

Unser gemeinsames Ziel ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität und eine Stärkung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts und Lebensraums zwischen Aalen und Heidenheim zu erreichen. Wir verbinden damit gleichrangig die Ziele des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes.

Das bisherige Verkehrssystem stößt vielfach an die Grenzen der Leistungsfähigkeit. Die hohen Belastungen im motorisierten Individualverkehr mit regelmäßigen Staus haben negative Auswirkungen auf Wirtschaft und Bevölkerung in der Region. Den wesentlichen Beitrag für eine wirtschaftlich und ökologisch nachhaltige Verkehrsentwicklung sehen wir in intermodalen und vernetzten Lösungsansätzen. Der Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln – PKW, ÖPNV, Fahrrad oder Zufußgehen muss bequem und einfach möglich sein, um die Decarbonisierung im Mobilitätsbereich voranzubringen. §7 des Klimaschutzgesetzes des Landes Baden-Württemberg weist der öffentlichen Hand eine Vorbildrolle zu, diese erstreckt sich auch auf den Bereich Mobilität.

1. Ausbau der Brenzbahn

Um das volle Potenzial der Brenzbahn zu nutzen, muss die Strecke mindestens partiell zweigleisig ausgebaut werden. Eine Elektrifizierung ermöglicht eine effektivere Einbindung in das elektrifizierte Streckennetz (Fernverkehr Berlin – Zürich / Donau-Iller-S-Bahn) und bessere Nutzung der Strecke.

Eine kürzere Taktung der Brenzbahn, bzw. weitere Betriebshaltstellen sind derzeit nicht möglich, da es nur begrenzte Möglichkeiten des Kreuzungsverkehrs gibt. Der Güterverkehr wird durch belegte Slots ausgebremst. Durch den Ausbau ergeben sich folgende Möglichkeiten:

- a) S-Bahnverkehr zwischen Schwäbisch Gmünd – Aalen – Heidenheim – Ulm.
- b) Zusätzlicher Bahnhaltepunkt zwischen Oberkochen und Königsbronn.
- c) Verlagerung von Gütern auf die Schiene (1c).

2. Radverkehrsförderung (2)

- a) Die Umsetzung von schnellen, sicheren Radwegeverbindungen zwischen Aalen und Heidenheim und die Erschließung des Härtsfelds, des Albuhs und der Heidenheimer Alborte (2a).
- b) Der Ausbau und das Beschildern von Pendleradrouen und die Nutzbarkeit dieser Wege bei schlechtem Wetter und Dunkelheit.
- c) Moderne Abstellanlagen (2c).

3. Stärkung von Werksverkehren und ÖPNV

- a) Im Dialog mit den Unternehmen und Arbeitnehmer*innen Lösungsansätze für intelligente Werksverkehre ermitteln.
- b) Die Landkreise erarbeiten kreisübergreifende Fahrpläne; die Zukunft muss größer gedacht werden in einem Ostwürttemberg Regionalverbund.
- c) Verbund-Jobtickets werden von den Unternehmen gefördert und die Landkreise unterstützen bei der Umsetzung über ÖPNV-Verbundgrenzen hinweg.
- d) Es werden die Möglichkeiten von weiteren Shuttle-Busverbindungen überprüft.

- e) Der regionale ÖPNV wird auf den SPNV zugeschnitten, um lange Wartezeiten zu vermeiden.
- f) Abstellmöglichkeiten (2c) und / oder die Mitnahme von Fahrrädern/Pedelecs im öffentlichen Verkehr muss gegeben sein.

4. Förderung von smarten Lösungen

Die Entwicklung oder Nutzung einer bestehenden Mobilitätsapp, die auch die Unternehmen vor Ort miteinbezieht, um deren Anforderungen einzubinden.

Es sollen lokale und überregionale Partner vernetzt werden, um dadurch die verschiedenen Mobilitätsangebote in einer Applikation zu verknüpfen.

- a) Suchen vom schnellsten Weg mit Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote.
- b) Buchung und Bezahlung von Tickets im ÖPNV.
- c) Buchung und Bezahlung von Bike- oder Carsharing Angeboten.
- d) Mitfahr-App, um den Besetzungsgrad von PKWs zu steigern.

5. Neue Denkansätze

- a) Seilbahnen
Machbarkeitsuntersuchungen von Seilbahntrassen zum Kosten-Nutzen für die Strecken Oberkochen-Ebnat, Härtsfeld, Oberkochen-Heide, Königsbronn-Waldsiedlung-Zang können Perspektiven für Verkehrsalternativen aufzeigen.
- b) Autonome Transportmittel
Es sollen gemeinsam mit den Unternehmen Strecken festgelegt werden, die durch autonom fahrende Transportmittel Personen und Güter auf diesen Strecken emissionsfrei und selbstständig befördern (5b).

6. Infrastrukturelle Maßnahmen

- a) Ausbau von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeugen (Fahrrad und Auto) (6a).
- b) Schaffung von Mobilitätsknoten für intermodale Verkehre (6b).
- c) Ermittlung von Verkehrszahlen und Verkehrsströmen mit Unterstützung der Smight-Technologie (6c) in Aufhausen und Heidenheim-Schnaitheim.
- d) Machbarkeitsuntersuchung von Park+Ride Parkhäusern an Autobahnabfahrten (6d).
- e) Bau von Fußwegen und Querungen über B19
- f) Bau der Nordumfahrung Ebnat.
- g) Entlastung der Ortsdurchfahrten Unterkochen, Königsbronn und Aufhausen/Schnaitheim.
- h) Lösungen für eine bessere Verkehrsflussgestaltung in Oberkochen, um Stauunkte zu vermeiden.
- i) Ausbau der Brenzbahn; *siehe Punkt 1.*
- j) Ausbau von Radwegen; *siehe Punkt 2.*

7. Verbindungen schaffen von Wohnen und Arbeiten

Die Stadt der kurzen Wege muss als Grundsatz wieder Priorität bekommen. Die Bürgerinnen und Bürger müssen die Möglichkeit haben, vor Ort zu wohnen, zu arbeiten, einzukaufen und ihre Freizeitgestaltung zu planen.

Erläuterungen:

1c Ein LKW belastet die Straßeninfrastruktur wie 10.000 PKWs.

Ein Güterzug kann 52 LKWs ersetzen.

Es ist notwendig mit den Firmen an der Strecke über mögliche Verlagerungen des Güterverkehrs zu sprechen um die Orte Aufhausen, Oberkochen, Königsbronn und Unterkochen vom Schwerlastverkehr zu entlasten. Die Arbeitsbedingungen für LKW-Fahrer*innen sind teilweise sehr fragwürdig, zudem gibt es im Transportbereich einen massiven Fachkräftemangel, der sich durch die Umschichtung der Güter auf die Schiene, potenziell verringern läßt.

2 Volkswirtschaftliche Gewinne, durch den Gesundheitsvorteil Rad fahren. Es gibt Beispiele aus Großunternehmen mit innerbetrieblichem Mobilitätsmanagement zeigen, dass mit steigender Anzahl radelnder Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die krankheitsbedingten Fehlzeiten abnehmen.

Neben dem persönlichen Geldbeutel und der Umwelt profitieren auch die Kommunen in erheblichem Maße von der günstigen Mobilitätsalternative. Anlage und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur sind erheblich platzsparender und günstiger als vergleichbare Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr.

2a Idealweise gibt es ein Netz aus kreuzungsfreien Radwegen.

2c Es muss für Fahrräder ausreichend, sichere, überdachte, beleuchtete und gut zugängliche Abstellanlagen geben. Es müssen Lademöglichkeiten für Pedelecs vorhanden sein.

5b Die Kommunen entwickeln gemeinsam mit den Unternehmen Modellstrecken die das autonome Fahren als Teststrecke zulassen und suchen Betreiber die diesen Versuch mitgestalten.

- Arbeitnehmer*innen können am Bahnhof in bereitstehende Taxis umsteigen und werden autonom zum Unternehmen gefahren.
<https://www.landkreis-hof.de/scheuer-uebergibt-13-millionen-fuer-modellprojekt/>
- Waren können am Bahnhof auf autonome Transportmittel geladen werden, die diese dann selbstständig auf festgelegten Strecken zum Unternehmen bringen. Transport des letzten Kilometers.

6a Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge ist bei den Infrastruktur-Maßnahmen mit umzusetzen. Wichtig dabei ist, dass parallel zum Aufbau der Ladeinfrastruktur auch der Ausbau der erneuerbaren Stromerzeugung ausgebaut wird (**Bevorzugt regional**).

Die Ladestationen kombinieren auch den öffentlichen Nahverkehr und Verleihsysteme.

- 6b** Attraktiv gestaltet und verknüpfte Knotenpunkte, die den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsträgern verzahnen; Bahnhalte, Abstellmöglichkeiten von Fahrzeugen (PKW, Fahrrad, Pedelec,...), Sharingfahrzeuge (PKW, Fahrrad, E-Scooter,...)
- 6c** Die Smight-Traffic-Technologie liefert Daten zum Verkehr. Die Sensorik kann unauffällig im öffentlichen Raum integriert werden, z. Bsp. an Straßenlaternen oder Ampeln. Die Technologie ermöglicht die Fahrzeugzählung, Klassifizierung von Fahrzeugen, Routenerfassung (datenschutzkonform), Reisezeitenerfassung, Verkehrsfluss.
- 6d** Kosten-Nutzen-Analyse. Es soll geprüft werden, ob Akzeptanz für Umstieg von PKWs auf öffentliche Transportmittel besteht und die Kosten-Nutzen im Verhältnis stehen.