Contra: Kfz in Richtung Donnbronn über die L 1111 passieren nicht. Keine Mitfahrt nach Obergruppenbach möglich.

**Standort Untergruppenbach – Ri. Donnbronn/Obergruppenbach – Option „Rathausvorplatz“**

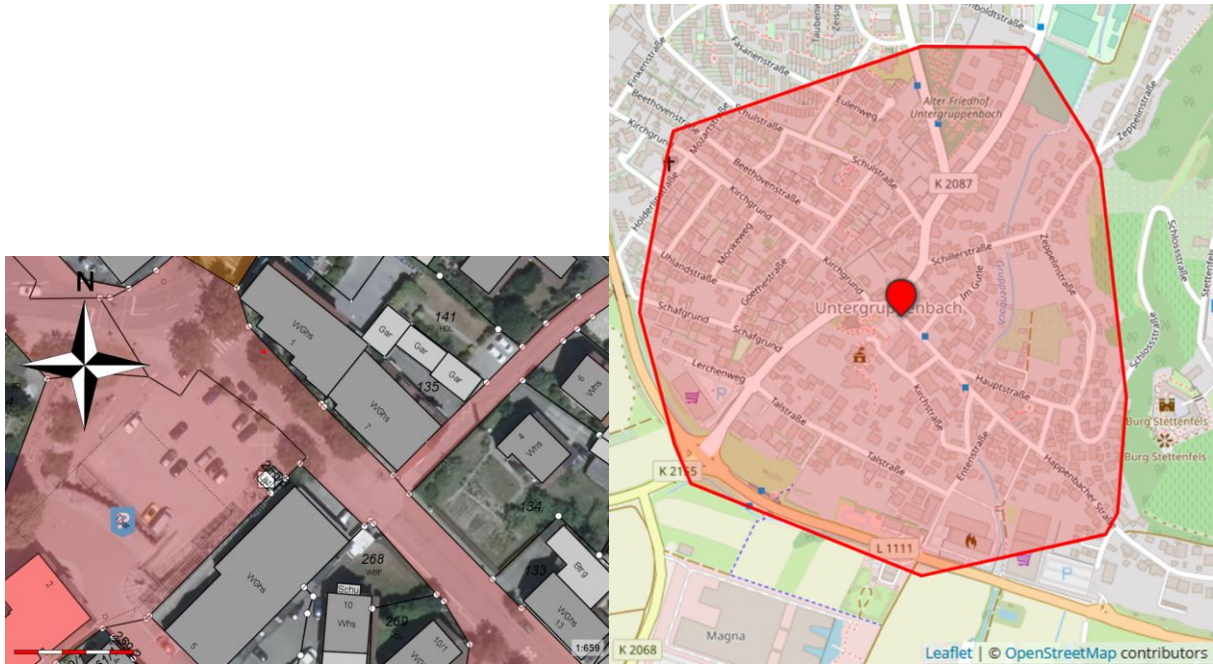


Abbildung 87: Standort Untergruppenbach – Ri. Donnbronn/Obergruppenbach – Option „Rathausvorplatz“

- Aufstellfläche: Öffentlicher Grund, vor Bäckerei Härdtner. *Alternativ Bushaltestelle „Rathaus“ rd. 50 m östlich. Begrenzte Aufstellfläche.*
- Einstieg: Halten am Fahrbahnrand. Konfliktbereich mit Fußgängerüberweg. *Bei Alternative in Busbuch. Konfliktbereich Bus.*
- Erreichbarkeit Mitfahrende\*: Ist für zentrale Nutzungen (Supermärkte, Arztpraxen, Apotheke, Rathaus, Bäckereien, Postfiliale) und rd. 1.980 Einwohner\*innen gegeben. Das entspricht rd. 43 % der Einwohner\*innen des Ortsteils.
- Potential passierende Pkw - Pro: Passierende Kfz aus dem südöstlichen Ortsteil in Richtung Donnbronn und Obergruppenbach. Kfz in Richtung Donnbronn über die L 1111 passieren. Mitfahrende können bei der Option „Rathausvorplatz“ vor Einstieg in den Pkw erkannt werden.
- Idee: „Schild“ mit Aufschrift Donnbronn bzw. Obergruppenbach zur Verdeutlichung des Fahrtziels installieren.

**Standort Untergruppenbach – Ri. Heinriet – Option „Rathausvorplatz“**

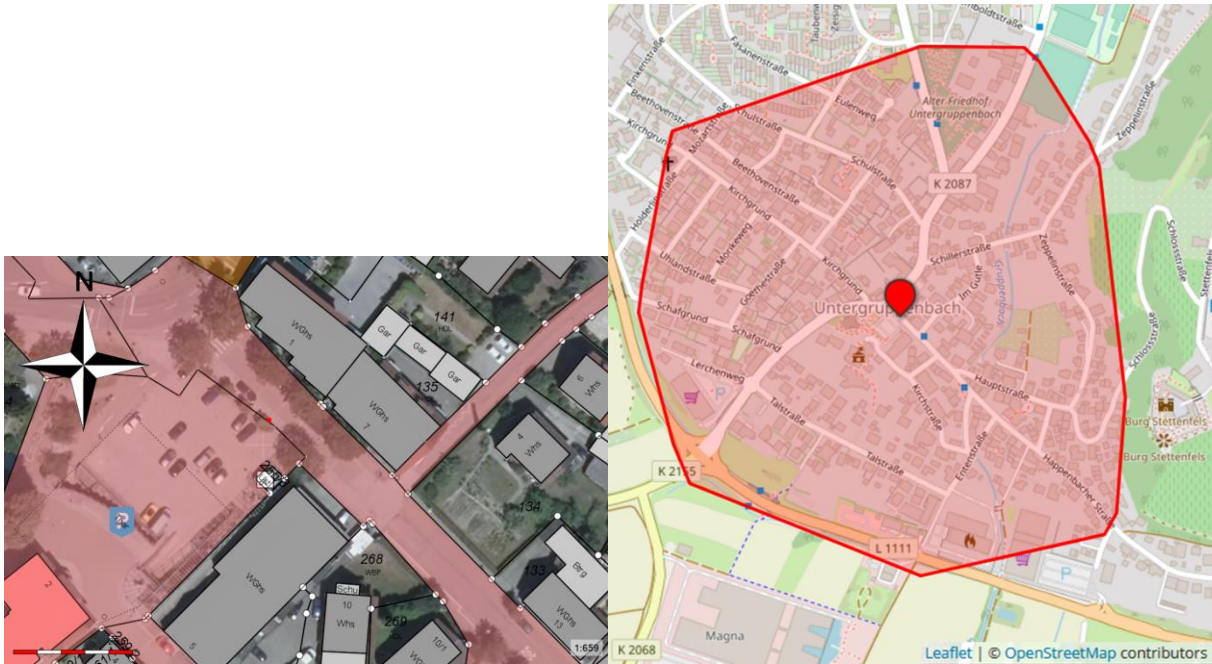


Abbildung 88: Standort Untergruppenbach – Ri. Heinriet – Option „Rathausvorplatz“

- Aufstellfläche: Öffentlicher Grund bei E-Carsharing Station, gegenüber Bäckerei Härdtner. *Alternativ Bushaltestelle „Rathaus“ rd. 140 m östlich.*
- Einstieg: Halten am Fahrbahnrand. Konfliktbereich mit Verkehrszeichen, Fußgängerüberweg, Parkplatzausfahrt. *Bei Alternative in Busbucht. Konfliktbereich Bus.*
- Erreichbarkeit Mitfahrende\*: Ist für zentrale Nutzungen (Supermärkte, Arztpraxen, Apotheke, Rathaus, Bäckereien, Postfiliale) und rd. 1.980 Einwohner\*innen gegeben. Das entspricht rd. 43 % der Einwohner\*innen des Ortsteils.
- Potential passierende Pkw - Pro: Passierende Kfz aus dem westlichen Ortsteil in Richtung Heinriet.
- Potential passierende Pkw - Contra: Kfz in Richtung Heinriet über die L 1111 passieren nicht. Kfz von Parkplatz Rathaus passieren nur bei Alternative. → Mitfahrende können aber am Rathausvorplatz vor Einstieg in den Pkw erkannt werden.

**Standort Obergruppenbach – Ri. Untergruppenbach – Option „Ortsende Ri. Untergruppenbach“**



Abbildung 89: Standort Obergruppenbach – Ri. Untergruppenbach – Option „Ortsende Ri. Untergruppenbach“

- Aufstellfläche: Öffentlicher Grund, neben Fuß- und Radweg.
- Einstieg: Halten am Fahrbahnrand. Höhere Geschwindigkeit am Ortsende. Konfliktbereich mit Fuß-/Radweg.
- Erreichbarkeit Mitfahrende\*: Ist für den südlichen Ortsteil gegeben. Rd. 370 Einwohner\*innen. Das entspricht rd. 66 % der Einwohner\*innen des Ortsteils.
- Potential passierende Pkw - Pro: Passierende Kfz aus dem gesamten Ortsteil in Richtung Untergruppenbach bzw. auch Donnbronn.



**Standort Oberheinriet – Ri. Unterheinriet – Option „Bushaltestelle Ortsmitte“**

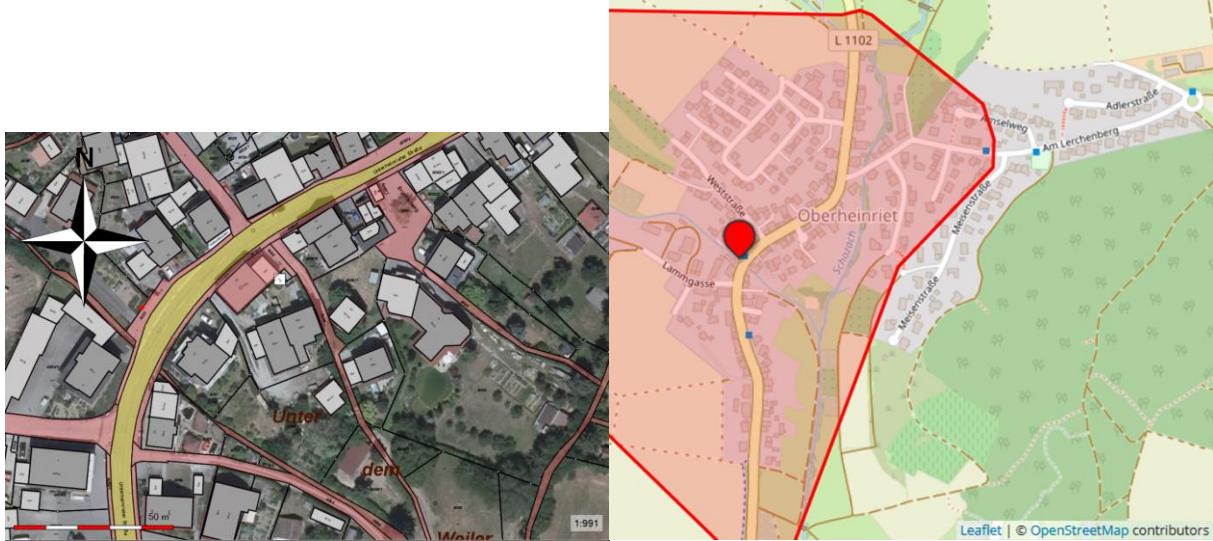


Abbildung 90: Standort Oberheinriet – Ri. Unterheinriet – Option „Bushaltestelle Ortsmitte“

- Aufstellfläche: Öffentlicher Grund, neben der Bushaltestelle.
- Einstieg: Halten in Busbucht. Konfliktbereich Bus.
- Erreichbarkeit Mitfahrende\*: Ist für den westlichen Ortsteil gegeben. Rd. 550 Einwohner\*innen. Das entspricht rd. 77 % der Einwohner\*innen des Ortsteils.
- Potential passierende Pkw - Pro: Passierende Kfz aus dem gesamten Ortsteil in Richtung Unterheinriet bzw. auch Untergruppenbach.

**Standort Unterheinriet – Ri. Untergruppenbach – Option „Neue Mitte“**

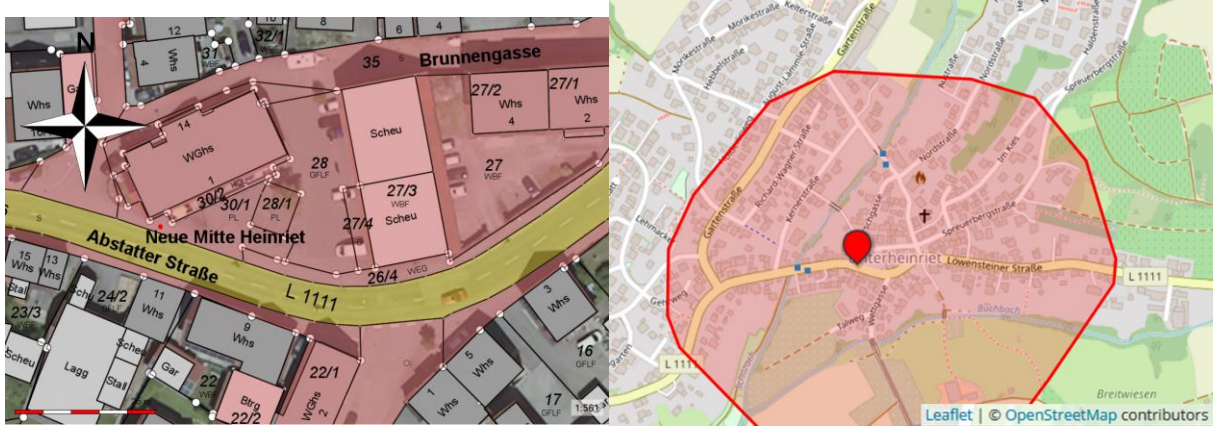


Abbildung 91: Standort Unterheinriet – Ri. Untergruppenbach – Option „Neue Mitte“

- Aufstellfläche: Öffentlicher Grund bei Neuer Mitte. *Alternativ Bushaltestelle „Südliche Brück“ rd. 100 m westlich. Konfliktbereich Bus.*
- Einstieg: Halten am Fahrbahnrand. Konfliktbereich Landesstraße und Parkplatzausfahrt. *Bei Alternative nahezu identisch.*
- Erreichbarkeit Mitfahrende\*: Ist für zentrale Nutzungen (Nahversorgung, Bäckerei usw.) und rd. 750 Einwohner\*innen gegeben. Das entspricht rd. 38 % der Einwohner\*innen des Ortsteils.
- Potential passierende Pkw - Pro: Passierende Kfz aus dem (nord)östlichen Ortsteil und Vorhof in Richtung Untergruppenbach/Oberheinriet. Mitfahrende können an der Neuen Mitte vor Einstieg erkannt werden.
- Potential passierende Pkw - Contra: Kfz aus dem westlichen Ortsteil und Oberheinriet passieren nicht. Passierende Kfz können in Ri. Untergruppenbach, Oberheinriet oder Abstatt fahren. → Evtl. „Schild“ mit Aufschrift des Fahrtziels zur Verdeutlichung installieren.

**Standort Vorhof – Ri. Untergruppenbach – Option „Bushaltestelle Vorhof“**

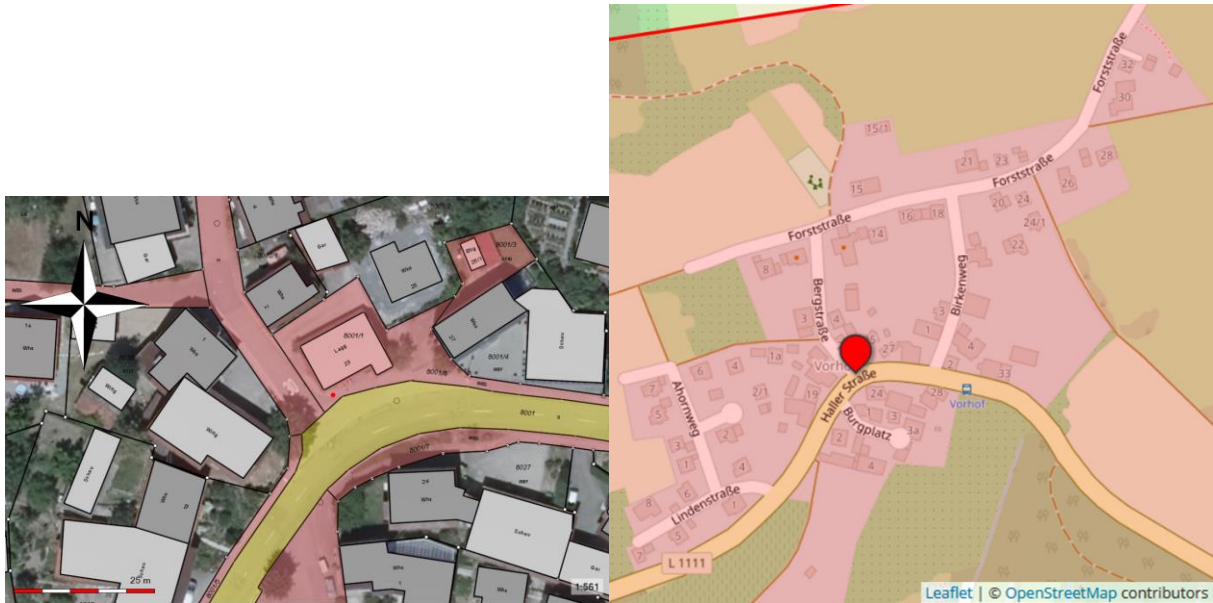


Abbildung 92: Standort Vorhof – Ri. Untergruppenbach – Option „Bushaltestelle Vorhof“

- Aufstellfläche: Öffentlicher Grund, neben der Bushaltestelle. *Alternative öffentlicher Grund rd. 100 m westlich bei Lindenstraße.*
- Einstieg: Halten in Busbucht. Konfliktbereich Bus. *Bei Alternative Halten am Fahrbahnrand. Konfliktbereich Landesstraße.*
- Erreichbarkeit Mitfahrende\*: Ist für alle rd. 130 Einwohner\*innen gegeben.
- Potential passierende Pkw - Pro: Passierende Kfz aus dem (nord)östlichen Ortsteil in Richtung Untergruppenbach/Oberheinriet. *Bei Alternative aus dem ganzen Ortsteil.*
- Potential passierende Pkw - Contra: Kfz aus dem westlichen und südlichen Ortsteil passieren nur bei Alternative. Passierende Kfz können in Ri. Untergruppenbach, Oberheinriet oder Abstatt fahren. → Evtl. „Schild“ mit Aufschrift des Fahrtziels zur Verdeutlichung installieren.

**Mikromobilität**

Bestehende Formen der Mikromobilität sind in Untergruppenbach in Form von E-Scootern sichtbar. Im Falle der Entwicklung einer Mobilitäts-App sollte eine Integration von E-Scootern berücksichtigt werden.

In der Stadt Heilbronn sind seit November 2020 E-Scooter von verschiedenen Anbietern buchbar. Kleinere Städte und Gemeinden können bisher von den Anbietern nicht wirtschaftlich integriert werden. Es wurden bereits Gespräche mit der Stadt Heilbronn und den Mobilitätsanbietern geführt. Eine teilweise Ausdehnung des Geschäftsgebiets über die Stadtgrenze hinaus wird geprüft. Zwischen Heilbronn und Untergruppenbach wird derzeit in einem Modellprojekt die Wirkung von Radschutzstreifen untersucht. Bisher waren solche Radschutzstreifen außerorts nicht zulässig. Über diese Strecke bestünde eine gesicherte Verbindung zwischen den beiden Kommunen. Eine weitere Idee hierbei ist die Integration der beiden großen Arbeitgeber Bosch und Magna mit insgesamt über 7.000 Mitarbeiter\*innen. Etlliche Kurzstrecken wie der Weg von der Haltestelle zum Unternehmen oder während der Mittags-

pause in die Ortsmitte könnten nachhaltig zurückgelegt werden. Fahrten mit dem MIV könnten vermieden werden bzw. der Umweltverbund durch die attraktivere Anbindung gestärkt werden. Die Entwicklung eines tragfähigen Modells sowohl für die Anbieter, als auch für Kommunen an der Schnittstelle zwischen urbanem und ländlichem Raum, könnte auch auf andere Regionen bzw. Landkreiskommunen übertragbar sein. Hierzu ist ein enger Abstimmungsprozess mit den handelnden Personen nötig.

#### 6.14 Maßnahme 15 – Ladeinfrastruktur Elektromobilität

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung zeigen, dass am E-Auto und der dazugehörigen Ausstattung bereits jetzt großes Interesse besteht. Durch weitere Stellplätze und den Ausbau der Ladeinfrastruktur, sowohl an privaten Stellplätzen als auch im öffentlichen Gemeindegebiet, kann eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung von E-Autos und einen damit verbundenen möglichen Umstieg geschaffen werden.

In Zusammenarbeit mit den lokalen Energieversorgern soll der Zugang zur Elektromobilität für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden. Hierbei wird auf das Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz Bezug genommen.<sup>18</sup> Gemäß diesem haben Wohnungseigentümer und auch Mieter künftig einen Anspruch darauf, in der Tiefgarage oder auf dem Grundstück des Hauses eine Ladevorrichtung zu installieren. Konkret sollen im Wohngebiet Dornhag Möglichkeiten zur Nutzung aufgezeigt werden. In diesem Baugebiet besteht die Besonderheit, dass sich zumeist ein Grundstück mit Reihenhausbebauung und eine Garage im Privatbesitz befinden. Der Bereich vor den Garagen mit den entsprechenden Netzanschlüssen befindet sich allerdings im Besitz aller Eigentümer. Es sollen hier praktikable Lösungen entwickelt werden, die wiederum auf ähnliche Wohngebiete bzw. Wohnsituationen übertragbar sind. Die Zuständigkeit liegt bei den privaten Eigentümer\*innen. Die Gemeinde soll hier aber beratend unterstützen und die Kommunikation mit den Energieversorgern bündeln.

Im Rahmen der weiteren Konzeption soll ein Ausbauplan für öffentliche Ladestationen entwickelt werden. Als erster Schritt sollte in allen Ortsteilen mindestens eine öffentlich zugängliche Ladesäule installiert werden. Eine Ladesäule sollte möglichst an Orten des öffentlichen Lebens mit einer längeren Verweildauer installiert werden. In reinen Wohngebieten sollte die Säule von möglichst vielen Einwohner\*innen bzw. deren Besucher\*innen in kurzer Zeit zu Fuß erreichbar sein.

Für den Ortsteil Unterheinriet wird exemplarisch eine Standortanalyse dargestellt. Im Bereich der „Neuen Mitte“ ist bereits heute ein Lebensmittelgeschäft mit Postfiliale vorhanden. Ebenso findet hier wöchentlich der Markt statt. Zukünftig wird die Neue Mitte erweitert und es sollen weitere Nutzungen wie Wohnen, Bibliothek und Nahversorgung einziehen. Das Grundstück ist im Eigentum der Gemeinde. Es werden weitere Stellplätze errichtet. Rd. 40 % der Bürger\*innen und damit rd. 730 Personen des Ortsteils Unterheinriet können die **Ladesäule innerhalb von fünf Minuten zu Fuß erreichen**. Die Abbildung 93 zeigt den Ortsteil Unterheinriet und die Isochronen (**grün**) mit einem Radius von 300 m bzw. einer fußläufigen Erreichbarkeit der Ladesäule innerhalb von 5 Minuten. Zudem werden die Isochronen (**gelb**) mit einem Radius von 600 m bzw. einer fußläufigen Erreichbarkeit der Ladesäule innerhalb von 10 Minuten sowie die Isochronen (**rot**) mit einem Radius von 1.000 m bzw. einer fußläufigen Erreichbarkeit der Ladesäule innerhalb von 15 Minuten abgebildet. Über 90 % der Bürger\*innen und damit rd. 1.720 Personen des Ortsteils Unterheinriet können die Ladesäule innerhalb von zehn Minuten

zu Fuß erreichen. Innerhalb von 15 Minuten Fußweg ist die Ladesäule von allen Bürger\*innen des Ortsteils Unterheinriet erreichbar. Ein Ladepunkt der Ladesäule sollte für eine Erweiterung des E-Carsharing Angebots vorgehalten werden (siehe 6.13).

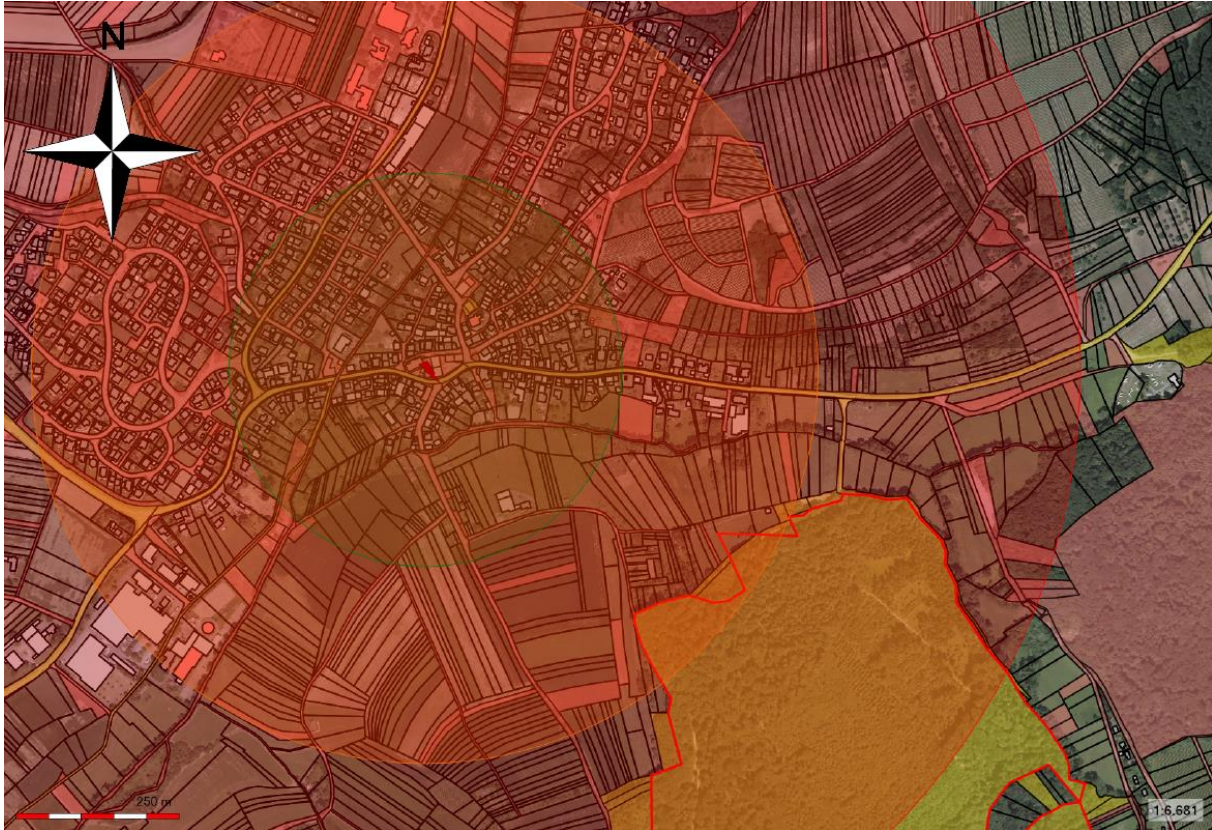


Abbildung 93: Potentieller Standort einer weiteren Ladesäule in Unterheinriet – Neue Mitte

Auf dem Parkplatz des Nahversorgungszentrums Schlossblick wurden bereits vier öffentlich zugängliche Ladepunkte installiert. Die Inbetriebnahme wird in Kürze erwartet. Dabei handelt es sich um zwei Ladesäulen mit je zwei Ladepunkten. Es ist eine Ladeleistung von max. 22 kW (bei einem angeschlossenen Fahrzeug) möglich.

## 6.15 Entwicklungskonzeption „Mobilitätsaspekte im Baugebiet der Zukunft“

Eine wichtige Erkenntnis aus den Workshops stellt die Gestaltung neuer Baugebiete hinsichtlich verschiedenster Mobilitätsformen und dem vorhandenen Fuß- und Radwegenetz dar. Dabei geht es darum, diese bereits von Beginn an so auszugestalten, dass zukünftige Mobilitätsinnovationen bereits mitberücksichtigt werden. So soll verhindert werden, dass diese später kostenintensiv nachgerüstet werden müssen. Gleichzeitig wird die Attraktivität des Wohngebiets von Beginn an erhöht.

Um exemplarisch darzustellen, welche Aspekte bei einer solchen Gestaltung zu beachten sind, wurde im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung von der HHN eine solche Konzeption für eines der sich in Planung befindlichen Baugebiete im Gemeindegebiet von Untergruppenbach erstellt. Das ausgewählte Baugebiet „Neues Wohnen – Donnbronn Süd“ liegt im südöstlichen Teil des Ortsteils Donnbronn (siehe Abbildung 94) und soll 2,6 ha umfassen.



Abbildung 94: Lage des Baugebietes

Zunächst wurde eine Ideensammlung erstellt. Anschließend erfolgte die Clustering der Ideen. Nach Betrachtung des Bebauungsplans wurden entsprechende Stellen im Lageplan ausgewählt an denen Potential für neue Mobilitätsformen besteht bzw. die entsprechend gestaltet werden sollten (siehe Abbildung 95). Dabei ist zu beachten, dass die Lokalisierung nicht final festgelegt ist. Das bedeutet, dass eine Veränderung der Stellen zum Beispiel an zentralere Orte zum jetzigen Zeitpunkt im Rahmen der Detailplanung durchaus noch möglich ist.



Abbildung 95: Gesamtübersicht der Stellen mit Optimierungspotential

Um die Ideen visualisieren zu können, wurden verschiedene Icons verwendet, die den jeweiligen Lageplan ergänzen. Bei der Betrachtung des Gebiets wurden zunächst alle Ideen dargestellt, die sich auf das Gesamtgebiet beziehen (Abbildung 96).

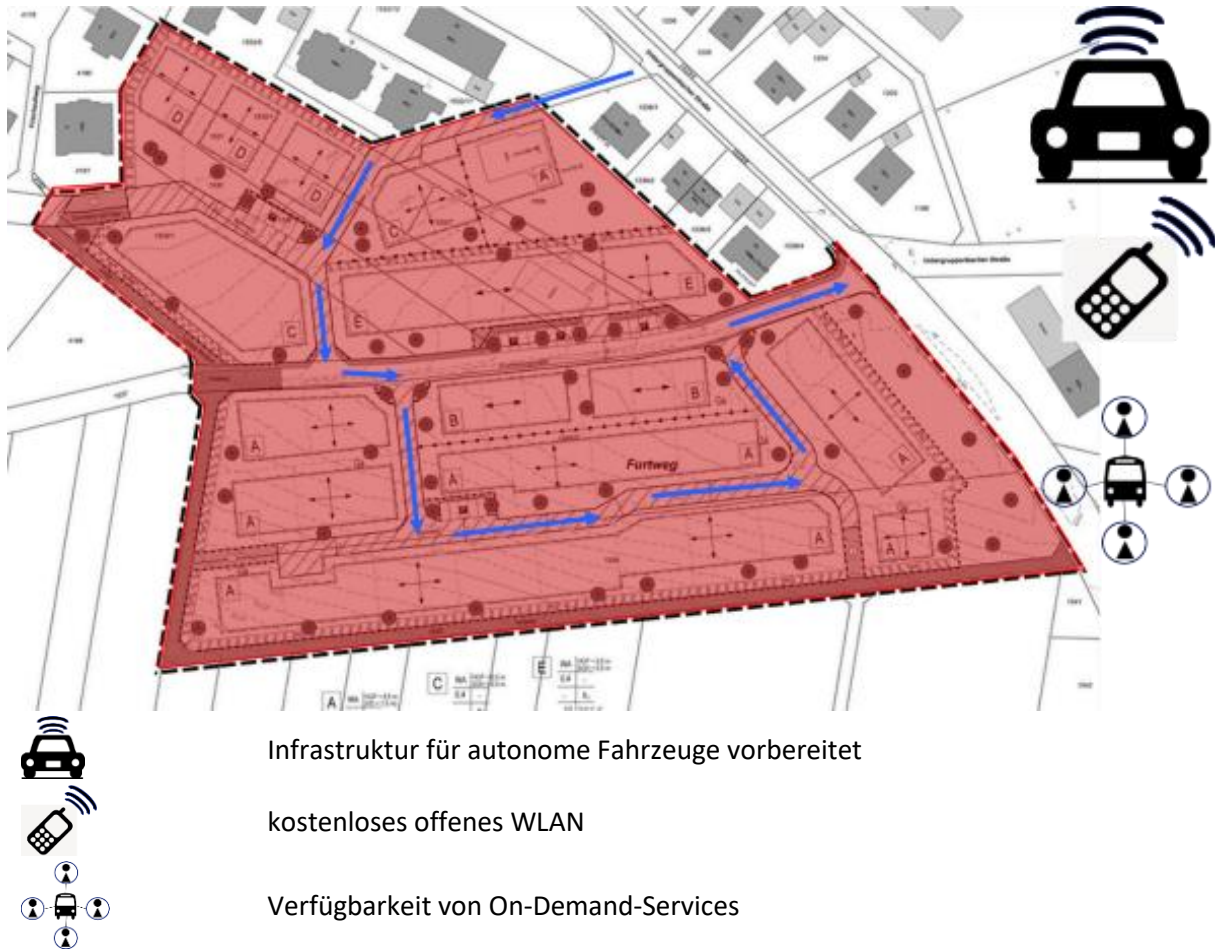


Abbildung 96: Ideen für das gesamte Baugebiet

Da die Einbindung von bereits bestehenden Buslinien in das Baugebiet nicht vorgesehen ist, wird die Integration einer **On-Demand-Konzeption** von Beginn an als sinnvoll erachtet. Zum jetzigen Zeitpunkt finden erste Abstimmungen bezüglich einer On-Demand-Konzeption mit dem Landkreis und dem Verkehrsverbund statt. Die sich in Planung befindlichen Baugebiete sollten bei einer zukünftigen Konzeption bereits berücksichtigt werden. Einen möglichen Linienweg stellen die blauen Richtungspfeile dar. An definierten Haltepunkten, die im Gebiet verteilt werden, kann ein Zustieg erfolgen. Sofern dies gefahrlos möglich ist, soll der Ein-/Ausstieg auch direkt vor der Haustüre möglich sein. Die Buchung einer Fahrt erfolgt per App und soll einfach verständlich sein. Zudem sollte eine Alternative Buchung für Menschen ohne Smartphone geprüft und zur Verfügung gestellt werden.

Nach der Erprobung einer On-Demand-Konzeption könnte auf den entwickelten Streckenabschnitten perspektivisch **autonome Shuttle-Fahrzeuge** zum Einsatz kommen. Diese Fahrzeuge können dabei, durch eine Einsparung von Personal- und Betriebskosten Strecken im ÖPNV bedienen, die bisher von einem nicht-autonomen ÖPNV ökonomisch und ökologisch nicht sinnvoll zu leisten waren. Die Haltepunkte werden, analog zur Haltestellenstruktur der On-Demand-Konzeption, im Gebiet verteilt, was einen einfachen Einstieg ermöglichen soll. Nach Testung im definierten Gebiet kann eine Übernahme auf das gesamte Gemeindegebiet erfolgen.

Um die angebotenen Dienstleistungen nutzen zu können, sollte eine App zur Verfügung gestellt werden. Damit jeder Bewohner des Gebiets problemlos Zugang zu den Mobilitätsangeboten hat, ist eine kostenlose offene **WLAN-Infrastruktur** für das Gebiet „Donnbronn – Süd“ anzustreben. Somit wäre ein reibungsloser Zugriff auf die internetbasierten Angebote möglich. Zudem kann die digitale Vernetzung der Bewohner untereinander gefördert werden. Dies kann in Form eines „**Ich biete – Ich suche**“-Projekts per App erfolgen. Bürger\*innen können hier beispielsweise einen noch freien Platz im Pkw einem anderen Bewohner zur Verfügung stellen oder eine Verabredung zur gemeinsamen Nutzung von Carsharing wird möglich. Die Entwicklung einer **Gebiets-App**, die ausschließlich den Bewohnern zur Verfügung steht, wäre ebenfalls eine Möglichkeit zur besseren Vernetzung innerhalb des Gebiets. Zudem kann das Gebiet als Modellgebiet zur **Erprobung weiterer neuer Mobilitätsformen** dienen. Das bedeutet, dass beispielsweise eine Einführung von **E-Scootern** testweise in diesem Gebiet erfolgt. Der Anschluss von **Fahrrad- und Fußwegen** an das bereits bestehende Netz sollte ebenfalls übergangslos erfolgen.

Um den Mobilitätsbedarf der im Gebiet lebenden abdecken zu können, ist es notwendig verlässliche und einfach verfügbare Angebote bereitzustellen. Um einen Zugang zu gewährleisten ist der Ausbau des **Carsharing Angebots** sinnvoll, um das Angebot im bisherigen Gemeindegebiet zu ergänzen. Vermehrt sollten **E-Fahrzeuge** zum Einsatz kommen, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Ein Teil der Parkflächen, die sich vor den Wohngebäuden befinden, sollten für diese Carsharing-Fahrzeuge und andere E-Fahrzeuge reserviert sein. Um die Fahrzeuge witterungsgeschützt abstellen zu können, ist es anzudenken einen Carport zu installieren, dabei ist darauf zu achten das ab dem Jahr 2022 eine Photovoltaik-Pflicht für Neubauten, die Nicht-Wohngebäude sind, gilt. Als Ladestrom sollte Ökostrom bezogen werden, um den Nachhaltigkeits- und Umweltschutzgedanken zu verstärken.

Damit für das Zurücklegen von Kurzstrecken nicht ausschließlich ein Pkw verwendet wird, sollte im Gebiet auch eine Flotte von **Fahrrad-Sharing Angeboten** zur Verfügung stehen. Vor den Wohngebäuden sollte die Möglichkeit bestehen, ein Fahrrad auszuleihen und wieder zurückzugeben. Damit die Fahrräder vor äußeren Einflüssen, wie Witterungsumstände oder Vandalismus geschützt sind, sollte eine entsprechende Schutzeinrichtung zur Verfügung gestellt werden, dies kann in Form eines Unterstandes oder von Boxen erfolgen. Bei den Modellen sollten herkömmliche Fahrräder aber auch Pedelecs/E-Bikes angeschafft werden, um für die gesamte Bevölkerung ein Angebot zu schaffen. Zudem sollten für Einkaufsfahrten oder weitere Transporte Lastenfahrräder an den Stationen zur Verfügung gestellt werden.

Einige Wohngebäude werden mit Garagenstellplätzen ausgestattet. Da in den Workshops ein großes Interesse an **privater Ladeinfrastruktur** festgestellt werden konnte, ist zu empfehlen, hier bereits von Beginn an private Ladeinfrastrukturen vorzusehen. Dabei sollte auch die Möglichkeit einer Unterstützung der Bauherren durch öffentliche Förderprogramme geprüft werden, die die mögliche Ausstattung von privaten Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur betreffen. Die Gemeinde kann auf diese Angebote aktiv hinweisen.

Zur Erweiterung des Angebotes ist es sinnvoll auch das in der Gemeinde schon bekannte „**Mitfahrbänke**“ im Gebiet zu integrieren. Bei diesem Angebot handelt es sich um ein privates Mitfahrangebot, das in Ergänzung zum ÖPNV-Angebot steht. Wer sich auf diese Bank setzt signalisiert „ich möchte mitgenommen werden“, damit dies umsetzbar ist und keine langen Wartezeiten entstehen, sollte das „Bänke“ an einer zentralen Stelle im Gebiet eingerichtet werden. Zudem sollte das Angebot innerhalb



von fünf Minuten für jeden Bürger\*in aus der näheren Umgebung erreichbar sein. Bei der Installation der Bänke ist darauf zu achten, dass eine entsprechende freie Fläche genutzt wird, die der Gemeinde zur Verfügung steht.

Um die Barrierefreiheit im Gebiet sicherzustellen, stellt das **Absenken der Bordsteine** einen wichtigen Aspekt dar. Bei der Planung des Gebiets muss diese Forderung zwingend berücksichtigt werden. Da im Gebiet hauptsächlich gemischt genutzt Verkehrsflächen geplant sind, ist es notwendig die Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer weiter zu sensibilisieren und auf eine **Rücksichtnahme** zu plädieren.

## 7 Optionale / Erweiterte Bausteine einer Mobilitätskonzeption

### 7.1 Hintergrund

Die Förderlinie MobilitätsWerkStadt 2025 ist 3-phasig aufgebaut. Die Phase 1 dient primär der Aufstellung des Konzepts und wird in diesem Bericht dargestellt. In die sich anschließende zweite Phase der Förderung wurden nur wenige der anfänglich 47 kommunalen Modellprojekte aufgenommen. In dieser Phase sollen zentrale Elemente des Konzepts wissenschaftlich begleitet, umgesetzt und erprobt werden. Gefordert hierfür wurde ein experimentelles Setting (z. B. Reallabor) innerhalb dessen Veränderungen in der realen Umwelt durchgeführt und evaluiert werden. Zum 01.12.2020 wurde die Skizze der Gemeinde Untergruppenbach für die Phase 2 fristgerecht eingereicht. Aufbauend auf der guten Grundlagenarbeit hat die Gemeinde Untergruppenbach eine innovative Konzeption aufgezeigt. Leider wurde die Gemeinde Untergruppenbach, wie weitere kleinere Kommunen, für eine Weiterführung der Förderung nicht berücksichtigt. Im Rahmen der Phase 2 wäre eine umfassende Förderung der Personalkosten sowie wenn erforderlich für bestimmte, klar abgegrenzte Dienstleistungen und FuE-Leistungen die Vergabe von Aufträgen möglich gewesen. Da bereits die Grundlagen für das weitere Vorgehen in Phase 2 erarbeitet wurde, sollen mögliche Optionen einer selbstständigen Weiterführung dargelegt werden. Natürlich können auch nur Teilaspekte der skizzierten Konzeption weitergeführt werden.

### 7.2 Mögliche Förderprogramme

Für die Umsetzung neuer Mobilitätskonzepte stehen diverse Förderprogrammen zur Verfügung. Die verfügbaren Förderprogramme sind vielfältig, eine vollständige Übersicht kaum möglich. Die folgende Übersicht enthält deshalb eine Auswahl u. U. relevanter und derzeit verfügbarer Förderprogramme, ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Es wird auch darauf hingewiesen, dass Förderprogramme geändert werden, Anträge teilweise nur zu bestimmten Terminen möglich sind und neue Programme hinzukommen.

#### **Infrastrukturförderung / LGVFG**

*Gefördert werden:*

Bau, Aus- oder Umbau von:

- verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen,
- besonderen Fahrspuren für Omnibusse,
- verkehrswichtigen Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz,
- verkehrswichtigen außerörtlichen Straßen,
- dynamischen Verkehrsleit-, -steuerungs- und -informationssystemen sowie von Umsteigeparkplätzen und anderen Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen dienen, zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs,
- verkehrswichtigen Maßnahmen der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
- von zentralen Omnibusbahnhöfen, Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen; dem Bau oder Ausbau gleichgestellt ist die örtliche Verlegung einer bestehenden Haltestelle;
- von Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem öffentlichen Personennahverkehr dienen (multimodale Knoten).
- Umbau und Nachrüstung bestehender verkehrswichtiger Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit.

- Verkehrsbezogene Maßnahmen der Luftreinhaltung."
- Fahrradabstellanlagen
- Sitzmöbilierungselemente
- Sanitäranlagen des Fußverkehrs
- Mobilitätssäulen

*Antragsberechtigt sind:*

Kommunen, Landkreise, kommunale Zusammenschlüsse (die anstelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind), bevollmächtigte kommunale Baulastträger bei baulastträgerübergreifenden und zusammenhängenden Maßnahmen, bei Maßnahmen der Vernetzung von Mobilitätsformen (insbesondere B+R-Anlagen) auch öffentliche und private Unternehmen.

*Fördergeber:*

Land Baden-Württemberg

*Fördersatz:*

50 % (für bestimmte Fördertatbestände bis zu 75 % → Klimabonus, z. B. für Maßnahmen eines Klimamobilitätsplans)

+ 15 % Planungskostenpauschale

Pauschalen für Fahrradabstellanlagen, Sitzmöbilierungselemente und Sanitäranlagen des Fußverkehrs. Mobilitätssäulen können derzeit über das LGVFG bezuschusst werden. Das Land arbeitet an einem speziell auf die Säulen zugeschnittenen Förderprogramm.

*Weitere Informationen:*

[vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg](https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg)

[www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/infrastrukturfoerderung-nach-lgvfg](https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/infrastrukturfoerderung-nach-lgvfg)

[www.mobilitaetssaehlen-bw.de/details-zur-umsetzung](https://www.mobilitaetssaehlen-bw.de/details-zur-umsetzung)

**Sonderprogramm Stadt und Land für Radinfrastruktur***Gefördert werden:*

Bau, Aus- oder Umbau von:

- Straßenbegleitenden, möglichst baulich getrennten Radwegen
- eigenständigen Radwegen
- Fahrradstraßen und -zonen (Insbesondere zur Umgestaltung von Knotenpunkten)
- Radwegebrücken oder -unterführungen zur höhenfreien Querung von anderen Verkehrswegen
- Knotenpunkten, die Verkehrsströme trennen, die Komplexität reduzieren und eine vollständig gesicherte Führung des Radverkehrs ermöglichen
- Schutzinseln und/oder deutlich vorgezogenen Halteinseln
- Anlagen des ruhenden Radverkehrs wie Abstellanlagen oder Fahrradparkhäusern
- Dabei werden auch erforderliche Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) und der benötigte Grunderwerb gefördert.
- Ausgeschlossen von der Förderung sind Radschnellwege.
- Bitte beachten: Die geförderten Maßnahmen müssen in Verbindung mit einem Radwegenetz stehen, d. h. in einem Konzept enthalten sein. Es müssen aber nicht zwingend Maßnahmen des RadNETZ sein. Maßnahmen aus Kreisnetzen oder Radverkehrskonzepten der Städte und Gemeinden werden ebenfalls gefördert. Konzeptionen können separat vom Sonderprogramm über die Konzeptionsförderung des Landes gefördert werden.

*Antragsberechtigt sind:*

Kommunen, Landkreise.

*Fördergeber:*

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Fördersatz:*

Fördersatz 80 % für Maßnahmen die bis Ende 2021 beantragt werden.

Danach gilt ein Fördersatz von 75 %.

In Kombination mit Landesmitteln (LGVFG) Fördersatz bis zu 90 %.

*Weitere Informationen:*

[www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-bundes/sonderprogramm-stadt-und-land](http://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-bundes/sonderprogramm-stadt-und-land)

## **Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg**

### *Gefördert werden:*

Mit seiner Konzeptförderung unterstützt das Land Kommunen in der Erstellung von Konzeptionen, die sich mit der Gestaltung von nachhaltiger Mobilität und der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr beschäftigen.

Hierzu zählen übergreifende Planwerke wie:

- Klimamobilitätspläne
- Radverkehrskonzeptionen
- Fußverkehrskonzeptionen
- Konzeptionen Multimodale Knoten
- Konzeptionen Ladeinfrastruktur
- Konzepte zu ruhigen und sicheren Ortsmitten
- Bicycle Policy Audit (BYPAD)
- Modal-Split-Erhebung
- Schulwegpläne (vorzugsweise auf Landkreisebene)
- Fußgängerquerungs-Konzept
- Bike+Ride-Konzept

### *Antragsberechtigt sind:*

Kommunen, Landkreise, Zusammenschlüsse von Kommunen. Für die Förderung von Bike+Ride-Konzepten sind auch Verkehrsverbünde antragsberechtigt.

### *Fördergeber:*

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

### *Fördersatz:*

50 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Für Vorhaben, die in Klimamobilitätsplänen gemäß § 4 Absatz 1 Satz 2 und 3 des LGVFG verankert sind, kommt eine erhöhte Förderquote von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten in Frage.

Max. Förderung je Vorhaben: 200.000 Euro.

Bagatellgrenze: 10.000 Euro.

Kumulierung von Förderungen bis 90 % möglich.

### *Weitere Informationen:*

[www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung](http://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung)

## **Investive Förderschwerpunkte / Kommunalrichtlinie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit**

### *Gefördert werden:*

- Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen. Diese sind dadurch gekennzeichnet, dass neben der lokal überdurchschnittlichen Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel des Umweltverbundes eine öffentlichkeitswirksame Botschaft zugunsten des Umweltverbundes erkennbar ist. Diese Marketing-Botschaft wird in der Regel durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen an der Station unterstützt. Mobilitätsstationen können neben Radabstellanlagen unter anderem eine ÖPNV-Haltestelle, Abstellflächen für Car-Sharing-Fahrzeuge und/oder einen Taxihalteplatz ausweisen.
- Verbesserungen der Radinfrastruktur für den Alltagsradverkehr durch:
  - Einrichtung von Wegweisungssystemen für alltagsbezogene Radverkehrsrouten zur verbesserten Orientierung und Routenwahl.
  - Errichtung von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder baulich angelegten Radwegen zur Ergänzung vorhandener Wegenetze (Lückenschluss).
  - Errichtung von Fahrradwegen, -straßen, und -schnellwegen (neue Wege).
  - Umgestaltung bestehender Radverkehrswege, um sie an ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen anzupassen.
  - Umgestaltung von Knotenpunkten zur Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des Radverkehrs.
  - Hocheffiziente Beleuchtung für bestehende oder geförderte Wege für den Radverkehr unter den Fördervoraussetzungen.
  - Errichtung von frei zugänglichen Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen oder an Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Nahverkehr.
  - Errichtung und Einrichtung von diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradparkhäusern sowie Abstellplätzen in Kfz-Parkbauten mit mindestens 70 Fahrradstellplätzen.
  - Technische Maßnahmen zur Einführung von „grünen Wellen“ für den Fuß- und Radverkehr an Ampeln.

### *Antragsberechtigt sind:*

Kommunen, Kitas, Schulen und Hochschulen, Sportvereine, kommunale Unternehmen, Religionsgemeinschaften sowie weitere kommunale Agierende.

### *Fördergeber:*

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit  
Kumulierbarkeit mit dem LGVFG

### *Fördersatz:*

40 % der anfallenden Kosten ab einer Mindestzuwendung von 5.000 €

Für Anträge, die bis 31.12.2021 eingehen, erhöht sich die maximale Förderquote um 10 %.

### *Weitere Informationen:*

[www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie](http://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie)

### **Strategische Förderschwerpunkte / Kommunalrichtlinie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit**

*Gefördert werden:*

- Kommunale Mobilitäts-Netzwerke

*Antragsberechtigt sind:*

Kommunen, Landkreise und kommunale Zusammenschlüsse, Betriebe mit mind. 25% kommunaler Beteiligung, diverse gemeinnützige Einrichtungen.

*Fördergeber:*

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit  
Kumulierbarkeit mit dem LGVFG

*Fördersatz:*

Gewinnungsphase: Förderquote max. 100 %, max. Zuwendung 3.000 €, davon max. 1.000 € für Personalausgaben.

Netzwerkphase: Förderquote für Anträge bis 31.12.2021 max. 70 %, im ersten Förderjahr max. 20.000 € pro Netzwerkteilnehmenden, danach max. 10.000 € pro Teilnehmenden & Förderjahr.

*Weitere Informationen:*

<https://www.ptj.de/projektfoerderung/nationale-klimaschutzinitiative/kommunalrichtlinie/netzwerke>

### **Klimaschutz durch Radverkehr**

*Gefördert werden:*

- Modellhafte, investive Projekte, die das Radfahren im Alltag, in der Freizeit und für den Liefer- und Transportverkehr attraktiver machen.
- Maßnahmenbündel, also Kombinationen aus investiven Einzelmaßnahmen, die in der Summe ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen generieren und Bürger\*innen zum Fahrradfahren animieren. Ein solches Bündel kann etwa der Ausbau von Fahrradachsen in Kombination mit Abstellanlagen oder Reparaturstationen sein. Einzelmaßnahmen sind nicht förderfähig. Außerdem sollen die geförderten Maßnahmen nicht zulasten des Fußverkehrs, Öffentlichen Personennahverkehrs, von Aufenthalts- und Erholungsflächen sowie des Baumbestandes gehen.

*Antragsberechtigt sind:*

Alle juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts; für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.

*Fördergeber:*

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

*Fördersatz:*

80 % (100 %)

*Weitere Informationen:*

[www.klimaschutz.de/radverkehr](http://www.klimaschutz.de/radverkehr)

## Elektromobilität

Das Land Baden-Württemberg fördert mit einer Vielzahl von Programmen den Ausbau der Elektromobilität.

### *Gefördert werden:*

- E-Quartiershubs → Errichtung von Parkplätzen und Ladeinfrastruktur in Parkhäusern.
- Ladeinfrastruktur - Charge@BW → 40 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, maximal 2.500 € pro Ladepunkt.
- E-Lastenräder → 25 % der Kosten (max. 2.500 € pro Rad) für ein neues Elektrolastenrad der EG-Fahrzeugklassen L1e bis L5e oder ein Elektrolastenrad mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 25 km/h für den Waren-, Material- oder Personentransport oder einen neuen Elektrolastenanhänger für Fahrräder.
- E-Leichtfahrzeuge → 1.000 € für die Unterhaltungs- und Betriebskosten in Form eines BW-e-Gutscheins.
- E-Autos für Kommunen → 1.000 € für die Unterhaltungs- und Betriebskosten in Form eines BW-e-Gutscheins.
- Beratung für Kommunen → Für Kommunen, die sich elektrifizieren und gleichzeitig attraktive Mobilitätsangebote für Ihre Bürger\*innen schaffen wollen. Der Förderaufruf wird im Laufe des Jahres 2021 veröffentlicht.

### *Antragsberechtigt sind:*

Kommunen. Teilweise auch Unternehmen, Vereine, Freiberuflerin/Freiberufler, gemeinnützige Organisationen.

### *Fördergeber:*

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

### *Weitere Informationen:*

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/foerderung-elektromobilitaet/>



## 7.3 Mögliche Kooperationen

### 7.3.1 Allgemeines

In der Phase 1 des Wettbewerbs MobilitätsWerkStadt 2025 wurde eine Zusammenarbeit mit zahlreichen Stakeholdern aus der Bürgerschaft, Kommunalpolitik, Verwaltung, Forschung, Wirtschaft sowie den Behörden initiiert. Nachfolgend werden die Stakeholder benannt, mit welchen bereits Gespräche über eine mögliche Fortführung der Kooperation, im Falle einer Aufnahme in Phase 2 der Fördermaßnahme, geführt wurden. Die genannten Stakeholder haben einen Letter of Intent (Absichtserklärung) zur Fortführung der Zusammenarbeit unterzeichnet.

### 7.3.2 Wirtschaft

#### 7.3.2.1 Bosch

Die Robert Bosch GmbH betreibt am Standort Abstatt/Untergruppenbach ein modernes Entwicklungszentrum. Am Standort arbeiten zwischenzeitlich rund 6.000 Mitarbeitende an der Mobilität von Morgen und gestalten so die Zukunft mit. Bosch trägt angesichts der **Vielzahl von Pendelnden** zum Verkehrsaufkommen in der Region Heilbronn/Stuttgart bei. Für das Unternehmen ist eine **bestmögliche und funktionierende Verkehrsinfrastruktur** für den Erhalt und den Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit und somit die Qualität des Wirtschaftsstandorts entscheidend. Dies betrifft selbstverständlich auch die **umweltverträglichen Verkehrsmittel**.

Von einem **weiteren Zuwachs an Beschäftigten** in den kommenden Jahren ist auszugehen. Im Rahmen der Mobilitätswerkstatt wurde die **Neukonzeption der Busverkehre** und damit eine **verbesserte Anbindung an den ÖPNV** begleitet.

Der Entwicklungscampus liegt auf einem Hügel rd. 30 Höhenmeter oberhalb der umgebenden Landschaft und des anbindenden Wegenetzes. Die Zu- und Abfahrt für den MIV erfolgt über drei Rampen aus Osten, Südosten und Westen. Für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen bestehen keine separaten Zuwegungen. Nur an der westlichen Rampe ist ein straßenbegleitender einseitiger Gehweg angelegt. Das Gelände umgeben Wege für den landwirtschaftlichen Verkehr. Der Großteil dieser Wege ist asphaltiert und befindet sich in kommunaler Hand (Gemeinden Abstatt und Untergruppenbach). Die Wege enden teils nur wenige Meter vor dem Werksgelände. Derzeit wird bereits die verbesserte Fuß- und Radwegeanbindung über diese Wege geprüft. Ziel ist es, eine **attraktivere Anbindung für zu Fuß gehende und Rad fahrende** zu schaffen und somit mehr Mitarbeiter\*innen zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bewegen zu können. Vor allem aus Richtung Nordost (Heilbronn, Untergruppenbach) und Nordwest (Unterheinriet, Weinsberger Tal) sollen Umwege vermieden werden. An den Zugängen zum Campus wurden 319 überdachte Abstellplätze für Fahrräder errichtet. Zudem stehen 36 abschließbare Schließfächer zum Laden der Pedelec/E-Bike Akkus zur Verfügung. Durch die konfliktfreie Führung des Fuß- und Radverkehrs würde zudem ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet. Im Rahmen des Ausbaus des Wegenetzes rund um das Werksgelände würde zudem eine **bessere Verbindung zwischen den Untergruppenbacher Ortsteilen westlich und östlich der Autobahn** geschaffen.

Die Fa. Bosch befindet sich momentan in der Aufstellung eines betriebsinternen Mobilitätskonzepts. Ein sich aus dem Mobilitätskonzept ergebendes Thema zur vertieften Untersuchung könnte die **Öffnung der sog. Bosch Shuttle-Busse** für Pendler aus Untergruppenbach mit Fahrtziel Stuttgart am Vor-

mittag und zurück am Nachmittag sein. Bisher sind die Busse in die jeweilige Gegenrichtung mit Mitarbeitenden der Fa. Bosch gut ausgelastet, jedoch wird eine Fahrt quasi ohne Passagiere absolviert. Im Rahmen der weiteren Konzeption sollten die rechtlichen Grundlagen geprüft werden, um so die Übertragbarkeit auf andere Standorte der Fa. Bosch zu gewährleisten.

Am Standort wird ein umfangreicher Fuhrpark an Firmenwagen vorgehalten. Die Möglichkeit zur **Integration** dieser **Firmenwagen**, die am Abend und Wochenende nicht genutzt werden, in das zu konzipierende **Sharingmodell** der Gemeinde, kann ein weiterer Baustein der Kooperation sein. Dabei sind neben den rechtlichen Fragestellungen, vor allem auch die technische Umsetzbarkeit zu prüfen.

Als Unternehmen, das intensiv am automatisierten Fahren forscht und entwickelt, ist Bosch an einem engen Austausch mit der Gemeinde Untergruppenbach interessiert. Bosch entwickelt am Campus **Lösungen für die Mobilität von Morgen**. Durch eine Abstimmung der Stadtplanung auf die Entwicklungen in der **Elektromobilität und dem automatisierten Fahren**, erhofft sich Bosch eine nachhaltige Implementierung dieser neuen Technologien. Gemeinsam kann Untergruppenbach dabei zum **Testfeld für nachhaltige Mobilitätssysteme** werden. Eine Umsetzung in **Reallaboren** in Kooperation mit einem wissenschaftlichen Partner und der angedachte kombinierte Einsatz verschiedener **klimafreundlicher Mobilitätssysteme**, wäre eine innovative Weiterentwicklung bisheriger Ideen. Bosch begrüßt hierbei die Transformation der öffentlichen Wahrnehmung vom "Verkehrserzeuger" Bosch, hin zu einem maßgebenden Akteur im Rahmen der Mobilitätswende.

#### 7.3.2.2 evemo

Die Fa. evemo entwickelt **Lösungen im Bereich Shared Mobility** und macht Kommunen, Unternehmen, Vereine und viele andere zu Anbietern von Mobilitätsdiensten wie Carsharing oder Bikesharing. Dafür kombiniert evemo praxiserprobte Software mit intelligenter Hardware. Die Lösungen können auch an individuelle Anforderungen angepasst werden. Dabei stehen einfache Handhabung, minimaler Aufwand und automatisierte Prozesse im Vordergrund. Die Fa. evemo glaubt, dass die Mobilität der Zukunft geteilt, multimodal und möglichst elektrisch sein muss. Dafür unterstützt Sie lokale Anbieter und ermöglicht regionales Car- und Bikesharing bereits ab einem Fahrzeug. Zudem fördert evemo den Einsatz von Elektrofahrzeugen, entwickelt neue Mobilitätskonzepte und unterstützt die Mobilitätsforschung.

Bereits in der ersten Phase der MobilitätsWerkStadt 2025 pflegte evemo einen engen Austausch mit der Gemeinde Untergruppenbach. Die Verwaltung führte in diesem Rahmen u. a. eine umfangreiche Bürgerbeteiligung durch. Die **Entwicklung einer übergreifenden Mobilitätsapp** war hierbei ein häufig genannter Wunsch. Eine optional neu zu entwickelnde App soll eine Vielzahl von Funktionen beinhalten. Es sollen **Carsharing, Bikesharing, Mobilitätsstationen, On-Demand-Verkehre, Buchung von Mitfahrgelegenheiten oder Plätzen in Shuttle-Bussen** abgebildet werden. Die Lösung sollte flexibel, individualisierbar und um neue Funktionen erweiterbar sein. Gleichzeitig sollten auch die Besonderheiten von Mobilitätsdiensten in ländlichen Regionen und auch die Einbeziehung von Elektrofahrzeugen berücksichtigt werden. All dies zusammen kann die Basis für eine einheitliche App als Zugang zum gesamten Mobilitätsangebot der Region bilden bzw. in Zukunft dazu ausgebaut werden. Gleichzeitig sollte ein modularer Aufbau der Lösung eine Übertragbarkeit auf andere Regionen sicherstellen. Gerade um die Übertragbarkeit zu gewährleisten, sollte die Entwicklung wirtschaftlich darstellbar sein. Aus diesem Grund sollte der Ansatz sein, auf einer Lösung aufzubauen, die bereits über eine spezifische

Grundfunktionalität verfügt. Diese kann dann an die individuellen Anforderungen im Einsatzgebiet angepasst werden.

Diesen Prozess könnte die Fa. evemo begleiten und würde hierfür auf eine praxiserprobte Lösung und langjährige Erfahrung zurückgreifen. Gleichzeitig würden Erkenntnisse aus anderen mobilitätsspezifischen Forschungsprojekten einfließen. Interesse besteht seitens evemo auch an einer **Zusammenarbeit** mit einem **wissenschaftlichen Partner**.

### 7.3.2.3 Magna

Für Magna ist eine **gute Verkehrsanbindung** ein wichtiger Faktor für den Standort Untergruppenbach.

Ein Baustein der weiteren Konzeption sollte die **Optimierung der Fuß- und Radwegeanbindung** sein.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 erfolgte der **Anschluss an den Schnellbus** Heilbronn – Beilstein. Die Verwaltung führte hierzu die Koordinationsgespräche mit dem Landkreis Heilbronn und dem Verkehrsunternehmen. In Kooperation mit der Straßenverkehrsbehörde und Magna wurde die neue Haltestelle am Werksgelände konzipiert.

In unmittelbarer Nähe dieser könnte eine **Mobilitätsstation** aufgebaut werden. Neben der Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel, sollen Lademöglichkeiten für E-Autos und Pedelecs sowie eine Paketstation errichtet werden. Die Mobilitätsstation soll auch für die Allgemeinheit und somit die Bürgerschaft zugänglich und nutzbar sein.

## 7.3.3 Behörden / Partnerkommunen

### 7.3.3.1 Landratsamt Heilbronn

Der **Landkreis Heilbronn** mit rd. 340.000 Einwohner\*innen ist einer der **stärksten Wirtschaftsstandorte** in Baden-Württemberg und ganz Deutschland. Mit seinen 46 Städten und Gemeinden, in welchen sich weltbekannte Unternehmen als auch ein breit aufgestellter Mittelstand angesiedelt haben, stellt er das **wirtschaftliche Zentrum der Region Heilbronn – Franken** dar.

Als **Aufgabenträger des ÖPNV** zeichnet sich der Landkreis verantwortlich für eine **attraktive und gute Verkehrsbedienung** in seinem Kreisgebiet. Dem Landkreis Heilbronn ist es ein Anliegen, Mobilität neu zu denken und zukunftsfähig zu gestalten. Von der Gemeinde Untergruppenbach wurde die **Machbarkeitsstudie Schozach-Bottwartalbahn (Stadtbahn)** begleitet und es erfolgten enge Abstimmungen zur **Neukonzeption der Busverkehre**. Mit zwei neuen Linien, darunter eine Schnellbuslinie, der Vereinheitlichung von Linien sowie einer dichteren Taktung wurde die Anbindung von Untergruppenbach an Heilbronn und den Bahnhof Lauffen verbessert. Die unterschiedlichen Pendlerbeziehungen, Anbindung der Wirtschaftsstandorte, sowie die Schülerverkehre wurden zudem in die Planungen integriert. Neben der Zusammenarbeit im Bereich **„Barrierefreiheit an Haltestellen“** sollten zukünftig weiterhin die Entwicklungen im Bereich **On-Demand-Verkehr** von Aufgabenträgerseite begleitet werden. Ein Ziel ist die Verknüpfung des ÖPNV mit dem ergänzenden On-Demand-Verkehr.

Der Landkreis Heilbronn sieht erhebliche **Synergieeffekte** zwischen der Mobilitätswerkstatt Untergruppenbach und weiteren Projekten des Landkreises. So ergänzt die **Verbesserung von Fuß- und Radwegen** im Gemeindegebiet sinnvoll das **Radverkehrskonzept** des Landkreises.

Das Landratsamt ist zum einen **Straßenbaulastträger der Kreisstraßen**, zum andern aber auch **Straßenverkehrsbehörde**. Im Rahmen des **Projekts „Vernetzte und elektrifizierte Mobilität für den Landkreis Heilbronn“** sollen Standorte für mögliche **Mobilitätsstationen** identifiziert werden. Diese sollen als räumlicher Verknüpfungspunkt unterschiedlicher Mobilitätsformen sowie der Aufbau einer Ladeinfrastruktur dienen. Mobilität endet nicht am Ortsschild und so sollen Synergieeffekte genutzt und evtl. eine gemeinsame Pilotstation entwickelt werden.

Die **Bürgerworkshops** wurden seitens des Landratsamts interessiert **begleitet**. Aus dessen Sicht haben sich daraus viele **Handlungspotentiale** für eine **verbesserte Mobilität** ergeben, die in Teilen auch auf andere **Kreiskommunen übertragen** werden können. Der Landkreis könnte hierbei eine **Koordinierungs- und Netzwerkfunktion** einnehmen und Untergruppenbach in der weiteren **Entwicklung begleiten**.

### 7.3.3.2 Stadt Heilbronn

Das Oberzentrum Heilbronn schließt sich im Nordwesten direkt an Untergruppenbacher Gemarkung an. Der Übergang von der städtischen Gebietskörperschaft hin zum ländlichen Raum ist dabei fließend. Die Stadtkonzeption Heilbronn 2030 definiert das Strategiefeld „zukunftsfähige Mobilität“, auf dessen Basis mit dem „Mobilitätskonzept Heilbronn 2030“ ein langfristig angelegter **Mobilitätsentwicklungsprozess** gestartet wurde. Im Zuge dieses Mobilitätsentwicklungsprozesses soll neben der **nachhaltigen Mobilität** insbesondere auch die **Stadt-Umland-Vernetzung gestärkt** werden, da gerade ein- und auspendelnde Berufstätige und deren Mobilitätsverhalten starke Auswirkungen auf das städtische Verkehrsgeschehen haben. Die Stadt Heilbronn ist daher an **innovativen Mobilitätskonzepten** in den benachbarten Kommunen und deren **Vernetzung** mit den Entwicklungen im Stadtkreis interessiert. Aus Sicht der Stadt Heilbronn führen nur **vielfältige und attraktive Mobilitätsangebote** an beiden Enden der Verkehrskette dazu, dass diese Angebote auch innerhalb der eigenen Gemarkung genutzt werden.

Derzeit wird gemeinschaftlich im Rahmen eines **Modellprojekts**, im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) und mit Förderung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, an der Pilotstrecke Jägerhausstraße, die die beiden Kommunen verbindet, eruiert, ob und unter welchen Einsatzbedingungen der **Einsatz von Schutzstreifen für Radfahrer außerorts** empfohlen werden kann.

Andere Verknüpfungspunkte ergeben sich beim ÖPNV sowie den weiteren **Radwegeverbindungen**. Durch verbesserte Angebote im **ÖPNV** kann der MIV-Anteil der Fahrten in bzw. aus der Stadt Heilbronn reduziert werden. Die Bemühungen der Gemeinde Untergruppenbach und des Landkreises Heilbronn als Aufgabenträger des ÖPNV werden von der Stadt Heilbronn positiv wahrgenommen. Optional angedachte Bedarfsangebote wie **On-Demand-Verkehre** können zu einer weiteren Attraktivierung des ÖPNV und letztlich **Reduktion des MIV** beitragen. Eine stetig besser werdende Verbindung mit nachhaltigen Verkehrsmitteln zwischen den Kommunen wird angestrebt. Dazu ist eine **intensive Abstimmung** zwischen den Kommunen notwendig.

Geprüft werden könnte zudem, ob das **Sharing-Modell** mit **E-Scootern**, das in Heilbronn seit November 2020 mit verschiedenen privatwirtschaftlichen Anbietern ausgerollt wurde, mit Anpassungen auch auf Umlandkommunen wie Untergruppenbach **übertragbar** ist.

### 7.3.3.3 Partnerkommune Abstatt

Mobilität endet nicht an Gemarkungsgrenzen. Deshalb sollte im Planungsprozess der **enge Schulterschluss mit den Nachbarkommunen** gesucht werden. Gemeinsam mit Untergruppenbach bilden Abstatt, Beilstein und Ilsfeld den **Gemeindeverwaltungsverband (GVV) Schozach-Bottwartal**. Bereits heute arbeiten die Kommunen bei verschiedenen Themen intensiv zusammen.

Insbesondere mit der **Gemeinde Abstatt** ergeben sich enge Verflechtungen. Neben der Kooperation im Gemeindeverwaltungsverband wurde gemeinschaftlich der **interkommunale Lärmaktionsplan** aufgestellt. Abstatt schließt sich südöstlich an die Gemeinde Untergruppenbach an. Derzeit leben rd. 4.850 Einwohner\*innen in Abstatt. In den letzten Jahren hat die Anzahl der in Abstatt lebenden Menschen stetig zugenommen. Die Entwicklung ist weiterhin dynamisch.

Der Abstatter Ortsteil **Happenbach** liegt zwischen den Untergruppenbacher Ortsteilen westlich (Unter-/Obergruppenbach, Donnbronn) und östlich (Unter-/Oberheinriet, Vorhof) der Autobahn A 81. **Untergruppenbacher Binnenverkehr** zwischen den Ortsteilen **durchquert** hier also Abstatter Gemarkung.

Der Entwicklungscampus der Fa. **Bosch** liegt auf **Gemarkung beider Kommunen**. Die Gemeinden stehen mit Bosch in einem **regelmäßigen und intensiven Austausch**.

Aus Sicht der Gemeinde Abstatt sind die bereits aus der ersten Phase der Fördermaßnahme MobilitätsWerkStadt 2025 gewonnenen **Erkenntnisse und erstellten Konzeptionen** auch für die **umliegende Raumschaft von großer Relevanz**. Hervorzuheben ist aus Abstatter Sicht die enge Beteiligung der relevanten Akteure wie Bürger\*innen, lokale Unternehmen, Straßenverkehrsbehörden und angrenzenden Kommunen. Die **Übertragbarkeit der Konzeption** auf die Gemeinde Abstatt und weitere Gemeinden im Umland bietet ein beträchtliches **Potential zur Lösung der vorhandenen Verkehrsprobleme und Stärkung der nachhaltigen Mobilität**. Besonders interessiert ist die Gemeinde Abstatt an einer **Verknüpfung der Mobilitätsangebote** und der **Integration der Angebote** der Robert **Bosch** GmbH.

Die Gemeinde Abstatt sollte **eng in künftige Projektaktivitäten einbezogen** werden. Im Rahmen eines evtl. **Reallabors** mit dem **wissenschaftlichen Partner** sollte eine **weitere Vernetzung** stattfinden und einzelne Pakete auch **in Abstatt erprobt** werden. Perspektivisch soll das erarbeitete **Mobilitätskonzept** durch **geringfügige Anpassungen** auf die Kommunen des GVV **übertragbar** sein.

### 7.3.4 Wissenschaft / Wissenschaftliche Begleitkonzeption

#### 7.3.4.1 Methoden und Maßnahmen zur Umsetzung des Vorhabens

Die Hochschule Heilbronn begleitete die erste Phase der Mobilitätswerkstatt Untergruppenbach als wissenschaftlicher Partner. Die HHN hat bereits Erfahrungen in Reallaboren gesammelt. Hierfür konnten ein agiles iteratives Vorgehen und Beteiligungsformate, die auf den Elementen Koordination, Vernetzung und Kommunikation aufbauen und die Übertragbarkeit und Zukunftsfähigkeit der Ergebnisse von Anfang an mitdenken, entwickelt werden. Als Impulse für die Umsetzung der Maßnahmen können folgende Prinzipien dienen:

- Sog statt Druck: Statt zu versuchen, Menschen mit Argumenten zu überzeugen sollen gemeinsam attraktive Angebote entwickelt werden, welche den Beteiligten spürbaren Nutzen und eine positive Erfahrung bieten.
- Nudging: Auch bei geringer Ausgangsmotivation werden durch gezielte Impulse Anreize gesetzt, sich klimaschützend zu verhalten.
- Gamification: Spielerische Elemente geben Rückmeldung über die erzielte CO<sub>2</sub>-Einsparung. Challenges sollen zur Verdeutlichung der Sinnhaftigkeit dienen, die Steigerung der Transparenz soll zudem zu einer Erhöhung der Motivation führen.
- Multiplikator\*innen: Role Models und relevante soziale Bezugsgruppen dienen als Referenz für das eigene Tun – hier werden gute Beispiele als Multiplikator\*innen eingesetzt.
- Nutzung der Erkenntnisse und Erfahrungen aus der ersten Projektphase: Hierzu zählen u. a. die Berücksichtigung der Befragungsergebnisse und die in den Workshops mit den Bürger\*innen bearbeiteten Themenbereiche Nachhaltige Mobilitätssysteme (inkl. Sharing-Modellen, Mikromobilität und On-Demand-Verkehre), Elektromobilität sowie das Fuß- und Radwegenetz.

Im Rahmen des Vorgehens würde ein Maßnahmenbündel an Methoden der partizipativen Handlungsforschung mit den Akteur\*innen (weitere Workshops, Shadowing, Szenarien, Personas, Design Thinking etc.) und zur Einbeziehung der breiteren Öffentlichkeit („Partizipationsraum“, Citizen Science, Akzeptanzforschung mit repräsentativen Befragungen etc.) zum Einsatz kommen. Das Vorgehen im Rahmen des Reallabors würde wie in der Abbildung 97 dargestellt partizipativ und agil gestaltet.

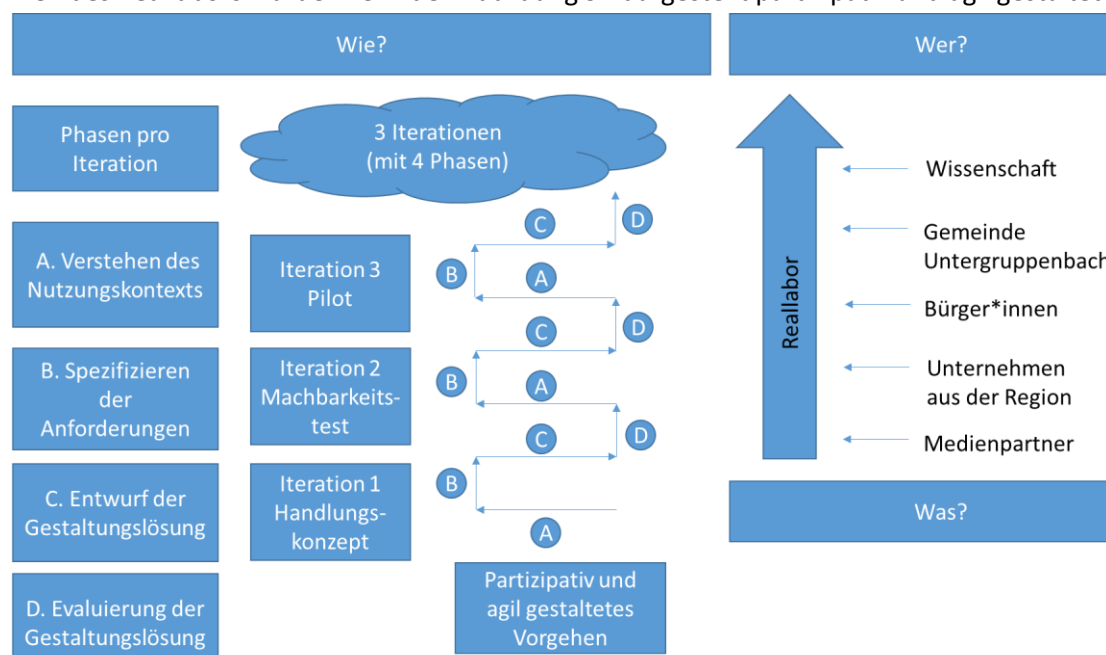


Abbildung 97: Mögliches Umsetzungsmodell

#### 7.3.4.2 Struktureller Aufbau

Die Struktur und Steuerung des Projekts ergeben sich nicht aus einer Abfolge an vorab definierten Arbeiten im Hinblick auf ein vorgegebenes Ergebnis, sondern aus einer in agilen Projekten üblichen Sprint- und Meilensteinplanung. Bei einer Umsetzung sollen in drei Meilensteinen definierte Arbeitsstände erreicht werden, die den inkrementellen Fortschritt der Aufgabenstellung widerspiegeln. Die Unterteilung der Meilensteine würde in vier Sprints erfolgen. Zentral für eine agile Herangehensweise ist dabei, dass am Ende eines Sprints ein klares Ergebnis vorliegt. In einem Review würde dann über die erreichten Ergebnisse und den Fortschritt reflektiert, in einer Retrospektive über den Prozess. Somit fände im Rahmen des Reallabors ein kontinuierlicher Lern- und Reflexionsprozess statt.

#### 7.3.4.3 Umsetzung des Reallabors

Die Gemeinde Untergruppenbach mit all ihren Ortsteilen würde dabei zum Testfeld für neue nachhaltige Mobilitätssysteme. Hierbei würden insbesondere gesellschaftliche Herausforderungen der Digitalisierung und Vernetzung von Mobilitätsverhalten hin zu klimaneutralem Verhalten aufgegriffen. In Ko-Design, Ko-Produktion und Ko-Evaluation würde ein Netzwerk von Angeboten entwickelt und verankert, welches an die bestehenden Angebote rückkoppelbar und somit nachhaltig umsetzbar ist. Zudem würden eine digitale Plattform zur Nutzung der nachhaltigen Mobilitätssysteme entwickelt werden. Die Umsetzung könnte anschließend zunächst durch einen Prototyp erfolgen. Durch die Registrierung in einer angefertigten App könnte auf die verschiedenen Angebote, die Elektromobilität, Mikromobilität, Sharing-Modelle, ÖPNV und On-Demand-Verkehr umfassen sowie verknüpfen, zugegriffen werden. Im Reallabor würden hierfür verschiedene Orte miteinander vernetzt. Dies können Privathäuser und zentrale Plätze sein, die wiederum mit Mikromobilen oder elektrischen Fahrrädern ausgestattet sind. Über die digitale Plattform könnten die Bürger\*innen situativ das optimale nachhaltige Mobilitätssystem auswählen und nutzen. Der kombinierte situative Einsatz verschiedener klimafreundlicher Mobilitätssysteme ist eine innovative Weiterentwicklung bisheriger Ideen und Möglichkeiten in der Fortbewegung. Die Kombination von verschiedenen Mobilitätsmöglichkeiten erhöht u. a. die Effektivität und Effizienz der Reiseplanung.

Somit würde das Reallabor basierend auf den Aktivitäten und Erkenntnissen aufgebaut. Als Grundlage dienen zudem Erkenntnisse aus bereits von der HHN durchgeführten Reallaboren. So würden das Iterationsmodell für die Konzeptentwicklung, die Ansprache und Motivation von interessierten Teilnehmern und Ansatzpunkte aus der Softwareentwicklung für eine erfolgreiche Gestaltung herangezogen werden.

## 8 Zusammenfassung und Ausblick

Die Gemeinde Untergruppenbach liegt am Schnittpunkt zwischen dem urbanen und ländlichen Raum. Trotz der auf die Einwohnerzahl bezogenen überschaubaren Größe der Kommune, zeigen sich hier eine Vielzahl von mobilitätsbezogenen Fragestellungen, die auf andere Regionen übertragbar sind.

Die Mobilitätswerkstatt ist eine große Chance für die Gemeinde Untergruppenbach den Mobilitätswandel nachhaltig zu gestalten, bestehende Verkehrsprobleme zu beseitigen und die Spannungsfelder „Individuelle Mobilität“ und „Nachhaltigkeit“ aufzulösen. Aufgrund des schlanken Verwaltungsaufbaus war es der Verwaltung bisher nicht möglich das Aufgabengebiet zielgerichtet anzugehen. Die Aufnahme in die Fördermaßnahme MobilitätsWerkStadt 2025 und damit verbundene Installation eines Mobilitätsmanagers ermöglichte der Gemeindeverwaltung neue Möglichkeiten im Bereich der Mobilitätsplanung. Etliche Problemstellungen hätten ohne zuständige Fachkraft und finanzielle Förderung nicht in der notwendigen Intensität bearbeitet werden können.

Im Rahmen der Mobilitätswerkstatt wurde zunächst die Ausgangssituation in Untergruppenbach erörtert und dokumentiert (Kapitel 1). Aufbauend auf dem förderrechtlichen Hintergrund (Kapitel 2.1) bzw. zur lokalen Umsetzung der Fördermaßnahme MobilitätsWerkStadt 2025 (Kapitel 2.2) wurden Handlungsfelder für Untergruppenbach definiert (Kapitel 2.3.1). Ausgehend von den Spannungsfeldern „Individuelle Mobilität“ und „Nachhaltigkeit“ wurde ein lokaler Lösungsansatz entwickelt (Kapitel 2.3.2). Der konzeptionelle Aufbau der Mobilitätswerkstatt wurde wiederum in drei Projektphasen untergliedert (Kapitel 2.3.3). In der Phase A wurden die Grundlagen erarbeitet. Dazu zählten u. a. die Inhalte der in diesem Absatz beschriebenen Kapitel. Zudem wurde definiert welche Akteure/Projektbeteiligten (Kapitel 2.3.4) zur Harmonisierung bzw. Auflösung der Spannungsfelder benötigt werden. Die Hochschule Heilbronn begleitete die Mobilitätswerkstatt als wissenschaftlicher Partner (Kapitel 2.3.4.3). Ebenso erfolgte eine enge Zusammenarbeit mit den lokalen Unternehmen (Kapitel 2.3.4.2). Hervorzuheben ist hierbei die Kooperation mit Bosch und Magna, die in Untergruppenbach Lösungen für die „Mobilität der Zukunft“ entwickeln. Gleiches gilt für die Zusammenarbeit mit verschiedenen Behörden (Kapitel 2.3.4.4), wie den Straßenbauasträgern bzw. der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt Heilbronn). Intern wurde auf die vorhandenen und bewährten Kommunikationsstrukturen der Verwaltung zurückgegriffen (Kapitel 2.3.4.6). Das Einbringen von Perspektiven, Bedürfnissen und Ideen durch die Zivilgesellschaft, Expert\*innen aus der Wissenschaft sowie ortsansässigen Unternehmen war ein zentraler Baustein der Konzeption. Dazu wurden geeignete und praktikable Formen der politischen, planerischen und technologischen Steuerung zur Beteiligung und Erstellung eines Mobilitätskonzeptes entwickelt. Um Inhalte und Informationen verständlich und transparent zu vermitteln, ist eine gute Kommunikation zwischen den Akteuren unverzichtbar. Der Mobilitätmanager fungierte hier als Bindeglied zwischen den Stakeholdern. Er stimmte Lösungsansätze mit den Beteiligten ab und lenkte diese bei Bedarf in die richtige Richtung. Die Akzeptanz des Konzepts wird durch die stete Beteiligung gesteigert und die spätere Umsetzung erleichtert.

In Phase B lag ein besonderes Augenmerk auf der steten Beteiligung der Stakeholder, die zur Harmonisierung bzw. Auflösung der Spannungsfelder benötigt wurden. Im Dialog mit diesen stand die Bearbeitung der definierten Handlungsfelder im Mittelpunkt. Erste Kernaufgabe der wissenschaftlichen Begleitforschung durch die HHN war die Konzeption und Durchführung einer repräsentativen Mobilitätsumfrage für die Bürger\*innen der Gemeinde Untergruppenbach (Kapitel 3.1). Hierbei konnte ein repräsentatives Meinungsbild über alle Altersgruppen und Ortsteile der Gemeinde gebildet werden. Die



Experten der Hochschule wurden, ebenso wie die Kommunalpolitik, in die sich anschließenden Workshops (Kapitel 3.2) mit der Bürgerschaft eingebunden und so wurden gemeinsam eine wissenschaftlich fundierte Konzeption aber auch praxistaugliche Lösungen erarbeitet.

Weiterhin wurde in der Phase B eine umfassende Analyse / Bestandsaufnahme (Kapitel 4) erstellt. Hierbei ist zu beachten, dass sich die vorliegende Mobilitätskonzeption zu einem klassischen Verkehrsentwicklungsplan in einigen Punkten unterscheidet. Ziel einer heutigen Mobilitätskonzeption muss es sein, dass eine verträgliche Nutzung aller Verkehrsarten möglichst gleichberechtigt nebeneinander erfolgen kann. Unter Berücksichtigung geänderter Rahmenbedingungen hinsichtlich der Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel, aber auch in Bezug auf Klimaverträglichkeit und Nachhaltigkeit ist es umso wichtiger, eine übergeordnete und integrierte Mobilitätskonzeption zu erarbeiten. Dazu wurden alle Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote aufgenommen und analysiert.

Schwerpunkt der abschließenden Phase C war die Herausarbeitung der wesentlichen Implikationen der Phasen A und B sowie des sich daraus abzuleitenden Konzeptrahmens (Kapitel 5.1), den Maßnahmenableitungen (Kapitel 5.2) und der Priorisierung der Maßnahmen (Kapitel 5.3). Die Maßnahmen wurden zur besseren Umsetzung zu vier Handlungsfeldern verdichtet, die den Rahmen für die Mobilitätskonzeption der Gemeinde vorgeben. Diese Handlungsfelder sollten vorrangig adressiert werden, können gleichzeitig aber auch beliebig fortgeführt und ausgebaut werden. Die Aufgabe der nächsten Jahre wird es sein, aus den oftmals konkurrierenden Handlungsfeldern konkrete Maßnahmen abzuleiten. Gleichzeitig muss es gelingen diese Maßnahmen trotz schlanken Verwaltungsaufbaus und gegebener Haushaltssituation umzusetzen.

Einen Überblick über den Arbeitsstand bei den einzelnen Maßnahmen und Empfehlungen dazu liefert das Kapitel 6. Die Förderlinie MobilitätsWerkStadt 2025 ist 3-phasig aufgebaut. Die Phase 1 dient primär der Aufstellung des Konzepts und wird in diesem Bericht dargestellt. In die sich anschließende zweite Phase der Förderung wurden nur wenige der anfänglich 47 kommunalen Modellprojekte aufgenommen. In dieser Phase sollen zentrale Elemente des Konzepts wissenschaftlich begleitet, umgesetzt und erprobt werden. Gefordert hierfür wurde ein experimentelles Setting (z. B. Reallabor) innerhalb dessen Veränderungen in der realen Umwelt durchgeführt und evaluiert werden. Zum 01.12.2020 wurde die Skizze der Gemeinde Untergruppenbach für die Phase 2 fristgerecht eingereicht. Aufbauend auf der guten Grundlagenarbeit hat die Gemeinde Untergruppenbach eine innovative Konzeption aufgezeigt. Leider wurde die Gemeinde Untergruppenbach, wie weitere kleinere Kommunen, für eine Weiterführung der Förderung nicht berücksichtigt. Im Rahmen der Phase 2 wäre eine umfassende Förderung der Personalkosten sowie wenn erforderlich für bestimmte, klar abgegrenzte Dienstleistungen und FuE-Leistungen die Vergabe von Aufträgen möglich gewesen. Da bereits die Grundlagen für das weitere Vorgehen in Phase 2 erarbeitet wurde, sollen mögliche Optionen einer selbstständigen Weiterführung dargelegt werden. Natürlich können auch nur Teilaspekte der skizzierten Konzeption weitergeführt werden. In Kapitel 7 werden Hinweise zu möglichen Förderprogrammen (Kapitel 7.2) und Kooperationspartnern (Kapitel 7.3) gegeben.

Das übergeordnete Ziel, Verkehrsbewegungen nachhaltig zu gestalten und Mobilitätsbedürfnisse mit weniger individuellem Verkehr zu erfüllen, sollte bei allen weiteren Überlegungen stets berücksichtigt werden. Eine Mobilitätskonzeption ist niemals statisch. Es gilt sich als Kommune auf zu erwartenden Entwicklungen einzustellen. Der begonnene Weg sollte weiter beschritten werden. In diesem Rahmen

wird es der Gemeinde Untergruppenbach und ihren Bürgerinnen und Bürger gelingen mobil zu bleiben sowie gleichzeitig nachhaltig mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen hauszuhalten.

## Anhang

### Fragebogen der Mobilitätsbefragung

#### I. Sozio-demografische Fragestellungen

##### 1. Angaben zur Person

- männlich       weiblich  
 < 20 Jahre       21 – 30 Jahre  
 31 – 40 Jahre       41 – 50 Jahre  
 51 – 60 Jahre       > 60 Jahre

##### 2. In welchem Ortsteil von Untergruppenbach leben Sie?

- Untergruppenbach       Obergruppenbach  
 Donnbronn       Unterheinriet  
 Oberheinriet       Vorhof

##### 3 a) Seit wann leben Sie in Untergruppenbach?

- vor 1950       seit 1950 bis vor 1990  
 1990 bis vor 2010       seit 2010 oder später

##### 3 b) Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt?

Personen

##### 4 a) Bitte charakterisieren Sie Ihre Mobilitätssituation!

	Ja	Nein
1. Haben Sie eine Pkw-Fahrerlaubnis?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Haben Sie einen privaten Pkw zur Verfügung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Steht Ihnen ein zweiter Pkw zur Verfügung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Haben Sie einen Geschäftswagen zur privaten Nutzung zur Verfügung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Haben Sie ein motorisiertes Zweirad zur Verfügung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Steht Ihnen ein Fahrrad zur Verfügung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Steht Ihnen ein Pedelec/E-Bike zur Verfügung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Ja	Nein
8. Steht Ihnen ein Lastenrad (mit oder ohne Unterstützung) oder ein Fahrradanhänger zur Verfügung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Besitzen Sie eine Zeitkarte für den ÖPNV?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Sind Sie bei einer Mobilitätszentrale / Carsharing-Pool o. ä. angemeldet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Machen Sie regelmäßig von Carsharing-Angeboten Gebrauch?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4 b) Wie viele Kilometer pro Jahr legen Sie mit den Ihnen zur Verfügung stehenden Pkws zurück?

Pkw 1

Pkw 2

km/pro Jahr

km/pro Jahr

II. Modal Split und Mobilitätsverhalten

5. Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel üblicherweise? Bitte beziehen Sie sich auf die Zeit vor Beginn der Corona-Krise! (Mehrfachnennung zulassen)

	(Beinahe) täglich	mehrmals wöchentlich	etwa einmal wöchentlich	seltener	gar nicht
1. Auto als Fahrer/in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Auto als Mitfahrer/in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Motorisiertes Zweirad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Pedelec/E-Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	(Beinahe) täglich	mehrmals wöchentlich	etwa einmal wöchentlich	seltener	gar nicht
8. Mikromobile (z. B. E-Scooter, Segway)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Sonstige Verkehrsmittel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Welche Entfernung legen Sie täglich zurück (in km)? Bitte beziehen Sie sich auf Hin- und Rückfahrt.

km auf Ihrem Arbeitsweg  km aus anderen Gründen z. B. Einkauf, Erledigungen. Freizeit usw.

7. Wie lange sind Sie täglich unterwegs (in Min.)?

Min auf Ihrem Arbeitsweg  Min aus anderen Gründen z. B. Einkauf, Erledigungen. Freizeit usw.

8. Wie beurteilen Sie die verkehrliche Situation in Untergruppenbach?

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	ungenügend
<b>a) Verkehrsinfrastruktur</b>					
1. Straßennetz in der Gemeinde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Fußwegenetz in der Gemeinde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Radwegenetz in der Gemeinde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>b) Verkehrsangebot</b>					
4. Anbindung an den ÖPNV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Carsharing-Angebote	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>c) Erreichbarkeit von Fahrtzielen</b>					
6. Umliegende Gemeinden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Stadt Heilbronn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Raum Stuttgart	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Richtung Bottwartal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

9. An welchen Stellen (bitte nennen Sie uns ggf. konkrete Streckenabschnitte) sehen Sie bei der Verkehrsinfrastruktur (z. B. bei Fuß- und Radwegen) Verbesserungsbedarf?

10. Wie wichtig sind für Sie folgende Aspekte bei der Verkehrsmittelwahl?

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	neutral
1. Kosten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Fahrzeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Komfort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Park- und Abstellmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Umweltfreundlichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Image bzw. „Ruf“ des Verkehrsmittels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Zukunftstauglichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Was sind für Sie Hemmnisse um Wege/Fahrten vom eigenen Pkw hin zum Umweltverbund (ÖPNV, Fuß, Rad) zu verlagern (z. B. schlechter Takt, fehlende Radwege usw.)?

12. Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel seit Beginn der Corona-Krise im März 2020?

Private und Berufliche Wege	häufiger	unverändert	seltener
1. Auto als Fahrer/in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Auto als Mitfahrer/in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Private und Berufliche Wege	<b>häufiger</b>	<b>unverändert</b>	<b>seltener</b>
3. Motorisiertes Zweirad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Pedelec/E-Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Mikromobile (z. B. E-Scooter, Segway)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Sonstige Verkehrsmittel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Wenn sich Ihre Verkehrsmittelwahl seit Beginn der Corona-Krise geändert hat: Warum ist das so?

III. Neue Mobilitätsformen

14 a) Interesse an Neuen Mobilitätsformen

	<b>großes Interesse</b>	<b>Interesse</b>	<b>wenig Interesse</b>	<b>uninteressant</b>
1. E-Auto (batterieelektrisch)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. E-Auto (Plug-in-Hybrid)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Ausrüstung meines privaten Stellplatzes/Garage mit einer Pkw-Lademöglichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Öffentliche/kommunale Ladesäulen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Autonome (selbstfahrende) Autos/Shuttles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Pedelec/E-Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Mikromobile (z. B. E-Scooter, Segway)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	großes Interesse	Interesse	wenig Interesse	uninteressant
8. Carsharing-Angebote im Ort (mit festen Standorten/stationsbasiert)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Carsharing-Angebote im Ort (ohne feste Stationen/free-floating)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Fahrrad-Leihsysteme im Ort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Stadtbahnanschluss für Untergruppenbach	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14 b) Haben Sie eigene Erfahrungen mit den folgenden Mobilitätsformen?

	nutze ich regelmäßig	habe ich zumindest einmal probiert	ich habe schon davon gehört	kenne ich nicht
1. E-Auto (batterieelektrisch)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. E-Auto (Plug-in-Hybrid)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Ausrüstung meines privaten Stellplatzes/Garage mit einer Pkw-Lademöglichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Öffentliche/kommunale Ladesäulen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Autonome (selbstfahrende) Autos/Shuttles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Pedelec/E-Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Mikromobile (z. B. E-Scooter, Segway)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Carsharing-Angebote (mit festen Standorten/ stationsbasiert)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Carsharing-Angebote (ohne feste Stationen/free-floating)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Fahrrad-Leihsysteme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Stadtbahn Heilbronn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gerne können Sie nachfolgend zu einzelnen neuen Mobilitätsformen noch nähere Angaben machen.



14 c) Aus welchen Gründen nutzen Sie die neuen Mobilitätsformen (Frage 14 b) bisher noch nicht?

14 d) Welche Voraussetzungen sollten geschaffen sein, damit Sie die neuen Mobilitätsformen nutzen würden?

15 a) Wie bekannt ist Ihnen bislang das Thema On-Demand-Verkehr? Beim On-Demand-Verkehr finden Fahrten z. B. mit Kleinbussen unabhängig von einem Fahrplan oder einem Linienweg statt, wobei unterwegs Fahrgäste ein- und aussteigen dürfen.

	bekannt	ich habe schon einmal davon gehört	unbekannt
On-Demand-Verkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15 b) Welche Anregungen und Wünsche haben Sie in Bezug auf On-Demand-Verkehr?

IV. Gesamteinschätzung und Anregungen

16. Was wünschen Sie sich für eine zukunftsgerechte Mobilität in Untergruppenbach?

17. Was ist Ihnen in Bezug auf die Mobilitätssituation in Untergruppenbach sonst noch wichtig?

## Deskriptive Auswertung zur Mobilitätsbefragung

### Deskriptive Auswertung zur Mobilitätsbefragung

#### Geschlecht

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	männlich	477	50,1	55,5	55,5
	weiblich	383	40,2	44,5	100,0
	Gesamt	860	90,2	100,0	
Fehlend	keine Angabe	59	6,2		
	999	34	3,6		
	Gesamt	93	9,8		
Gesamt		953	100,0		

#### Alter

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	< 20 Jahre	29	3,0	3,3	3,3
	21 - 30 Jahre	81	8,5	9,2	12,5
	31 - 40 Jahre	146	15,3	16,6	29,1
	41 - 50 Jahre	141	14,8	16,0	45,1
	51 - 60 Jahre	181	19,0	20,6	65,7
	> 60 Jahre	302	31,7	34,3	100,0
	Gesamt	880	92,3	100,0	
Fehlend	keine Angabe	38	4,0		
	999	35	3,7		
	Gesamt	73	7,7		
Gesamt		953	100,0		

#### Ortsteil

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	Untergruppenbach	453	47,5	51,1	51,1
	Obergruppenbach	71	7,5	8,0	59,1
	Donnbronn	89	9,3	10,0	69,1
	Unterheinriet	178	18,7	20,1	89,2
	Oberheinriet	77	8,1	8,7	97,9
	Vorhof	19	2,0	2,1	100,0
	Gesamt	887	93,1	100,0	
Fehlend	keine Angabe	28	2,9		
	999	38	4,0		
	Gesamt	66	6,9		

Gesamt	953	100,0		
--------	-----	-------	--	--

**Leben**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	vor 1950	17	1,8	1,9	1,9
	seit 1950 bis vor 1990	330	34,6	37,1	39,0
	1990 bis vor 2010	313	32,8	35,2	74,2
	seit 2010 oder später	229	24,0	25,8	100,0
	Gesamt	889	93,3	100,0	
Fehlend	keine Angabe	25	2,6		
	999	39	4,1		
	Gesamt	64	6,7		
Gesamt		953	100,0		

**Personenzahl**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	1	172	18,0	19,6	19,6
	2	386	40,5	44,0	63,6
	3	156	16,4	17,8	81,4
	4	134	14,1	15,3	96,7
	5	24	2,5	2,7	99,4
	6	3	0,3	0,3	99,8
	8	1	0,1	0,1	99,9
	9	1	0,1	0,1	100,0
	Gesamt	877	92,0	100,0	
Fehlend	keine Angabe	9	0,9		
	999	67	7,0		
	Gesamt	76	8,0		
Gesamt		953	100,0		

**Führerscheinverfügbarkeit**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	855	89,7	96,9	96,9
	nein	27	2,8	3,1	100,0
	Gesamt	882	92,5	100,0	
Fehlend	keine Angabe	22	2,3		
	999	49	5,1		
	Gesamt	71	7,5		
Gesamt		953	100,0		

**Privater\_Pkw**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	822	86,3	93,5	93,5
	nein	57	6,0	6,5	100,0
	Gesamt	879	92,2	100,0	
Fehlend	keine Angabe	25	2,6		
	999	49	5,1		
	Gesamt	74	7,8		
Gesamt		953	100,0		

**Zweiter\_Pkw**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	483	50,7	55,3	55,3
	nein	391	41,0	44,7	100,0
	Gesamt	874	91,7	100,0	
Fehlend	keine Angabe	30	3,1		
	999	49	5,1		
	Gesamt	79	8,3		
Gesamt		953	100,0		

**Geschäftswagen**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	131	13,7	15,1	15,1
	nein	739	77,5	84,9	100,0
	Gesamt	870	91,3	100,0	
Fehlend	keine Angabe	34	3,6		
	999	49	5,1		
	Gesamt	83	8,7		
Gesamt		953	100,0		

**Motorisiertes\_Zweirad**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	133	14,0	15,3	15,3
	nein	735	77,1	84,7	100,0
	Gesamt	868	91,1	100,0	
Fehlend	keine Angabe	36	3,8		
	999	49	5,1		
	Gesamt	85	8,9		
Gesamt		953	100,0		

**Fahrrad**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	665	69,8	75,7	75,7
	nein	213	22,4	24,3	100,0
	Gesamt	878	92,1	100,0	
Fehlend	keine Angabe	26	2,7		
	999	49	5,1		
	Gesamt	75	7,9		
Gesamt		953	100,0		

**Pedelec\_EBike**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	239	25,1	27,4	27,4
	nein	634	66,5	72,6	100,0
	Gesamt	873	91,6	100,0	
Fehlend	keine Angabe	31	3,3		
	999	49	5,1		
	Gesamt	80	8,4		
Gesamt		953	100,0		

**Lastenrad**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	34	3,6	3,9	3,9
	nein	833	87,4	96,1	100,0
	Gesamt	867	91,0	100,0	
Fehlend	keine Angabe	37	3,9		
	999	49	5,1		
	Gesamt	86	9,0		
Gesamt		953	100,0		

**Zeitkarte\_ÖPNV**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	50	5,2	5,8	5,8
	nein	819	85,9	94,2	100,0
	Gesamt	869	91,2	100,0	
Fehlend	keine Angabe	35	3,7		
	999	49	5,1		
	Gesamt	84	8,8		
Gesamt		953	100,0		

**Mobilitätszentrale**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	63	6,6	7,2	7,2
	nein	808	84,8	92,8	100,0
	Gesamt	871	91,4	100,0	
Fehlend	keine Angabe	33	3,5		
	999	49	5,1		
	Gesamt	82	8,6		
Gesamt		953	100,0		

### Nutzung\_Carsharing

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	7	0,7	0,8	0,8
	nein	864	90,7	99,2	100,0
	Gesamt	871	91,4	100,0	
Fehlend	keine Angabe	33	3,5		
	999	49	5,1		
	Gesamt	82	8,6		
Gesamt		953	100,0		

### Km\_Pkw1

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	100	1	0,1	0,1	0,1
	200	3	0,3	0,4	0,5
	400	1	0,1	0,1	0,6
	1000	7	0,7	0,8	1,4
	1200	4	0,4	0,5	1,9
	2000	10	1,0	1,2	3,1
	2900	1	0,1	0,1	3,3
	3000	16	1,7	1,9	5,2
	3200	1	0,1	0,1	5,3
	3500	2	0,2	0,2	5,5
	4000	12	1,3	1,4	7,0
	4500	2	0,2	0,2	7,2
	5000	46	4,8	5,5	12,8
	5200	1	0,1	0,1	12,9
	5500	1	0,1	0,1	13,0
	6000	34	3,6	4,1	17,1
	6500	1	0,1	0,1	17,2
	7000	25	2,6	3,0	20,3
	7500	2	0,2	0,2	20,5
	8000	40	4,2	4,8	25,3
8427	1	0,1	0,1	25,5	
8500	2	0,2	0,2	25,7	

9000	23	2,4	2,8	28,5
10000	154	16,2	18,6	47,0
11000	6	0,6	0,7	47,8
12000	58	6,1	7,0	54,8
12500	4	0,4	0,5	55,2
13000	11	1,2	1,3	56,6
14000	5	0,5	0,6	57,2
15000	127	13,3	15,3	72,5
16000	4	0,4	0,5	73,0
17000	7	0,7	0,8	73,8
18000	17	1,8	2,1	75,9
20000	77	8,1	9,3	85,2
21000	1	0,1	0,1	85,3
22000	5	0,5	0,6	85,9
23000	1	0,1	0,1	86,0
24000	1	0,1	0,1	86,1
25000	32	3,4	3,9	90,0
30000	29	3,0	3,5	93,5
35000	11	1,2	1,3	94,8
40000	18	1,9	2,2	97,0
45000	5	0,5	0,6	97,6
50000	7	0,7	0,8	98,4
60000	5	0,5	0,6	99,0
65000	1	0,1	0,1	99,2
70000	3	0,3	0,4	99,5
85000	1	0,1	0,1	99,6
120000	1	0,1	0,1	99,8
150006	1	0,1	0,1	99,9
180000	1	0,1	0,1	100,0
Gesamt	829	87,0	100,0	
Fehlend	keine Angabe	31	3,3	
	999	93	9,8	
	Gesamt	124	13,0	
Gesamt	953	100,0		

**Km\_Pkw2**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	5	1	0,1	0,2	0,2
	10	1	0,1	0,2	0,4
	30	1	0,1	0,2	0,7
	50	5	0,5	1,1	1,8
	100	8	0,8	1,8	3,5
	130	1	0,1	0,2	3,7
	150	1	0,1	0,2	4,0
	200	8	0,8	1,8	5,7

250	1	0,1	0,2	5,9
300	3	0,3	0,7	6,6
500	21	2,2	4,6	11,2
800	1	0,1	0,2	11,4
1000	33	3,5	7,3	18,7
1500	4	0,4	0,9	19,6
2000	32	3,4	7,0	26,6
2500	4	0,4	0,9	27,5
3000	37	3,9	8,1	35,6
4000	10	1,0	2,2	37,8
5000	44	4,6	9,7	47,5
6000	14	1,5	3,1	50,5
7000	10	1,0	2,2	52,7
7500	3	0,3	0,7	53,4
8000	25	2,6	5,5	58,9
9000	9	0,9	2,0	60,9
10000	62	6,5	13,6	74,5
12000	18	1,9	4,0	78,5
13000	5	0,5	1,1	79,6
14000	1	0,1	0,2	79,8
15000	31	3,3	6,8	86,6
16000	1	0,1	0,2	86,8
17000	3	0,3	0,7	87,5
18000	3	0,3	0,7	88,1
20000	26	2,7	5,7	93,8
22000	3	0,3	0,7	94,5
25000	4	0,4	0,9	95,4
30000	7	0,7	1,5	96,9
35000	2	0,2	0,4	97,4
40000	7	0,7	1,5	98,9
50000	1	0,1	0,2	99,1
60000	1	0,1	0,2	99,3
80000	1	0,1	0,2	99,6
100000	1	0,1	0,2	99,8
140000	1	0,1	0,2	100,0
Gesamt	455	47,7	100,0	
Fehlend	keine Angabe	203	21,3	
	999	295	31,0	
	Gesamt	498	52,3	
Gesamt		953	100,0	

**Auto\_Fahrer**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	(beinahe) täglich	583	61,2	67,6
	mehrmals wöchentlich	210	22,0	91,9



	etwa einmal wöchentlich	29	3,0	3,4	95,2
	seltener	10	1,0	1,2	96,4
	gar nicht	31	3,3	3,6	100,0
	Gesamt	863	90,6	100,0	
Fehlend	keine Angabe	33	3,5		
	999	57	6,0		
	Gesamt	90	9,4		
Gesamt		953	100,0		

### Auto\_Mitfahrer

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	(beinahe) täglich	35	3,7	4,2	4,2
	mehrmals wöchentlich	191	20,0	23,0	27,2
	etwa einmal wöchentlich	188	19,7	22,6	49,8
	seltener	288	30,2	34,6	84,4
	gar nicht	130	13,6	15,6	100,0
	Gesamt	832	87,3	100,0	
Fehlend	keine Angabe	64	6,7		
	999	57	6,0		
	Gesamt	121	12,7		
Gesamt		953	100,0		

### Nutzung\_motorisiertes\_Zweirad

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	(beinahe) täglich	6	0,6	0,7	0,7
	mehrmals wöchentlich	12	1,3	1,5	2,2
	etwa einmal wöchentlich	34	3,6	4,1	6,3
	seltener	69	7,2	8,4	14,8
	gar nicht	699	73,3	85,2	100,0
	Gesamt	820	86,0	100,0	
Fehlend	keine Angabe	76	8,0		
	999	57	6,0		
	Gesamt	133	14,0		
Gesamt		953	100,0		

### Nutzung\_Bus

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	(beinahe) täglich	13	1,4	1,5	1,5
	mehrmals wöchentlich	23	2,4	2,7	4,3
	etwa einmal wöchentlich	26	2,7	3,1	7,3

	seltener	344	36,1	40,7	48,0
	gar nicht	440	46,2	52,0	100,0
	Gesamt	846	88,8	100,0	
Fehlend	keine Angabe	50	5,2		
	999	57	6,0		
	Gesamt	107	11,2		
Gesamt		953	100,0		

### Nutzung\_Fahrrad

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	(beinahe) täglich	48	5,0	5,7	5,7
	mehrmals wöchentlich	127	13,3	15,1	20,8
	etwa einmal wöchentlich	121	12,7	14,4	35,1
	seltener	276	29,0	32,7	67,9
	gar nicht	271	28,4	32,1	100,0
	Gesamt	843	88,5	100,0	
Fehlend	keine Angabe	53	5,6		
	999,0	57	6,0		
	Gesamt	110	11,5		
Gesamt		953	100,0		

### Nutzung\_Pedelec\_EBike

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	(beinahe) täglich	31	3,3	3,7	3,7
	mehrmals wöchentlich	97	10,2	11,6	15,3
	etwa einmal wöchentlich	56	5,9	6,7	21,9
	seltener	51	5,4	6,1	28,0
	gar nicht	604	63,4	72,0	100,0
	Gesamt	839	88,0	100,0	
Fehlend	keine Angabe	57	6,0		
	999	57	6,0		
	Gesamt	114	12,0		
Gesamt		953	100,0		

### Nutzung\_Fuß

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	(beinahe) täglich	249	26,1	28,9	28,9
	mehrmals wöchentlich	293	30,7	34,0	62,9
	etwa einmal wöchentlich	117	12,3	13,6	76,5
	seltener	164	17,2	19,0	95,5

	gar nicht	39	4,1	4,5	100,0
	Gesamt	862	90,5	100,0	
Fehlend	keine Angabe	34	3,6		
	999	57	6,0		
	Gesamt	91	9,5		
Gesamt		953	100,0		

**Nutzung\_Mikromobile**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	mehrmals wöchentlich	2	0,2	0,2	0,2
	etwa einmal wöchentlich	3	0,3	0,4	0,6
	seltener	8	0,8	1,0	1,6
	gar nicht	815	85,5	98,4	100,0
	Gesamt	828	86,9	100,0	
Fehlend	keine Angabe	68	7,1		
	999	57	6,0		
	Gesamt	125	13,1		
Gesamt		953	100,0		

**Nutzung\_sonstige\_Verkehrsmittel**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	(beinahe) täglich	3	0,3	0,4	0,4
	mehrmals wöchentlich	3	0,3	0,4	0,7
	etwa einmal wöchentlich	11	1,2	1,3	2,1
	seltener	117	12,3	14,2	16,3
	gar nicht	688	72,2	83,7	100,0
	Gesamt	822	86,3	100,0	
Fehlend	keine Angabe	74	7,8		
	999	57	6,0		
	Gesamt	131	13,7		
Gesamt		953	100,0		

**Km\_Arbeitsweg**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	1	1	0,1	0,2	0,2
	1	5	0,5	0,9	1,1
	2	8	0,8	1,4	2,5
	3	8	0,8	1,4	3,9
	4	6	0,6	1,1	5,0
	5	13	1,4	2,3	7,3
	6	10	1,0	1,8	9,1

7	3	0,3	0,5	9,7
8	12	1,3	2,1	11,8
9	1	0,1	0,2	12,0
10	34	3,6	6,1	18,1
12	15	1,6	2,7	20,8
13	1	0,1	0,2	20,9
13	2	0,2	0,4	21,3
14	4	0,4	0,7	22,0
15	18	1,9	3,2	25,2
16	20	2,1	3,6	28,8
17	3	0,3	0,5	29,3
17	1	0,1	0,2	29,5
18	15	1,6	2,7	32,2
20	49	5,1	8,8	41,0
22	10	1,0	1,8	42,8
23	2	0,2	0,4	43,1
24	6	0,6	1,1	44,2
25	21	2,2	3,8	47,9
26	8	0,8	1,4	49,4
28	3	0,3	0,5	49,9
30	50	5,2	8,9	58,9
31	1	0,1	0,2	59,0
32	7	0,7	1,3	60,3
34	2	0,2	0,4	60,6
35	12	1,3	2,1	62,8
36	2	0,2	0,4	63,1
37	1	0,1	0,2	63,3
38	2	0,2	0,4	63,7
40	39	4,1	7,0	70,7
42	3	0,3	0,5	71,2
43	1	0,1	0,2	71,4
44	3	0,3	0,5	71,9
45	7	0,7	1,3	73,2
46	1	0,1	0,2	73,3
50	25	2,6	4,5	77,8
54	1	0,1	0,2	78,0
55	4	0,4	0,7	78,7
56	1	0,1	0,2	78,9
60	22	2,3	3,9	82,8
65	1	0,1	0,2	83,0
68	2	0,2	0,4	83,4
69	1	0,1	0,2	83,5
70	16	1,7	2,9	86,4
72	3	0,3	0,5	86,9
75	3	0,3	0,5	87,5
80	16	1,7	2,9	90,3

85	1	0,1	0,2	90,5
90	6	0,6	1,1	91,6
95	1	0,1	0,2	91,8
100	15	1,6	2,7	94,5
110	4	0,4	0,7	95,2
120	4	0,4	0,7	95,9
124	1	0,1	0,2	96,1
130	1	0,1	0,2	96,2
132	1	0,1	0,2	96,4
140	2	0,2	0,4	96,8
150	5	0,5	0,9	97,7
160	1	0,1	0,2	97,9
180	2	0,2	0,4	98,2
200	5	0,5	0,9	99,1
210	1	0,1	0,2	99,3
250	1	0,1	0,2	99,5
270	1	0,1	0,2	99,6
400	1	0,1	0,2	99,8
22000	1	0,1	0,2	100,0
Gesamt	559	58,7	100,0	
Fehlend	keine Angabe	238	25,0	
	999	156	16,4	
	Gesamt	394	41,3	
Gesamt	953	100,0		

**Km\_andere\_Gründe**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	0	1	0,1	0,1
	1	12	1,3	1,6
	2	1	0,1	1,8
	2	44	4,6	7,3
	3	1	0,1	7,4
	3	15	1,6	9,3
	4	1	0,1	9,5
	4	9	0,9	10,6
	5	1	0,1	10,7
	5	110	11,5	24,6
	6	22	2,3	27,4
	7	12	1,3	28,9
	8	1	0,1	29,0
	8	11	1,2	30,4
	9	2	0,2	30,6
	10	195	20,5	55,2
	11	1	0,1	55,4
	11	1	0,1	55,5

12	7	0,7	0,9	56,4
13	2	0,2	0,3	56,6
14	3	0,3	0,4	57,0
15	79	8,3	10,0	67,0
16	3	0,3	0,4	67,3
18	2	0,2	0,3	67,6
18	2	0,2	0,3	67,8
20	118	12,4	14,9	82,7
25	20	2,1	2,5	85,2
26	1	0,1	0,1	85,4
27	1	0,1	0,1	85,5
30	53	5,6	6,7	92,2
33	1	0,1	0,1	92,3
35	1	0,1	0,1	92,4
36	1	0,1	0,1	92,6
40	13	1,4	1,6	94,2
42	1	0,1	0,1	94,3
45	4	0,4	0,5	94,8
50	14	1,5	1,8	96,6
55	1	0,1	0,1	96,7
60	7	0,7	0,9	97,6
80	2	0,2	0,3	97,9
90	1	0,1	0,1	98,0
100	1	0,1	0,1	98,1
150	1	0,1	0,1	98,2
200	2	0,2	0,3	98,5
300	1	0,1	0,1	98,6
2000	1	0,1	0,1	98,7
3000	2	0,2	0,3	99,0
7500	1	0,1	0,1	99,1
10000	1	0,1	0,1	99,2
11079	1	0,1	0,1	99,4
14885	1	0,1	0,1	99,5
25000	1	0,1	0,1	99,6
43862	1	0,1	0,1	99,7
43892	1	0,1	0,1	99,9
44105	1	0,1	0,1	100,0
Gesamt	793	83,2	100,0	
Fehlend	keine Angabe	43	4,5	
	999	117	12,3	
	Gesamt	160	16,8	
Gesamt	953	100,0		

**Min\_Arbeitsweg**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
--	------------	---------	-----------------------	------------------------

Gültig	1	3	0,3	0,5	0,5
	2	4	0,4	0,7	1,3
	3	5	0,5	0,9	2,2
	4	1	0,1	0,2	2,3
	5	21	2,2	3,8	6,1
	7	1	0,1	0,2	6,3
	8	2	0,2	0,4	6,6
	10	42	4,4	7,5	14,2
	12	4	0,4	0,7	14,9
	13	1	0,1	0,2	15,1
	14	1	0,1	0,2	15,2
	15	37	3,9	6,6	21,9
	16	1	0,1	0,2	22,0
	17	1	0,1	0,2	22,2
	18	4	0,4	0,7	22,9
	20	64	6,7	11,5	34,4
	22	1	0,1	0,2	34,6
	25	33	3,5	5,9	40,5
	26	2	0,2	0,4	40,9
	30	72	7,6	12,9	53,8
	32	1	0,1	0,2	53,9
	35	12	1,3	2,2	56,1
	40	45	4,7	8,1	64,2
	45	27	2,8	4,8	69,0
	50	19	2,0	3,4	72,4
	60	60	6,3	10,8	83,2
	70	11	1,2	2,0	85,1
	75	2	0,2	0,4	85,5
	80	11	1,2	2,0	87,5
	90	23	2,4	4,1	91,6
100	6	0,6	1,1	92,7	
105	1	0,1	0,2	92,8	
120	24	2,5	4,3	97,1	
150	7	0,7	1,3	98,4	
160	1	0,1	0,2	98,6	
180	2	0,2	0,4	98,9	
240	3	0,3	0,5	99,5	
600	1	0,1	0,2	99,6	
700	1	0,1	0,2	99,8	
44048	1	0,1	0,2	100,0	
	Gesamt	558	58,6	100,0	
Fehlend	keine Angabe	234	24,6		
	999	161	16,9		
	Gesamt	395	41,4		
Gesamt		953	100,0		

**Min\_andere\_Gründe**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	1	9	0,9	1,2	1,2
	2	1	0,1	0,1	1,3
	2	7	0,7	0,9	2,2
	3	7	0,7	0,9	3,1
	4	2	0,2	0,3	3,3
	5	31	3,3	4,0	7,3
	10	95	10,0	12,2	19,6
	12	1	0,1	0,1	19,7
	15	67	7,0	8,6	28,3
	18	1	0,1	0,1	28,4
	20	121	12,7	15,6	44,0
	25	16	1,7	2,1	46,1
	30	136	14,3	17,5	63,6
	35	2	0,2	0,3	63,8
	38	1	0,1	0,1	64,0
	40	29	3,0	3,7	67,7
	45	22	2,3	2,8	70,5
	50	10	1,0	1,3	71,8
	55	1	0,1	0,1	71,9
	60	108	11,3	13,9	85,8
	70	2	0,2	0,3	86,1
	75	2	0,2	0,3	86,4
	80	2	0,2	0,3	86,6
	90	31	3,3	4,0	90,6
	95	1	0,1	0,1	90,7
	100	6	0,6	0,8	91,5
	120	37	3,9	4,8	96,3
	150	3	0,3	0,4	96,7
	180	14	1,5	1,8	98,5
	200	1	0,1	0,1	98,6
	240	3	0,3	0,4	99,0
	300	3	0,3	0,4	99,4
400	1	0,1	0,1	99,5	
600	1	0,1	0,1	99,6	
11079	1	0,1	0,1	99,7	
44105	2	0,2	0,3	100,0	
	<b>Gesamt</b>	<b>777</b>	<b>81,5</b>	<b>100,0</b>	
Fehlend	keine Angabe	48	5,0		
	999	128	13,4		
	<b>Gesamt</b>	<b>176</b>	<b>18,5</b>		
<b>Gesamt</b>		<b>953</b>	<b>100,0</b>		

**Straßennetz**



		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr gut	108	11,3	12,7	12,7
	gut	456	47,8	53,5	66,1
	befriedigend	203	21,3	23,8	89,9
	ausreichend	60	6,3	7,0	97,0
	ungenügend	26	2,7	3,0	100,0
	Gesamt	853	89,5	100,0	
Fehlend	keine Angabe	29	3,0		
	999	71	7,5		
	Gesamt	100	10,5		
Gesamt		953	100,0		

### Fußwegenetz

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr gut	104	10,9	12,2	12,2
	gut	456	47,8	53,5	65,7
	befriedigend	203	21,3	23,8	89,6
	ausreichend	55	5,8	6,5	96,0
	ungenügend	34	3,6	4,0	100,0
	Gesamt	852	89,4	100,0	
Fehlend	keine Angabe	30	3,1		
	999	71	7,5		
	Gesamt	101	10,6		
Gesamt		953	100,0		

### Radwegenetz

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr gut	36	3,8	4,5	4,5
	gut	239	25,1	30,0	34,5
	befriedigend	267	28,0	33,5	68,1
	ausreichend	131	13,7	16,5	84,5
	ungenügend	123	12,9	15,5	100,0
	Gesamt	796	83,5	100,0	
Fehlend	keine Angabe	86	9,0		
	999	71	7,5		
	Gesamt	157	16,5		
Gesamt		953	100,0		

### Anbindung ÖPNV

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr gut	32	3,4	4,0	4,0

	gut	184	19,3	22,9	26,9
	befriedigend	244	25,6	30,4	57,4
	ausreichend	173	18,2	21,6	78,9
	ungenügend	169	17,7	21,1	100,0
	Gesamt	802	84,2	100,0	
Fehlend	keine Angabe	80	8,4		
	999	71	7,5		
	Gesamt	151	15,8		
Gesamt		953	100,0		

### Carsharing\_Angebote

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr gut	25	2,6	4,0	4,0
	gut	154	16,2	24,7	28,7
	befriedigend	172	18,0	27,6	56,3
	ausreichend	166	17,4	26,6	82,9
	ungenügend	107	11,2	17,1	100,0
	Gesamt	624	65,5	100,0	
Fehlend	keine Angabe	258	27,1		
	999	71	7,5		
	Gesamt	329	34,5		
Gesamt		953	100,0		

### Erreichbarkeit\_Gemeinden

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr gut	96	10,1	11,8	11,8
	gut	282	29,6	34,6	46,4
	befriedigend	225	23,6	27,6	74,1
	ausreichend	112	11,8	13,8	87,8
	ungenügend	99	10,4	12,2	100,0
	Gesamt	814	85,4	100,0	
Fehlend	keine Angabe	68	7,1		
	999	71	7,5		
	Gesamt	139	14,6		
Gesamt		953	100,0		

### Erreichbarkeit\_Stadt\_Heilbronn

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr gut	134	14,1	16,0	16,0
	gut	368	38,6	43,9	59,8
	befriedigend	178	18,7	21,2	81,0
	ausreichend	94	9,9	11,2	92,3

	ungenügend	65	6,8	7,7	100,0
	Gesamt	839	88,0	100,0	
Fehlend	keine Angabe	43	4,5		
	999	71	7,5		
	Gesamt	114	12,0		
Gesamt		953	100,0		

**Erreichbarkeit\_Raum\_Stuttgart**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr gut	57	6,0	7,2	7,2
	gut	172	18,0	21,6	28,7
	befriedigend	197	20,7	24,7	53,5
	ausreichend	186	19,5	23,3	76,8
	ungenügend	185	19,4	23,2	100,0
	Gesamt	797	83,6	100,0	
Fehlend	keine Angabe	85	8,9		
	999	71	7,5		
	Gesamt	156	16,4		
Gesamt		953	100,0		

**Erreichbarkeit\_Bottwartal**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr gut	42	4,4	5,5	5,5
	gut	222	23,3	29,1	34,6
	befriedigend	221	23,2	29,0	63,6
	ausreichend	155	16,3	20,3	84,0
	ungenügend	122	12,8	16,0	100,0
	Gesamt	762	80,0	100,0	
Fehlend	keine Angabe	120	12,6		
	999	71	7,5		
	Gesamt	191	20,0		
Gesamt		953	100,0		

**Aspekt\_Kosten**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr wichtig	187	19,6	22,4	22,4
	wichtig	422	44,3	50,5	72,8
	weniger wichtig	179	18,8	21,4	94,3
	unwichtig	21	2,2	2,5	96,8
	neutral	27	2,8	3,2	100,0
	Gesamt	836	87,7	100,0	
Fehlend	keine Angabe	40	4,2		

	999	77	8,1	
	Gesamt	117	12,3	
Gesamt		953	100,0	

**Aspekt\_Fahrzeit**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr wichtig	393	41,2	46,7	46,7
	wichtig	391	41,0	46,5	93,2
	weniger wichtig	44	4,6	5,2	98,5
	unwichtig	3	0,3	0,4	98,8
	neutral	10	1,0	1,2	100,0
	Gesamt	841	88,2	100,0	
Fehlend	keine Angabe	35	3,7		
	999	77	8,1		
	Gesamt	112	11,8		
Gesamt		953	100,0		

**Aspekt\_Komfort**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr wichtig	162	17,0	19,4	19,4
	wichtig	384	40,3	45,9	65,2
	weniger wichtig	265	27,8	31,7	96,9
	unwichtig	16	1,7	1,9	98,8
	neutral	10	1,0	1,2	100,0
	Gesamt	837	87,8	100,0	
Fehlend	keine Angabe	39	4,1		
	999	77	8,1		
	Gesamt	116	12,2		
Gesamt		953	100,0		

**Aspekt\_Abstellmöglichkeiten**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr wichtig	367	38,5	44,0	44,0
	wichtig	402	42,2	48,2	92,2
	weniger wichtig	45	4,7	5,4	97,6
	unwichtig	9	0,9	1,1	98,7
	neutral	11	1,2	1,3	100,0
	Gesamt	834	87,5	100,0	
Fehlend	keine Angaben	42	4,4		
	999	77	8,1		
	Gesamt	119	12,5		
Gesamt		953	100,0		

**Aspekt\_Umweltfreundlichkeit**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr wichtig	205	21,5	24,6	24,6
	wichtig	429	45,0	51,4	75,9
	weniger wichtig	140	14,7	16,8	92,7
	unwichtig	26	2,7	3,1	95,8
	neutral	35	3,7	4,2	100,0
	Gesamt	835	87,6	100,0	
Fehlend	keine Angaben	41	4,3		
	999	77	8,1		
	Gesamt	118	12,4		
Gesamt		953	100,0		

**Aspekt\_Image**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr wichtig	33	3,5	4,0	4,0
	wichtig	188	19,7	22,8	26,8
	weniger wichtig	292	30,6	35,4	62,2
	unwichtig	234	24,6	28,4	90,5
	neutral	78	8,2	9,5	100,0
	Gesamt	825	86,6	100,0	
Fehlend	keine Angabe	51	5,4		
	999	77	8,1		
	Gesamt	128	13,4		
Gesamt		953	100,0		

**Aspekt\_Zukunftstauglichkeit**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr wichtig	210	22,0	25,4	25,4
	wichtig	389	40,8	47,0	72,4
	weniger wichtig	116	12,2	14,0	86,5
	unwichtig	50	5,2	6,0	92,5
	neutral	62	6,5	7,5	100,0
	Gesamt	827	86,8	100,0	
Fehlend	keine Angabe	49	5,1		
	999	77	8,1		
	Gesamt	126	13,2		
Gesamt		953	100,0		

**Auto\_Fahrer\_Corona**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	häufiger	101	10,6	12,2	12,2
	unverändert	486	51,0	58,8	71,0
	seltener	239	25,1	28,9	99,9
	4	1	0,1	0,1	100,0
	Gesamt	827	86,8	100,0	
Fehlend	keine Angabe	44	4,6		
	999	82	8,6		
	Gesamt	126	13,2		
Gesamt		953	100,0		

**Auto\_Mitfahrer\_Corona**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	häufiger	39	4,1	5,0	5,0
	unverändert	485	50,9	61,7	66,7
	seltener	261	27,4	33,2	99,9
	4	1	0,1	0,1	100,0
	Gesamt	786	82,5	100,0	
Fehlend	keine Angabe	85	8,9		
	999	82	8,6		
	Gesamt	167	17,5		
Gesamt		953	100,0		

**Motorisiertes\_Zweirad\_Corona**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	häufiger	12	1,3	1,9	1,9
	unverändert	457	48,0	73,5	75,4
	seltener	153	16,1	24,6	100,0
	Gesamt	622	65,3	100,0	
Fehlend	keine Angabe	249	26,1		
	999	82	8,6		
	Gesamt	331	34,7		
Gesamt		953	100,0		

**Bus\_Corona**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	häufiger	13	1,4	1,8	1,8
	unverändert	451	47,3	62,6	64,4
	seltener	256	26,9	35,6	100,0
	Gesamt	720	75,6	100,0	
Fehlend	keine Angabe	151	15,8		

	999	82	8,6	
	Gesamt	233	24,4	
Gesamt		953	100,0	

**Fahrrad\_Corona**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	häufiger	182	19,1	24,9	24,9
	unverändert	464	48,7	63,6	88,5
	seltener	84	8,8	11,5	100,0
	Gesamt	730	76,6	100,0	
Fehlend	keine Angabe	141	14,8		
	999	82	8,6		
	Gesamt	223	23,4		
Gesamt		953	100,0		

**Pedelec\_EBike\_Corona**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	häufiger	109	11,4	16,4	16,4
	unverändert	445	46,7	66,9	83,3
	seltener	111	11,6	16,7	100,0
	Gesamt	665	69,8	100,0	
Fehlend	keine Angabe	206	21,6		
	999	82	8,6		
	Gesamt	288	30,2		
Gesamt		953	100,0		

**Fuß\_Corona**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	häufiger	259	27,2	31,9	31,9
	unverändert	524	55,0	64,5	96,3
	seltener	30	3,1	3,7	100,0
	Gesamt	813	85,3	100,0	
Fehlend	keine Angabe	58	6,1		
	999	82	8,6		
	Gesamt	140	14,7		
Gesamt		953	100,0		

**Mikromobile\_Corona**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	häufiger	4	0,4	0,7	0,7
	unverändert	455	47,7	75,3	76,0

	seltener	145	15,2	24,0	100,0
	Gesamt	604	63,4	100,0	
Fehlend	keine Angabe	267	28,0		
	999	82	8,6		
	Gesamt	349	36,6		
Gesamt		953	100,0		

### sonstige\_Verkehrsmittel\_Corona

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	häufiger	4	0,4	0,6	0,6
	unverändert	478	50,2	74,5	75,1
	seltener	160	16,8	24,9	100,0
	Gesamt	642	67,4	100,0	
Fehlend	keine Angabe	229	24,0		
	999	82	8,6		
	Gesamt	311	32,6		
Gesamt		953	100,0		

### Interesse\_batterieelektrisch

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	großes Interesse	162	17,0	20,1	20,1
	Interesse	224	23,5	27,8	48,0
	wenig Interesse	204	21,4	25,3	73,3
	uninteressant	215	22,6	26,7	100,0
	Gesamt	805	84,5	100,0	
Fehlend	keine Angaben	62	6,5		
	999	86	9,0		
	Gesamt	148	15,5		
Gesamt		953	100,0		

### Interesse\_Plug\_in\_Hybrid

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	großes Interesse	132	13,9	16,4	16,4
	Interesse	297	31,2	36,8	53,2
	wenig Interesse	198	20,8	24,5	77,7
	uninteressant	180	18,9	22,3	100,0
	Gesamt	807	84,7	100,0	
Fehlend	keine Angabe	60	6,3		
	999	86	9,0		
	Gesamt	146	15,3		
Gesamt		953	100,0		



**Interesse\_Ausrüstung\_privater\_Stellplatz**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	großes Interesse	163	17,1	20,2	20,2
	Interesse	247	25,9	30,6	50,7
	wenig Interesse	190	19,9	23,5	74,3
	uninteressant	208	21,8	25,7	100,0
	Gesamt	808	84,8	100,0	
Fehlend	keine Angabe	59	6,2		
	999	86	9,0		
	Gesamt	145	15,2		
Gesamt		953	100,0		

**Interesse\_Ladesäulen**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	großes Interesse	148	15,5	18,5	18,5
	Interesse	276	29,0	34,5	53,0
	wenig Interesse	209	21,9	26,1	79,1
	uninteressant	167	17,5	20,9	100,0
	Gesamt	800	83,9	100,0	
Fehlend	keine Angabe	67	7,0		
	999	86	9,0		
	Gesamt	153	16,1		
Gesamt		953	100,0		

**Interesse\_autonome\_Autos**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	großes Interesse	114	12,0	14,2	14,2
	Interesse	171	17,9	21,3	35,6
	wenig Interesse	193	20,3	24,1	59,7
	uninteressant	323	33,9	40,3	100,0
	Gesamt	801	84,1	100,0	
Fehlend	keine Angabe	66	6,9		
	999	86	9,0		
	Gesamt	152	15,9		
Gesamt		953	100,0		

**Interesse\_Pedelec\_EBike**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	großes Interesse	219	23,0	27,3	27,3
	Interesse	227	23,8	28,3	55,6
	wenig Interesse	165	17,3	20,6	76,2

	uninteressant	191	20,0	23,8	100,0
	Gesamt	802	84,2	100,0	
Fehlend	keine Angabe	65	6,8		
	999	86	9,0		
	Gesamt	151	15,8		
Gesamt		953	100,0		

**Interesse\_Mikromobile**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	großes Interesse	20	2,1	2,5	2,5
	Interesse	72	7,6	9,1	11,6
	wenig Interesse	205	21,5	25,9	37,5
	uninteressant	495	51,9	62,5	100,0
	Gesamt	792	83,1	100,0	
Fehlend	keine Interesse	75	7,9		
	999	86	9,0		
	Gesamt	161	16,9		
Gesamt		953	100,0		

**Interesse\_Carsharing\_stationsbasiert**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	großes Interesse	46	4,8	5,7	5,7
	Interesse	178	18,7	22,1	27,8
	wenig Interesse	291	30,5	36,1	63,8
	uninteressant	292	30,6	36,2	100,0
	Gesamt	807	84,7	100,0	
Fehlend	keine Angabe	60	6,3		
	999	86	9,0		
	Gesamt	146	15,3		
Gesamt		953	100,0		

**Interesse\_Carsharing\_free\_floating**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	großes Interesse	48	5,0	6,0	6,0
	Interesse	169	17,7	21,2	27,3
	wenig Interesse	280	29,4	35,2	62,4
	uninteressant	299	31,4	37,6	100,0
	Gesamt	796	83,5	100,0	
Fehlend	keine Angabe	71	7,5		
	999	86	9,0		
	Gesamt	157	16,5		
Gesamt		953	100,0		

**Interesse\_Fahrradverleih\_imOrt**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	großes Interesse	51	5,4	6,4	6,4
	Interesse	133	14,0	16,6	22,9
	wenig Interesse	238	25,0	29,6	52,6
	uninteressant	381	40,0	47,4	100,0
	Gesamt	803	84,3	100,0	
Fehlend	keine Angabe	64	6,7		
	999	86	9,0		
	Gesamt	150	15,7		
Gesamt		953	100,0		

**Interesse\_Stadtbahnanschluss**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	großes Interesse	453	47,5	54,4	54,4
	Interesse	215	22,6	25,8	80,3
	wenig Interesse	80	8,4	9,6	89,9
	uninteressant	84	8,8	10,1	100,0
	Gesamt	832	87,3	100,0	
Fehlend	keine Angabe	35	3,7		
	999	86	9,0		
	Gesamt	121	12,7		
Gesamt		953	100,0		

**Erfahrung\_batterieelektrisch**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	nutze ich regelmäßig	32	3,4	3,9	3,9
	habe ich zumindest einmal probiert	245	25,7	29,8	33,7
	ich habe schon davon gehört	465	48,8	56,5	90,2
	kenne ich nicht	81	8,5	9,8	100,0
	Gesamt	823	86,4	100,0	
Fehlend	keine Angabe	44	4,6		
	999	86	9,0		
	Gesamt	130	13,6		
Gesamt		953	100,0		

**Erfahrung\_Plug\_in\_Hybrid**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	nutze ich regelmäßig	21	2,2	2,6	2,6

	habe ich zumindest einmal probiert	203	21,3	24,8	27,4
	ich habe schon davon gehört	497	52,2	60,8	88,1
	kenne ich nicht	97	10,2	11,9	100,0
	Gesamt	818	85,8	100,0	
Fehlend	keine Angabe	49	5,1		
	999	86	9,0		
	Gesamt	135	14,2		
Gesamt		953	100,0		

### Erfahrung\_Ausrüstung\_privater\_Stellplatz

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	nutze ich regelmäßig	30	3,1	3,8	3,8
	habe ich zumindest einmal probiert	27	2,8	3,4	7,1
	ich habe schon davon gehört	596	62,5	74,5	81,6
	kenne ich nicht	147	15,4	18,4	100,0
	Gesamt	800	83,9	100,0	
Fehlend	keine Angabe	67	7,0		
	999	86	9,0		
	Gesamt	153	16,1		
Gesamt		953	100,0		

### Erfahrung\_Ladesäulen

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	nutze ich regelmäßig	13	1,4	1,6	1,6
	habe ich zumindest einmal probiert	54	5,7	6,7	8,3
	ich habe schon davon gehört	663	69,6	82,3	90,6
	kenne ich nicht	76	8,0	9,4	100,0
	Gesamt	806	84,6	100,0	
Fehlend	keine Angabe	61	6,4		
	999	86	9,0		
	Gesamt	147	15,4		
Gesamt		953	100,0		

### Erfahrung\_autonomes\_Auto

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	nutze ich regelmäßig	4	0,4	0,5	0,5
	habe ich zumindest einmal probiert	27	2,8	3,4	3,9
	ich habe schon davon gehört	601	63,1	74,8	78,7

	kenne ich nicht	171	17,9	21,3	100,0
	Gesamt	803	84,3	100,0	
Fehlend	keine Angabe	64	6,7		
	999	86	9,0		
	Gesamt	150	15,7		
Gesamt		953	100,0		

**Erfahrung\_Pedelec\_EBike**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	nutze ich regelmäßig	187	19,6	23,1	23,1
	habe ich zumindest einmal probiert	186	19,5	22,9	46,0
	ich habe schon davon gehört	359	37,7	44,3	90,3
	kenne ich nicht	79	8,3	9,7	100,0
	Gesamt	811	85,1	100,0	
Fehlend	keine Angabe	56	5,9		
	999	86	9,0		
	Gesamt	142	14,9		
Gesamt		953	100,0		

**Erfahrung\_Mikromobile**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	nutze ich regelmäßig	4	0,4	0,5	0,5
	habe ich zumindest einmal probiert	126	13,2	15,8	16,3
	ich habe schon davon gehört	526	55,2	66,1	82,4
	kenne ich nicht	140	14,7	17,6	100,0
	Gesamt	796	83,5	100,0	
Fehlend	keine Angabe	71	7,5		
	999	86	9,0		
	Gesamt	157	16,5		
Gesamt		953	100,0		

**Erfahrung\_Carsharing\_stationsbasiert**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	nutze ich regelmäßig	4	0,4	0,5	0,5
	habe ich zumindest einmal probiert	68	7,1	8,5	9,0
	ich habe schon davon gehört	630	66,1	78,4	87,3
	kenne ich nicht	102	10,7	12,7	100,0
	Gesamt	804	84,4	100,0	
Fehlend	keine Angaben	63	6,6		

	999	86	9,0	
	Gesamt	149	15,6	
Gesamt		953	100,0	

**Erfahrung\_Carsharing\_free\_floating**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	nutze ich regelmäßig	1	0,1	0,1	0,1
	habe ich zumindest einmal probiert	39	4,1	4,9	5,0
	ich habe schon davon gehört	619	65,0	77,2	82,2
	kenne ich nicht	143	15,0	17,8	100,0
	Gesamt	802	84,2	100,0	
Fehlend	keine Angaben	65	6,8		
	999	86	9,0		
	Gesamt	151	15,8		
Gesamt		953	100,0		

**Erfahrung\_Leihsysteme**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	nutze ich regelmäßig	3	0,3	0,4	0,4
	habe ich zumindest einmal probiert	103	10,8	12,9	13,3
	ich habe schon davon gehört	526	55,2	65,8	79,1
	kenne ich nicht	167	17,5	20,9	100,0
	Gesamt	799	83,8	100,0	
Fehlend	keine Angabe	68	7,1		
	999	86	9,0		
	Gesamt	154	16,2		
Gesamt		953	100,0		

**Erfahrung\_Stadtbahn**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	nutze ich regelmäßig	59	6,2	7,3	7,3
	habe ich zumindest einmal probiert	513	53,8	63,1	70,4
	ich habe schon davon gehört	199	20,9	24,5	94,8
	kenne ich nicht	42	4,4	5,2	100,0
	Gesamt	813	85,3	100,0	
Fehlend	keine Angabe	54	5,7		
	999	86	9,0		
	Gesamt	140	14,7		
Gesamt		953	100,0		

**On\_Demand\_Verkehr**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	bekannt	145	15,2	17,6	17,6
	ich habe schon einmal davon gehört	345	36,2	41,8	59,4
	unbekannt	335	35,2	40,6	100,0
	Gesamt	825	86,6	100,0	
Fehlend	keine Angabe	38	4,0		
	999	90	9,4		
	Gesamt	128	13,4		
Gesamt		953	100,0		

**Fragebogen**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	Online-Fragebogen	664	69,7	69,7	69,7
	Papier-Fragebogen	289	30,3	30,3	100,0
	Gesamt	953	100,0	100,0	

## Quellen- und Literaturverzeichnis

---

- <sup>1</sup> Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2021: abgerufen unter <https://www.statistik-bw.de>. Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung (LGL), [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de).
- <sup>2</sup> Gemeindeentwicklungskonzept Untergruppenbach 2035. Reschl Stadtentwicklung GmbH & Co. KG, Stuttgart, 10.09.2019.
- <sup>3</sup> Bundesministerium für Bildung und Forschung, Unterabteilung Nachhaltigkeit; Zukunftsvorsorge: abgerufen unter [https://www.fona.de/medien/pdf/Flyer\\_MobilitaetsWerkStadt\\_2025.pdf](https://www.fona.de/medien/pdf/Flyer_MobilitaetsWerkStadt_2025.pdf)
- <sup>4</sup> Verkehrszählungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung. ERA GmbH & Co. KG, Heilbronn, Dezember 2019.
- <sup>5</sup> Bundesweite Straßenverkehrszählung 2015. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, 2015.
- <sup>6</sup> Statistisches Bundesamt: abgerufen unter <https://unfallatlas.statistikportal.de>.
- <sup>7</sup> Generalbarriereplan des Landkreises Heilbronn, Gemeinde Untergruppenbach. Landratsamt Heilbronn, Amt für Mobilität und Nahverkehr, Sachgebiet ÖPNV, Heilbronn, Mai 2021.
- <sup>8</sup> Sicheres Queren. Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV), Berlin, Dezember 2016.
- <sup>9</sup> Leitfaden für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsflächen. Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Koblenz, Januar 2020.
- <sup>10</sup> Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, Stuttgart. Förderprogramm Klimaschutz-Plus: abgerufen unter <https://um.baden-wuerttemberg.de/de/klima/informieren-beraten-foerdern/klimaschutz-plus>.
- <sup>11</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Berlin. Kommunalrichtlinie: abgerufen unter <https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie>.
- <sup>12</sup> Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg, Stuttgart. Schulwegplaner-BW: abgerufen unter <https://schulwegplaner-bw.de>.
- <sup>13</sup> Teilnahmeaufruf zum AGFK-Projekt "Schulweghelden". Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW), Stuttgart, Juli 2020.
- <sup>14</sup> AGFK-Faktenblatt 03: HOL- UND BRINGZONEN IM SCHULUMFELD. Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW), Stuttgart, März 2020.
- <sup>15</sup> Landratsamt Heilbronn. Kurzprotokoll über die öffentliche Sitzung des Kreistages am Montag, den 19.10.2020 in Neckarwestheim: abgerufen unter [https://landratsamt-heilbronn.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNfFcExjZRn47ejpOfDPHnmJUMSeyUEqF6B-\\_IdCYuGglotucTUh/Beschluesse\\_oeffentlich\\_Kreistag\\_19.10.2020.pdf#search=FiftyFifty](https://landratsamt-heilbronn.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNfFcExjZRn47ejpOfDPHnmJUMSeyUEqF6B-_IdCYuGglotucTUh/Beschluesse_oeffentlich_Kreistag_19.10.2020.pdf#search=FiftyFifty)
- <sup>16</sup> Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn. Landratsamt Heilbronn, Bauen, Umwelt und Nahverkehr, Heilbronn, November 2018.
- <sup>17</sup> Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., Berlin. ADFC-empfohlene Abstellanlagen: Geprüfte Modelle: abgerufen unter <https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle>.
- <sup>18</sup> Gesetz zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes und zur Änderung von kosten- und grundbuchrechtlichen Vorschriften (Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz – WEMoG). Beschlossen vom Bundestag am 16.10.2020: abgerufen unter [http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger\\_BGBI&jumpTo=bgbl120s2187.pdf](http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&jumpTo=bgbl120s2187.pdf).