

Mobilitätskonzept 2035



Quelle: Foto, Stadt Öhringen

Auftraggeber: Stadt Öhringen
Projektleitung: Frank P. Schäfer
Projektbearbeiter: Carolin Lindner
Janina Noack
Patrick Lutz
Stadtverwaltung: Kai Langenecker
Nadja Herzog
Moderation: Stefanie Utz

An der Erstellung des Mobilitätskonzeptes 2035 und seiner Inhalte haben zahlreiche Dienststellen der Stadtverwaltung Öhringen, der Gemeinderat, Experten, Bürgerinnen und Bürger etc. mitgewirkt.

INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS	2
1. EINFÜHRUNG / AUFGABENSTELLUNG	4
2. UMWELTPOLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN.....	6
3. VERKEHRSANALYSE 2021/2022	7
3.1 Allgemeines.....	7
3.2 Verkehrserhebungen	7
3.3 Kennzeichenerhebung 2021	8
3.3.1 Ergebnisse Kennzeichenerhebung	9
3.4 Pendleraufkommen der Stadt Öhringen	10
3.5 Tagesverkehr	10
3.6 Verkehrsmodell	11
3.7 Verkehrliche Zustandsanalyse.....	12
3.8 Beteiligung Bürger*innen und Gemeinderat.....	15
3.8.1 Allgemeines	15
3.9 Befragungen.....	15
3.9.1 Haushaltsbefragung	15
3.9.2 Beschäftigtenbefragung	18
3.9.3 Befragung der Schüler*innen	20
3.10 Sitzungen und Veranstaltungen	21
3.11 Konflikt- und Maßnahmenkataloge	23
4. KLIMANEUTRALITÄT, VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE UND LEITBILD 2035	26
4.1 Klimaneutralität	26
4.2 Verkehrspolitische Ziele.....	27
4.3 Leitbild 2035.....	28
5. VERKEHRSPROGNOSE 2035, PROGNOSE-PLANFÄLLE	30
5.1 Allgemeines.....	30
5.1.1 Allgemeine Verkehrsprognose.....	30
5.1.2 Strukturelle Verkehrsprognose	31
5.1.2.1 Stadtgebiet Öhringen – Planungsbereich.....	31
5.1.2.2 Nachbarkommunen / Verkehrlicher Einflussbereich	32
5.1.3 Gesamtprognosefaktor	32
5.2 Prognose-Nullfall 2035.....	33
5.3. Prognose-Planfälle 2035	33
5.3.1 Allgemeines.....	33
5.3.2 Ergebnisse der Planfallberechnungen.....	34

6. MASSNAHMEN- UND HANDLUNGSKONZEPT	37
6.1. Allgemeines.....	37
6.2. Maßnahmen aus dem Konfliktkatalog	37
6.3. Leitprojekte.....	38
6.3.1 Umgestaltung Bahnhof	39
6.3.2 Koordinierung Knotenpunkte, Buspriorisierung (Busbeschleunigung).....	40
6.3.3 Temporäre Sperrung des Marktplatzes für den MIV	41
6.3.4 Flächendeckende Ausweisung 30 km/h im Stadtgebiet (Lärmaktionsplan)	43
6.3.5 Radverkehrskonzept.....	43
6.3.6 Städtisches Nahverkehrskonzept	44
6.3.7 Verkehrs- und Parkleitsystem / Parkgebühren / Ladeinfrastruktur	45
6.3.8 Mitfahrbänke (20 Stück) (Stadtgebiet, Ortsteile)	47
6.3.9 Jobticket	47
7. UMSETZUNGSKONZEPT UND GEMEINDERATSBESCHLUSS	48
7.1 Umsetzungskonzept	48
7.2 Gemeinderatsbeschlüsse	50
8. FAZIT	53
LITERATURVERZEICHNIS	54
ANLAGEN.....	55
PLANVERZEICHNIS	56

1. EINFÜHRUNG / AUFGABENSTELLUNG

Am 26.01.2021 hat der Gemeinderat in öffentlicher Sitzung beschlossen das Büro BS Ingenieure aus Ludwigsburg mit der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes zu beauftragen.

Vor über 20 Jahren wurde zuletzt ein Mobilitätskonzept für Öhringen erarbeitet. Seitdem ist die Stadt stetig gewachsen. Dieses Wachstum setzt sich durch die Entwicklungen im Limespark und in den bestehenden Gewerbegebieten fort. Infolgedessen muss das Thema Mobilität in Öhringen und seinen Stadtteilen neu untersucht werden.

Das zu erarbeitende Mobilitätskonzept muss daher zunächst innerhalb und außerhalb der Kernstadt die Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, fließender und ruhender motorisierter Individualverkehr sowie den Wirtschaftsverkehr betrachten.

Dabei sind die Klimaziele des Landes Baden-Württemberg für die damit einhergehenden Auswirkungen auf den Verkehr zu beachten.

Als Grundlage für die Erstellung dieses Konzepts wurden Verkehrserhebungen und eine umfangreiche Beteiligung der Bevölkerung durchgeführt:

- Haushaltsbefragung mit 2.516 Teilnehmern
- Schülerbefragung der städtischen Grundschulen, weiterführenden Schulen und Schulen des Landkreises
- Befragung der Geschäftsleitung in 101 Betrieben
- Befragung von Beschäftigten aus ca. 14 Betrieben
- Öffentliche Auftaktveranstaltung mit aktiver Beteiligung am 04.11.2021
- Bürgerworkshop Umweltverbund am 25./26.03.2022
- Bürgerworkshop Motorisierter Individualverkehr am 06./07.05.2022
- Öffentliche Informationsveranstaltung zum Maßnahmenkonzept am 27.04.2023
- Klausurtagungen des Gemeinderats am 30.09./01.10.2022, 18./19.11.2022 und 18.03.2023.

Außerdem fanden Expertenrunden statt, die sich mit den folgenden Themen auseinandergesetzt haben:

- ÖPNV und Umwelt
- Rad- und Schulverkehr (2 Termine)
- MIV, Wirtschaft, Ruhender Verkehr
- Einzelhandel
- Stadtteile

Der gesamte Entstehungsprozess wurde durch den am 28.09.2021 in der Gemeinderatsitzung gegründeten Arbeitskreis Mobilität begleitet und gesteuert. Der Arbeitskreis besteht aus Gemeinderatsmitgliedern, Mitarbeitern der Stadtverwaltung sowie Experten zu speziellen Themenbereichen. In insgesamt 13 Sitzungen wurden Veranstaltungen vor- und nachbereitet sowie die weiteren Abläufe abgestimmt und Themen vorberaten.

Das Mobilitätskonzept hat das Zieljahr 2035 und bildet bis zu diesem Zielhorizont die unverzichtbare strategische Grundlage für kommunale Entscheidungen zu Handlungserfordernissen und Entwicklungen im Verkehrsbereich.

Der nachfolgende Bericht stellt die Ergebnisse sowie das daraus erstellte Maßnahmenkonzept dar.

Er ist das Ergebnis einer 2-jährigen intensiven Zusammenarbeit zwischen den politischen Vertretern, der Stadtverwaltung, dem ins Leben gerufenen politischen Arbeitskreis, der Öffentlichkeit, unserem Ingenieurbüro, sowie dem Büro SINNWERKSTADT, welches die Moderation aller Veranstaltungen und Bürgerbeteiligungen übernommen hat dar.

Die im Zuge der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erstellten Unterlagen und Pläne sind im Anlagenband beigelegt. In den nachfolgenden Kapiteln werden die wichtigsten Erkenntnisse erläutert. Auf die entsprechenden Anlagen und Pläne wird an den entsprechenden Stellen verwiesen.

Ludwigsburg, Dezember 2025

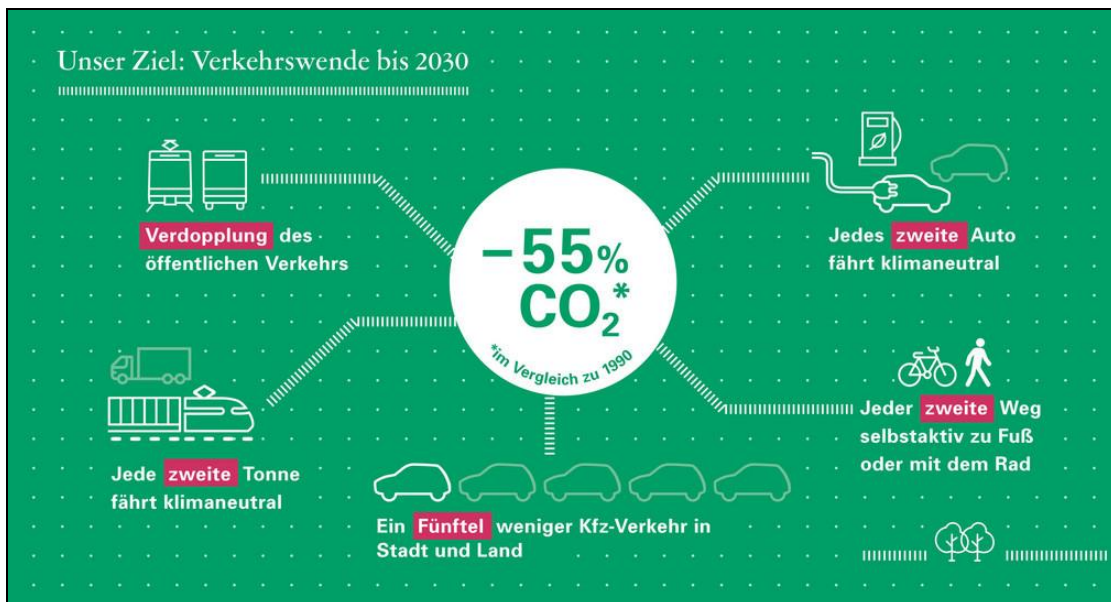
BS INGENIEURE

2. UMWELTPOLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Das zu erarbeitende Mobilitätskonzept muss im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung sämtliche Verkehrsträger berücksichtigen. Das Ziel ist, die Mobilität der Bevölkerung zu erhalten und zu verbessern sowie Beeinträchtigungen der Lebensqualität durch das Verkehrsaufkommen zu vermindern.

Die Konzeption soll den Zweck einer bedarfsgerechten Ausrichtung der zukünftigen Mobilität in Öhringen und seinen Stadtteilen erfüllen, darüber hinaus sind die Ziele der Verkehrswende in Baden-Württemberg mit einer Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 55 % ausgehend vom Jahr 1990 zu berücksichtigen (vgl. Abbildung 01).

Abbildung 01: Ziele für Verkehrswende in Baden-Württemberg



Quelle: Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg

Einen wesentlichen Baustein zur Erreichung des Klimaschutzziels im Verkehrssektor bildet daher die Veränderung des heutigen Verkehrsverhaltens hin zu einer klima-, menschen- und umweltfreundlichen Mobilität.

3. VERKEHRSANALYSE 2021/2022

3.1 Allgemeines

Zur Ermittlung der verkehrlichen Bestandssituation in Öhringen wurden in den Jahren 2021 und 2022 umfassende Erhebungen durchgeführt.

Diese Bestandsaufnahme setzt sich aus Verkehrszählungen an den wichtigsten Knotenpunkten und Querschnitten sowie Kennzeichenerhebungen entlang der Gemarkungsgrenzen (Außenkordon) zusammen.

Um darüber hinaus Auskunft über das Mobilitätsverhalten der Öhringer Bürger*innen, Beschäftigten und Schüler*innen zu erhalten wurden Haushalts-, Betriebs- und Schülerbefragungen durchgeführt.

In den nachfolgenden Kapiteln werden die Vorgehensweise bei den Erhebungen sowie die wichtigsten Ergebnisse und Erkenntnisse beschrieben.

3.2 Verkehrserhebungen

Zur realitätsgetreuen Abbildung des Verkehrsaufkommens sind aktuelle Verkehrsdaten zu Grunde zu legen. Dazu wurden am Donnerstag, den 01. Juli 2021 und am Donnerstag, den 08. Juli 2021 in der Zeit von 06.00 bis 10.00 Uhr und von 15.00 bis 19.00 Uhr an 67 Knotenpunkten und 8 Querschnitten Verkehrszählungen durchgeführt. An 3 maßgebenden Straßenquerschnitten wurden das Verkehrsaufkommen über einen Zeitraum von 24 Stunden erfasst.

In Ergänzung zu den Verkehrszählungen wurden zur Ermittlung des ein- und ausstrahlenden Verkehrs sowie des Durchgangsverkehrsaufkommens am Donnerstag, den 08. Juli 2021 in der Zeit von 06.00 bis 10.00 Uhr und von 15.00 bis 19.00 Uhr an insgesamt 21 Querschnitten Kennzeichenerhebungen durchgeführt.

PLAN 01

Auf Plan 01 ist das Zählstellenkonzept und der Zählstellenplan mit den erfassten Knotenpunkten und Straßenquerschnitten sowie den Standorten der Kennzeichenerhebungen dargestellt.

Bei sämtlichen Erhebungen wurde in 15-Minuten-Intervallen nach den folgenden Fahrzeugarten unterschieden:

- Motorräder (Krad)
- Personenkraftwagen ohne und mit Anhänger (Pkw)
- Lieferfahrzeuge bis 3,5 t (Lfw)
- Busse (Reise- und Linienbusse)
- Lastkraftwagen (Lkw ohne Anhänger)
- Lastkraftwagen mit Anhänger, Last-/Sattelzüge und Sonderfahrzeuge

PLÄNE 02+03

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen am Normalwerktag von 06.00 bis 10.00 Uhr [Kfz/4 h] und von 15.00 bis 19.00 Uhr in [Kfz/4 h] sind als Querschnitt- und Strombelastungspläne dargestellt (Pläne 02 und 03).

ANLAGE 01

In der Anlage 01 sind die Knotenpunkt- und Querschnittbelastungen in tabellarischer Form dargestellt. Die höchst belasteten Knotenpunkte im Stadtgebiet Öhringen sind der KP 25 Heilbronner Straße/Hindenburgstraße, der KP 26 Heilbronner Straße/Herren-wiesenstraße sowie der KP 39 Schillerstraße/Hunnenstraße/Friedrichsruher Straße.

Die Verkehrsbelastungen in der Hauptverkehrszeit morgens (06.00 bis 10.00 Uhr) liegen an diesen 3 Knotenpunkten jeweils zwischen ca. 5.400 und 6.300 Kfz/4 h und in der Hauptverkehrszeit nachmittags (15.00 bis 19.00 Uhr) zwischen ca. 8.100 bis 9.350 Kfz/4h.

Es ist grundsätzlich festzustellen, dass in Öhringen die Verkehrszahlen in der Hauptverkehrszeit nachmittags deutlich höher sind als in der morgendlichen Spitzenzeit.

3.3 Kennzeichenerhebung 2021

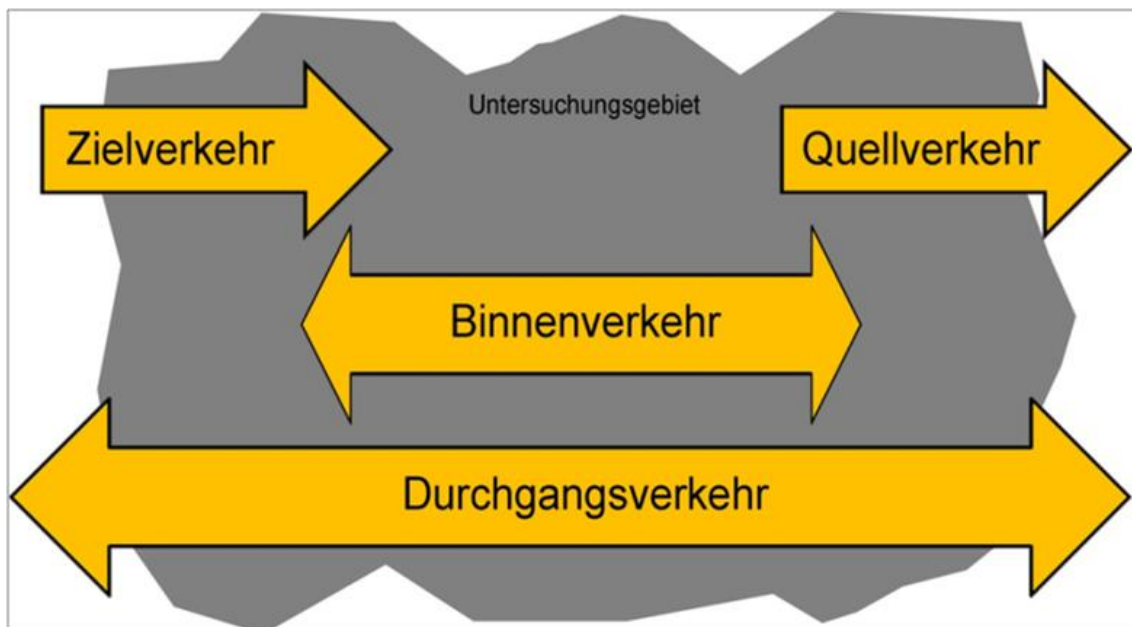
Kennzeichenerhebungen eignen sich zur Erfassung des auf die zu untersuchende räumliche Einheit bezogenen Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs.

Darüber hinaus geben sie Aufschluss über die am Erhebungskordon vorherrschenden tagszeitlich bezogenen Lastrichtungen.

Der Erhebungskordon bildet dabei den räumlich vollständig geschlossenen Bereich an dessen Grenzen der gesamte gebietsbezogene ein- und/oder ausstrahlende Verkehr erhoben wird.

In der Abbildung 02 werden die verschiedenen Verkehrsstromarten schematisch dargestellt und veranschaulicht.

Abbildung 02: Schematische Darstellung Verkehrsstromarten



Quelle: Eigene Darstellung

3.3.1 Ergebnisse Kennzeichenerhebung

PLÄNE 06+07

Auf den Plänen 06 und 07 sind die Verkehrsstromarten Gesamt-, Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr [Kfz/24 h] am Kordon von Öhringen dargestellt. Dem Plan 07 können zudem die von der BAB A6 zu- und abfahrenden Verkehre entnommen werden. Weitere Ergebnisse sind in den beiden nachfolgenden Tabellen dargestellt.

Tabelle 01: Anteile des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs Öhringen am Außenkordon bezogen auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr an Werktagen (Mo - Fr) – DTV_{W5}

Bezeichnung	DTV _{W5}	
	Kfz/24 h	Anteil in %
Zielverkehr	30.390	42,5
Quellverkehr	29.670	41,5
Durchgangsverkehr	11.420	16,0
Gesamtverkehr	71.480	100,0

Im Quell- und Zielverkehr sind die Fahrten von bzw. zu der Anschlussstelle BAB A6 Öhringen mit enthalten. Der Anteil am Durchgangsverkehr in Öhringen ist mit einem Anteil von 16 % vergleichsweise gering. In aller Regel liegt der Durchgangsverkehr in Städten dieser Größenordnung bei einem Wert zwischen 20 und 30 %.

In einem weiteren Schritt wurde der Anteil des Binnenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen ermittelt. Grundlage hierfür sind die Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung (vgl. Kapitel 3.9.1).

Tabelle 02: Anteile des Quell-, Ziel-, Durchgangs- und Binnenverkehrs im Stadtgebiet Öhringen bezogen auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr an Werktagen (Mo - Fr) – DTV_{W5}

Bezeichnung	DTV _{W5}	
	Kfz/24 h	Anteil in %
Zielverkehr	30.390	31,2
Quellverkehr	29.670	30,5
Durchgangsverkehr	11.420	11,7
Binnenverkehr	25.900	26,6
Gesamtverkehr	97.380	100,0

Der Binnenverkehr besteht aus den Fahrten, die Quelle und Ziel innerhalb des Stadtgebietes Öhringen haben. Er enthält also auch Fahrten von und zu den einzelnen Stadtteilen.

Der innerhalb eines Radius < 5 km um den Bahnhof vorhandene Binnenverkehr wird in einem folgenden Kapitel näher beleuchtet. Diese Verkehrsmenge stellt ein großes Potenzial zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl vom MIV hin zum Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) dar (vgl. Kapitel 3.9.1; Abbildung 06).

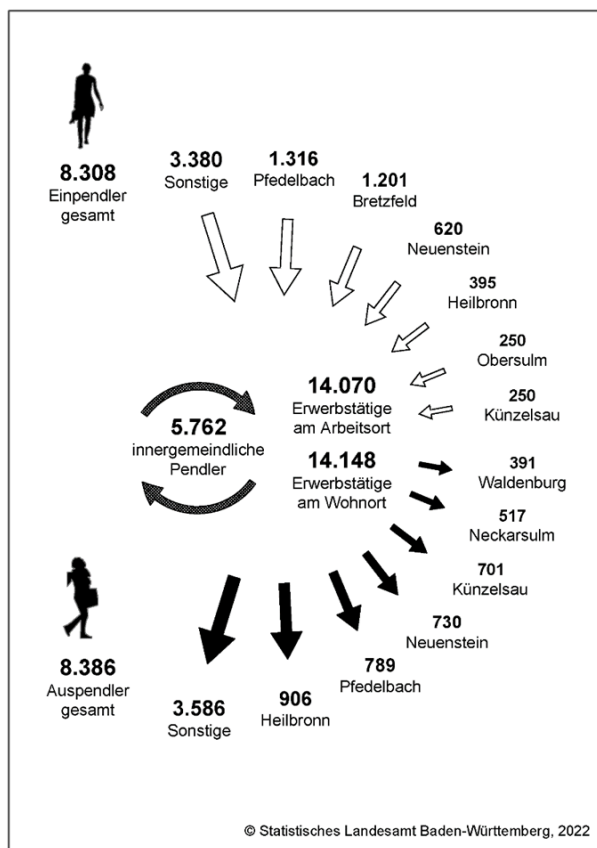
3.4 Pendleraufkommen der Stadt Öhringen

Gemäß den Angaben des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg hat die Stadt Öhringen einen nahezu ausgeglichenen Saldo von Aus- und Einpendlern (vgl. Abbildung 03).

Des Weiteren gibt es ca. 5.760 innergemeindliche Pendler, d. h. Personen, die in Öhringen wohnen und auch dort arbeiten.

Der größte Anteil der Einpendler kommt aus Pfedelbach. Der größte Auspendlerstrom geht nach Heilbronn.

Abbildung 03: Stadt Öhringen, Ein- und Auspendler über die Gemeindegrenze



Quelle: Statistisches Landesamt 2022, eigene Darstellung

3.5 Tagesverkehr

PLAN 01

In Ergänzung zu den Knotenpunkterhebungen wurden 2021 an 3 Straßenquerschnitten in der Zeit von 00.00 bis 24.00 Uhr Dauerzählungen durchgeführt. Die jeweilige Lage der Dauerzählstellen ist ebenfalls auf Plan 01 dargestellt.

ANLAGE 02

Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt als richtungsbezogene Tagesganglinie mit Angabe des in den einzelnen Stunden vorhandenen Gesamt- und Schwerverkehrsaufkommens. Die Tagesganglinien können der Anlage 02 entnommen werden.

Das Verhältnis der Verkehrsmengen der Zeitbereiche 15.00 bis 19.00 Uhr und 00.00 bis 24.00 Uhr ergibt den sogenannten a4-Faktor. Dieser dient der generellen Hochrechnung der Verkehrsstärken im Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr auf den Tagesverkehr (ca. DTV in Kfz/24 h).

Der ebenfalls anhand der Tagesganglinie zu ermittelnde Nachtanteil ist für ggf. nachfolgende schalltechnische Betrachtungen erforderlich.

Der a4-Faktor und der Nachtanteil werden wie folgt ermittelt.

$$a_4\text{-Faktor} = \frac{\text{Zeitbereich 00.00 - 24.00 Uhr}}{\text{Zeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr}}$$

$$\text{Nachtanteil} = \frac{\text{Zeitbereich 22.00 - 06.00 Uhr}}{\text{Zeitbereich 00.00 - 24.00 Uhr}}$$

Zur Hochrechnung der erhobenen 4-Stunden-Belastungen auf Tagesverkehrsbelastungen wurden die im Rahmen der oben beschriebenen Dauerzählungen ermittelten a4-Faktoren herangezogen. Für die zwischengemeindlichen und untergeordneten Straßenverbindungen wurden die a4-Faktoren entsprechend umgerechnet.

3.6 Verkehrsmodell

Zur Darstellung der Verkehrsbelastungen sowie der Berechnung der verkehrlichen Wirkungen von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen wurde für das Mobilitätskonzept Öhringen ein Verkehrsumlegungsmodell auf Grundlage des Modells aus dem großräumigen regionalen Verkehrskonzept Heilbronn – Neckarsulm aufgebaut. Dieses basiert u. a. auf einem Teilnetz des deutschlandweiten Verkehrsmodells PTV-Validate der PTV GmbH.

Das vorliegende Modell umfasst sämtliche klassifizierte sowie alle verkehrswichtigen kommunalen Straßen im weiträumigen Untersuchungsgebiet. Es reicht in diesem Differenzierungsgrad entlang der Bundesautobahn A 6 im Westen von der Anschlussstelle AS Sinsheim bis zur AS Kupferzell im Osten sowie von Mosbach (B 27/B 292/B 37) im Norden bis nach Ludwigsburg (B 27) im Süden. Durch die Großräumigkeit des Untersuchungsgebietes werden bei den Umlegungen auch entsprechend potenziell weit gefasste Raumwirkungen ermittelt und abgebildet.

Zur Verfeinerung des Modells im Bereich des Stadtgebietes Öhringen wurde das Netzmodell um das untergeordnete Straßennetz, die vorhandenen Streckenkapazitäten und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sowie die Verkehrsregelungen ergänzt. Darüber hinaus wurde die Gemarkung Öhringen in Verkehrsbezirke untergliedert. Die Verkehrsnachfrage der einzelnen Verkehrsbezirke wurde auf der Grundlage der Ergebnisse der Verkehrszählungen und Kennzeichenerhebungen aus dem Jahr 2021 sowie der Haushaltsbefragung (vgl. Kapitel 3.9.1) generiert und in Form von Fahrtenmatrizen auf das vorhandene Straßennetz umgelegt. Die sich hieraus ergebenden Verkehrsbelastungen wurden auf die Ergebnisse der Verkehrserhebungen des Jahres 2021 kalibriert.

Die Verkehrsnachfrage (Fahrtenmatrix) für den Schwerverkehr (Kfz > 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) wurde gesondert ermittelt. Dieses Vorgehen ermöglicht die spezifische Darstellung und Auswertung von Verkehrsströmen und -belastungen des Schwerverkehrs. Der Schwerverkehr umfasst auch die Busse.

PLÄNE 04+05 Die Analyse 2021 stellt die zu diesem Zeitpunkt vorhandenen Verkehrsmengen im Stadtgebiet Öhringen dar. Die in den Plänen dargestellten streckenbezogenen Zahlenwerte geben die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw5) in Kfz/24 h wieder (Belastungsbalken). Die Verkehrskennndaten für das Gesamtgebiet und den Kernbereich können den Plänen 04 und 05 entnommen werden.

3.7 Verkehrliche Zustandsanalyse

Erkenntnisse zur Qualität des Verkehrsablaufs auf einem bestehenden oder geplanten Straßennetz werden mittels überschlägiger Leistungsfähigkeitsberechnungen gewonnen.

Insbesondere im Bereich engmaschiger innerstädtischer Verkehrsnetze gelten die Verkehrsqualitäten an den Knotenpunkten als Indikatoren für die Einschätzung des Verkehrsablaufs insgesamt. In der Regel werden hierzu die Zeitbereiche der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde herangezogen.

Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen, wie sich die vorhandenen oder prognostizierten Verkehrsbelastungen auf den vorhandenen oder geplanten Ausbaustandard der Knotenpunkte (Stauraumkapazitäten, Fahrstreifenanzahl etc.) auswirken. Darauf aufbauend können ggf. erforderliche Ausbaumaßnahmen definiert und geprüft werden.

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten erfolgt auf Basis des HBS 2015 [1], welches für alle Knotenpunktformen die standardisierte Bestimmung der erzielbaren Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs ermöglicht.

Es handelt sich bei den Berechnungen in aller Regel um Einzelbetrachtungen ohne etwaigen Zusammenhang der Knotenpunkte untereinander durch möglicherweise vorhandene Koordinierungen.

Für die Ermittlung der Verkehrsqualität an signalisierten Knotenpunkten wird ein auf dem HBS 2015 basierendes Excel-Formular verwendet. Die Berechnung der Kapazität und der Verkehrsqualität an nicht signalisierten, vorfahrtgeregelten Knotenpunkten wird mit dem Programm KNOBEL [2] durchgeführt. Die Situation an Kreisverkehren wird mit Hilfe des Programms KREISEL [3] untersucht.

Alle verwendeten Programme basieren auf den Vorgaben und Berechnungsverfahren des HBS 2015.

Das HBS definiert sechs Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV), die mit den Buchstaben A bis F bezeichnet werden.

Die Stufe A bezeichnet die beste Qualität, Stufe F die schlechteste, wobei die Kapazitätsgrenze einer Verkehrsanlage i.d.R. bei der Stufe D liegt.

Die Stufengrenzen werden in erster Linie im Hinblick auf die Ansprüche der Verkehrsteilnehmer an die Bewegungsfreiheit festgelegt. Die einzelnen Stufen lassen sich folgendermaßen beschreiben und voneinander abgrenzen.

Qualität des Verkehrsablaufs		
LEISTUNGSFÄHIG	Stufe A	Diese Stufe beschreibt ausgezeichnete Verkehrsbedingungen. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
	Stufe B	Bei dieser Qualitätsstufe herrschen gute Verkehrsbedingungen vor. Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Bei Knotenpunkten mit LSA können alle während der Sperrzeit ankommenden Fahrzeuge in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Die Wartezeiten sind kurz.
	Stufe C	Der Verkehr läuft mit zufriedenstellender Qualität ab. Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt. Bei Knotenpunkten mit LSA können nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Fahrzeuge in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Am Ende der Freigabezeit tritt nur gelegentlich ein Rückstau auf.
	Stufe D	Die Verkehrsqualität ist in dieser Stufe als ausreichend zu bezeichnen. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil. Bei Knotenpunkten mit LSA sind die Wartezeiten beträchtlich. Am Ende der Freigabezeit tritt häufig ein Rückstau auf.
NICHT LEISTUNGSFÄHIG	Stufe E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen (z. B. Verkehrsmenge, Fußgänger) können zum Verkehrszusammenbruch (d. h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität (Leistungsfähigkeit) wird erreicht. Auch bei Knotenpunkten mit LSA sind die Wartezeiten lang. Am Ende der Freigabezeit tritt in den meisten Umläufen ein Rückstau auf. Die Qualität des Verkehrsablaufs muss als mangelhaft bezeichnet werden.
	Stufe F	In dieser Stufe werden Situationen zusammengefasst, in denen die Qualität des Verkehrsablaufs als völlig unzureichend anzusehen ist. Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als dessen Kapazität. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Die Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet. Bei Knotenpunkten mit LSA wächst der Rückstau stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

Die genaue Definition der einzelnen Qualitätsstufen und die Beschreibung des vorhandenen Zustands des Verkehrsablaufs ist der nachfolgenden Übersicht und Tabelle 03 zu entnehmen.

Tabelle 03: Qualitätsstufen

Qualitätsstufe	Nicht signalisierte Knotenpunkte	Signalisierte Knotenpunkte	
		Mittlere Wartezeit t_w [s] Kfz-Verkehr	t_w [s] Fußgänger
A	≤ 10	≤ 20	≤ 30
B	≤ 20	≤ 35	≤ 40
C	≤ 30	≤ 50	≤ 55
D	≤ 45	≤ 70	≤ 70
E	> 45	> 70	> 85 ²⁾
F	— ¹⁾	— ¹⁾	— ¹⁾

¹⁾ Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt ($q > C$).

²⁾ Die Grenze zwischen den QSV E und F ergibt sich aus dem in den RiLSA vorgegebenen Richtwert für die maximale Umlaufzeit von 90 s und der Mindestfreigabezeit von 5 s.

ANLAGE 03

In der Anlage 03 sind die Berechnungsergebnisse für die maßgebenden Knotenpunkte dargestellt.

Es zeigt sich, dass mit den Verkehrsbelastungen der Analyse 2021 alle untersuchten Knotenpunkte in der morgendliche Spitzenstunde in ihrem heutigen Ausbauzustand noch leistungsfähig (Qualitätsstufen A bis D) betrieben werden können.

Während der nachmittäglichen Spitzenstunde weisen die folgenden nicht signalisierten Knotenpunkte für die Verkehrsbelastungen der Analyse 2021 Überlastungen (Qualitätsstufe E) auf.

- KP 19: Neuenstadter Straße/BAB 6
- KP 30: Herrenwiesenstraße/Schleifbachweg
- KP 35: Nußbaumweg/Hunnenstraße/Uhlandstraße
- KP 38: Schillerstraße/Haagweg/Ebertstraße
- KP 45: Herrenwiesenstraße/Berliner Straße

Der KP 19 Neuenstadter Straße/BAB 6 wird im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 6 mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet und wird daher künftig ausreichende Leistungsreserven aufweisen.

Alle anderen Knotenpunkte müssen jedoch den Berechnungsergebnisse zufolge ausgebaut bzw. ertüchtigt werden.

3.8 Beteiligung Bürger*innen und Gemeinderat

3.8.1 Allgemeines

Das Land Baden-Württemberg hat mit der im Jahr 2013 erlassenen Verwaltungsvorschrift zur Intensivierung der Öffentlichkeitsbeteiligung in Planungs- und Zulassungsverfahren [4] zum ersten Mal Begriffe und Inhalte einer Bürgerbeteiligung formuliert und definiert.

Das Ziel des gesamten Prozesses der Bürgerbeteiligung ist es, die Anforderungen der Bevölkerung an deren heutige und künftige Mobilität abzufragen und dabei einen möglichst transparenten Prozess der Ergebnisfindung zu gestalten. Der Bürgerschaft sollen dabei auch Einblicke in die Rahmenbedingungen von Planungsprozessen und die dabei erforderlichen Abwägungen verschafft werden.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Öhringen wird dieser Grundgedanke der Öffentlichkeitsbeteiligung umgesetzt. Die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes wurde von Beginn an so konzipiert, dass die Bürger*innen neben der Teilnahme an Befragungen (vgl. Kapitel 2.9) im Rahmen von Expertenrunden, Workshops und über die Homepage der Stadt Öhringen aktiv am Planungsprozess teilnehmen konnten. Begleitet und moderiert wurde der Prozess der Bürgerbeteiligung vom Büro SINNWERKSTADT.

In den nachfolgenden Kapiteln wird auf die wesentlichen Beteiligungsprozesse eingegangen.

3.9 Befragungen

Um Auskunft über das Mobilitätsverhalten der Bürger*innen, Beschäftigten und Schüler*innen in Öhringen zu erhalten, wurden Befragungen durchgeführt. Das Deckblatt des Haushaltsfragebogens ist exemplarisch auf nebenstehender Abbildung dargestellt und orientiert sich an den Empfehlungen der EVE [5]

3.9.1 Haushaltsbefragung

Die Befragung der Haushalte bildet einen wesentlichen Baustein der Öffentlichkeitsbeteiligung, da Meinungen und Einschätzungen zu Verkehrsthemen und dem Verkehrsverhalten jedes einzelnen abgefragt wurden. Die Befragten wurden gebeten, konkrete Verbesserungsvorschläge zu den einzelnen Verkehrsarten abzugeben. So entstand bereits zu einem frühen Zeitpunkt der Bearbeitung ein umfangreiches Meinungsbild zur Mobilität in Öhringen.

Abbildung 04: Deckblatt des Haushaltsfragebogens

Haushaltsbefragung
Mobilitätskonzept Öhringen

Große Kreisstadt
Öhringen

Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig und es entstehen keine Kosten für Sie! Alle Angaben werden vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet. Der Erfolg dieser Untersuchung hängt von Ihrer Unterstützung ab!

Als Dankeschön für Ihre Mühe und Zeit, hat die Stadtverwaltung Öhringen ein Gewinnspiel ausgelobt. **Unter allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern werden fünf Öhringer Gutscheine im Wert von jeweils € 100,00 verlost.**

Sie haben die Möglichkeit diesen Fragebogen auszufüllen oder im Internet die Fragen online zu beantworten.

Sie finden die Onlinebefragung im Internet unter:
<https://survey.lamapoll.de/haushaltsbefragung-oehringen/>

oder scannen Sie einfach diesen QR-Code:

Die Beantwortung dauert etwa 10 bis 15 Minuten.

Falls Sie Fragen bei der Beantwortung haben, wenden Sie sich bitte direkt per E-Mail an die folgende Adresse: pink@bsingenieur.de

Wichtige Hinweise zum Ausfüllen der Fragebögen:

Haushaltsfragebogen:
Bitte tragen Sie hier max. 3 Personen ein, die dem gemeinsamen Haushalt angehören – auch die, die am Stichtag nicht anwesend sind. Wer nur zu Besuch ist, zählt nicht zum Haushalt.

Verkehrsbogen/Wegeprotokoll:
Füllen Sie bitte für max. 3 Personen in Ihrem Haushalt, die zehn Jahre oder älter sind, ein Wegeprotokoll aus, auch für Personen, die am Stichtag nicht das Haus verlassen haben.

Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll für den **letzten zurückliegenden oder kommenden Donnerstag aus und notieren Sie das Datum.**

Bitte tragen Sie im Wegeprotokoll alle Wege des gesamten Stichtages ein. Rückwege sind dabei gesondert aufzuführen. Vergessen Sie bitte keinen Weg und geben Sie zu jedem Weg alle genutzten Verkehrsmittel an.

Bitte beachten Sie, dass sich ein gesamter Weg aus mehreren einzelnen Wegen zusammensetzen kann. Falls Sie zum Beispiel auf der Fahrt zur Arbeit Einkäufe erledigen, sind dies im Verkehrsbogen zwei getrennte Wege.

Als Wege gelten:

- Alle Fußwege (jedoch nicht Wege innerhalb des Grundstückes und nicht Wege zur Bushaltestelle oder zum Auto),
- alle Fahrten mit dem Fahrrad
- alle Fahrten mit einem motorisierten Verkehrsmittel (hierzu zählen auch Bus und Bahnen).

Zum Zweck „Linkaufen/Dienstleistung“ gehören unter anderem auch Behördengänge, Besuch einer Sparkasse, Bank, Versicherung, Friseur, etc.

Seite 1 von 10

Quelle: Eigene Darstellung

Die Haushaltsbefragung fand in der Zeit vom 26. Oktober bis 21. November 2021 statt. Hierzu wurden zum einen Haushaltsfragebögen in Papierform an ausgewählte Haushalte in Öhringen verschickt und im Rathaus ausgelegt. Zudem hatten die die Bürger*innen die Möglichkeit, über ein Online-Tool an der Befragung teilzunehmen. Insgesamt 2.516 Teilnehmer*innen füllten den Fragebogen online (39 %) oder in Papierform (61 %) aus. Dies entspricht einem Anteil von 10 % an der Gesamtbevölkerung.

Der Fragebogen bestand aus einem Teil, der das Verhältnis der Personen zu den vorhandenen Verkehrsmitteln beleuchtet (Verfügbarkeit, Nutzungshäufigkeit) und einem Teil, der sich auf die konkrete Nutzung von Verkehrsmitteln im Alltag bezieht (Wegebögen). Das Thema Home-Office vor und nach Corona wurde ebenfalls abgefragt.

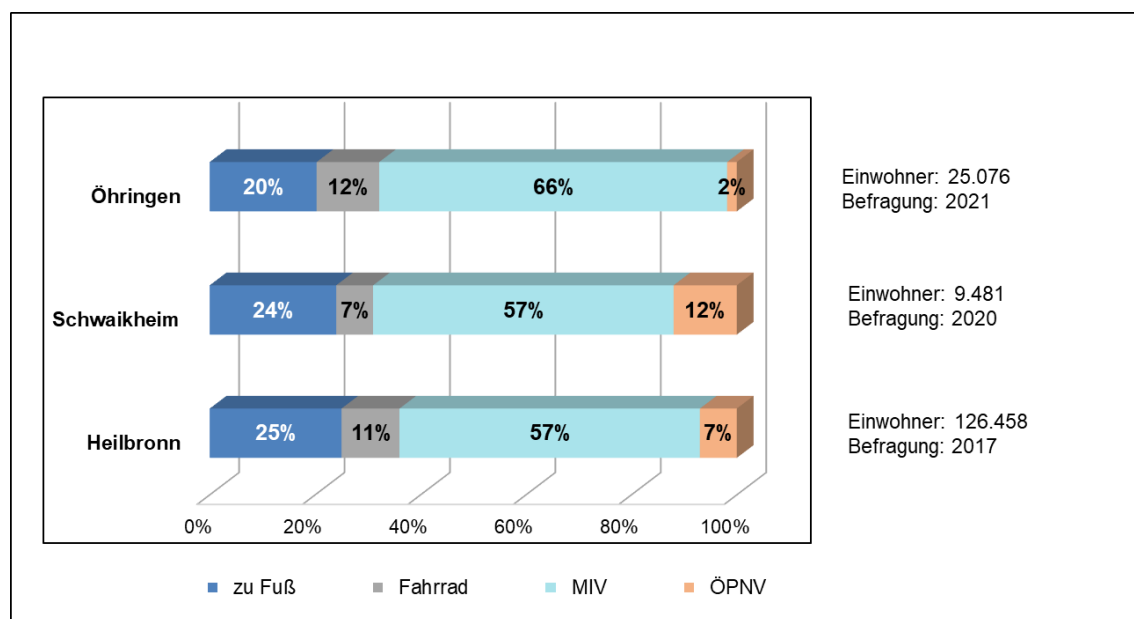
Über die Wegebögen konnten die Befragten, ihre an einem zurückliegenden Donnerstag zurückgelegten Wege mit Quelle und Ziel, Wegezweck und genutztem Verkehrsmittel angeben. Hierdurch sind Aussagen zur tatsächlichen Verkehrsmittelwahl (Modal Split) möglich.

Darüber hinaus war es den Befragten möglich, verkehrsmittelbezogene Verbesserungsvorschläge frei zu formulieren.

Zusammengefasst ergeben sich aus der Haushaltbefragung die folgenden wesentlichen Erkenntnisse:

- Insgesamt wurden 2.051 Wegebögen ausgefüllt. Hiervon waren 1.882 Personen mobil. Die befragten Personen legten an dem gewählten Donnerstag insgesamt 6.175 Wege zurück. Dies entspricht 3,01 Wegen/mobiler Person und Tag. In nachfolgender Abbildung 05 ist der Modal Split (Verkehrsmittelwahl) in Öhringen im Städtevergleich dargestellt.
- Insgesamt 66 % aller zurückgelegten Wege werden in Öhringen mit dem Pkw durchgeführt.
- Der Umweltverbund (öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Fußverkehr) besitzt insgesamt einen Anteil von ca. 34 %.
- Auffällig ist, dass der Anteil der ÖPNV-Nutzer lediglich bei 2 % liegt, in den Vergleichsstädten Schwaikheim und Heilbronn liegt dieser Anteil immerhin bei 7 bis 12 % (vgl. Abbildung 05).

Abbildung 05: Stadt Öhringen, Modal Split im Städtevergleich



Quelle: Eigene Darstellung

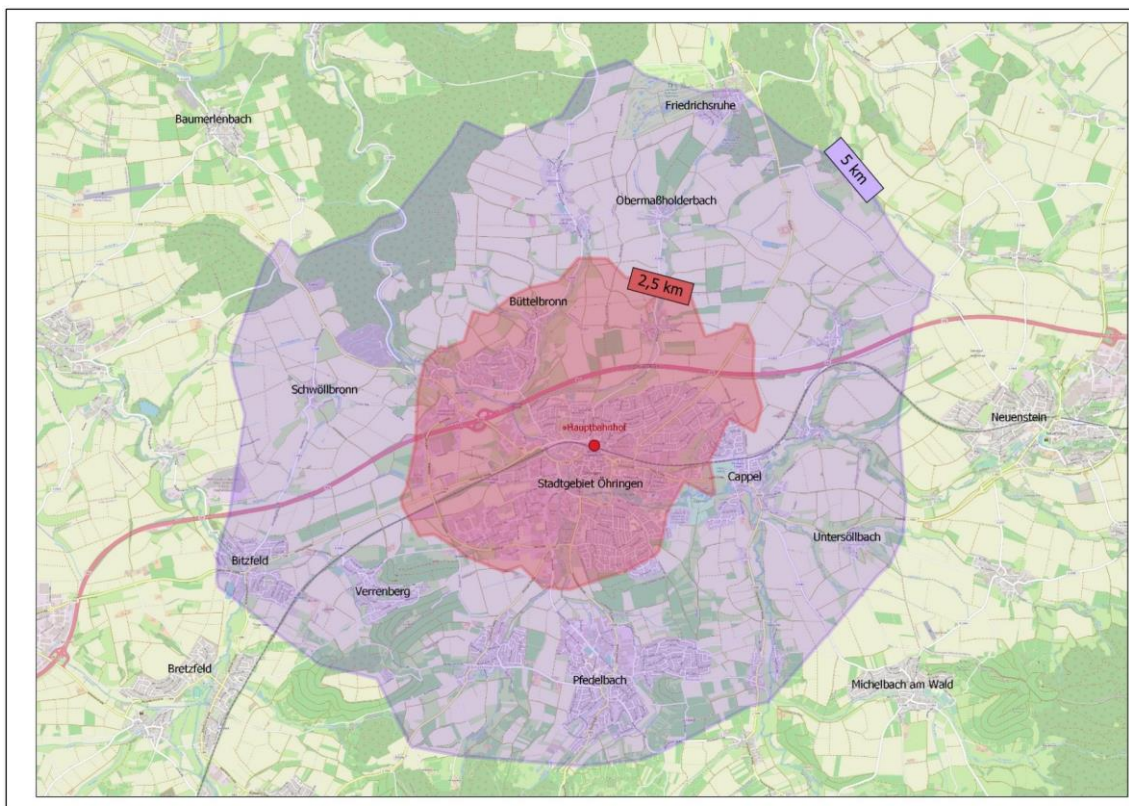
Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung verdeutlichen, dass der MIV (Motorisierte Individualverkehr) eine dominierende Rolle im Verkehrsverhalten der Öhringer Bevölkerung einnimmt.

Die wichtige Erkenntnis aus der Haushaltsbefragung ist der über allen berücksichtigten Fahrzwecke hinweg hohe MIV Anteil am Modal Split. Aufgrund der vertieften Analyse zu Weglängen und Motivationen kann daraus ein Potenzial zur künftigen Verlagerung des Modal Splits hin zum Umweltverbund (ÖPNV, Fuß, Rad, Alternative Mobilität) ausgemacht werden.

Insbesondere auf mittleren und längeren Wegestrecken ist der ÖPNV dazu geeignet, Teile dieses Potenzials aufzunehmen. Am Beispiel der Ergebnisse zu den Fahrtzwecken Einkaufen und Freizeit wird deutlich, dass über die Schaffung von Strukturen bei Einzelhandels- und Freizeitangeboten, auch hier Verlagerungspotenziale vom MIV in Richtung Umweltverbund bestehen. Grundvoraussetzung hierfür ist, dass die Infrastrukturen des Umweltverbundes gestärkt und ausgebaut werden (u. a. Ausbau von Radwegen, Radabstellanlagen und Radladestationen, Taktverdichtung im ÖPNV etc.).

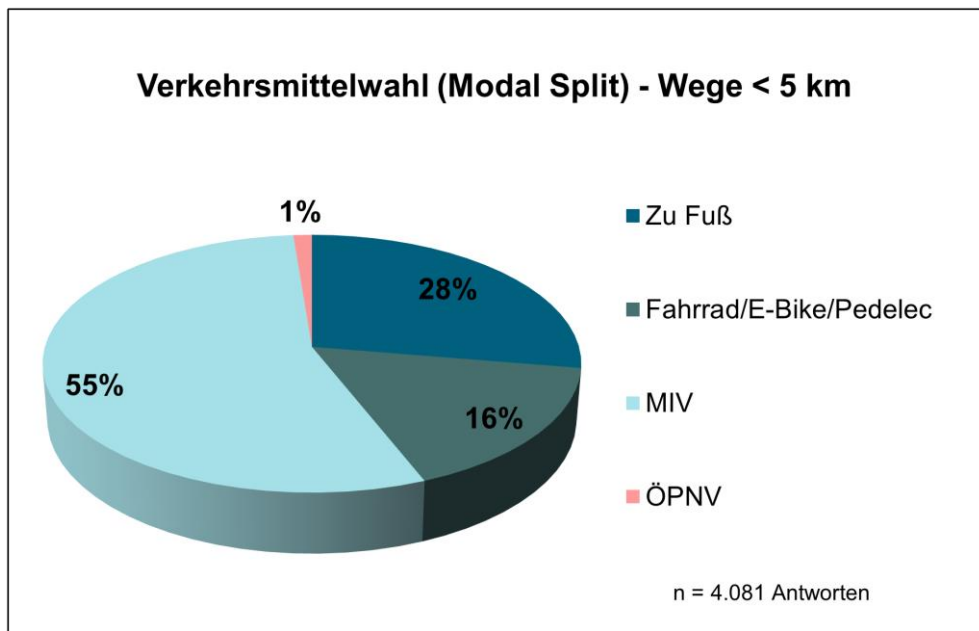
Die Analyse des Pendlerverhaltens zeigt, dass selbst kurze Distanzen unter 5 km bevorzugt mit dem Auto zurückgelegt werden, obwohl diese auch zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad bewältigt werden könnten. Es sind gerade die Kurzstrecken, die aufgrund der fehlenden Motorerwärmung und der häufigen Anfahr- und Haltevorgänge besonders hohe CO₂-Emissionen zur Folge haben.

Abbildung 06: Einzugsbereiche < 2,5 km und < 5 km (Basis Bahnhof Öhringen)



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 07: Modal Split für Wege < 5 km



Quelle: Eigene Darstellung

Die Binnenverkehrsmenge innerhalb des Radius von < 5 km liegt bei ca. 29.500 Kfz/24 h. Die Differenz zum Binnenverkehr des Stadtgebietes ist darauf zurückzuführen, dass in dem Binnenverkehr < 5 km auch Fahrten von/zu Pfedelbach, Bitzfeld, Windischenbach und Friedrichsruhe vorhanden sind, die im Binnenverkehr des Stadtgebietes Öhringen nicht berücksichtigt werden.

Insbesondere beim Berufsverkehr im Nahbereich bis 5 km besteht ein großes Potenzial zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl hin zum Fuß- und Radverkehr. Der gegenwärtige Trend vom muskelkraftbetriebenen Fahrrad hin zum Pedelec vereinfacht das Zurücklegen auch von topografisch anspruchsvollen Strecken und von Strecken jenseits des 5 km Aktionsradius. Daher bestehen, z. B. durch einen Bewusstseinswandel, auch bei den längeren Wegen Steigerungspotenziale für eine nachhaltigere Mobilität mit dem Fahrrad.

ANLAGE 04

Die Anlage 04 enthält die Gesamtheit aller aus der Haushaltsbefragung gewonnenen Ergebnisse.

3.9.2 Beschäftigtenbefragung

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurde das Mobilitätsverhalten der ortsansässigen Bürger*innen, also der Binnen- und Auspendler*innen erhoben. Nicht erfasst hingegen wurden die auswärtigen Einpendler*innen und deren Verkehrsmittelwahl. In Öhringen gab es Stand 2020 14.148 Erwerbstätige am Wohnort.

Um genaue Erkenntnisse über die Arbeitswege und die Verkehrsmittelwahl dieser Gruppe zu gewinnen, wurden in der Zeit von 26. Oktober 2021 bis 13. Februar 2022 in insgesamt 14 Betrieben von Öhringen eine Beschäftigtenbefragung und in 101 Betrieben eine Befragung der Geschäftsleitung durchgeführt.

Zu den Betrieben, die an der Befragung teilgenommen haben, zählen die Stadtverwaltung mit allen städtischen Kindergärten, Schulen und Außenstellen, das Hohenloher Krankenhaus, Logistikunternehmen und Einzelhändler.

ANLAGE 05 Es wurden 632 verwertbare Fragebögen abgegeben. Hiervon wurden 63 % online ausgefüllt. 37 % der Fragebögen wurden in Papierform abgegeben. Die Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung und der Geschäftsleitung (ab Seite 30; Anlage 05) können im Detail der Anlage 05 entnommen werden.

Die Beschäftigten wurden neben ihrem Mobilitätsverhalten auch zum Thema Home-Office befragt. 11 % der Befragten wünschen sich vom Arbeitgeber das Angebot Home-Office. Insgesamt 27 % der Befragten gaben an, bereits im Home-Office zu arbeiten bzw. wollen künftig von zu Hause arbeiten. Bei 62 % der Befragten ist Home-Office auf Grund der Art ihrer Arbeit nicht möglich.

Wie bei der Haushaltsbefragung auch, spielt der Motorisierte Individualverkehr beim Arbeitsweg die bedeutende Rolle. Der überwiegende Anteil von 78 % (inkl. Dienstfahrzeug) der in Öhringen Beschäftigten legt den Arbeitsweg mit dem MIV zurück.

Der Mitfahreranteil liegt beim Fahrtzweck Arbeit bei lediglich 1 %. Fahrgemeinschaften zum Arbeitsplatz sind für die Bevölkerung von Öhringen demnach keine praktikable Alternative.

Im Berufsverkehr liegt der Anteil des ÖPNV bei lediglich 2 %.

3.9.3 Befragung der Schüler*innen

Im Zeitraum vom 26. November 2011 bis zum 09. Februar 2022 wurde an Öhringer Schulen eine Online-Befragung durchgeführt, an der sich alle Schüler*innen der städtischen Grundschulen, weiterführenden Schulen und Berufsschulen beteiligen konnten.

Darüber hinaus wurde bei einem Teil der Schulen die Schulleitung befragt. Da die Schüler*innen der Christlichen Grund- und Werkrealschule ausschließlich mit dem Bus gefahren werden, wurden dort auch die Busfahrer in die Befragung eingebunden.

Ziel der Befragung war es, die aus Sicht der Schüler*innen vorhandenen Mängel, Konflikte und Wünsche bezüglich des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV zu eruieren, um diese im Zuge der weiteren Gehschulweg- und Radschulwegplanungen berücksichtigen zu können.

Die teilnehmenden Schulen, deren Schüleranzahl, der befragte Personenkreis sind in der nachfolgenden Übersichtstabelle dargestellt. Des Weiteren ist benannt, welche Pläne von den jeweiligen Schulen verpflichtend erarbeitet und vorgelegt werden müssen (Gehschulweg- bzw. Radschulwegplan)

Tabelle 04: Übersichtstabelle Schulen und Akteure Befragung Schüler*innen

Schule	Anzahl Schüler*innen	Befragter Personenkreis	Verpflichtung gemäß Erlass „Sicherer Schulweg“
Grundschule			
Schillerschule	487 (davon 62 in Verrenberg)	Schulleitung	Gehschulwegplan
Hungerfeldschule	247 (davon 46 in Michelbach)	Schüler*innen	
Christliche Grund- und Werkrealschule	45	Busfahrer	Schüler*innen werden mit dem Bus gebracht
Weiterführende Schule			
Albert-Schweitzer-Schule	78	Schüler*innen und Schulleitung	Gehschulwegplan und Radschulwegplan
August-Weygang-Gemeinschaftsschule	272	Schüler*innen	
Realschule Öhringen	541	Schüler*innen	
Hohenlohe Gymnasium	1.242	Schüler*innen	
Tiele-Winckler-Schule	60	Schüler*innen	Schüler*innen werden mit dem Bus gebracht
Berufsschulen			
Gewerbliche Schule	795	Schüler*innen	Gehschulwegplan und Radschulwegplan
Kaufmännische Schule	630	Schüler*innen	
Richard-von-Weizsäcker-Schule	856	Schüler*innen	

ANLAGE 06

Die Ergebnisse der Schülerbefragung können der Anlage 6 entnommen werden. Bei den beiden Grundschulen überwiegt der Anteil (65 % bis 71 %) der zu Fuß gehenden Schülerinnen und Schüler. Der Hol- und Bringverkehr spielt insbesondere bei der Hungerfeldschule mit einem Anteil von 27 % eine gewichtige Rolle. In der Schillerschule liegt der Anteil derer, die mit dem Pkw zur Schule gebracht werden bei 12 %.

Je älter die Schüler*innen sind, desto höher ist der Anteil des Fahrrads (19 %) und des ÖPNV (54 %) am Gesamtverkehrsaufkommen. Der Anteil der Schüler*innen, die zu Fuß zur Schule gehen sinkt in der höheren Altersklasse Alter auf 19 %.

Bei den Berufsschulen liegt das Durchschnittsalter der Befragten bei 20 Jahren. Dementsprechend stellt sich der Modal Split ein. 35 % der befragten Schüler*innen kommen mit dem Pkw als Selbstfahrer, weitere 9 % als Mitfahrer zur Schule. 5 % nutzen für den Schulweg das Moped/Motorrad. 37 % fahren mit dem ÖPNV. Vergleichsweise untergeordnete Rollen spielen das Fahrrad (6 %) und der Fußverkehr (8 %).

Neben der Angabe zur Verkehrsmittelwahl konnten die Schüler*innen auf Gefahrenstellen auf dem Schulweg hinweisen. Des Weiteren wurden die Schüler*innen gebeten, im Rahmen der Befragung, ihren Schulweg in einen Plan einzuzeichnen bzw. genau zu beschreiben. Für jede Schule wurden hieraus entsprechende Pläne mit den genannten Schulwegen und Gefahrenstellen erarbeitet. Diese Pläne und die Ergebnisse der Schülerbefragung wurden den Schulleitern als Grundlage für die Erarbeitung von Geh- und Radschulwegplänen bzw. Überarbeitung vorhandener Geh- und Radschulwegpläne zur Verfügung gestellt.

3.10 Sitzungen und Veranstaltungen

Neben den bereits beschriebenen Befragungen wurde die Öhringer Bevölkerung im Rahmen der folgenden **öffentlichen Veranstaltungen** an der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes beteiligt.

- Auftaktveranstaltung am 04.11.2021
- Bürgerworkshop Umweltverbund am 25./26.03.2022
- Bürgerworkshop MIV am 06./07.05.2022
- Informationsveranstaltung am 27.04.2023

Außerdem wurden **Expertenrunden** zu den Themen bzw. mit den folgenden Akteuren durchgeführt:

- Themen ÖPNV und Umwelt
- Themen Rad- und Schulverkehr (2 Termine)
- Themen MIV, Wirtschaft, Ruhender Verkehr
- Thema Einzelhandel
- Thema Ortsteile (Ortsvorsteher)
- Thema Schulwege (Rektoren)

Hier konnten Spezialisten der Stadt, Ortsvorsteher, Interessensvertreter verschiedener Gruppierungen sowie Bürgerinnen und Bürger bereits frühzeitig Konflikte in ihrem Themengebiet benennen und Wünsche äußern.

Begleitend zur Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes tagte insgesamt 13 mal der **Arbeitskreis Mobilität**. Dieser wurde in der Gemeinderatssitzung am 28. September 2021 gegründet. Er besteht aus Gemeinderatsmitgliedern, Mitarbeitern der Stadtverwaltung sowie Experten zu speziellen Themenbereichen.

Im Rahmen der Sitzungen wurden der jeweils aktuelle Sachstand vorgetragen und diskutiert, Veranstaltungen vor- und nachbereitet sowie weitere Abläufe abgestimmt und Themen vorbereitet.

Mit dem Arbeitskreis wurde zudem ein Stadtpaziergang durchgeführt, bei dem die neuralgischen verkehrlichen innerstädtischen Punkte besichtigt und besprochen wurden. Des Weiteren gab es eine Radtour mit Mitgliedern aus der Verwaltung sowie dem Radverkehrsbeauftragten der Stadt bei der Konfliktpunkte des Radverkehrs besichtigt wurden.

Der **Gemeinderat** traf sich insgesamt zu drei Klausurtagungen. Diese fanden am 30.09./01.10.2022, 18./19.11.2022 und am 18.03.2023 statt. Einige Eindrücke und Bilder zu den beiden Bürgerworkshops vom März und Mai 2022 sind nachfolgend dargestellt.



Problem	wo?	wann?	wer?	wann?	wer ist betroffen?	Sonstiges
Preise unattraktiv	kurze Strecken	zu kurz im Vorjahr zu lang	NVH	immer	alle außer Schüler & Studenten	
Freizeitplan kaum/nach Busverbindungen	alle Strecken	von Schülern abhängig	NVH	Sonstige immer in allen Formaten	alle	
Fahrradverleiher kaum möglich	Büs (S) und nach 17 Uhr	keine Platz im Bus	NVH DB	zu immer DB bei hoher Auslastung	alle	
Keine Anpassung Takt, DB, S-Bahn, Bus	DB S-Bahn Bus HH	folgende Veränderung auf Fahrt vor Busausfahrt als	NVH DB			
Erhöhter Handicap + Kindwagen	Abreise	bestehende bei alten S-Bahn Busfahren für Absenken	NVH DB Busfahren	immer bei Abreise von Busausfahrt	alle Handicap + Kiga	① Barrierefreie Zerstreuung in Plan aufnehmen



3.11 Konflikt- und Maßnahmenkataloge

Die Konflikt- und Maßnahmenkataloge für das Stadtgebiet und die Ortsteile bestehen aus allen Anregungen, die durch die Auftaktveranstaltung, die Bürgerworkshops, Expertenrunden, Klausurtagungen und Befragungen sowie per E-Mail an die Stadt herangetragen wurden. Des Weiteren sind Konfliktpunkte benannt, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes (z. B. Leistungsfähigkeitsberechnungen, Unfallkarten) herausgearbeitet bzw. identifiziert wurden. Hinzu kommen Konfliktpunkte, die von der Stadtverwaltung benannt wurden.

Der Konflikt- und Maßnahmenkatalog ist wie folgt kategorisiert:

In Spalte 1 ist das betreffende Verkehrsmittel, also Motorisierter Individualverkehr (MIV) (fließend und ruhend), Umweltverbund (Rad- und Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖV)) sowie Neue Mobilität dargestellt.

In Spalte 2 wird der konkrete Konfliktpunkt und in Spalte 3 wird die dazugehörige Örtlichkeit bzw. die Straße genannt. Spalte 4 weist die Quelle der Anregung und die Häufigkeit der Nennung dieses Punkts (Klammerwert) aus. Spalte 5 enthält eine kurze Stellungnahme zum Konflikt und der damit einhergehenden Maßnahme.

In Spalte 6 wurde zusammen mit Vertretern der Stadtverwaltung festgelegt, welcher Status dem Konfliktpunkt zugeordnet wird. Hier wird wie folgt unterschieden:

- A: zur Weiterverfolgung empfohlen
- B: wird bereits von BSI untersucht/ist in Arbeit
- C: wird/wurde von 3. Seite untersucht
- D: nicht weiterzuverfolgen
- E: bereits erledigt

Spalte 7 stellt dar, wer für die Umsetzung der Maßnahme verantwortlich ist. Bei den Verantwortlichen werden hauptsächlich das Mobilitätskonzept (MK) oder die Stadt angeführt.

In den beiden letzten Spalten hatte die Verwaltung Gelegenheit Bemerkungen zu den einzelnen Themen einzutragen.

Insgesamt wurden 738 Konfliktpunkte (606 Konfliktpunkte im Stadtgebiet und 132 Konfliktpunkte in den Ortsteilen) identifiziert.

In der nachfolgend dargestellten tabellarischen Übersicht wird deutlich, dass einige Konflikte bereits erledigt wurden (Status E). Manche Konflikte können aufgrund fehlender Informationen nicht zugeordnet werden oder sind nicht umsetzbar (Status D).

Dennoch verbleiben in Summe 397 Konflikte (Stadtgebiet und Ortsteile) übrig, die bereits bearbeitet werden bzw. weiterverfolgt werden sollen (Status A bis C). Hieraus ergibt sich ein Maßnahmenkatalog, der im Laufe der Zeit umgesetzt werden soll bzw. bereits umgesetzt wird.

Tabelle 05: Übersichtstabelle Konfliktpunkte, Anzahl, Status

Fahrzeugart	Anzahl	Status
Stadtgebiet		
Gesamt	606	A bis E
	24	E (bereits erledigt)
	244	D (wird nicht weiterverfolgt, da z. B. nicht umsetzbar oder kann nicht zugeordnet werden)
	4	C/D (Konflikt bekannt, aber nicht finanzierbar)
	334	A bis C (wird weiterverfolgt und z. T. bereits untersucht)
Motorisierter Individualverkehr	55	A bis C
Ruhender Verkehr	28	
Radverkehr	79	
Fußgänger	81	
Rad-/Fußgänger	2	
ÖPNV	81	
Neue Mobilität	19	
Ortsteile		
Gesamt	132	A bis E
	7	E (bereits erledigt)
	62	D (wird nicht weiterverfolgt, da z. B. nicht umsetzbar oder kann nicht zugeordnet werden)
	0	C/D (Konflikt bekannt, aber nicht finanzierbar)
	63	A bis C (wird weiterverfolgt und z. T. bereits untersucht)
Motorisierter Individualverkehr	15	A bis C
Ruhender Verkehr	2	
Radverkehr	18	
Fußgänger	12	
Rad-/Fußgänger	2	
ÖPNV	14	
Neue Mobilität	0	

Beim **fließenden MIV** sind die Schwerpunkte das hohe Verkehrsaufkommen und seine Folgen sowie das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Darüber hinaus wurde eine Vielzahl von weiteren Gefahrenstellen im Stadtgebiet und den Ortsteilen genannt. Insbesondere Konflikte mit den Elterntaxen waren ein wiederkehrender Konflikt. In einer Vielzahl Hinweise wird von Bürger*innen und Schüler*innen bemängelt, dass der Knotenpunkt Nußbaumweg/Hunnenstraße seine Leistungsgrenze erreicht hat. Die Öffentlichkeit nimmt dies über die dort vorhandenen langen Wartezeiten und Staus wahr. Die von uns durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen bestätigen diese Wahrnehmung.

Im **Umweltverbund** sind überwiegend Konflikte im Rad- und Fußwegenetz aufgenommen worden. Im Fußverkehr wurden vorrangig fehlende Quermöglichkeiten, fehlende Barrierefreiheit und schlechte Zustände der Fußverbindungen bemängelt.

Das **Radverkehrsnetz** ist lückenhaft oder weist Sicherheitsmängel, wie z. B. kombinierte Geh- und Radwegeverbindungen oder eine unsichere Führung auf. Ein wesentlicher Kritikpunkt beim Radverkehr waren zudem die unzureichenden Abstellanlagen für Fahrräder am Bahnhof und an den Haltestellen. Obwohl 24 Fahrradboxen am Bahnhof installiert wurden, wünschen sich die Bürger*innen dort weitere diebstahlsichere und wettergeschützte Abstellanlagen für ihre Fahrräder.

Beim **ÖPNV** wurde insbesondere die schlechte Taktung und Durchbindung von Bus und Bahn bemängelt.

Ein wesentlicher Kritikpunkt beim **Ruhenden Verkehr** ist der hohe Anteil an Falschparkern und die fehlende Ahndung. Zudem wird hoher Parkdruck im Bereich der Kaufmännischen und Gewerblichen Schule und fehlende E-Ladesäulen bemängelt.

Bei der **Neuen Mobilität** wird im Wesentlichen kritisiert, dass es kein Car-Sharing-Angebot in Öhringen gibt.

Kritik wurde zudem bezüglich der Aufenthaltsqualität im Bereich des Bahnhofs geübt. Eine Aufwertung der vorhandenen Bahnunterführungen zur Beseitigung der Angsträume wird gewünscht und empfohlen.

ANLAGEN 7+8 In Anlage 7 ist der **Konflikt- und Maßnahmenkatalog** für das Stadtgebiet und in Anlage 8 für die Teilorte dargestellt. Der Konflikt- und Maßnahmenkatalog liegt sowohl für das Stadtgebiet als auch für die Teilorte als Excel-Datei vor. Somit kann der Inhalt z. B. nach unterschiedlichen Fahrzeugarten oder einzelnen Straßenzügen gefiltert und sortiert werden.

4. KLIMANEUTRALITÄT, VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE UND LEITBILD 2035

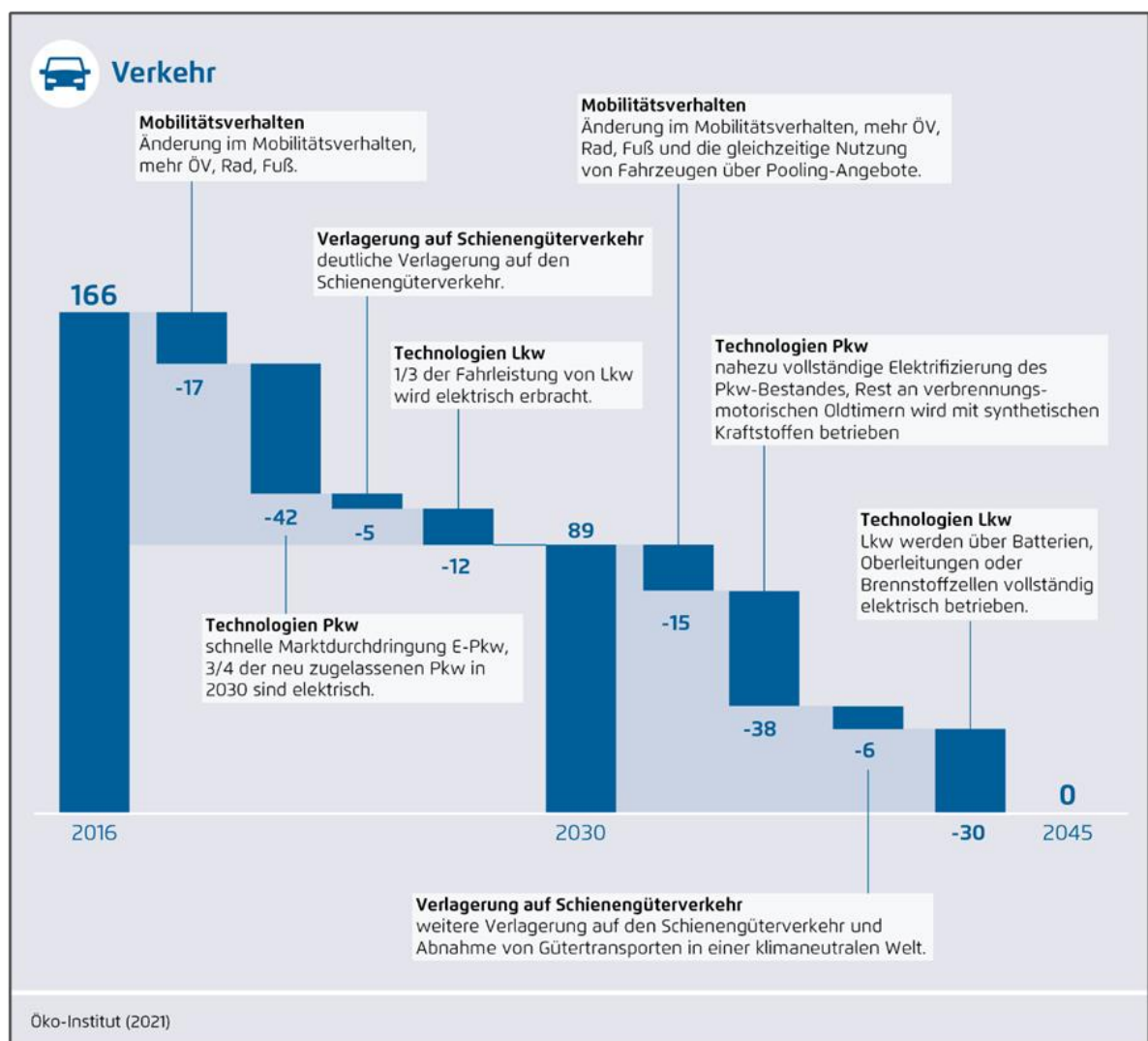
4.1 Klimaneutralität

Das europäische Parlament definiert Klimaneutralität wie folgt:

„Klimaneutralität bedeutet ein Gleichgewicht zwischen Kohlenstoffemissionen und der Aufnahme von Kohlenstoff aus der Atmosphäre in Kohlenstoffsenken herzustellen. Um Netto-Null-Emissionen zu erreichen, müssen alle Treibhausgasemissionen weltweit durch Kohlenstoffbindung ausgeglichen sein.“

Die Klimaneutralität im Verkehrssektor setzt mehrere Trendwenden voraus. Sie ist nur zu erreichen mit einem vollständigen Umstieg auf Elektrofahrzeuge, einem deutlichen Anstieg der Nutzung der Verkehrsarten im Umweltverbund (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV). Der Gütertransport muss vermehrt auf der Schiene stattfinden und mit Lkw, die ihrerseits mit Batterien, Oberleitungen oder Brennstoffzellen elektrisch betrieben werden, erfolgen.

Abbildung 08: Klimaneutralität im Verkehr



Quelle: Öko-Institut 2021

Im Sinne der Erreichung des Klimaschutzzieles im Verkehrssektor hat das Land Baden-Württemberg die Ziele der Verkehrswende in Baden-Württemberg, die eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 55 % ausgehend vom Jahr 1990 berücksichtigen, erarbeitet. Einen wesentlichen Baustein bildet hierbei die Veränderung des heutigen Verkehrsverhaltens hin zu einer klima-, menschen- und umweltfreundlichen Mobilität (vgl. Abbildung 01, Seite 05)

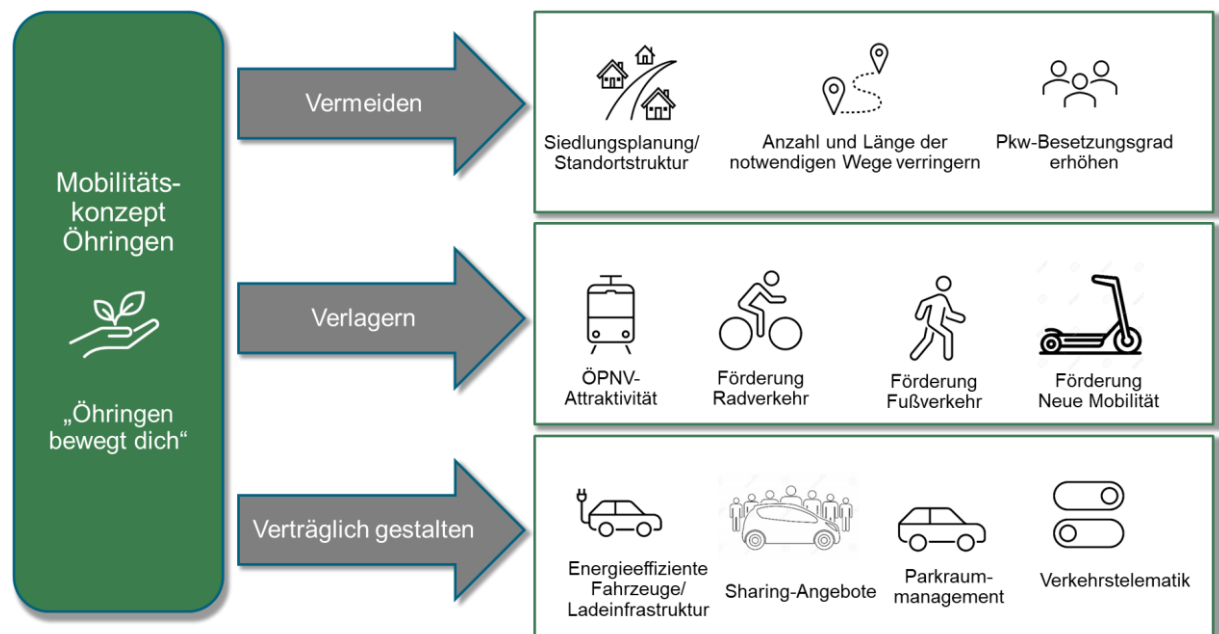
4.2 Verkehrspolitische Ziele

Die verkehrspolitischen Ziele für Öhringen sind das Ergebnis einer umfassenden Diskussion der Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung sowie der strategischen Überlegungen im Sinne der Erreichung des Klimaschutzzieles im Verkehrssektor.

Im Rahmen der Bearbeitung zum Mobilitätskonzept Öhringen wurden die übergeordneten Ziele des Mobilitätskonzeptes „Vermeiden“, „Verlagern“, „Verträglich gestalten“ (3 V's) definiert. Diesen Zielen wurden Maßnahmen zugeordnet, die in nachfolgender Abbildung benannt sind.

Insgesamt zielen diese Maßnahmen darauf ab, den Verkehrssektor nachhaltiger und klimafreundlicher zu gestalten. Der Übergang zu einem klimafreundlicheren Verkehrssektor erfordert eine umfassende Strategie und Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen.

Abbildung 09: Übergeordnete Ziele – Vermeiden-Verlagern-Verträglich gestalten



Quelle: Eigene Darstellung

4.3 Leitbild 2035

Das Leitbild des Mobilitätskonzepts ist als verbindlicher strategischer Rahmen für die nachhaltige, verkehrliche Entwicklung der kommenden Jahre in Öhringen zu verstehen.

Es dient u. a. den folgenden Zwecken:

- Leitlinie für zukünftiges Handeln in Bezug auf Mobilität und Stadtentwicklung
- Grundlegende Ausrichtung für die weitere Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes
- Grundlage im Hinblick auf kurzfristige Planungen, insbesondere jedoch zur strategischen Ausrichtung in Bezug auf mittel- und langfristige verkehrsrelevante Entwicklungen
- Orientierungsrahmen zur Bewertung der verkehrsrelevanten Maßnahmen
- Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele, die als Beitrag des Verkehrs zum Klimaschutz von übergeordneten Stellen (z. B. Bund- und Landesebene) angestrebt werden

Einen bedeutenden Meilenstein in der Konzepterarbeitung bildet der Beschluss des Leitbildes für die zukünftige Verkehrsentwicklung. Das verkehrliche Leitbild bildet den Rahmen und die Zielsetzung aller weiteren Planungen im Bereich des Verkehrs und der Mobilität in Öhringen ab. Die im weiteren Prozess definierten Maßnahmen können mithilfe des Leitbildes in ihrer Wichtigkeit sowie Wirkung zur Zielerreichung geprüft und konkretisiert werden.

Das Leitbild ist das Ergebnis aus der Verkehrsanalyse sowie allen Beteiligungen mit Gemeinderäten, der Verwaltung, Experten und Bürgern, die im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts durchgeführt wurden. Es berücksichtigt die Grundsätze für die nachhaltige Mobilität (3 V's) (vgl. Abbildung 09) und die Ziele der Verkehrswende in Baden-Württemberg (vgl. Abb. 01).

Die Fraktionen des Gemeinderates Öhringen wurden gebeten eigene Vorschläge zum Leitbild einzureichen. Als Vorgaben/Wünsche wurden ihnen im Vorfeld die folgenden Punkte übermittelt:

Das Leitbild soll

- ... kurz, prägnant, einprägsam sein
- ... bzw. muss umsetzbar sein
- ... auf Öhringen bezogen sein
- ... keine politischen Statements enthalten
- ... die bisherigen Untersuchungsergebnisse berücksichtigen
- ... die Ziele der Verkehrswende in Baden-Württemberg beinhalten

Die erarbeiteten Vorschläge wurden in der Sitzung des Arbeitskreises Mobilität am 23. Februar 2023 vorgestellt und beraten. Für die Klausurtagung am 18. März 2023 wurde ein Vorschlag sowie zwei Alternativen zum Leitbild erarbeitet.

In der Klausurtagung am 18. März 2023 wurde dann über die drei Vorschläge diskutiert und beraten. Daraus resultierte das folgende Leitbild:

**Öhringen bewegt dich –
hin zu einer leistungsfähigen, ökologischen,
flexiblen und zukunftsorientierten Mobilität**

Um die darin enthaltenen Begriffe zu vertiefen, wurde eine dazugehörige zum Leitbild von Öhringen (Stadt und Ortsteile) das folgende Glossar erstellt.

Abbildung 10: Glossar zum Leitbild von Öhringen (Stadt und Ortsteile)

<u>Glossar zum Leitbild von Öhringen (Stadt und Ortsteile)</u>	
<u>Leistungsfähig:</u>	
Zeitaufwand	z. B. gute Verkehrsqualität
Direktheit	z. B. Vermeidung von Umwegen, Nähe zum Kunden
Verfügbarkeit	z. B. Angebot aller Verkehrsmittel für alle Beteiligten
Zuverlässigkeit	z. B. Vermeidung von Zeitverlusten und Staus, Pünktlichkeit
Sicherheit	z. B. Barrierefreiheit
Komfort	z. B. hohe Aufenthaltsqualität für Fußgänger (attraktiv)
Kosten	z. B. günstige ÖV-Tickets
<u>Ökologisch:</u>	
Schwerpunkt liegt auf dem Umweltverbund (Rad, Fuß, ÖPNV)	
Umweltverträglich (klimafreundlich, Reduktion Lärm- und Luftschadstoffe usw.)	
Ressourcenschonend	
Die Klimaziele des Landes werden berücksichtigt	
<u>Flexibel:</u>	
Anpassungsfähiges Verkehrssystem	
Verkehrsmittelwahl (multimodal)	
<u>Zukunftsorientiert:</u>	
Langfristige Sicherstellung eines funktionierenden Verkehrssystems	
Hinweis das Konzept ist auf das Jahr 2035 ausgelegt.	

Quelle: Eigene Darstellung

5. VERKEHRSPROGNOSE 2035, PROGNOSE-PLANFÄLLE

5.1 Allgemeines

Um die Wirkungen künftiger verkehrsrelevanter Entwicklungen bewerten zu können, werden auf der Grundlage des Wissens um den Bestand und der Entwicklung der verkehrsrelevanten Parameter die zu erwartenden Verkehrsmengen ermittelt.

Der Prognosehorizont wurde auf das Bezugsjahr 2035 festgelegt, da für diesen Zeitraum von ca. 15 Jahren umfangreiche Daten vorliegen bzw. eruiert werden können.

In die Prognose fließen allgemeine Entwicklungen (Verhaltens-, Motorisierungs- und Fahrleistungsentwicklung) und strukturelle Entwicklungen (geplante Umsiedelungen in den Segmenten der Wohn- und Arbeitsplätze) ein.

Auf der Basis des Prognosenullfalls 2035 werden die zu untersuchenden Planfälle/Schwerpunktbereiche mit PTV-VISUM modelliert und deren verkehrliche Wirkungen berechnet und bewertet.

5.1.1 Allgemeine Verkehrsprognose

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im MIV ist von strukturellen Entwicklungen und auch von der Entwicklung allgemeiner Mobilitätskenngrößen abhängig.

Eine anerkannte Quelle für die Prognosen solcher Kenngrößen sind die in fünfjährigem Turnus veröffentlichten Shell-Prognosen. Sie enthalten Szenarien zur Entwicklung der Pkw-Mobilität [6]. Diese können zur Prognose für bundesweit geltende Kenngrößen verwendet werden. Insbesondere die Aussagen zum Motorisierungsgrad, also der Anzahl von Pkw pro 1.000 Einwohner, sowie die durchschnittliche Jahresfahrleistung (zurückgelegte Pkw-km pro Jahr) sind für die allgemeine Verkehrsprognose von Bedeutung.

Demnach liegt der bundesweite Motorisierungsgrad im Jahr 2019 und in der Prognose 2035 bei 564 Pkw/1.000 Einwohner. Im weiteren Verlauf bis zum Jahr 2040 ist laut Shell-Prognose allerdings von einem leichten Rückgang des Motorisierungsgrades auszugehen.

Die spezifische durchschnittliche jährliche Pkw-Fahrleistung in Deutschland nimmt bereits mindestens seit dem Jahr 2000 stetig ab. Im Jahr 2019 wurden rund 13.900 Pkw-km zurückgelegt. Für das Jahr 2035 wird mit einer Abnahme auf 13.665 Pkw-km gerechnet.

Neben den Shell-Prognosen wurde auch die für die Bundesverkehrswegeplanung erarbeitete Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030 [7], kurz Verflechtungsprognose 2030, herangezogen. In dieser wurden für die Stadt- und Landkreise (kleinste Bezugseinheit) in Deutschland die Verkehrsentwicklungen im Personenverkehr und im Güterverkehr vom Basisjahr 2010 bis zum Prognosehorizont 2030 ermittelt und daraus Faktoren für die Verkehrsentwicklung im Personenverkehr und Schwerverkehr > 3,5 t der maßgebenden Stadt- und Landkreise bis zum Prognosehorizont 2030 abgeleitet.

Da die Verflechtungsprognose 2030, nur bis zum Jahr 2030 reicht, wurden in einem 2. Arbeitsschritt aus den Daten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg [8] zur demografischen Entwicklung und aus den Shell-Prognosen pauschale Prognosefaktoren für die Fortschreibung der Verflechtungsprognose auf das Jahr 2035 ermittelt.

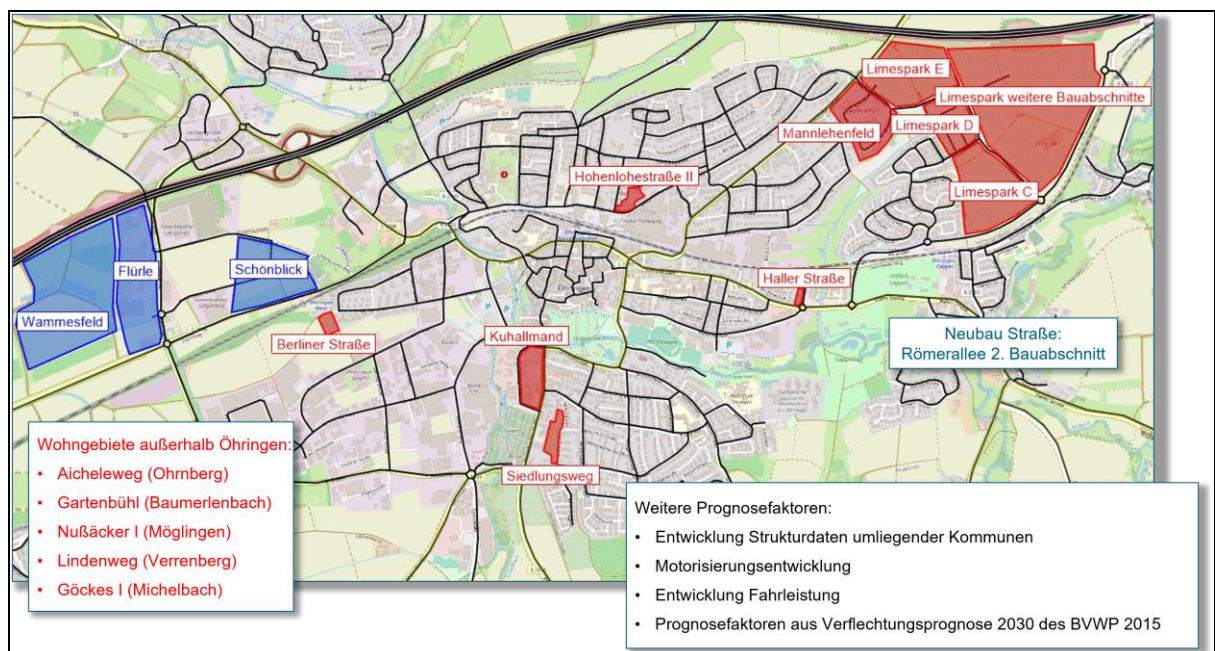
5.1.2 Strukturelle Verkehrsprognose

5.1.2.1 Stadtgebiet Öhringen – Planungsbereich

Die strukturelle Verkehrsprognose berücksichtigt die mit der Stadtverwaltung Öhringen abgestimmten Entwicklungen der Wohnbau- und Gewerbeflächen bis zum Prognosehorizont 2035.

Die Übersicht zur Lage der Bauprojekte und zu den der Prognose zugrunde liegenden Strukturdaten (Anzahl Wohneinheiten und Arbeitsplätze) bietet die nachfolgende Abbildung. Des Weiteren werden hier auch nochmals die berücksichtigten weiteren Prognosefaktoren aus der allgemeinen Verkehrsprognose benannt.

Abbildung 11: Berücksichtigte Wohn- und Gewerbegebiete, weitere Prognosefaktoren



Quelle: Eigene Darstellung

Bei Realisierung aller angegebenen Wohnbau- und Gewerbeflächen (neue Wohngebiete und Nachverdichtung) ist mit einer Bevölkerungszunahme bis zum Jahr 2035, um rund 2.350 Personen zu rechnen.

Die Zahl der Arbeitsplätze wird sich durch die geplanten Ausweisungen voraussichtlich um rund 1.400 Beschäftigte erhöhen.

Insgesamt ergibt sich aus den genannten strukturellen Entwicklungen ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von insgesamt ca. 8.050 Kfz-Fahrten/24 h.

5.1.2.2 Nachbarkommunen/Verkehrlicher Einflussbereich

Den Planungsbereich bildet das Stadtgebiet von Öhringen. Der jedoch deutlich größer zu fassenden Untersuchungsbereich umfasst zusätzlich den verkehrlichen Einflussbereich von Öhringen.

Diesen verkehrlichen Einflussbereich bilden die Nachbarkommunen der Stadt Öhringen.

Neben den strukturellen Entwicklungen in Öhringen, sind bei der Verkehrsprognose demzufolge auch deren verkehrsrelevanten Vorhaben zu berücksichtigen.

Daher wurden bei den folgenden Kommunen die Daten der bis zum Prognosehorizont 2035 geplanten strukturellen Entwicklungen bezüglich Wohn- und Gewerbeflächen abgefragt und in der Verkehrsprognose 2035 berücksichtigt.

Tabelle 06: Strukturentwicklungen im Untersuchungsraum

Kommune/Stadt	Ausweisung Gewerbegebiete	Ausweisung Wohngebiete
Forchtenberg	12 ha	7,3 ha
Hardthausen a. K.	-	3,2 ha
Langenbrettach	-	8,4 ha
Mainhardt	1 ha	4,3 ha
Neuenstadt a. K.	15 ha	18 ha
Wüstenrot	-	3,8 ha
Zweiflingen	-	0,4 ha

Für die anderen maßgebenden Nachbarkommunen, z. B. Pfedelbach, Bretzfeld, Neuenstein, Künzelsau, Heilbronn, etc. lagen uns aus anderen Projekten und Verkehrsuntersuchungen die entsprechenden Strukturdaten bereits vor.

5.1.3 Gesamtprognosefaktor

Auf der Grundlage aller berücksichtigten Prognosefaktoren und Strukturdaten der maßgebenden Kommunen im Untersuchungsgebiet und der Stadt Öhringen wurden für die einzelnen Verkehrsbezirke (in der Regel Kommunen und Landkreise) Prognosefaktoren für den Prognosehorizont 2035 für den Personenverkehr und den Schwerverkehr > 3,5 t abgeleitet. Mit diesen Faktoren wurden die vorhandenen Fahrtenmatrizen der Analyse des Personenverkehrs und des Schwerverkehrs > 3,5 t auf den Prognosehorizont 2035 hochgerechnet.

Insgesamt wird davon ausgegangen, dass bei Berücksichtigung aller Entwicklungen das Fahrtenaufkommen im Stadtgebiet Öhringen im Personenverkehr vom Analysejahr 2021/2022 bis zum Prognosehorizont 2035 um ca. 5,3 % zunehmen wird. Beim Schwerverkehr > 3,5 t ist bis zum Planungshorizont 2035 ein deutlich höherer Zuwachs von ca. 19,5 % zu erwarten.

Für den Gesamtverkehr im Stadtgebiet Öhringen bedeutet dies einen Verkehrszuwachs bis zum Jahr 2035 von ca. 6,2 %.

5.2 Prognose-Nullfall 2035

Der Prognose-Nullfall 2035 wird von allen im Untersuchungs- und Planungsraum als planungsrechtlich gesichert anzunehmenden verkehrsrelevanten Entwicklungen gebildet.

Diese Entwicklungen beziehen sich auf die künftigen Verkehrsmengen (vgl. Kap. 5.1.1 und 5.1.2) und die Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Luft).

Im vorliegenden Fall wird bezüglich des Straßennetzes davon ausgegangen, dass der 2. Bauabschnitt der Römerallee sowie der 6-streifige Ausbau der BAB A6 bis zum Jahr 2035 realisiert ist. Weitere Straßenbaumaßnahmen waren zu diesem Zeitpunkt nicht bekannt.

Neben diesen beiden Maßnahmen sowie der strukturellen und allgemeinen Verkehrsprognose werden im Planungs- und Untersuchungsraum für das Zieljahr 2035 keine weiteren Maßnahmen in Ansatz gebracht.

Der Prognosenullfall 2035 dient zur Überprüfung und Bewertung der im Folgenden entwickelten Maßnahmen und Planfällen. Er stellt das dar, was ohne Eingriffe durch Maßnahmen eines Mobilitätskonzepts ohnehin eintritt.

PLÄNE 10+11 Das Prognosemodell wird dadurch gebildet, dass die Verkehrskennzahlen des Analysemodells anhand der ermittelten Prognosefaktoren auf das Jahr 2035 hochgerechnet werden. Auf Plan 10 sind die Verkehrsstärken im Prognose-Nullfall 2035 im DTV_{W5} (Kfz/24 h) für das Gesamtgebiet und auf Plan 11 für das Kerngebiet von Öhringen dargestellt.

Bezüglich der Kernstadt von Öhringen lässt sich insbesondere auf maßgebenden Erschließungsachsen des ein- und ausstrahlenden Verkehrs ein Anstieg des Verkehrsaufkommens feststellen. Dort nimmt das Verkehrsaufkommen bis zum Prognosejahr 2035 um rund 4 % auf insgesamt ca. 86.300 Kfz-Fahrten zu.

Bereits im Bestand 2021 weist Öhringen ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Es wird ersichtlich, dass es durch die geplanten Maßnahmen zu einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen im bereits heute stark belasteten Haupt- und Nebenstraßennetz des Stadtgebiets Öhringens kommen wird. Es zeigt sich deutlich, dass beim Nullfall die Knotenpunkte des Innenstadtrings vollkommen aus- bzw. überlastet sind.

5.3. Prognose-Planfälle 2035

5.3.1 Allgemeines

Prognose-Planfälle bilden Maßnahmen ab, die eine Veränderung der Verkehrsmenge (Fahrtenmatrix) hervorrufen und/oder in die bestehende Straßennetzstruktur (Strecken / Knotenpunkte) eingreifen. Durch einen Vergleich mit dem Prognose-Nullfall können die Wirkungen der Maßnahmen geprüft und bewertet werden.

Auf der Grundlage der Ergebnisse aus den Workshops des Jahres 2022 wurden in einem ersten Arbeitsschritt sieben Planfälle (PF 01 bis PF 07) zur verkehrlichen Untersuchung und Bewertung entwickelt. Die Basis dieser Planfälle bildet stets der Prognose-Nullfall 2035. Mit Hilfe dieser Planfälle war zu prüfen, ob die Verkehrsmengen auf dem Innenstadtring besser geführt werden können bzw. ob Straßenfläche dem Kfz-Verkehr entzogen und dem Radverkehr/ÖPNV zugeschlagen werden kann.

PLAN 08 Bei den **Planfällen 01 bis 03** wurden daher unterschiedliche Einbahnstraßenlösungen des Innenstadtrings (u. a. Schillerstraße) hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit beleuchtet (vgl. Plan 08). Beim Planfall 01 wurden ursprünglich zwei Varianten (01a und 01b) mit unterschiedlichen Verkehrsführungen entlang des Haagwegs betrachtet. Letztlich wurde beim Planfall 01 lediglich die Variante 01a detaillierter untersucht. Die **Planfälle 04 bis 06** berücksichtigen verschiedene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Beim **Planfall 04** wird zusätzlich

der Umbau des Bahnhofvorplatzes untersucht. Neben einer verbesserten Anordnung der Bussteige soll der Bahnhofsvorplatz künftig für den Motorisierten Individualverkehr nicht mehr nutzbar sein. **Planfall 07** untersucht und bewertet auf der Grundlage aktueller Daten die in den vergangenen Jahren häufig diskutierte Nordumfahrung.

Die Ergebnisse der Planungsfälle wurden dem Gemeinderat im Rahmen der Klausurtagung am 30.09. und 01.10.2022 vorgestellt. Dort wurden auf Anregung des Gemeinderats weitere sechs Planfälle (PF 08 bis PF 13) erarbeitet und zur verkehrlichen Untersuchung freigegeben. Die Planfälle 08 und 10 bis 12 stellen Kombinationen aus den vorangegangenen 7 untersuchten Planfällen dar. Lediglich bei den beiden Planfällen 09 und 13 handelt es sich um komplett neue Ideen.

Alle im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzeptes untersuchten Planfälle und die dazu vorhandenen Pläne sind nachfolgend aufgelistet.

Tabelle 07: Übersicht und Plannummern der untersuchte Prognose-Planfälle 2035

Prognose-Planfall 2035		Plan Nr.
PF 01a	Schillerstraße Einbahnstraße Ost nach West	12, 12a
PF 02	Innenstadtring Einbahnstraße Herrenwiesenstraße wie Bestand	13, 13a
PF 03	Kompletter Einbahnstraßenring	14, 14a
PF 04	Bahnhof ohne MIV	15, 15a
PF 05	Reduzierung Binnenverkehr um 30 %	16, 16a
PF 06	Sperrung der Innenstadt für den MIV	17, 17a
PF 07	Nordumfahrung	18, 18a
PF 08	Kombination PF 04+05+06	19a, 19b
PF 09	Einbahnstraße Hunnenstraße-Schillerstr. bis Haagweg (Kaufland)	20a, 20b
PF 10	Kombination PF 05+06	21, 21a
PF 11	Kombination PF 01+03+04+06	22, 22a
PF 12	Kombination PF 01+04	23, 23a
PF 13	Schillerboulevard MIV frei zw. Kottmannstr. und Löwenkreuzung	24, 24a

Die PF 01a bis 04 sowie 06 und 07 umfassen Maßnahmen im Straßennetz **ohne** Anpassung der Verkehrsmengen (Verkehrsmatrix). Veränderungen in der Verkehrsmatrix werden über den Planfall 05 und die Kombinationen mit Planfall 05 (PF 08 und 10) abgebildet.

5.3.2 Ergebnisse der Planfallberechnungen

PLÄNE 12-14 Die Verkehrskennzahlen der Planfälle 01a bis 03 können als DTV_{W5} [Kfz/24 h] den Plänen 12 bis 14 entnommen werden.

PLÄNE 12a-14a Auf den Plänen 12a, 13a und 14a sind jeweils die Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall 2035 dargestellt.

Ziel der **Einbahnstraßenlösungen** entlang des Innenstadtrings (**Planfälle 01a bis 03 und 09**) ist, die freiwerdenden Fahrstreifen der Gegenrichtung als Fahrstreifen für den Umweltverbund (ÖPNV und Radverkehr) zu nutzen.

Aufgrund der Einbahnstraßenführung kommt es auf dem Ring jedoch nur abschnittsweise zu einer Entlastung. Im Gegenzug kommt es auf anderen Abschnitten zu erheblichen Mehrbelastungen, die bezüglich des Verkehrsablaufs zu maßgebenden Qualitätseinbußen führen.

Aufgrund sich einstellenden Leistungsengpässen könnte dieser Umweltfahrstreifen jedoch nur in kurzen Teilstrecken des Innenstadtrings vorgesehen werden. Andere Abschnitte müssen aufgrund der Verkehrszunahme massiv ausgebaut werden.

Auch bei der Betrachtung des **Planfalls 13** (Schillerboulevards MIV frei zwischen Kottmanstraße und Löwenkreuzung) entstehen erhebliche Umwegfahrten, die in anderen Bereichen zu Mehrbelastungen und Ausbaubedarf führen.

Der Ausbau besteht aus zusätzlichen Lichtsignalanlagen und insbesondere in der Herrenwiesenstraße aus zusätzlichen Fahrstreifen zur Aufnahme der verlagerten Verkehrsmengen. Insbesondere die Verbreiterung der Straßen ist aufgrund der fehlenden bzw. nicht verfügbaren Flächen und der bestehenden Bebauung nicht möglich.

Beim **Planfall 04** erfolgt eine Verlagerung des auf den Bahnhof bezogenen MIV an die Hindenburgstraße. Hierzu werden die heute über die Schiller- und Kottmannstraße erreichbaren öffentlichen Stellplätze sowie die Vorfahrt am Busbahnhof an die Hindenburgstraße verlegt. Über die Bahnhof- und die Ebertstraße fährt dann nur noch der ÖPNV.

Da zur Entwicklung des ÖPNV noch keine Prognoseangaben verfügbar waren, wurde für die Verkehrsumlegungsberechnungen des Planfalls 04 die Anzahl der Busse entsprechend den Werten der Analyse 2021 in Ansatz gebracht.

Insgesamt werden ca. 2.360 Kfz-Fahrten/24h im Quellverkehr und 2.360 Kfz-Fahrten/24h im Zielverkehr verlagert. Hiervon werden 300 Kfz-Fahrten/24h im Quell- und Zielverkehr den Stellplätzen auf dem Areal des Schuhgeschäfts Deichmann und dem AWG Mode Center hinzugerechnet.

Die Fahrten auf dieses Areal erfolgen über die Friedrichsruher Straße. Jeweils 2.060 Kfz-Fahrten/24h im Quell- und Zielverkehr werden auf die Hindenburgstraße verlagert.

PLÄNE 15, 15a Die Schillerstraße erfährt durch diese Maßnahme eine Entlastung um ca. 2.150 Kfz/24h, wohingegen die Hindenburgstraße und der Wollreiffenweg um ca. 1.300 bis 2.500 Kfz/24h mehr belastet werden (vgl. Pläne 15, 15a).

PLAN 16 Beim **Planfall 05** wird der Binnenverkehr um 30% reduziert. Der Binnenverkehr innerhalb eines 2,5 km Radius um die Stadtmitte inklusive des Stadtteils Cappel liegt für die prognostizierten Verkehrsbelastungen bei ca. 24.800 Pkw-Fahrten/24h (vgl. Plan 16).

PLAN 16a Dieser Binnenverkehr wird um 7.362 Pkw-Fahrten/24h verringert, sodass innerhalb des 2,5 km Radius nur noch rund 17.440 Pkw-Fahrten/24h stattfinden. Die Schillerstraße wird durch die Maßnahme um bis zu maximal 1.700 Kfz/24h entlastet. Die Herrenwiesenstraße und die Uhlandstraße erfahren eine Entlastung zwischen 1.150 und 1.400 Kfz/24h (vgl. Plan 16a).

Der **Planfall 06** geht von einer Sperrung der Innenstadt um den Marktplatz für den MIV aus. Lediglich die Anlieger (Geschäftsinhaber und Anwohner) dürfen zu- und abfahren.

PLÄNE 17, 17a Der Quell- und Zielverkehr der Innenstadt wird für den MIV mit jeweils rund 3.900 Kfz-Fahrten/24h auf die Parkplätze rund um die Kultura an der Herrenwiesenstraße verlagert. Die Innenstadt, die Schillerstraße sowie die Hunnenstraße werden entlastet. Die Herrenwiesenstraße erfährt eine Mehrbelastung von maximal 3.150 Kfz/24h (vgl. Pläne 17, 17a).

Der **Planfall 07** betrachtet die Wirkungen der sogenannten Nordumfahrung. Diese verläuft südlich der BAB A6 mit einem Mindestabstand von 40 m zur Autobahn. Sie knüpft an die Möhriger Straße an, passiert die Richard-von-Weizsäcker-Schule im Norden und verläuft weiter entlang des Maßholderbachs bis zur K 2332. Nach dem Anschluss an die K 2332 wird

sie nach Osten bis zur L 1050 weitergeführt. Der Anschluss an die L 1050 befindet sich zwischen dem Friedrichruher Ring und der BAB A6.

Die Nordumfahrung wird mit 5.400 Kfz/24h bzw. 6.500 Kfz/24h belastet. Die Schillerstraße und die Friedrichruher Straße werden um rund 2.500 Kfz/24h entlastet. Die Hindenburgstraße sowie die Haller Straße erfahren auch eine Entlastung um rund 1.300 Kfz/24h.

PLÄNE 18, 18a Aufgrund dieser geringen Wirkungen und es hohen Aufwands zur Realisierung der Trasse wurde die weitere Untersuchung des **Planfall 07** an der Klausurtagung am 30.09./01.10.2023 zur Diskussion gestellt von der Mehrheit der Teilnehmenden abgelehnt. Die Prognoseverkehrsbelastungen des Planfalls 07 kann Plan 18, der Differenzplan Plan 18a entnommen werden.

PLÄNE 20a, 20b Der **Planfall 09** setzt sich mit den verkehrlichen Wirkungen der Einbahnstraße Hunnenstraße-Schillerstr. bis Haagweg (Kaufland) auseinander. Auf Plan 20a sind die Verkehrskennzahlen als DTV_{W5} [Kfz/24 h] und auf Plan 20b die Differenzbelastungen zum Prognose- Nullfall 2035 dargestellt.

Die **Planfälle 08, 10, 11 und 12** stellen Kombinationen aus den vorangegangenen Planfällen dar.

PLÄNE 22-23a Die entsprechenden Verkehrskennzahlen und Differenzbelastungen der **Planfälle 11 und 12** können den Plänen 22 bis 23 a entnommen werden.

PLÄNE 24, 24a Planfall 13 beschäftigt sich mit den verkehrlichen Auswirkungen des Schillerboulevards. Hier wird die Schillerstraße zwischen der Kottmannstraße und der Löwenkreuzung für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Die entsprechenden Verkehrskennzahlen und Differenzbelastungen zum Nullfall können den Plänen 24 und 24a entnommen werden.

PLÄNE 19a, 19b Aus Sicht der Gutachter sollen die Planfälle 08 und 10 (Kombination aus 4 + 5 + 6), also der PLÄNE 21, 21a Bahnhof ohne MIV, die Reduzierung des Binnenverkehrs um 30 % und Sperrung der Innenstadt für den MIV (Anlieger frei) weiterverfolgt werden.

ANLAGE 09 Ein Vergleich der maßgebenden Querschnittbelastungen kann der Anlage 09 entnommen werden.

PLAN 09 Die erforderlichen Maßnahmen bei einer Realisierung der Planfälle 0 bis 03 ist auf Plan 09 dargestellt.

PLÄNE 09-1, 09-2 Die erforderlichen Maßnahmen bei einer Realisierung der Planfälle 08 bis 11 können Plan 09-1 und bei den Planfällen 12 und 13 Plan 09-2 entnommen werden.

6. MASSNAHMEN- UND HANDLUNGSKONZEPT

6.1. Allgemeines

ANLAGE 10

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde beschlossen, dass Maßnahmenkonzept an den übergeordneten Zielen „Vermeiden“, „Verlagern“, „Verträglich gestalten“ (3 V's) auszurichten. Diesen Zielen wurden Maßnahmen zugeordnet, die der Anlage 10 entnommen werden können.

In der letzten Stufe des Planungsprozesses zum Mobilitätskonzept Öhringen wurde ein Maßnahmen- und Handlungskonzept entwickelt, dessen Grundlage von den Erkenntnissen aus dem Konfliktkatalog sowie den Ergebnissen der Prognose-Planfälle gebildet wird.

6.2. Maßnahmen aus dem Konfliktkatalog

ANLAGE 07+08

In den vorangegangenen Kapiteln wurde die Erstellung des umfangreichen Konflikt- und Maßnahmenkatalogs beschrieben. Der für das Stadtgebiet erstellte Katalog kann der Anlage 07 entnommen werden. In Anlage 08 ist der Konflikt- und Maßnahmenkatalog für die Teilorte dargestellt.

Ein Teil der zur Weiterverfolgung mit dem Status A gekennzeichneten Konfliktpunkte wird von der Stadtverwaltung direkt abgearbeitet. Die dort vorgeschlagenen Maßnahmen werden, soweit finanzierbar, schnellstmöglich umgesetzt.

Die verbleibenden Maßnahmen werden, ggf. im Verbund miteinander, über entsprechende Leitprojekte realisiert. So können z. B. gewünschte Geschwindigkeitsreduzierungen nur auf dem Wege eines Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Dort müssen Überschreitungen festgestellt werden, die nur über lärmmindernde Maßnahmen, z. B. einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, erreicht werden können. Somit werden die ausgewiesenen Einzelmaßnahmen in weiteren Detailuntersuchungen (Lärmaktionsplan, Radverkehrskonzept o. ä.) spezifiziert und zur Umsetzungsreife gebracht.

6.3. Leitprojekte

Auf der Grundlage des beschlossenen Leitbilds, der Beratungen im Arbeitskreis und in Abstimmung mit der Verwaltung wurden für die Stadt Öhringen insgesamt 9 Leitprojekte definiert.

Zu den Leitprojekten zählen neben Einzelprojekten (z. B. temporäre Sperrung des Marktplatzes für den MIV) aber auch Maßnahmenbündel, die aus einzelnen Maßnahmen des Konfliktkatalogs resultieren.

Die Leitprojekte umfassen alle konventionellen Verkehrsmittel im Einzelnen (Fußgänger, Radfahrer, Busverkehr sowie den Kfz-Verkehr) aber auch deren Schnittstellen bzw. Querschnittsthemen. Dementsprechend werden auch neue Mobilitätsformen und innovative Ansätze wie z. B. die Vernetzung von Verkehrssystemen, moderne Abstellanlagen für den Radverkehr sowie der Umbau des Bahnhofs zum Mobilitätshub berücksichtigt.

Im Kern konzentrieren sich die Maßnahmen, die mit Hilfe der Leitprojekte umgesetzt werden sollen, auf die Vermeidung und Verlagerung der Fahrten im Binnenverkehr, beispielsweise auf den Umweltverbund. Darüber hinaus muss der Verkehr in Öhringen effizienter gesteuert werden, so dass sich der Verkehrsablauf aller Verkehrsmittel insgesamt verbessert.

Vor dem Hintergrund des gesamten Prozesses wurden in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat die folgenden Leitprojekte entwickelt. Die Nummerierung der Projekte stellt keine Priorisierung dar:

Leitprojekte

1. Umgestaltung des Bahnhofs (städtebaulicher Wettbewerb 2024)
2. Koordinierung der Lichtsignalanlagen mit Buspriorisierung (Busbeschleunigung)
3. Temporäre Sperrung Marktplatz für den MIV
4. Flächendeckend 30 km/h im Stadtgebiet (Lärmaktionsplan)
5. Radverkehrskonzept (wird durch das Land Baden-Württemberg gefördert)
6. Städtisches Nahverkehrskonzept (Förderung möglich)
7. Verkehrs- und Parkleitsystem/Erhöhung Parkgebühren/Ladeinfrastruktur
8. Mitfahrbänke (20 Stück) (Stadtgebiet, Ortsteile)
9. Jobticket

6.3.1 Umgestaltung Bahnhof

Der Bahnhof Öhringen liegt nördlich der Altstadt, außerhalb des von der Schillerstraße, der Herrenwiesenstraße, der Uhland- und Hunnenstraße gebildeten Rings um die Kernstadt.

Das Areal wird von der Eberstraße und der Bahnhofstraße durchquert, die jeweils über einen Anschluss an die Schillerstraße verfügen. Der Anschluss der Bahnhofstraße ist lediglich als Ausfahrt aus dem Areal nutzbar. Der Anschlussarm der Ebertstraße ist im Gegenverkehr befahrbar. Er dient u. a. der Erschließung des bestehenden, ehemaligen Gartenschau-Parkplatzes an der Eberstraße. Das Areal selbst kann nur im Einrichtungsverkehr von Ost nach West durchfahren werden.

Im Bahnhofsareal sind die Verkehrsarten ÖPNV, motorisierter Individualverkehr, Andienungsverkehr, Radverkehr und Fußgängerverkehr zugelassen.

Östlich des Bahnhofsgebäudes befindet sich der Busbahnhof mit insgesamt 9 Bushaltestellen. Die Zufahrt der Busse erfolgt über den Anschluss Ebertstraße, die Ausfahrt über den Anschluss Bahnhofstraße. Im Westen des Areals besteht eine große DHL Postfiliale mit ca. 12 Kurzzeitstellplätzen. Unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude sind 4 Taxi-Stellplätze angeordnet.

Das ebenfalls im Westen des Areals befindliche P+R-Parkhaus verfügt neben der Zu- und Ausfahrt an der Kottmannstraße über eine Zufahrt aus Richtung des Bahnhofs-Areals.

Entlang der Häuserzeile zwischen Bahnhofs-Areal und Schillerstraße gibt es 2 Imbisse und eine Bäckerei. Die Ver- und Entsorgung dieser Nutzungen erfolgt über die Ebert- und Bahnhofstraße. Zwischen den Gebäuden Schillerstraße 45 und 51 besteht eine schmale private Verbindungsstraße von Schillerstraße und Bahnhofs-Areal.

Die Vermischung der oben genannten Verkehrsarten auf dem Areal führt zu einer Vielzahl von Konflikten, insbesondere in Bezug auf die Anschlüsse an die Schillerstraße. Die Verkehrsverhältnisse sind zeitweise unübersichtlich, die Verkehrsführung ist nicht leistungsfähig und nicht sicher. Der in den Spitzenstunden herrschende hohe Verkehrsdruck kann von den vorhandenen Verkehrsanlagen in einer nicht ausreichenden Qualität bewältigt werden. Darunter leidet auch der Fußgänger- und Radverkehr, der von der Altstadt kommend, die Schillerstraße in Richtung Bahnhof überqueren muss.

Die für das Mobilitätskonzept der Stadt Öhringen entwickelte Neukonzeption des Bahnhofs stellt daher eine vollkommene verkehrliche Neuausrichtung des Areals da. Dem Prinzip der Trennung von Verkehrsarten folgend, ist es vorgesehen, den motorisierten Individualverkehr künftig nahezu vollständig aus dem Areal herauszuhalten.

Weitere Ziele der Neukonzeption des Bahnhofs sind nachfolgend stichwortartig benannt:

- Mehr Platz für den ÖPNV / Radverkehr/ Fußgängerverkehr
- Kein MIV, insbesondere kein Parksuchverkehr
- Verringerung der Verkehrsbelastung auf der Schillerstraße
- Beschleunigung des Bus-Verkehrs durch Buspriorisierung an den Lichtsignalanlagen
- Attraktivierung des Bahnhofs als Mobilitätspunkt (Mobilitäts-Hub)
- Aufhebung der Zäsur zwischen Bahnhof und Innenstadt durch den Verkehr auf der Schillerstraße

Die Neukonzeption des Bahnhofs sieht zunächst vor, die Parkplätze im Osten (Gartenschau-Parkplatz) und Westen (DHL-Filiale) zu entfernen. Die Zu- und Ausfahrt ist nur noch für den ÖPNV, die Taxen, den Radverkehr und per Zeitfenster für den Lieferverkehr möglich. Die

freiwerdenden Flächen sollen im Osten dem ÖPNV zugeschlagen bzw. im Westen als Standort für ein Mobilitätshub genutzt werden. Das Bahnhofs-Areal dient damit ausschließlich als Verknüpfung zwischen schienen- und straßengebundenem ÖPNV sowie der Anbindung des Fußgänger- und Radverkehrs.

Aufgrund des Zugewinns an Flächen ergibt sich die Möglichkeit, den Busbahnhof neu und leistungsfähig zu gestalten, so dass eine geplante Ausweitung des ÖPNV-Angebots sowie die Schaffung eines Angebots an Information und alternativen Verkehrsmitteln möglich ist.

Der tatsächlich auf den Bahnhof bezogene motorisierte Individualverkehr soll durch den Neubau eines P+R-Parkhauses mittel- bis langfristig auf die nördlich der Gleisanlagen verlaufenden Hindenburgstraße verlagert werden. Dadurch kommt es zudem zu einer Verkehrsentslastung der Schillerstraße. Das heute vorhandenen P+R-Parkhaus kann nach einem entsprechenden Umbau als Fahrradparkhaus genutzt werden.

PLAN 19 Die künftige Gestaltung des Bahnhofsareals und die hierzu erforderlichen Maßnahmen können dem Plan 19 entnommen werden.

6.3.2 Koordinierung Knotenpunkte, Buspriorisierung (Busbeschleunigung)

Die heute vorhandenen Lichtsignalanlagen sind sowohl hinsichtlich der Hard- als auch der Software veraltet. Sie müssen ertüchtigt und ggf. erweitert werden.

Die vorhandenen Schaltungen erzeugen, insbesondere in Bezug auf den Fußgängerverkehr, sehr lange Wartezeiten. Eine Signalisierung des Radverkehrs ist nicht vorhanden. Die Lichtsignalanlagen sind nicht koordiniert oder an einen zentralen Rechner angeschlossen.

Es erfolgt keine Detektion, Bevorzugung oder Beschleunigung des Busverkehrs. Insbesondere die vom Busbahnhof ausfahrenden Linienbusse sollen künftig bei der Einfahrt auf die Schillerstraße und entlang der Schillerstraße gegenüber dem MIV bevorzugt grün geschaltet werden. Dies wird zu Lasten der Grünzeit des MIV geschehen. Die Busbeschleunigung bezieht sich nicht nur auf den Abfluss des ÖPNV vom Bahnhof, sondern auch auf den Zulauf in Richtung Bahnhof.

Der daraus resultierende wesentliche Effekt ist die Verbesserung der Pünktlichkeit und Verlässlichkeit (Einhaltung der Fahrpläne) und damit die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Dies ist ein maßgebender Baustein zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen.

In der gleichen Weise sind über die Anpassung der Signalprogramme die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu verbessern, d. h. die Häufigkeit der Freigabe ist zu erhöhen und die Freigabezeiten sind zu verlängern.

Da dem Radverkehr im Moment keine eigenen Fahrstreifen bereitgestellt werden können, ist im Zuge der Neukonzeption der Signalanlagen zu prüfen, ob über dessen Einbindung in die Signalisierung, Verbesserungen erreicht werden können.

Die Neukonzeption umfasst die bestehenden Signalanlagen an den folgenden Knotenpunkten:

- KP 01: Neuenstadter Straße/Austraße
- KP 02: Neuenstadter Straße/Heilbronner Straße/Austraße
- KP 03: Heilbronner Straße/Hindenburgstraße
- KP 04: Heilbronner Straße/Herrenwiesenstraße
- KP 05: Heilbronner Str./Untere Torstr./Schillerstraße/Büttelbronner Straße
- KP 06: Schillerstraße/Kottmannstraße
- KP 07: Schillerstraße/Bahnhofstraße
- KP 08: Schillerstraße/Friedrichsruher Straße/Hunnenstraße
- KP 09: Hunnenstraße/Pfaffenmühlweg
- KP 10: Uhlandstraße/Nussbaumweg/Hunnenstraße (bislang unsignalisiert)
- KP 11: Uhlandstraße/Pfedelbacher Straße/Altstadt

6.3.3 Temporäre Sperrung des Marktplatzes für den MIV

Um die Aufenthaltsqualität auf dem Marktplatz zu steigern und die Anwohner vor nächtlichen Ruhestörungen durch den stetig kreisenden Kfz-Verkehr zu schützen, wurde der Vorschlag erarbeitet, den Marktplatz dauerhaft oder zweitweise mittels eines Pollers zu sperren.

Abbildung 12: Verkehrssituation Marktplatz vor der temporären Sperrung



Quelle: Eigene Aufnahme

Im Rahmen eines Verkehrsversuchs wird der der Marktplatz im Rahmen für die Dauer eines Jahres von Montag bis Freitag von 19.00 bis 05.00 Uhr und samstags von 13.00 bis Montag 05.00 Uhr mittels entsprechender Beschilderung in der Hirschgasse für den Motorisierten Individualverkehr gesperrt.

Darüber hinaus ist der Marktplatz künftig nur noch in Einbahnrichtung befahrbar (Hirschgasse Richtung Poststraße). Der Verkehrsversuch wurde durchgeführt.

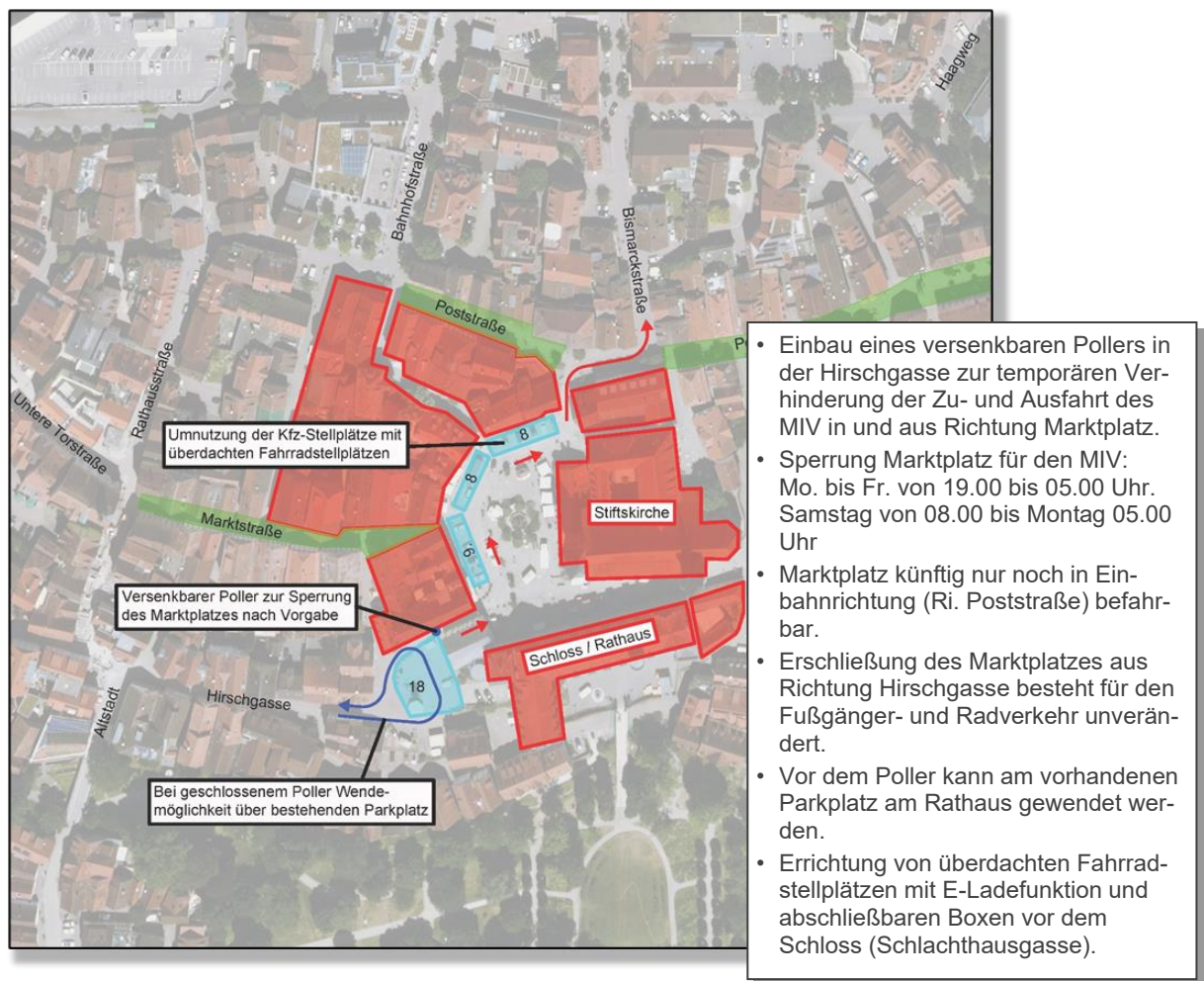
Weitere Ziele und Effekte der Sperrung sind:

- Vergrößerung des öffentlichen Raums
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verringerung der verkehrsbedingten Umweltwirkungen (Lärm und Luftschadstoffe)
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Bezug auf Verweilen und Einkaufen
- Verbesserung der Lebensqualität für die dort wohnenden Menschen

PLAN 20

Die im Bereich des Marktplatzes geplanten Maßnahmen können der nachfolgenden Abbildung entnommen werden. Des Weiteren sind sie nochmals auf Plan 20 dargestellt.

Abbildung 13: Umgestaltung Marktplatz inkl. erforderliche Maßnahmen



Quelle: Eigene Darstellung

In der Gemeinderatsitzung vom 18.11.2025 wurden folgende Punkte zum Thema Durchfahrtsbeschränkung Marktplatz mehrheitlich beschlossen:

Die bestehende temporäre Durchfahrtsbeschränkung für den Marktplatz von Montag bis Freitag jeweils von 19:00 Uhr bis 05:00 Uhr des Folgetags sowie von Samstag 16:00 Uhr bis Montag 05:00 Uhr wird aufgehoben.

- Die Verwaltung wird beauftragt, für das Jahr 2026 einen Verkehrsversuch auf dem Marktplatz vorzubereiten. In diesem Rahmen soll mindestens eine Variante einer geänderten Flächennutzung getestet werden. Zur Planung der konkreten Ausgestaltung sollen dabei die Akteure des Marktplatzes sowie die Öffentlichkeit beteiligt werden. Der Verkehrsversuch wird mit einer Evaluation begleitet, deren Ergebnis als Grundlage für die Entscheidung über das weitere Vorgehen genutzt wird.

6.3.4 Flächendeckende Ausweisung 30 km/h im Stadtgebiet (Lärmaktionsplan)

Ein im Konfliktkatalog immer wiederkehrender Kritikpunkt, ist das in verschiedenen Straßenzügen vorherrschende zu hohe Geschwindigkeitsniveau. Insbesondere im Nahbereich von schützenswerten Nutzungen, wie Schulen und Kindergärten, wünschen sich die Bürger*innen die Ausweisung von Tempo-30-Zonen bzw. eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h.

Die im Moment effektivste Form des Nachweises der Notwendigkeit zur Umsetzung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 Km/h besteht in der Aufstellung eines Lärmaktionsplans.

Die Stadt Öhringen hat im Jahr 2008 die 1. Stufe der Lärmaktionsplanung (Straßen mit mindestens 16.400 Fahrzeugeinheiten am Tag) durchgeführt. Im Jahr 2013 wurde der Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2008 fortgeschrieben und somit die 2. Stufe erstellt und im November 2017 beschlossen. Im Jahr 2019 wurde die 2. Stufe des Lärmaktionsplans aus 2017 überprüft. Es ergaben sich keine Änderungen des damals erstellten Maßnahmenkatalogs.

Im Jahr 2024 wurde der Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2017 fortgeschrieben. Grundlage hierfür bilden die aktuellen Verkehrskennzahlen aus dem Mobilitätskonzept.

Bei der Überarbeitung eines entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Verbindung mit § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz aufgestellten Lärmaktionsplans soll auf der Basis einer zuvor zu erarbeitenden Lärmkartierung ein Lärmminderungskonzept entwickelt und daraus unter Einbindung der Öffentlichkeit ein Maßnahmenkatalog abgeleitet werden.

Die Entwurfsfassung des Lärmaktionsplans wurde im Frühjahr 2025 vorgelegt. Im Herbst 2025 wurde die entsprechende Abwägungstabelle erstellt. Es wird empfohlen, nach der voraussichtlichen Beschlussfassung im Frühjahr 2026 die festgelegten Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umzusetzen.

6.3.5 Radverkehrskonzept

Die Bürgerbeteiligung hat verdeutlicht, dass in Öhringen das Thema Radverkehr eine entscheidende Rolle spielt. Der Konfliktkatalog enthält daher eine Vielzahl von Punkten, die sich Lücken und Defiziten im Radverkehrsnetz auseinandersetzen. Des Weiteren wird bemängelt, dass sichere und überdachte Radabstellanlagen fehlen. Auch die nicht vorhandenen Stationen, um das Pedelec aufzuladen wurden thematisiert. Im Verlauf der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde klar, dass nur über die Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes, eine finanziell geförderte Umsetzung der notwendigen Maßnahmen in der Kernstadt und in den 15 Stadtteilen möglich ist.

ten Bereich dargestellt. Dem Plan 27 können darüber hinaus noch die zum Radverkehr ermittelten Konflikte (z. B. fehlende Querungsmöglichkeiten, Hindernisse etc.) sowie die Lücken im Radwegenetz entnommen werden.

Dem Leitbild zufolge ist ein wesentliches Ziel des Mobilitätskonzeptes Öhringen die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und die gleichzeitige Stärkung/Förderung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität in Öhringen.

Das von der Landesregierung Baden-Württemberg gesetzte Klimaschutzziel, die Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um 55 % gegenüber dem Jahr 1990, geht einher mit der Forderung den Anteil des Radverkehrs bis zum Jahr 2030 landesweit auf einen Anteil von 20 % am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern.

Die Grundlage zur Förderung des Radverkehrs bildet ein zukunftsfähiges und leistungsstarkes Radwegenetz, das alle wichtigen Ziele sicher und attraktiv erschließt.

Im Fokus des Radverkehrskonzeptes steht der Aufbau eines innerörtlichen Radwegenetzes, die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln und die Verknüpfung mit den bestehenden bzw. geplanten überörtlichen Radverkehrsverbindungen.

Dem Radverkehr ist als besonders umweltfreundliche Verkehrsart in der kommunalen Verkehrsplanung besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Da keine Verkehrsart isoliert betrachtet werden kann, müssen auch bei der Entwicklung dieses Radverkehrskonzeptes die Wechselwirkungen zwischen dem fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr, dem ÖPNV und dem Fußgängerverkehr betrachtet werden. Zusätzlich sind die engen Bezüge zwischen Verkehr, Städtebau und Umwelt zu berücksichtigen.

Da das Land Baden-Württemberg einen Förderbescheid zur Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes erteilt hat, wurde im Jahr 2024 mit der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes begonnen. Das Radverkehrskonzept Öhringen wird voraussichtlich im Frühjahr 2026 seitens des Gemeinderats beschlossen.

6.3.6 Städtisches Nahverkehrskonzept

Das Nahverkehrskonzept ist das Planungsinstrument der Kommunen zur deren Erschließung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Es ist an den entsprechenden lokalen Bedürfnissen und an den durch die Daseinsvorsorge generierten Anforderungen auszurichten.

Wesentliche Bestandteile des Leitprojekts Nahverkehrskonzept sind unter anderem die Festlegung von Standards für das Leistungsangebot, die Konzeption eines integrierten Verkehrsnetzes sowie die Finanzierung der Verkehrsleistungen.

Aufgrund der im Konfliktkatalog genannten Punkte schlagen wir vor, dass die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit dem Nahverkehr Hohenlohe (NVH) ein städtisches Nahverkehrskonzept erstellt.

Im Fokus des Konzepts soll der Stadtbus stehen. Auch auf diesem Wege sollen neue Nutzergruppen gewonnen werden. Daneben ist die Optimierung des Netzes und der damit verbundene Abbau von Defiziten, auch bezüglich der Verbindungen der Ortsteile ein wesentliches Element des Konzepts. Die im Konfliktkatalog genannten Mängel sind hierbei zu berücksichtigen.

6.3.7 Verkehrs- und Parkleitsystem / Parkgebühren / Ladeinfrastruktur

Verkehrs- und Parkleitsystem

Die Mängelanalyse hat ergeben, dass es in Öhringen weder ein statisches noch ein dynamisches System gibt, das die Verkehrsteilnehmer hinsichtlich der Lage und Verfügbarkeit von öffentlichen Stellplätzen informiert. An den Parkierungsanlagen selbst gibt es nur sehr schwer wahrnehmbare, nicht StVO-konforme Hinweise. Über die genaue Lage der Zufahrt wird nicht informiert. Infolgedessen kommt es, insbesondere im Bereich der Altstadt und durch die Besucher der Stadt, zu einem erheblichen Parksuchverkehr.

Darüber hinaus werden derzeit alle Lichtsignalanlagen einzeln gesteuert, ggf. sind diese über Koordinierungskabel miteinander verbunden. Eine zentrale Verarbeitung der Daten aus den Lichtsignalanlagen und eine daraus resultierende zentrale Steuerung gibt es bislang nicht.

Das Leitprojekt sieht vor, einen Zentralrechner zu installieren, der sowohl die Lichtsignalanlagen als auch ein Parkleitsystem steuert und somit eine Lenkung des Verkehrs ermöglicht.

Alle maßgebenden öffentlichen Parkierungsanlagen werden in einem einheitlich gestalteten StVO-konformen Parkleitsystem (PLS) zusammenzufassend beschildert. Über die so gestaltete Lenkung des Zielverkehrs ergibt sich eine Reduzierung des Parksuchverkehrs. Die Strategie des PLS folgt dem Prinzip Detektion – Information – Reaktion. Detektion der freien Stellplätze, Information der Verkehrsteilnehmer zu freien Stellplätzen und Reaktion des Parkleitsystems, wenn einzelne Anlagen belegt sind.

Die Detektion der Anzahl und Lage freier Stellplätze erfolgt entweder über eine Einzelstellplatzüberwachung mittels Magnetfeldsensoren oder Schrankenanlagen bzw. Detektionsschleifen an den Zu- und Ausfahrten.

Die Information des Verkehrsteilnehmers über die Belegung erfolgt über dynamisch reagierende Anzeigen im Straßenraum. Gegebenenfalls können bei vorhersehbaren Nachfragespitzen die Verkehrsströme über eine namentliche Anzeige der Veranstaltung entsprechend gelenkt werden.

In die Konzeption dieses Parkraumanagements sind die folgenden Parkierungsanlagen einzubinden:

- | | |
|---------------------------------------|-------------------|
| • P 01: Herrenwiese | (100 Stellplätze) |
| • P 02: Festplatz | (220 Stellplätze) |
| • P 03: Kultura Nord | (36 Stellplätze) |
| • P 04: Kultura Süd | (150 Stellplätze) |
| • P 06: Hoftheater | (40 Stellplätze) |
| • P 07: Außenparkplatz Alte Turnhalle | (86 Stellplätze) |
| • P 08: Parkhaus Alte Turnhalle | (245 Stellplätze) |
| • P 09: Alte Turnhalle | (79 Stellplätze) |

Die Verarbeitung der Daten des Parkleitsystems erfolgt über einen zentralen Verkehrsrechner, der zusätzlich auch die Steuerung der Lichtsignalanlagen übernimmt.

Die Steuerung der Lichtsignalanlagen beruht, analog zum Parkleitsystem, auf der Erfassung des Verkehrszustands mittels geeigneter Detektionseinrichtungen. Aus den so gewonnenen Daten werden den jeweiligen Vorgaben (Morgenspitze, Abendspitze, Sonderveranstaltung, Busbeschleunigung) entsprechend, die passenden Steuerungen ausgewählt und anschließend geschaltet.

Beide Projekte beruhen auf einer Erfassung des Verkehrsablaufs, der Verarbeitung dieser Daten sowie der Darstellung des Ergebnisses gegenüber dem Verkehrsteilnehmer. Alle Schritte sind digitalisiert. Die Verarbeitung der Daten und Steuerung der Systeme erfolgt über den o. g. Verkehrsrechner.

Parkgebühren

Eine wesentliche Push-Maßnahme für den Umstieg vom MIV (Motorisierter Individualverkehr) auf den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr), das Fahrrad und den Fußverkehr schaffen ist die Erhöhung der Parkgebühren. Um dieses Ziel zu erreichen, sieht dieses Leitprojekt eine Neustrukturierung der Parkraumbewirtschaftung in Öhringen vor.

Um auch weiterhin für Berufspendler ein kostenloses Stellplatzangebot vorzuhalten, sollen die Parkplätze Herrenwiese und Festplatz (ca. 320 Stellplätze) auch künftig kostenlos zur Verfügung stehen. Bei Sperrung dieser Stellplätze bei Veranstaltungen (z. B. Pferdemarkt) wird an diesen wenigen Tagen – im Gegensatz zur bisherigen Regelung – kein Ersatz durch Freigabe der gebührenpflichtigen Stellplätze Kultura-Süd und Kultura-Nord bereitgestellt.

Für die Stellplätze im Parkhaus Alte Turnhalle und dem Außenbereich sollen ab 01.01.2024 Parkgebühren erhoben werden. Die Gebührenhöhe soll analog zur Regelung der Stellplätze Kultura-Süd, Kultura-Nord und Alte Turnhalle festgelegt werden. Die zum 01.01.2023 aus steuerlichen Gründen angepassten Parkgebühren sollen zum 01.01.2024 deutlich erhöht werden.

ANLAGE 11

Eine Übersicht der bewirtschafteten Stellplätze und der künftigen Gebührenordnung kann der Anlage 11 entnommen werden.

Die Bewirtschaftung soll je nach Anlage über Schrankenanlagen an den jeweiligen Zu- und Ausfahrten der Parkieranlage oder Einzelplatzerfassungen erfolgen.

Da von Anwohnern, Gewerbetreibenden und Beschäftigten immer wieder Anfragen nach Mietparkplätzen erfolgen, sollen bis zu 10 % der auf den am Innenstadtring liegenden Parkplätzen (Kultura-Süd, Kultura-Nord, Hoftheater, Parkhaus Alte Turnhalle, Parkplatz Alte Turnhalle) vermietet werden.

Die Stellplätze an den Schulen im Kernstadtbereich sollen ab 01.01.2024 zu den Konditionen für offene bzw. überdachte Stellplätze außerhalb des Innenstadtrings vermietet (siehe Anlage 11).

Ladeinfrastruktur

Ein im Konfliktkatalog enthaltener, wesentlicher Kritikpunkt, ist das mangelhafte Angebot an **Ladeinfrastruktur** für alle Formen der E-Mobilität (Pkw und Fahrrad).

Aus diesem Grund sieht dieses Leitprojekt vor, die Ladeinfrastruktur für alle E-Mobilitätsangebote sollen sowohl quantitativ als auch qualitativ zu verdichten.

Öhringen weist bereits heute einige Ladestationen für E-Bikes und Pkws auf, teilweise auf privater und teilweise auf öffentlicher Fläche.

Die Stadtverwaltung schlägt folgende Standorte für Ladestationen mit je 10 Ladesäulen vor:

- Nussbaumweg/Öhringer Süden
- Kultura (Parkplatz P3/P4)
- Kindergarten Limespark
- Parkhaus/-platz Alte Turnhalle (P7/P8/P9)
- Sporthallen in den Ortsteilen (hier Anzahl je nach Bedarf)

PLAN 25

Auf Plan 25 sind die bestehenden Ladestationen sowie das Konzept für weitere künftige Ladestationen dargestellt. Hierbei wird nach Ladestationen für E-Bikes und Pkws unterschieden.

Die Stadtverwaltung möchte bezüglich der Ausweisung weiterer Ladestationen ein Interessensbekundungsverfahren durchführen. Bewerber sollen an den von der Verwaltung vorgeschlagenen Standorten zwingend Ladestationen für Pkw anbieten. Es ist möglich, auf freiwilliger Basis auf privaten Flächen weitere Standorte anzubieten. Unsere Vorschläge für Ladestationen für E-Bikes sollen zwingend erfüllt werden.

6.3.8 Mitfahrbänke (20 Stück) (Stadtgebiet, Ortsteile)

Im Stadtgebiet und in den Ortsteilen von Öhringen sollen Mitfahrbänke aufgestellt werden. Mit diesem Leitprojekt soll die Mobilität von Menschen ohne Auto verbessert, die Vernetzung zwischen den Ortsteilen untereinander ausgebaut und ein wesentlicher Beitrag zum Umweltschutz geleistet werden.

6.3.9 Jobticket

Die Einführung eines Jobtickets mit einer monatlichen Eigenbeteiligung von € 9,00 fördert die Attraktivität des Arbeitgebers und soll weitere Potenziale zur Nutzung des ÖPNV durch die Beschäftigten erschließen.

Aus diesem Grund soll das Jobticket nun auch in Öhringen eingeführt werden. Die Mitarbeiter*innen der Stadt Öhringen erhalten das 49 €-Ticket (Deutschland-Ticket) bzw. bis zur Vollendung des 21. Lebensjahrs das JugendticketBW als Jobticket mit einer monatlichen Eigenbeteiligung von 9 €. Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende bis Vollendung des 27. Lebensjahres können alternativ das Jugendticket Baden-Württemberg in Form eines Jobtickets oder ab einem Alter von 27 Jahren das Deutschland-Ticket kostenlos erhalten.

7. UMSETZUNGSKONZEPT UND GEMEINDERATSBESCHLUSS

7.1 Umsetzungskonzept

Zur Realisierung der Leitprojekte wurde ein am Zeithorizont und den Kosten orientiertes Umsetzungskonzept erstellt.

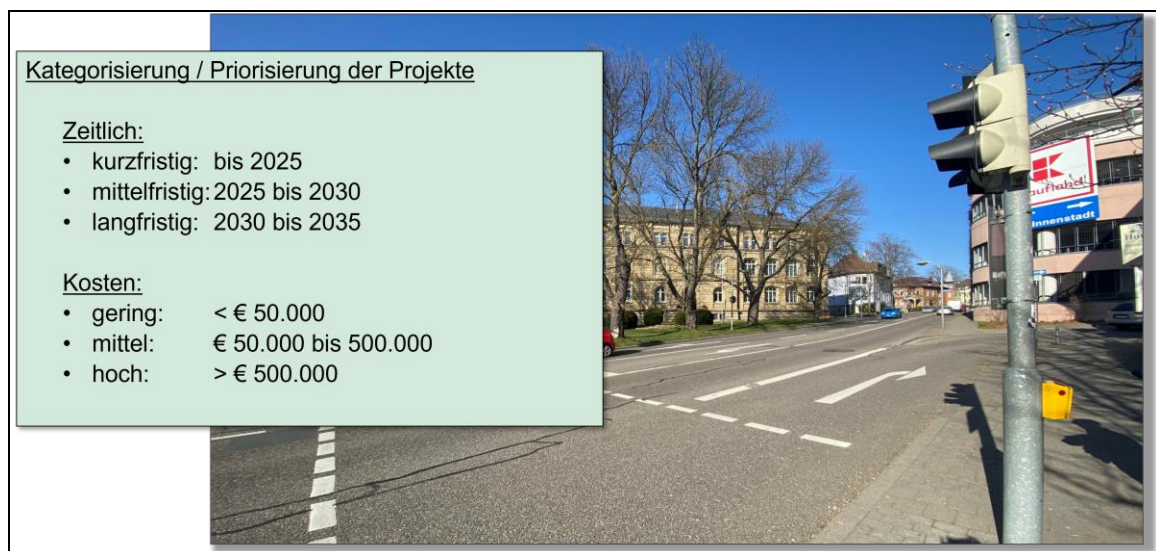
Die in den Leitprojekten steckenden Einzelmaßnahmen sind in weiteren Detailuntersuchungen zu spezifizieren und zur Umsetzungsreife zu bringen.

Die wichtigsten Einzelmaßnahmen im Hinblick auf eine zeitnahe Umsetzung sind:

- Die Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs zur Umgestaltung des Bahnhofsplatzes zur Mobilitätsdrehscheibe
- Die Schaffung eines hierarchisch aufgebauten, engmaschigen Radverkehrsnetzes. Dieser Maßnahme erfolgt derzeit über die Erstellung eines förderfähigen Radverkehrskonzepts
- Die Erweiterung der Kapazität des ZOB, sodass der Busverkehr in Öhringen ausgebaut und attraktiver gestaltet werden kann

Alle weiteren Maßnahmen unterliegen nach planerischem, baulichem und finanziellem Aufwand einer zeitlichen Abhängigkeit. Als Empfehlung für die Umsetzung der Maßnahmen wurden diese wie folgt priorisiert:

Abbildung 14: Zeit und Kosten



Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 08: Leitprojekt, zeitliche Umsetzung, Kostenrahmen

Leitpro- jekt Nr.	Maßnahme	Zeitliche Umsetzung	Kostenrah- men
1	Umgestaltung des Bahnhofs Städtebaulicher Wettbewerb 2024	kurz- bis mittelfristig	mittel
2	Koordinierung der Lichtsignalanlagen mit Buspriorisierung / Busbeschleunigung	mittelfristig	hoch
3	Temporäre Sperrung Marktplatz für den MIV *	kurzfristig	gering
4	Flächendeckend 30 km/h im Stadtge- biet/Lärmaktionsplan	kurzfristig	mittel
5	Radverkehrskonzept (wird durch das Land Baden- Württemberg gefördert)	kurzfristig	mittel
6	Städtisches Nahverkehrskonzept (Förderung möglich)	mittel- bis langfristig	mittel
7	Verkehrs- und Parkleitsystem/ Erhöhung Parkgebühren/Ladeinfrastruktur	mittel- bis langfristig	mittel
8	Mitfahrbänke (20 Stück) (Stadtgebiet, Ortsteile)	kurzfristig	gering
9	Jobticket	kurzfristig	mittel

* wurde mit Gemeinderatsbeschluss vom 18.11.2025 abgelehnt.

7.2. Gemeinderatsbeschlüsse

Die Ergebnisse und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes wurden in der Gemeinderatssitzung am 25.07.2023 zur Entscheidung vorgelegt. Zuvor wurde das Mobilitätskonzept in einer Bürgerinformationsveranstaltung einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt.

In der nachfolgenden tabellarischen Übersicht sind die hierzu am 25.07.2023 gefassten Beschlüsse bezüglich der Umsetzung der Leitprojekte und des Maßnahmenkonzeptes aufgelistet.

Beschluss Nr./Titel		Beschlussvorlage	Votum
1	Leitbild	Das Leitbild "Öhringen bewegt dich - hin zu einer leistungsfähigen, ökologischen, flexiblen und zukunftsorientierten Mobilität" samt Glossar wird beschlossen.	mehrheitlich beschlossen
2	Planfälle	Die Planfälle bezüglich Einbahnstraßenlösungen Innenstadtring (Nr. 1-3, 9, 11-13) und Nordumfahrung (Nr. 7) werden auf Empfehlung der Gutachter nicht weiterverfolgt.	einstimmig beschlossen
3	Bahnhofsareal + Kubiz + BAG/Netto	Die Verwaltung wird ermächtigt einen städtebaulichen Wettbewerb vorzubereiten. Den Auftrag für die Durchführung dieses Wettbewerbs erhält das Büro schreiberplan, Stuttgart.	einstimmig beschlossen
4.1	Sperrung Marktplatz für den MIV*	Der Marktplatz wird von Montag bis Freitag jeweils von 19.00 bis 05.00 Uhr und samstags von 16.00 bis montags 05.00 Uhr für den MIV gesperrt.	mehrheitlich beschlossen
4.2		Die Sperrung erfolgt in diesem Zeitraum mittels Schilder in der Hirschgasse, Hauskante Schloss West sowie Rathausstraße (Poststraße bis Leder-gasse) zunächst für 1 Jahr auf Probe. Nach einem Jahr wird im Gemeinderat über die weitere Vorgehensweise beraten.	mehrheitlich beschlossen
4.3		Der Marktplatz ist nur noch in Einbahnrichtung befahrbar (Hirschgasse Richtung Poststraße). Die Verwaltung wird beauftragt alles Notwendige hierfür zu veranlassen.	mehrheitlich beschlossen
4.4		Die Verwaltung wird beauftragt, in der Schlachthausgasse vor dem Schloss überdachte Fahrradstellplätze mit E-Ladefunktion und abschließbaren Boxen zu planen und umzusetzen.	mehrheitlich beschlossen
5.1	Lärmaktionsplan	Das Büro BS Ingenieure aus LB wird beauftragt den LAP basierend auf dem vorgestellten Kartierungsumfang fortzuschreiben.	mehrheitlich beschlossen
5.2		Der LAP wird um die Ortsdurchfahrt Büttelbronn und Cappel Richtung Eckartsweiler ergänzt.	mehrheitlich beschlossen
6.1	Radverkehrskonzept	Die Verwaltung wird beauftragt, Fördermöglichkeiten zu prüfen und zu beantragen (erfolgreich erledigt).	mehrheitlich beschlossen
6.2		Die Verwaltung wird ermächtigt, den Auftrag für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes an das Büro BS Ingenieure zu vergeben, sobald die Fördervoraussetzungen dies zulassen (Auftrag wurde in 2024 erteilt).	mehrheitlich beschlossen

* wurde mit Gemeinderatsbeschluss vom 18.11.2025 abgelehnt.

Beschluss Nr./Titel		Beschlussvorlage	Votum
7	Städtisches Nahverkehrskonzept	Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem NVH ein städtisches Nahverkehrskonzept, unter Berücksichtigung des vorhandenen Angebots des Regionalverkehrs, zu erstellen.	mehrheitlich beschlossen
8.1	Verkehrs- u. Parkleitsystem inkl. Koordinierung Knotenpunkte und Buspriorisierung	Die Verwaltung wird beauftragt, die Einrichtung eines Verkehrs- und Parkleitsystems zu verfolgen.	mehrheitlich beschlossen
8.2		Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Straßenbaumamt des Landratsamts Hohenlohekreis die Neukoordinierung der Ampelanlagen mit Errichtung der Buspriorisierung umzusetzen.	mehrheitlich beschlossen
8.3		Die Verwaltung wird beauftragt, bei positiver Gutachterbewertung der bereits eingereichten Antragsunterlagen hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise auf dem Gemeinderat zuzugehen	mehrheitlich beschlossen
9.1	Parkraumbewirtschaftung	An den Parkplätzen Herrenwiese und Festplatz werden auch künftig keine Parkgebühren erhoben.	einstimmig beschlossen
9.2		Im Parkhaus Alte Turnhalle und dem dazugehörendem Außenbereich werden ab 01.01.2024 Parkgebühren nach der städtischen Parkgebührenordnung erhoben. Die Art der Bewirtschaftung wird im weiteren Planungsverfahren festgelegt.	mehrheitlich beschlossen
9.3		Auf den Parkplätzen am Innenstadtring werden bis zu 10 % der Stellplätze zu festgelegten Konditionen vermietet.	mehrheitlich beschlossen
9.4		An den Schulparkplätzen im Kernstadtbereich werden Stellplätze zu festgelegten Konditionen vermietet.	mehrheitlich beschlossen
9.5		Die Parkgebühren werden zum 01.01.2024 erhöht; der auf Anlage 11 dargestellten Parkgebührenordnung wird zugestimmt.	mehrheitlich abgelehnt
10	Ladeinfrastruktur	Die Verwaltung wird beauftragt ein Interessensbündungsverfahren für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für alle E-Mobilitätsangebote durchzuführen.	mehrheitlich beschlossen
11	Mitfahrbänke im Stadtgebiet und in den Ortsteilen	Die Stadtverwaltung wird beauftragt die notwendigen Bänke bis zu einem Preis von € 450-500 pro Stück zu beschaffen.	mehrheitlich beschlossen
12	Bezuschussung des 49 Euro-Tickets als Jobticket	Die Mitarbeiter der Stadt Öhringen erhalten das 49 €-Ticket bzw. bis zur Vollendung des 21. Lebensjahrs das Jugendticket BW als Jobticket mit einer monatlichen Eigenbeteiligung von 9 € etc..	mehrheitlich beschlossen
13	3 V's (Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten)	Die von den Gutachtern empfohlenen Maßnahmen im Rahmen der 3 V's sollen bei künftigen Maßnahmen und Entwicklungen berücksichtigt werden (vgl. Anlage 10).	mehrheitlich beschlossen
14.1	Konflikt- und Maßnahmenkatalog	Der Konflikt- und Maßnahmenkatalog wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	mehrheitlich beschlossen
14.2		Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Umsetzung des Maßnahmenkataloges zu verfolgen.	
15	Finanzierung	Die notwendigen Haushaltsmittel werden in den kommenden Jahren sukzessive bereitgestellt.	mehrheitlich beschlossen

In der Gemeinderatssitzung vom 16.04.2024 wurden die Beschlüsse aus der Gemeinderatssitzung vom 25.07.2023, TOP Ö2, Nr. 4.1 und Nr. 4.2 aufgrund von Widerständen seitens der Einzelhändler und Bürger*innen aufgehoben.

In der Gemeinderatssitzung vom 18.11.2025 wurden folgende Punkte zum Thema Durchfahrtsbeschränkung Marktplatz mehrheitlich beschlossen:

- Die bestehende temporäre Durchfahrtsbeschränkung für den Marktplatz von Montag bis Freitag jeweils von 19:00 Uhr bis 05:00 Uhr des Folgetags sowie von Samstag 16:00 Uhr bis Montag 05:00 Uhr wird aufgehoben.
- Die Verwaltung wird beauftragt, für das Jahr 2026 einen Verkehrsversuch auf dem Marktplatz vorzubereiten. In diesem Rahmen soll mindestens eine Variante einer geänderten Flächennutzung getestet werden. Zur Planung der konkreten Ausgestaltung sollen dabei die Akteure des Marktplatzes sowie die Öffentlichkeit beteiligt werden. Der Verkehrsversuch wird mit einer Evaluation begleitet, deren Ergebnis als Grundlage für die Entscheidung über das weitere Vorgehen genutzt wird.

8. FAZIT

Das Mobilitätskonzept der Stadt Öhringen stellt die Grundlage für die Planung und die Entwicklung der Mobilität in den kommenden Jahren dar. Durch dieses strategisch-konzeptionelle Planwerk soll das Zusammenspiel der Mobilitätsentwicklung und der Gesamtstädtischen Entwicklung, insbesondere der des öffentlichen Raums kurz-, mittel- und langfristig aktiv gesteuert werden.

Dies alles geschieht vor dem Hintergrund, die Wohn- und Lebensqualität in Öhringen zu stärken.

Zu diesem Zweck wurden, aufbauend auf einer Zustandsanalyse und einer Verkehrsprognose, zunächst verkehrspolitische Ziele ein Leitbild und im weiteren Verlauf Maßnahmen und weiterführende Projekte zur Umsetzung des Leitbilds ausgearbeitet.

So gibt das auf die nächsten 10 bis 15 Jahre angelegte Mobilitätskonzept den notwendigen Entwicklungsprozessen einen Orientierungsrahmen, ermöglicht Einschätzungen zu Kosten, stellt Zielbezüge und Prioritäten der Maßnahmen heraus. Es setzt Schwerpunkte der infrastrukturellen Entwicklungsmaßnahmen, zeigt Möglichkeiten der Förderung und gibt der Umsetzung eine zeitliche Struktur.

Zentraler Schwerpunkt des Mobilitätskonzepts ist die Umsetzung der Ziele der Verkehrswende in Baden-Württemberg mit einer Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 55 % ausgehend vom Jahr 1990. Ein wesentlicher Baustein ist die Erreichung der umwelt- und klimapolitischen Ziele auf kommunaler Ebene.

Daher sieht das Mobilitätskonzept Leitprojekte und Maßnahmen vor, die eine deutliche Kursänderung von der intensiven Nutzung des privaten Pkw hin zu alternativen, umweltverträglichen Verkehrsmitteln bewirken sollen. Es ist das erklärte Ziel des Maßnahmenkonzepts, im Umweltverbund die hierzu notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.

Neben der Schaffung attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen gehört dazu auch die Verbesserung des ÖPNV zu den wesentlichen Pull-Maßnahmen.

Mit dem politischen Beschluss der einzelnen Maßnahmen zum Mobilitätskonzept ist die Arbeit an der Mobilitätswende in Öhringen bei weitem nicht getan. Es ist nur der erste Schritt hin zu einer in ihrer Mobilität und Lebensqualität gestärkten Stadt.

Der politische Beschluss markiert demnach den Startpunkt zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts. Die Maßnahmen und Projekte müssen durch die Verwaltung in den kommenden Jahren, in Zusammenarbeit mit der Politik vorangetrieben werden, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

Es wird empfohlen, die Öffentlichkeit in den Umsetzungsprozess einzubeziehen und über gestartete, laufende oder abgeschlossene Maßnahmen und Projekte im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu informieren.

LITERATURVERZEICHNIS

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Kommission Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS
Ausgabe 2015
Köln 2015

- [2] BPS GmbH
Programm zur Berechnung der Kapazität und der Verkehrsqualität
an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten
KNOBEL Version 7.1.20
Karlsruhe, September 2024

- [3] BPS GmbH
Berechnung der Leistungsfähigkeit
und Verkehrsqualität an Kreisverkehrsplätzen
KREISEL Version 8.2.10
Karlsruhe 2023

- [4] Landesregierung Baden-Württemberg
Verwaltungsvorschrift der Landesregierung zur
Intensivierung der Öffentlichkeitsbeteiligung
in Planungs- und Zulassungsverfahren (VwV Öffentlichkeitsbeteiligung)
Stuttgart, 2013

- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Empfehlungen für Verkehrserhebungen,
Köln, Ausgabe 2012

- [6] Shell Deutschland Oil GmbH und Prognos AG
Shell Pkw-Szenarien bis 2040
Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität
Hamburg 2014

- [7] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Intraplan Consult GmbH, Freiburg
BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH, München
Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, Aachen
Planco Consulting GmbH, Essen
Verkehrsverflechtungsprognose 2030
Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrs-
verflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs
Schlussbericht zum Forschungsbericht FE Nr. 96.0981/2011
Stand: 11. Juni 2014

- [8] Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
Landesinformationssystem Baden-Württemberg (LIS)
Statistikdatenbanken www.statistik-bw.de

ANLAGEN

Anlage 01: Tabellarische Übersicht Knotenpunkt- und Querschnittbelastungen

Anlage 02: Tagesganglinien maßgebende Querschnitte

Anlage 03: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnungen Analyse

Anlage 04: Ergebnisse Haushaltsbefragung

Anlage 05: Ergebnisse Beschäftigtenbefragung

Anlage 06: Ergebnisse Schülerbefragung

Anlage 07: Konflikt- und Maßnahmenkatalog Stadtgebiet

Anlage 08: Konflikt- und Maßnahmenkatalog Teilorte

Anlage 09: Vergleich Querschnittbelastungen Prognose-Planfälle 01 bis 13

Anlage 10: Maßnahmen resultierend aus den Zielen der 3V's

Anlage 11: Parkgebühren

PLANVERZEICHNIS

PLAN 01	Zählstellenplan
PLAN 02	Querschnitt- und Strombelastungsplan [Kfz/4 h] Analyse 2021, Normalwerktag Zählzeitbereich morgens (06.00 bis 10.00 Uhr)
PLAN 03	Querschnitt- und Strombelastungsplan [Kfz/4 h] Analyse 2021, Normalwerktag Zählzeitbereich nachmittags (15.00 bis 19.00 Uhr)
PLAN 04	Belastungsplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Analyse 2021, Gesamtgebiet
PLAN 05	Belastungsplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Analyse 2021, Kern Öhringen
PLAN 06	Durchgangsverkehr DTV_{w5} [Kfz/24 h] Analyse 2021, Außenkordon
PLAN 07	Durchgangsverkehr DTV_{w5} [Kfz/24 h] Analyse 2021, Autobahn
PLAN 08	Übersicht Prognose-Planfälle 0 bis 03
PLAN 09	Übersicht Prognose-Planfälle 0 bis 03 mit erforderlichen Maßnahmen
PLAN 09-1	Übersicht Prognose-Planfälle 08 bis 11 mit erforderlichen Maßnahmen
PLAN 09-2	Übersicht Prognose-Planfälle 12 und 13 mit erforderlichen Maßnahmen
PLAN 10	Belastungsplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Nullfall, Ausbau A 6 Gesamtgebiet Öhringen
PLAN 11	Belastungsplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Nullfall, Ausbau A 6 Kern Öhringen
PLAN 12	Belastungsplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 01a, Kern Öhringen
PLAN 12a	Differenzplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 01a / Nullfall Kern Öhringen
PLAN 13	Belastungsplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 02, Kern Öhringen
PLAN 13a	Differenzplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 02 / Nullfall, Kern Öhringen

PLAN 14	Belastungsplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 03, Kern Öhringen
PLAN 14a	Differenzplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 03 / Nullfall Kern Öhringen
PLAN 15	Belastungsplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 04, Kern Öhringen
PLAN 15a	Differenzplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 04 / Nullfall Kern Öhringen
PLAN 16	Belastungsplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 05, Kern Öhringen
PLAN 16a	Differenzplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 05 / Nullfall Kern Öhringen
PLAN 17	Belastungsplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 06, Kern Öhringen
PLAN 17a	Differenzplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 06 / Nullfall Kern Öhringen
PLAN 18	Belastungsplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 07, Kern Öhringen
PLAN 18a	Differenzplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 07 / Nullfall Kern Öhringen
PLAN 19	Schematische Darstellung Umgestaltung Bahnhofsareal
PLAN 19a	Belastungsplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 08, Kern Öhringen
PLAN 19b	Differenzplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 08 / Nullfall Kern Öhringen
PLAN 20	Schematische Darstellung Umgestaltung Marktplatz
PLAN 20a	Belastungsplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 09, Kern Öhringen
PLAN 20b	Differenzplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 09 / Nullfall Kern Öhringen
PLAN 21	Belastungsplan DTV _{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 10, Kern Öhringen

PLAN 21a	Differenzplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 10 / Nullfall Kern Öhringen
PLAN 22	Belastungsplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 11, Kern Öhringen
PLAN 22a	Differenzplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 11 / Nullfall Kern Öhringen
PLAN 23	Belastungsplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 12, Kern Öhringen
PLAN 23a	Differenzplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 12 / Nullfall Kern Öhringen
PLAN 24	Belastungsplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 13, Kern Öhringen
PLAN 24a	Differenzplan DTV_{w5} [Kfz/24 h] Prognose 2035, Planfall 13 / Nullfall Kern Öhringen
PLAN 25	Standorte Ladestationen
PLAN 26	Radverkehr Bestand
PLAN 27	Radverkehr Konflikte