Beitrag zum Werkstattgespräch des Mobilitätspakts

Vorwort

Der ADFC Heidenheim wurde zum Werkstattgespräch des Mobilitätspaktes Aalen-Heidenheim am 24.04.2024 eingeladen. Es ging darum, Mobilitätsformen für die Region zwischen Königsbronn und Oberkochen zu finden, die dazu führen sollen, dass die Staus in Schnaitheim und Königsbronn weniger werden. In der Vor- und Nachbereitung dazu entstand das folgende Arbeitspapier. Es betrachtet den Kreis Heidenheim und das angrenzende Oberkochen.

Die beigefügte Grafik zeigt Zeiss SMT stellvertretend für die anderen Industrieansiedlungen, die Bahnlinie (als rote Luftlinie) und die Buslinie auf der Brenztalachse, die Zulaufstrecken, die Multimodalen Knoten (MMK) in unterschiedlichen Größen, die Entfernung zum nächsten MMK und die geschätzten Fahrzeiten.

Staus im Berufsverkehr

In den Vormittags- und Nachmittagsstunden staut sich der Berufsverkehr auf der B 19 in Königsbronn und Schnaitheim. Mit zunehmenden Mitarbeiterzahlen bei Zeiss und anderen Firmen verschlimmert sich die Situation. Aus diesem Grund wurde der Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim gegründet, der um Abhilfe bemüht ist.

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) stößt in diesem Industrierevier sichtbar an seine Grenzen. Die alte Strategie – Verbesserung der Verkehrsflüsse durch Straßenneubau – taugt nicht mehr. Dasselbe gilt für die Schaffung von immer mehr Parkraum für Pkw bei den Firmen. Es müssen andere Lösungen gefunden werden.

Lösungen ähnlich wie im verdichteten Raum

Wie in größeren Städten bietet sich der Öffentliche Verkehr mit Bahnen und Bussen an. Pro Fahrzeugfläche können so mehr Personen transportiert werden. Insbesondere die Bahn ist deutlich schneller und komfortabler als andere Verkehrsmittel. Ihr weiterer Vorteil: sie fährt auf einem nicht vom Stau betroffenen Verkehrsweg. Leider steht die Brenzbahn als leistungsfähigste und komfortabelste Verkehrsart in diesem Fall nicht zur Verfügung, da ein Bahnhalt Oberkochen Süd in der Nähe des Industriegebiets noch lange auf sich warten lassen wird.

Der ADFC schlägt deshalb in den Hauptverkehrszeiten bis zur Inbetriebnahme dieses Bahnhalts ersatzweise eine schnelle öffentliche Buslinie in der Brenztalachse im 10-Minuten-Takt vor. Die Busse sollten allerdings nicht zu Hauptstauzeiten verkehren, um nicht selbst im Stau hängen zu bleiben. Der 10-Minuten-Takt bewirkt mehr Flexibilität und nimmt die Sorge vor Zeitverlust, wenn mal ein Anschluss verpasst wird. Möglicherweise reicht es aus, wenn diese Buslinie ab Heidenheim bis zum Industriegebiet Oberkochen Süd verkehrt. Es gibt allerdings bereits einen Werks-Bus von Zeiss in einen flexiblen Rhythmus von 20 – 30 Minuten. Dem ADFC ist aber nicht bekannt, ob dieser ausschließlich Mitarbeiter der Firma Zeiss befördert oder auch solche anderer in diesem Revier ansässigen Firmen. Außerdem schlägt der ADFC weitere Haltepunkte vor. Dazu mehr an anderer Stelle.

Was sind Multimodale Knoten?

Im Gegensatz zu einem Bahnknoten ist ein MMK ein Ort, wo Menschen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln ankommen und zum Öffentlichen Verkehr wechseln. In unmittelbarer Nähe müssen die Fahrzeuge der Ankommenden sicher untergebracht werden können. Weil ein solches Angebot bisher nicht im notwendigen Umfang vorhanden ist, funktionieren die MMK nicht richtig, möglicherweise auch, weil Pendler die Sorge haben, ob sie ihr Fahrzeug zuverlässig und sicher abstellen können. Sie könnten sich so veranlasst sehen, gleich die ganze Strecke mit dem eigenen Pkw zurückzulegen. Wenn also die schnelle Buslinie funktionieren soll, müssen die vorhandenen MMK dem steigenden Bedarf folgend ausgebaut werden **und** braucht eine häufigere Taktung.

Welche Verkehrsmittel müssen bei den MMKs untergebracht werden?

Es gibt die Shuttles, welche idealer Weise autonom und on demand verkehren. Zeiss lässt z.B. ein Shuttle zwischen seinem Stammwerk und dem neuen Werk laufen, welches auch den Bahnhof Oberkochen anfährt. Der Vorteil von Shuttles ist, dass sie an den MMK lediglich eine Haltestelle oder eine Schleife benötigen, während alle anderen Verkehrsmittel mehr oder weniger Fläche brauchen, am meisten die Pkw. Unglücklicher Weise unterscheidet sich der ländliche Raum wie unserer vom städtischen Ballungsraum insofern als wesentlich mehr MMK von Pkw angefahren werden müssen. Ausreichend Platz ist dafür ist aber in den seltensten Fällen vorhanden. Es müssten teure Bauwerke errichtet werden. Volkswirtschaftlich sinnvoller ist es deshalb, MMK werden von kompakten Fahrzeugen angefahren. Hier kommen Zweiradfahrzeuge ins Spiel: das konventionelle Fahrrad, das Pedelec, das S-Pedelec, das Rennrad und der E-Scooter (im Folgenden Fahrrad & Co. genannt). Wegen der Vandlismus- oder Diebstahlgefahr fürchten einige Nutzer das Abstellen an einfachen überdachten Fahradabstellplätzen, auch wenn diese über einen Anschließbügel oder eine -schlaufe verfügen. Es sind deshalb auch Fahrradboxen oder Fahrradgaragen notwendig.

Den größten Vorteil in der multimodalen Kette bieten Falträder und eigentlich auch E-Scooter, weil sie in Bahnen mitgenommen und am Zielort zur Weiterfahrt entfaltet werden können. Sie gelten zusammengefaltet als Gepäckstück. Der Verband der Verkehrsbetriebe (VDV) dringt allerdings wegen Brandgefahr der Akkus, die in der Regel einen niedrigen Sicherheitsstandard haben, auf ein Beförderungsverbot im gesamten ÖPNV. Indessen ist die Mitnahme von E-Scootern mit Straßenzulassung (!) bei der Bahn erlaubt. Einige Pendler haben sich Falträder oder E-Scooter angeschafft, weil der Platz für die Fahrradmitnahme im Zug oft begrenzt ist oder weil sie das Gedränge im Radabteil umgehen wollen. Falträder und E-Scooter eignen sich hervorragend, um z.B. die nur ca. 3,5 km lange Strecke ab MMK Königsbronn bzw. die 2,3 km ab MMK Oberkochen zum Industriegebiet zurückzulegen. Gleichzeitig kann damit auch von zuhause zum ersten MMK gefahren werden. Fahrrad und Co. eignen sich auch, um die Arbeitsstelle direkter anzufahren als es der Pkw oder der ÖPNV kann. Ein Fußweg kann damit vermieden werden, was Zeit spart.

Multimodale Knoten ausbauen

Entlang der schnellen Buslinie müssen nur drei MMK neu eingerichtet werden: am Zusammentreffen der Straße von Ochsenberg/Itzelberg, der K 3033**,** der B 466 mit der B 19**.** Der ADFC schlägt für letzteren den Standort Ludwig-Erhard-Straße/B19 vor. Es gibt auf dem Tedox-Gelände eine kaum genutzte Tiefgarage. Dort können auch sichere Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Alle anderen MMK sind vorhanden, jedoch in unterschiedlichem Grad ausgebaut. Die größten sind die Bahnhöfe, kleinere sind Bushaltestellen, die aber auch als MMK dienen sollten. Übrigens: je kürzer die Entfernung bis zum jeweils nächsten Knoten, desto eher bieten sich Fahrrad und Co. an.

Ideale Entfernungen für Fahrrad & Co. schaffen

Die MMK bewirken, dass die Entfernungen, die mit dem Rad zurückgelegt werden, möglichst kurz sind. Erwiesenermaßen ist das Fahrrad im Bereich von 2-3 Kilometern das schnellste Verkehrsmittel. Der Bahnhof Heidenheim liegt z.B. in den allermeisten Fällen innerhalb dieses Radius. Für den direkten Pendelverkehr mit dem Rad wird in der Regel eine Distanz von 10-15 Kilometern akzeptiert, zumal die körperliche Bewegung der Gesundheit zugutekommt. Die meisten Zulaufstrecken zu den MMK sind so kurz, dass sie gut mit Fahrrad & Co. bewältigt werden können.

Betrachtung der wichtigsten Multimodalen Knoten

Tabelle 1 zeigt die Ausstattung der Knoten auf einen Blick. Der **MMK Oberkochen Bahnhof** umfasst ca. 15 markierte Pkw-Plätze, eine bahnhofsnahe Bushaltestelle und ca. 20 überdachte Fahrradeinstellplätze mit Anschließschlaufe. Fahrradboxen oder ein Radparkhaus gibt es nicht.

Der **MMK Königsbronn Bahnhof** bietet 12 Fahrradboxen und ca. 14 überdachte Fahrradabstellplätze mit Anschließschlaufe. Leider befindet sich derzeit keine Bushaltestelle in der Nähe des Bahnhofs. Sie ist mehr als 250 m entfernt. Dies ist umso bedenklicher als nach derzeitigem Planungsstand für die neue Ortsdurchfahrt lediglich **eine** Haltestelle auf Höhe des Bahnhofs vorgesehen ist, die andere befindet sich immer noch ca. 250 Meter entfernt. Diese sollte dringend in Richtung Bahnhof verlegt werden. PKW-Pendler aus Richtung Waldsiedlung, Zang, Steinheim oder Bartholomä finden in der Paul-Reusch-Straße gegenüber dem Bahnhof markierte Parkplätze und weitere am Straßenrand und in den Seitenstraßen vor. Etwa 10 Parkplätze befinden sich vor dem Bahnhof an der Heidenheimer Straße, davon ca. 4 fest vermietete. Dies sind viel zu wenige. Mehr Parkplätze gibt es in der Springenstraße. Diese sind aber mehr 500 m Fußweg vom Bahnhof entfernt.

Der **MMK beim Bahnhof Heidenheim** bietet zurzeit bereits ausreichend sichere Fahrradabstellmöglichkeiten. Außerdem gibt es am Bahnsteig 1 noch 70 überdachte Fahrradabstellplätze mit Anschließschlaufe. Da das Parkhaus neben dem Bahnhof geschlossen worden ist, gibt es so gut wie keine Pkw-Parkplätze. Die nächsten befinden sich im Parkhaus Schlossarkaden. Das ist aber rund 300 m entfernt. Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) ist mit ca. 150 m Fußweg ebenfalls etwas zu weit entfernt.

Die Planungen der Stadt sehen bezüglich des Ausbaus des MMK Heidenheim/Bahnhof/ZOH folgendes vor: Das marode Parkhaus soll abgerissen werden. Ein Parkhaus soll auf dem südlichen Teil

des ehemaligen WCM-Geländes auf der anderen Seite der Bahngleise errichtet werden. Mit einem Brückenschlag (Rad- und Fußgängersteg) über die Bahngleise und die Brenz soll dieses und der neue DHBW-Campus an den Bahnhof, den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) und die Innenstadt angeschlossen werden. Gleichzeitig wird eine Verbindung zum RadNetz BW über eine Rampe hergestellt. Die Stadt plant im Zuge des Baus des Stegs ein Fahrradparkhaus und die Ertüchtigung des ZOB für lange Busse. Der ZOB rückt damit etwas näher an den Bahnhof heran.

Der **MMK Bahnhof Herbrechtingen** bietet für ca. 25 Pkw Platz. Nachteilig ist die große Entfernung von ca. 200 m zur Bushaltestelle. Sichere Fahrradabstellmöglichkeiten müssen geschaffen werden. Es sind nur ca. 20 überdachte Fahrradabstellplätze mit Anschließbügeln vorhanden.

Der **MMK Giengen** bietet zurzeit für ca. 50 Pkw Platz. Der Parkplatz ist jedoch tagsüber meist voll belegt. Abschließbare Fahrradboxen bzw. ein Fahrradparkhaus gibt es nicht, lediglich 28 überdachte Fahrradständer mit Anschließschlaufe. Der Busbahnhof liegt unmittelbar vor dem Bahnhof. Insgesamt ist der MMK kompakt angelegt, d.h. alle Verkehrsträger liegen eng beieinander.

Tabelle 1. Ausstattung der Multimodalen Knoten

	Pkw-Parkplätze	**Nähe der Bushaltestelle zum Bahnhof**	**Überdachte Fahrradabstellplätze mit Anschließschlaufe, Stück**	**Fahrradboxen, Stück**	**Fahrradgarage**
Oberkochen	15	sehr nah	20	nein	nein
Königsbronn	26 +	250 m	14	12	nein
Heidenheim	viele (330 m)	140 m	70	28	ja
Herbrechtingen	25	200 m	20	nein	nein
Giengen	50	sehr nah	28	nein	nein

Gibt es im multimodalen Verkehr kürzere Fahrzeiten als im MIV?

Die Fahrzeit der Pkw zu Stauzeiten haben wir anhand der Verkehrsberechnungen von Google Maps ermittelt. Von Heidenheim bis Zeiss SMT beträgt diese 26 Minuten. Zuerst legen wir uns die Frage vor, ob es Direktverbindungen gibt, die diese Fahrzeit unterbieten können. Tabelle 2 zeigt die direkte Busverbindung zum Industriegebiet.

Tabelle 2 Direktfahrzeiten ab Heidenheim bis Zeiss SMT

Referenz: Pkw zu Stauzeiten mit Google Maps ermittelt in Minuten:	26

HDH Direktbus bis Zeiss SMT mit Werksbus Linie 4 in min

HDH ZOH	05:45	06:15	07:10	07:40	08:05	08:30	08:55
Zeiss SMT	06:07	06:37	07:37	08:02	08:27	09:52	09:17
Fahrzeit	**22**	**22**	**27**	**22**	**22**	**22**	**22**

Aus der Tabelle geht hervor, dass der Zeiss-Werksbus die Fahrzeit von Pkw deutlich unterbietet. Nur

eine Fahrt tut dies nicht, ist aber auch akzeptabel. Keine öffentliche Buslinie kann mit dem Werksbus mithalten. Auch sind die Zeiten gut mit der Bahn in Königsbronn abgestimmt.

Tabelle 3: Direktfahrten mit Fahrrad & Co

	Ø 18 km/h z.B. Fahrrad in min	Ø 25 km/h z.B. E-Scooter oder Rennrad in min	Ø 30 km/h z.B. S-Pedelec in min
HDH, Friedrichstraße mit Fahrrad & Co. direkt zu Zeiss SMT = 13,5 Km	45	32	27

Die hier zugrunde gelegte Radroute verläuft ab Heidenheim, Friedrichstraße in Bahnhofsnähe entlang des Brenzparks, durch die Mühlstraße in Schnaitheim und die Straße am Jagdschlössle über Itzelberg und Königsbronn, wo man auf den vorhandenen Radweg parallel zur B 19 wechselt. Leider gibt es auf dieser Route, die weitgehend dem RadNetz BW entspricht, Teilstrecken mit schlechter Oberfläche (wellig, rauh, schlecht an die Straßenoberfläche angeglichene Flickstellen von Straßenaufbrüchen) die das Radfahren nicht gerade komfortabel machen. Deshalb sollte der Mobilitätspakt alles dafür zu tun, dass das RadNetz BW auf die Endausbaustufe angehoben wird.

Sportliche oder geübte Radfahrer nehmen die 13,5 km, mit Rückfahrt 27 km lange Strecke täglich gerne unter die Räder, auch bei nicht optimalem Radelwetter oder im Winter, nur nicht bei Glätte und Minus-Temperaturen. Sie wissen die Bewegung an der frischen Luft zu schätzen.

Wie zu erwarten werden zu dieser Entfernung mit dem normalen Rad bis zu 45 Minuten für eine Strecke gebraucht. Etwas schneller geht es mit dem Pedelec. Mit E-Scooter ist der Weg in etwa in der gleichen Zeit zu schaffen (der E-Scooter braucht eine Nachladung in der Firma). Mit S-Pedelec oder Rennrad nähert man sich den Pkw-Zeiten an. Leider werden S-Pedelecs durch die Gesetzgebung ausgebremst. Sie dürfen nicht auf Radwegen fahren. Auf Straßen sind sie ein Verkehrshindernis und werden von Autofahrern nicht gern gesehen, weil sie nach deren Meinung auf den Radweg gehören. Es ist zu hoffen, dass bald eine vernünftigere Regelung beschlossen wird. Es gibt jedoch z.B. in Tübingen Ausnahmen mit einem Zusatzschild an entsprechenden Radwegen. Auf dem RadNetz BW dürfte das Befahren kein Problem sein, da dort z.T. auch Autos und landwirtschaftliche Fahrzeuge unterwegs sein dürfen. Auf den schmaleren Radwegen sollte man sich mit dem Zusatzschild helfen.

Voraussetzung für die Anfahrt mit dem Rad ist, dass der Arbeitgeber eine Dusch- und Umziehmöglichkeit anbietet. Der Radpendler hat wie schon beschrieben den Vorteil, dass er von zuhause losfahren und seine Arbeitsstelle zielgenauer als ÖPNV und Pkw anfahren kann. Das

Radfahren ist obendrein bei Weitem die günstigste, stressfreieste Art zu pendeln und schont zugleich die Umwelt.

Tabelle 4: Fahrzeiten ab Heidenheim bis Zeiss SMT bei Kombination von Bahn mit Bus oder Shuttle

	In Königsbronn umsteigen in SVL-Bus Linie 40				
HDH ab	06:58	07:26	08:00		09:00
Königsbronn an	07:06	07:26	08:08		09:08
	Fußweg 5 min				
Königsbronn ab	07:20	08:03	10:03		10:03
Zeiss SMT an	07:27	08:09	10:09		10:09
Fahrzeit min	29	43	01:09		01:09
	In Königsbronn umsteigen in Zeiss-Werkbus Linie 4				
HDH ab	06:58	07:26	08:00		09:00
Königsbronn an	07:06	07:26	08:08		09:08
	Fußweg 5 min				
Königsbronn ab	07:28	07:58	08:23		09:13
Zeiss SMT an	07:37	08:05	08:30		09:17
Fahrzeit min	**39**	**39**	**30**		**17**
	Oberkochen umsteigen in Zeiss Werks-Shuttle				
HDH ab	06:58	07:26	08:00	08:34	09:00
Oberkochen an	07:11	07:40	08:13	08:42	09:13
Oberkochen ab	07:18	07:48	08:18	08:48	09:18
Zeiss SMT	07:33	08:03	08:33	09:03	09:33
Fahrzeit min	**35**	**37**	**33**	**29**	**33**

Die Tabelle zeigt, dass es morgens in Königsbronn nur eine multimodale Kombination gibt, die die durch Stau verlängerten Fahrzeiten von Pkw unterbieten kann: die Bahn ab Heidenheim um 9:00 Uhr mit Umstieg auf den Zeiss-Werksbus, Linie 4. Die Unterbietung ist mit 17 Minuten sogar deutlich. Weitere zwei Verbindungen verfehlen die Vorgabe nur knapp. Das Ergebnis ist erstaunlich, weil der Fußweg vom Bahnhof Königsbronn zur Bushaltestelle noch bessere Werte verhindert (sofern die Abfahrzeiten angepasst werden könnten).

Tabelle 5: Fahrzeiten bei Kombination von Bahn mit Fahrrad & Co. in Minuten

Ziel Oberkochen Süd (SMT) von:	Kombination Bahn +	MMK	Fahrzeit Bahn	Rüstzeit bis Abfahrt	Ø 18 km/h	Ø 25 km/h	Ø 30 km/h	Fahrzeit Kombi [1]	Fahrzeit Kombi [4]	Fahrzeit Kombi [5]	Fahrzeit schnellster Bus	Fahrzeit bis Zeiss SMT MIV [7]
Giengen	Fahrrad[1]	Königsbronn	20	5	12	9	7	37	34	32	01:24 [6]	36
Giengen	Fahrrad[1]	Oberkochen[2]	17	5	8	6	5	30	31	29	01:24 [7]	36
Herbrechtingen	Fahrrad[1]	Königsbronn	14	5	12	9	7	31	28	26	01:12 [7]	39
Heidenheim	Fahrrad	Königsbronn	10	5	12	9	7	27	24	22	22 [7]	26
Heidenheim	Fahrrad[1]	Oberkochen[2]	8	5	8	6	5	21	19	18	22 [7]	26

Anmerkungen:
1 nach Ø-Geschwindigkeit
2 mit IRE
3 Ø 18 km/h Fahrrad oder Pedelec
4 Ø 25 km/h E-Scooter
5 Ø 30 km/h S-Pedelec
6 HVG+SVL in Königsbronn umsteigen
7 Direkt: Zeiss-Werkbus ab HDH ZOH
8 MIV mit Staus anhand von Google Maps

Aus Tabelle 5 wird ersichtlich, dass nahezu alle Kombinationen von Bahn mit Rad & Co. zu kürzeren Fahrzeiten führen als der Motorisierte Individualverkehr (MIV) (grün unterlegte Felder). Sie können sogar kürzer sein als bei der Kombination Bahn mit Bus. Selbst mit dem normalen Rad mit Muskelantrieb und einer nicht allzu ehrgeizigen Durchschnittsgeschwindigkeit ist man schneller als ein Pkw, der durch den Stau länger unterwegs ist. In der Kombination IRE ab Giengen oder Heidenheim mit Umstieg in Oberkochen gelingt dies am besten. Dies liegt zum einen daran, dass die Bahn-Fahrzeiten unschlagbar kurz sind und zum anderen daran, dass die Radstrecke mit 2,3 km recht kurz ist.

Bei allen Berechnungen sind die Zeiten vom jeweiligen Zuhause bis zum ersten MMK nicht berücksichtigt. Wählt der Pendler dafür Rad & Co dürfte er gegenüber Bus- oder Pkw-Nutzern erheblich im Vorteil sein. Nimmt er sein Fahrzeug im Zug mit, kann er ab Zielknoten ohne Warte- oder Rüstzeiten sofort losfahren.

Wenn das multimodale System attraktiver werden soll, muss nicht nur die Taktung der vorgeschlagenen neuen öffentlichen Buslinie erhöht werden, sondern dann auch die der Bahn. Die Region hofft den schnellen Ausbau und die Elektrifizierung der Brenzbahn!

Ersten Teilabschnitt eines Radschnellwegs angehen

Da die tatsächlich genutzte Radweg-Route zum Industriegebiet Oberkochen Süd für Heidenheimer Radpendler entlang bzw. westlich der Bahnlinie verläuft, müssen die Radler*innen spätestens in der Ortsmitte Königsbronn zum Radweg entlang der B19 wechseln. Im Zuge der neuen Ortsdurchfahrt sind deshalb auf Höhe Brenzquellstraße und Zanger Straße Auffahrten auf den Radweg herzustellen, die möglichst geringe Wartezeiten verursachen.

Zum andern aber kann ein neu zu errichtendes Teilstück einer Radschnellverbindung zwischen Königsbronn und Oberkochen dazu führen, dass die Radler*innen bis zum Seegartenhof westlich der Bahnlinie bleiben können. Die ADFC-Verbände Aalen und Heidenheim haben in den letzten Jahren immer wieder eine Radschnellverbindung angeregt, mussten aber durch die Potenzialstudie einen Dämpfer hinnehmen. Die Voraussetzung, die der Bund an die Förderung stellt, berücksichtigt die Notlage nicht, in der sich die Region Aalen-Heidenheim befindet und kalkuliert auch nicht die Tatsache ein, dass die Schaffung einer neuen Radinfrastruktur eine Angebotsplanung sein muss. Auch wenn die Radnutzungszahlen noch nicht so hoch sind, wie sie zur Bundes-Förderung notwendig

wären, würde eine Radschnellverbindung gerade auf dieser nur ca. 4,1 Kilometer langen Teilstrecke Sinn machen: die gewünschten Potenziale wären nach Überzeugung des ADFC schnell erreicht. Und sie wäre die schnellste Strecke.

Die Teilstrecke würde in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Königsbronn an der Kreuzung Brenzquellstraße/Eisenbahnstraße beginnen, am Siedlungsende im Großen und Ganzen neben dem Bahngleis bis zum Schwarzen Kocher weiterlaufen. Am Seegartenhof kann der Bahnübergang beim Seegartenhof sowie die Straße durch den Seegartenhof sowohl für Radler*innen aus Richtung Aalen und Heidenheim für eine Übergangszeit genutzt werden. Beim Bau des zweiten Gleises könnte eine Unterführung und ein Radweg in direkter Linie zum Industriegebiet geplant und gebaut werden.

Da der Bund die Teilstrecken aktuell nicht finanziert, müssten lokale Quellen gefunden werden. Vielleicht geht das Land mit ins Boot.

Wie gelingt der Umstieg auf das multimodale System?

Die hier vorgelegten Berechnungen zeigen, dass im multimodalen System Potenzial schlummert, welches insbesondere auf Seiten von Rad & Co. liegt. Dies sollte im Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim kommuniziert werden. Der Mobilitätspakt sollte auch die Optimierung der Infrastruktur anstoßen: Einrichtung neuer MMK, Ausbau der bestehenden MMK, Neu- und Ausbau von komfortablen und attraktiven Radrouten.

Eine spezielle App für Multimodalität in der Region sollte alle wichtigen Informationen u.U. mit Push-Nachrichten bereitstellen.

Erst wenn wichtige Argumente, die scheinbar für den MIV sprechen, auch für den ÖV und Radverkehr gelten, als da sind Komfort, Sorgenfreiheit vor verpassten Anschlüssen, Wohlfühlatmosphäre, flexible Abfahrtszeiten durch dichte Taktung, kann der Stau aufgelöst werden. Ein Beitrag zu mehr Klimaschutz wäre es allemal.