

**KIRCHHEIM
ANDERS
MOBIL**

Impulse für eine andere Verkehrspolitik
 Workshop am
Freitag, 13. Dezember 2019, 19.00 Uhr
 Vortragssaal der Stadtbücherei Kirchheim
 Max-Eyth-Str. 16

V.i.S.d.P.: Heinrich Brinker, Wilhelmstraße 49, 73230 Kirchheim u. T. heinrich_brinker@t-online.de

Herzlich willkommen zum Workshop II

**KIRCHHEIM
ANDERS
MOBIL**

Impulse für eine andere Verkehrspolitik

Workshop am
Freitag, 13. Dezember 2019, 19.00 Uhr

Vortragssaal der Stadtbücherei Kirchheim
Max-Eyth-Str. 16

V.i.S.d.P.: Heinrich Brinker, Wilhelmstraße 49, 73230 Kirchheim u. T. heinrich_brinker@t-online.de

Logos: attac, adfc, BUND, Bündnis 90 Die Grünen, DIE LINKE., FrauenListe, GEW, stadtmobil carsharing, VCD, STADTRUNDGANG

Ablauf des Workshops II

Begrüßung, vorgeschlagener Ablauf, organisatorische Hinweise
(Teilnahmeliste; Festlegung Zeitwächter ...5 Minuten)

Input: „Wo stehen wir im Augenblick? Was wollen bzw. müssen wir erreichen?“ (30 Minuten)

Gruppenarbeit – Verarbeitung/Vertiefung der Ergebnisse von Workshop I in drei Gruppen (MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) mit der Fragestellung: an welchen Ideen/Vorschlägen/Maßnahmen arbeiten wir 2020 schwerpunktmäßig weiter (30 Minuten)

Präsentation der Gruppenergebnisse – je Gruppe 10 Minuten = 30 Minuten

Festlegung der Schwerpunkte: Wer arbeitet konkret (mit wem) an welchem Schwerpunkt (Festhalten der Namen/Email-Adressen); Wer ist bereit, den Gesamtarbeitsprozess in einer Koordinierungsgruppe zu steuern? (20 Minuten)

Termin des nächsten Workshops III: nach der Critical-Mass-Tour am 13. März 2020 (ab 19.00 Uhr?), anderer Termin (5 Minuten)

**KIRCHHEIM
ANDERS
MOBIL**

Impulse für eine andere Verkehrspolitik

Workshop am
Freitag, 13. Dezember 2019, 19.00 Uhr

Vortragssaal der Stadtbücherei Kirchheim
Max-Eyth-Str. 16

V.i.S.d.P.: Heinrich Brinker, Wilhelmstraße 49, 73230 Kirchheim u. T. heinrich.brinker@t-online.de

**Wo stehen wir
im Augenblick?
Was wollen bzw.
müssen wir
erreichen?**

Wo steht Kirchheim? - MIV

- Im **Binnenverkehr der Stadt** ...werden an einem Werktag ca. **43.500 Pkw-Fahrten** durchgeführt.
- Der über das Stadtgebiet hinausführende **Quell-Ziel-Verkehr** besitzt mit über **77.000 Pkw-Fahrten/ Werktag** einen bedeutsamen Anteil (64 %) am gesamten Aufkommen im Pkw-Personenverkehr.
- Im Binnenverkehr innerhalb der Stadtgrenzen haben etwa **70 % aller Fahrten** mit dem Pkw ihren **Ursprung oder Ziel in der Kernstadt** (ohne Stadtteile Jesingen, Lindorf, Nabern, Ötlingen).
- Bezogen auf die gesamte Pkw-Nachfrage ...der Stadt Kirchheim unter Teck verlaufen lediglich **18 % aller Fahrten ausschließlich innerhalb der Kernstadt**.
- Die Stadtteile Jesingen, Lindorf, Nabern, Ötlingen tragen zusammen mit ca. 30 % zum gesamten Pkw-Verkehrsaufkommen bei.
- Innerhalb des Kirchheimer Quell-Ziel-Verkehrs ist der **verkehrliche Austausch mit dem direkt angrenzendem Umland** mit einem **Anteil von 77 %** dominierend.“

Integriertes Verkehrskonzept im Auftrag der Stadt Kirchheim unter Teck (Inhaltliche und redaktionelle Bearbeitung durch PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin, **November 2016**), S. 67

Wo steht Kirchheim? MIV – Modal Split

Tab. 2.3: Pkw- und Lkw-Verkehrsnachfrage – Analyse 2011

Verkehrsart	Verkehrsnachfrage 2011 [Pkw-Fahrten/Werntag]	Verkehrsnachfrage 2011 [Lkw-Fahrten/Werntag]
Binnenverkehr (BV)	43.500	400
Quell-Ziel-Verkehr (QZV)*	77.200	6.100
Gesamtverkehr (BQZV)	120.700	6.500

*über Stadtgrenze Kirchheim unter Teck hinaus

Tab. 2.2: Modal Split Binnenverkehr Analyse 2011 (gerundet)

Verkehrsmittel	Kernstadt Kirchheim* (Planungsraum)	Kirchheim Gesamt (Planungsraum)	Umland Kirchheim (Erweiterter Planungs- raum)
MIV**	51 %	60 %	77 %
Umweltverbund	49 %	40 %	23 %

*ohne Jesingen, Lindorf, Nabern, Ötlingen; **einschließlich Mitfahrer

Wo steht Kirchheim? Modal Split

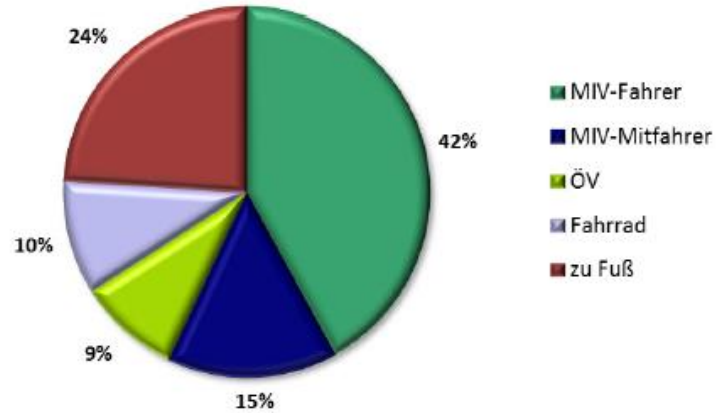


Abb. 20: Wege-Angaben in Deutschland in Prozent für 2008 [19, eigene Darstellung]

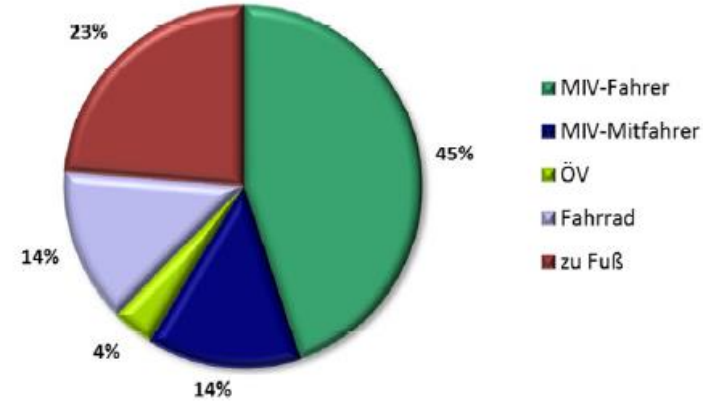


Abb. 21: Wege – Angaben Kirchheim unter Teck in Prozent für 2009/2010 [18, eigene Darstellung]

„**Sehr kurze Weglängen** von 1 bis unter 5 km sind in Kirchheim u. Teck **überdurchschnittlich oft** vertreten, vor allem die Wege zwischen 2 und 5 km. 30 % der Wege sind bis zu 2 km lang (Fußwegentfernung) und mehr als die Hälfte der Wege (56 %) ist bis 5 km lang (Radwegentfernung).

Wege weiter als 5 km kommen dagegen seltener vor. Im Verflechtungsraum sieht die Situation ähnlich aus, allerdings mit einer Verschiebung zu längeren Wegen von 5 bis 10 km. Doch auch hier liegt der Anteil der Wege bis 5 km noch bei knapp der Hälfte (47 %)“

Integriertes Verkehrskonzept, Stand 27.1.2012, S. 58/59

Wo will/muss Kirchheim hin? Ziele (Zukunftstage 5.6.2013)



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN

Verkehrswissenschaften, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Lehrstuhl für Verkehrsökologie

Becker, Udo J.:

Mobilität oder Verkehr?

**Wie werden wir in Kirchheim unter Teck
einmal mobil sein,
und was wäre dafür heute zu tun?**

Zukunftstage Kirchheim unter Teck
5. Juni 2013
TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrsökologie
www.verkehrsoekologie.de

7. Fazit:

1. Mobilität! Heute, und für künftige Generationen. Garantiert!
2. „Weiter so!“ schickt uns alle nur in die Sackgasse!
3. Deshalb heute das fördern, was uns dann einmal mobil hält
4. Rad und Fuß, in der Nähe: Günstig, gesund, immer richtig
5. Premium-Fahrzeuge und SUV? Bus und Bahn (1 Liter/100 km)
6. VVS Jahresticket (Zone 6: heute 1750 €, künftig ca. 1000 €?)
7. VSS MobilPass (car2go, Flinkster, Call a Bike, ...): 100 € mehr!
8. Oder echte 1-Liter-Autos?
9. Wer damit beginnt, profitiert ökonomisch, ökologisch und sozial
10. ... und vermeidet Kosten und Schäden
11. ... und schafft echte Lebensqualität für Kirchheim unter Teck!

Zukunftstag Kirchheim u. Teck 5. Juni 2013

Wo will/muss Kirchheim hin? Ziele (Klimaschutzkonzept, 2013)

12.6 Mobilität

Erreichte Ziele bis 2030

1. Verändertes Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger und der Unternehmen in Kirchheim unter Teck tragen größtmöglich zur Energiewende 2030 bei.
2. Neben dem technischen Fortschritt ist eine Einsparung von 20% CO₂ (ca. 23.900 t) bis zum Jahr 2030 durch Maßnahmen zur Veränderung der Mobilitätskultur erreicht.
3. Der Anteil des Fahrradverkehrs wurde deutlich gesteigert.

Integriertes Klimaschutzkonzept, Oktober 2013, S. 115

Wo will/muss Kirchheim hin? Ziele (Verkehrskonzept 2016)

„Planungsleitziele sind eine umwelt- und sozialverträgliche Verkehrsgestaltung, die

- die Mobilität ihrer Bewohner für Arbeit, Bildung, Versorgung und Erholung ermöglicht,
- gleiche Mobilitätschancen und eine hohe Verkehrssicherheit für alle gewährleistet,
- die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt unterstützt,
- eine nachhaltige Entwicklung ermöglicht,
- die stadträumlichen Qualitäten und die Lebensqualität in den Wohnquartieren verbessert.“

Integriertes Verkehrskonzept im Auftrag der Stadt Kirchheim unter Teck (Inhaltliche und redaktionelle Bearbeitung durch PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin, **November 2016**)

Wo will/muss Kirchheim hin? Ziele (Verkehrskonzept 2016)

Kfz-Nachfrage – Prognose bis 2025

- Aufgrund der zukünftig leicht abnehmenden Einwohnerentwicklung und den Effekten der Altersgruppenverschiebung **sinkt das Pkw-Aufkommen im Binnenverkehr um ca. 1.800 Fahrten je Werktag (-4 %)** gegenüber der Analyse 2011.
- Im Prognosejahr **2025** werden an einem Werktag ca. **42.000 Pkw-Fahrten** mit Quelle und Ziel innerhalb des Stadtgebiets durchgeführt.
- Die Verkehrsbeziehungen zwischen Kirchheim unter Teck und dem nahen Umland nehmen in der Prognose um etwa **11.000 Pkw-Fahrten (-15 %) ab**, da auch für die Nachbarkommunen stagnierende oder leicht negative Einwohnerprognosen erwartet werden und die Verkehrsausrichtung auf das Oberzentrum Stuttgart zunimmt. ...
- Im Durchgangsverkehr (Quelle/ Ziel außerhalb des Untersuchungsgebiets) wird im Vergleich zur Analyse ebenfalls eine Verkehrsabnahme prognostiziert. Allerdings wird in der Prognose ein zunehmend größerer Teil dieser Kfz-Nachfrage über die A 8 abgewickelt werden.

Integriertes Verkehrskonzept, S. 77

Wo will/muss Kirchheim hin? Ziele (Verkehrskonzept 2016)

Tab. 2.7: Verkehrsnachfrageentwicklung Prognose-Nullfall Pkw-Verkehr

Pkw	2011 [Pkw- Fahrten/Werntag]	2025 [Pkw- Fahrten/Werntag]	Entwicklung 2011-2025
Binnenverkehr (BV)	43.500	41.700	-1.800 (-4 %)
Quell-Ziel-Verkehr (QZV)	77.200	65.900	-11.300 (-15 %)
Gesamtverkehr (BQZV)	120.700	107.500	-13.200 (-11 %)

Tab. 2.8: Verkehrsnachfrageentwicklung Prognose-Nullfall Lkw-Verkehr

Lkw	2011 [Lkw-Fahrten/Werntag]	2025 [Lkw-Fahrten/Werntag]	Entwicklung 2010-2025
Binnenverkehr (BV)	380	400	+20 (+5 %)
Quell-Ziel-Verkehr (QZV)	6.100	7.400	+1.300 (+21 %)
Gesamtverkehr (BQZV)	6.480	7.800	+1.320 (+20 %)

Integriertes Verkehrskonzept im Auftrag der Stadt Kirchheim unter Teck, November 2016, S. 77/78

Wo will/muss Kirchheim hin? Ziele (Strategische Ziele, 2018)

Strategische Ziele im Handlungsfeld "Mobilität, Transportnetze und Sicherheit"

- Die Stadt Kirchheim unter Teck verfügt über funktionsfähige und leistungsfähige Transportnetze.
- Die Sicherheit im öffentlichen Raum ist gegeben.
- Der Verkehr in Kirchheim unter Teck ist umwelt- und menschenverträglich organisiert, gestaltet und leistet einen positiven Beitrag zur Stadtqualität.

3. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr liegt im Jahr 2022 bei 20%.

→ 3.01 Das bestehende Radverkehrskonzept wird bis Ende 2019 grundlegend überarbeitet.

→ 3.02 Das Radwegenetz entspricht bis 2022 den aktuellen Regeln der Technik.

→ 3.03 Weiterentwicklung bestehender Kommunikations- und Motivationsprojekte im Radverkehr.

→ 3.04 Nutzung der Bahntrasse zwischen Dettinger Straße und Tannenbergstraße für den Radverkehr bis Ende 2022.

Die Leistungsziele und Maßnahmen zum Handlungsfeld "Mobilität, Transportnetze und Sicherheit" wurden am 14.11.2018 vom Gemeinderat beschlossen:

Wo will/muss Kirchheim hin? Ziele (Strategische Ziele, 2018)

Strategische Ziele im Handlungsfeld "Mobilität, Transportnetze und Sicherheit"

Die Leistungsziele und Maßnahmen zum Handlungsfeld
"Mobilität, Transportnetze und Sicherheit"
wurden am 14.11.2018 vom Gemeinderat beschlossen

4. Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs.

- 4.01 Die Bushaltestellen mit der größten Verkehrsbedeutung werden bis zum Jahr 2022 barrierefrei ausgebaut.
- 4.02 Bis 2022 werden der Verkehrsrechner und alle Signalanlagen mit einer modernen Technik zur Busbeschleunigung ausgestattet.
- 4.03 Die Neukonzeption der „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof“ im Rahmen der Überplanung „Bahnhofsquartier“ erfolgt bis 2020.
- 4.04 Die Stadt Kirchheim führt ein Stadtticket ein, mit dem innerhalb des Stadtgebietes vergünstigt der ÖPNV genutzt werden kann.
- 4.05 Die Stadt Kirchheim setzt sich für eine Schientangentiale aus dem Raum Kirchheim auf die Fildern ein.
- 4.06 Die Betrachtung der ÖPNV-Nutzung erfolgt interkommunal. Die Stadt Kirchheim übernimmt dabei im Sinne des Klimaschutzes und der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs eine führende Rolle.

Wo will/muss Kirchheim hin? Ziele (Strategische Ziele, 2018)

Strategische Ziele im Handlungsfeld "Mobilität, Transportnetze und Sicherheit"

5. Die Verkehrssicherheit hat sich erhöht.

- 5.01 Regelmäßige Vororttermine der Verkehrskommission (1 x im Monat).
- 5.02 Ständige Überprüfung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen.
- 5.03 Umsetzung des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes bis 2022.
- Regelmäßige Überwachung der Entwicklung der Unfallstatistik.
- 5.04 Regelmäßige Überwachung der Problembereiche Fußgängerzone, Schlossplatz, verkehrsberuhigter Bereich Turmstraße, etc.

8. FußgängerInnen finden in allen Teilen Kirchheims sichere und attraktive Wegeverbindungen vor.

Vorschläge von konkreten Maßnahmen erfolgen mit dem ersten Steuerungsbericht.

Die Leistungsziele und Maßnahmen zum Handlungsfeld
"Mobilität, Transportnetze und Sicherheit"
wurden am 14.11.2018 vom Gemeinderat beschlossen

Wie soll das gehen? Umsetzungsstrategien

Strategien

- a. Anteil des motorisierten Individualverkehrs senken (z.B. moderne Kommunikationsmedien zur Verkehrsvermeidung bei Behördengängen, Jobticket einführen, Telearbeit o.ä. nutzen, Mitfahrzentralen und Car-Sharing aufbauen)
- b. Mobilitätskonzept weiterentwickeln und dabei die Anbindung der einzelnen Ortsteile berücksichtigen
- c. Nutzung des Umweltverbunds fördern
- d. Infrastrukturausbau und Einsatz effizienter Technik forcieren
- e. Siedlungsstrukturen und Ansiedlungspolitik (Industrie, Handel, Gewerbe und Dienstleistungen) verkehrsvermeidend gestalten; Zentren reaktivieren

Integriertes Klimaschutzkonzept, Oktober 2013, S. 116

Wie soll das gehen? Umsetzungsstrategien

„Um diese Ziele zu erreichen, orientiert sich die Stadt Kirchheim unter Teck an den Strategien einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung:

- **Verkehrsvermeidung:** Diese Strategie hat höchste Priorität. Sie richtet sich auf eine Begrenzung der Verkehrsleistung insbesondere im Kraftfahrzeugverkehr ohne die Mobilität einzuschränken. Hauptinstrument ist die Verkehrsvermeidung durch Funktionsmischung ("Stadt der kurzen Wege").
- **Verkehrsverlagerung:** Notwendige Verkehre werden soweit möglichst weitgehend auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen).
- Diese Mobilitätsformen sollen in der Verkehrsentwicklung Vorrang erhalten.
- **Verträgliche Verkehrsabwicklung:** Die einzelnen Verkehrsmittel und Verkehrsabläufe werden besser vernetzt und optimiert.“

Integriertes Verkehrskonzept im Auftrag der Stadt Kirchheim unter Teck (Inhaltliche und redaktionelle Bearbeitung durch PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin, **November 2016**)

Aspekt Klimaschutz – Verringerung der CO₂-Emissionen

Im Klimaschutzkonzept werden **drei Szenarien** berechnet. Sie beziehen sich alle alle auf das Jahr 2030: „Trendfortschreibung“, „Maximal“ und „Realistisch-ambitioniert“.

„**Trendfortschreibung**“: keine zusätzlichen Klimaschutzmaßnahmen“

VERKEHR

Ohne ein ambitioniertes Vorgehen im Bereich Mobilität kann man davon ausgehen, dass durch den Verkehr bis 2030 rund 7 % mehr CO₂ pro Jahr ausgestoßen wird als noch 2011. Dies entspricht einer Steigerung von 8.400 Tonnen CO₂.

„**Maximal**“: alle technischen Potenziale werden voll ausgeschöpft.

VERKEHR

Im Bereich Verkehr liegt diesem Szenario eine Einsparung von 25 % zu Grunde.

„**Realistisch-ambitioniert**“: Das Szenario bildet die Grundlage für die Klimaschutzkonferenzen: Was muss konkret getan werden, um die erste Etappe auf dem Weg zur Klimaneutralität zu schaffen? Welche sind die wirksamen Stellhebel? Wer sind die wichtigen Akteure?

Integriertes Klimaschutzkonzept 2013, S. 30, 102, 108

VERKEHR

Geht man im Verkehrsbereich von einer ambitionierten Einsparung von 20 % aus, so können damit 23.900 Tonnen CO₂ bis zum Jahr 2030 eingespart werden.

4.2 CO₂-Gesamtbilanz

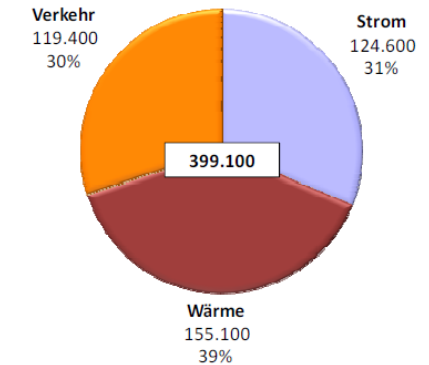


Abb. 13: CO₂-Emissionen in Kirchheim unter Teck [t/a]

Aspekt Klimaschutz – Verringerung der CO2-Emissionen - Zwischenbilanz

- „Mit der Verabschiedung des integrierten Klimaschutzkonzeptes (GR-Beschluss vom 16.10.2013) verpflichtet sich die Stadt Kirchheim,
die **CO2-Emissionen bis zum Jahre 2030 um 37 %** im Vergleich zum Bilanzjahr 2009 zu **reduzieren**.
Im Bilanzjahr 2009 wurden (berechnet nach der neuen Methodik) **349.000 Tonnen CO2** emittiert.
- **In 2013** wurden in Kirchheim rund **335.000 Tonnen CO2** emittiert.
Davon sind **35 % dem Verkehr**, 29 % den Haushalten, 33 % der Industrie (zusammengefasst) und 2 % den kommunalen Liegenschaften zuzurechnen.
- **Dies entspricht einem Rückgang von 4 % insgesamt bzw. von rund 1 % pro Jahr.**
Zur Erreichung des gesetzten CO2-Reduktionszieles von 37 % ist der bisherige Trend nicht ausreichend.“

Fazit : Dringender Handlungsbedarf

Die Aussage des Zwischenberichts zur Klimaschutzkonzeption ist klar und deutlich:

*„ Dies entspricht einem Rückgang von **4 % insgesamt** bzw. von rund **1 % pro Jahr**. **Zur Erreichung des gesetzten CO2-Reduktionszieles von 37 % ist der bisherige Trend nicht ausreichend.**“*

Die Datenbasis (Jahr 2011) der Integrierten Klimaschutzkonzeption“ und des „Integrierten Verkehrsberichts macht eine umfassende Evaluation der angestrebten bzw. umgesetzten Maßnahmen und eine Fortschreibung der Studien erforderlich.

These: „Wir wissen nicht präzise genug, wo wir im Moment stehen. Eine präzise Beschreibung des Ist-Standes ist aber unabdingbare Voraussetzung für weitere Maßnahmen zur Umsetzung der Verkehrswende.“

Dringender Handlungsbedarf in Sachen „nachhaltige Mobilität“

Großer gesellschaftlicher, politischer und wissenschaftlicher Konsens über die grundsätzliche Notwendigkeit nachhaltiger Mobilität – allerdings gravierende politische Differenzen über alle Aspekte der Umsetzung (Technologien, Geschwindigkeit, Finanzierung ...)

Breite wissenschaftliche Fundierung:



Dringender Handlungsbedarf – 5-Punkte-Plan

„Jeder muss seinen Beitrag leisten“ (Interview mit Verkehrsminister Winfried Hermann, Südwestpresse. 8.6.2019)

Herr Hermann, welchen Beitrag kann der Verkehr im Land zum Klimaschutz leisten?

Winfried Hermann: Im Moment leistet er gar keinen Beitrag. Im Gegenteil: In den letzten 30 Jahren ist der Treibhausgas-Ausstoß des Verkehrssektors angestiegen, eigentlich hätte er deutlich sinken müssen. Deshalb ist höchste Alarmstufe. Wir müssen endlich Maßnahmen ergreifen, das zu ändern.

Das deutsche Ziel lautet, im Jahr 2030 verglichen mit 1990 40 Prozent weniger Treibhausgase im Verkehrsbereich auszustoßen. Wie soll das gehen?

Winfried Hermann: Das geht nur mit erheblichen Veränderungen und Anstrengungen.

Wir haben fünf ambitionierte Eckpunkte erarbeitet:

- Bis 2030 muss doppelt so viel mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren werden wie heute,
- jedes dritte Auto muss klimaneutral fahren,
- in Städten müssen um ein Drittel weniger Autos fahren,
- jeder zweite Weg unter fünf Kilometern muss mit eigener Körperkraft – ob zu Fuß, per Rad oder Tretroller – zurückgelegt werden, und schließlich
- muss jede dritte Tonne Fracht klimaneutral transportiert werden.

Mit Verlaub, diese Ziele sind nicht ambitioniert, sondern unrealistisch.

Winfried Hermann: Wenn das unrealistisch ist, dann ist Klimaschutz nicht zu machen.

Ich glaube, es ist sehr anspruchsvoll, aber machbar.



Kirchheim anders mobil – unser Ausgangs- und Ansatzpunkt – unser Aufgaben- und Rollenverständnis

- Klimaschutz gelingt nur mit einer erfolgreichen Energie- und Mobilitätswende.
- Wir müssen das Tempo der Wende allerdings endlich deutlich erhöhen (s. z.B. Papier des Bundesumweltamtes vom 3.12.19).
- Die Energie- und Mobilitätswende muss aber sozial gestaltet werden.
- Wenn wir die sozialen und ökonomischen Folgen der ökologischen Transformation aus dem Blick verlieren, überlassen wir das Feld jenen politischen Kräften, die mit einfachen Parolen die Menschen davon überzeugen wollen, es sei alles nicht so schlimm und könne so bleiben wie es ist.
- Dies trifft nicht zu.
- Die dringend notwendige sozial-ökologische Transformation wird tief in die bisherigen Arbeits-, Freizeit- und Lebensgewohnheiten von uns allen eingreifen.
- Wir wollen dazu eine breite Debatte in Kirchheim auslösen und sehen uns dabei als Impuls- und Ideengeber.
- Wir wollen aber auch konkrete Transformationsprozesse anstoßen und diese mit konstruktiv-kritischen Beiträgen begleiten.

Kirchheim anders mobil – Aktion „Neue Mobilitätskultur“ – April 2019

Die Agendagruppe StadtMobil Kirchheim hat am 12./13. April 2019 in Zusammenarbeit mit anderen Initiativen eine Aktion zum Thema „Neue Mobilitätskultur“ durchgeführt.

- Klaus Amler, Projektleiter der Studie „Mobiles Baden-Württemberg ...“ referierte am 12. April 2019 eine Zusammenfassung der Untersuchung, die von der BW Stiftung in Kooperation mit dem BUND-Landesverband BaWü 2015 in Auftrag gegeben wurde.
- Die Studie untersucht, wie das Mobilitäts- und Verkehrssystem künftig gestaltet sein sollte, um die globalen, nationalen und regionalen Klimaschutz-, Umweltschutz- und Nachhaltigkeitsziele der Agenda 2030 in Baden-Württemberg zu erreichen.
- Hierzu wurden **drei Szenarien für die Jahre 2030 und 2050** entworfen:
Szenario 1: Neue Individualmobilität – privat und komfortabel unterwegs
Szenario 2: Neue Dienstleistungen – kreative Geschäftsmodelle, geteilte Fahrzeuge
Szenario 3: Neue Mobilitätskultur – kürzere Wege, flexible öffentliche Systeme

Kirchheim anders mobil – Aktion „Neue Mobilitätskultur“ – April 2019

Am 13. April 2019 richteten verschiedene Veranstalter auf dem Kirchheimer Schlossplatz einen **Ideenmarkt** zum Thema **Neue Mobilitätskultur** aus: attac Kirchheim und Umgebung, der ADFC Esslingen, die Bürgerwerke Teckenergie, Carsharing Kirchheim (als Initiator), Fischer&Wagner, die LINKE und der VCD Esslingen. Mit einem bunten Zug aus roten Carsharing-Autos, Fahrrädern, Fußgängern und andere Fortbewegungsmitteln jenseits des Autos wurde das Thema Neue Mobilitätskultur sichtbar gemacht. Die Gesamtveranstaltung endete mit einer **Kundgebung auf dem Schlossplatz**. Es sprachen Dirk Rupp vom VCD Kreisvorsitzender Esslingen, Sonja Benz von der BUNDjugend Baden-Württemberg und Kolja Schultheiß, Organisator der „Fridays-for-Future-Bewegung“ in Esslingen.



Kirchheim anders mobil – Critical Mass – vier Touren im Jahr 2019

Critical Mass (kritische Masse) ist eine weltweite Bewegung. Radfahrer/innen treffen sich, um mit gemeinsamen Fahrten durch Innenstädte für andere Formen der Mobilität zu werben. Wir haben uns im Sommer 2019 entschieden, auch in Kirchheim an dieser Bewegung teilzunehmen.

- Bei der **ersten Critical-Mass-Tour am 9.7.19** in Kirchheim waren wir mit **150 Radler/innen** unterwegs.
- Bei der **zweiten Tour am 13.9.19** waren **105 Radler/innen** dabei.
- An der **dritten Tour am 11.10.19** nahmen **56 Radler/innen** teil.
- An der **vierten Tour am 8.11.19** nahmen **16 Radler/innen** teil – **trotz Dunkelheit und Regen.**
- Die **fünfte Tour findet am 13. März 2020** statt.



Kirchheim anders mobil – Workshop I

Workshop am 13.9.2019 mit ca. 35 Teilnehmer/innen im Vortragssaal der Stadtbücherei : **Mobilitätswende in Kirchheim konkret**

TOP 2: Wo wollen wir hin? Welche Ziele verfolgen wir (5 Min. pro Gruppierung)

Attac: Kampagne einfach.umsteigen

LINKE: Solidarische Mobilität

GRÜNE: Koalitionsvertrag 2106 / 5-Punkte-Plan Winfried Hermann

ADFC: So geht Verkehrswende

TOP 3: Wo stehen wir in Kirchheim – wo müssen wir hin – und wie geht das?

Verkehrswende in Kirchheim u. Teck (Bürgermeister Riemer) (10 Minuten)

Radfahren in Kirchheim u. Teck (Dieter Hutt) (10 Minuten)

TOP 4: Unsere weiteren Pläne/Ideen/Konzepte/Erwartungen für den Einstieg in die Verkehrswende/Mobilitätswende in Kirchheim* Brainstorming (10 Minuten)

TOP 5: Welche Ziele stecken wir uns? Wie definieren wir unsere Rolle? Wie machen wir weiter?

Kirchheim anders mobil – Workshop I

TOP 4: Unsere weiteren Pläne/Ideen/Konzepte/Erwartungen für den Einstieg in die Verkehrswende/Mobilitätswende in Kirchheim - Kurzprotokoll (Metaplan-Kärtchen) der Brainstorming-Runde (geordnet)

I. Visionen entwickeln – Konzepte entwerfen – Push-/Pull-Strategien

Vision: autofreie Stadt (zentrale Parkplätze etc.)

Rad-Vision 2030: Konzepte entwickeln und aktuell halten

Vision Radverkehr 2030: Datengrundlage verbessern

Best Practice: lernen von anderen Städten

Privilegien des Autofahrens abbauen

Belohnungssystem für Radfahrer und Benutzer/innen ÖPNV

Wahrnehmung/Wertschätzung von Radfahrern

II. Information verbessern – Transparenz schaffen

Informieren: Infos sollten nicht nur per Zufall zugänglich sein

Besser über Möglichkeiten alternativer Mobilität informieren

Mehr Infos über die Vorteile des ÖPNV

Veränderung der Mobilität: Was passiert wo? Transparenz schaffen!

Leitsystem an den Ortseingängen (statt unnötiger Werbung)

Frühjahr 2020: Bürgerforum Mobilität geplant

Kommunikation in die Bürgerschaft

PolyGoCard = Zugang zu Mobilitätsangeboten (Car-, Bikesharing, ÖPNV, Ladestationen)

Kirchheim anders mobil – Workshop I

TOP 4: Unsere weiteren Pläne/Ideen/Konzepte/Erwartungen für den Einstieg in die Verkehrswende/Mobilitätswende in Kirchheim - Kurzprotokoll (Metaplan-Kärtchen) der Brainstorming-Runde (geordnet)

Konkrete Maßnahmen in den einzelnen Verkehrssegmenten

MIV – Verkehrsfluss erhöhen – Parken – Carsharing/Mitnahme verbessern

Ampelregelung am Bahnhof

Ampelschaltung umdrehen (bis dato: erst Bus, dann Auto und dann die anderen Mobilitätsformen)

Anwohnerparken nicht mehr kostenfrei: in der ganzen Stadt angehen

Parkplätze zu Lasten des Rad-Schutzstreifens müssen weg

Carsharing verbessern

Carsharing: auch in den Neubaugebieten müssen Autos verfügbar sein („nicht 2 km weiter Nahversorgung auf Fuß- und Radverkehrsdistanz stärken“)

Carsharing auch für den städtischen Fuhrpark

Mitnahmemöglichkeiten verbessern: Autos erlauben, kurz an Bushaltestellen zu halten (zur Mitnahme von weiteren Mitfahrern)

Fahrgemeinschaftsbildung erleichtern: „Mitfahrbänke“

E-Mobilität fördern: kostenloses Parken; Ladeinfrastruktur verbessern

„letzte Meile“ auch in Kirchheim – Lieferverkehr aus der Stadt.

ÖPNV

ÖPNV-Nutzung: Rollatoren/Kinderwagen – Probleme bei der Mitnahme im Bus (z.B. durch fehlende oder nicht bedienbare hydraulische Rampe)

Begleitsdienste (z.B. für Menschen mit Rollator) kommen an Kapazitätsgrenze: es gibt bereits eine Warteliste

Kirchheim anders mobil – Workshop I

TOP 4: Unsere weiteren Pläne/Ideen/Konzepte/Erwartungen für den Einstieg in die Verkehrswende/Mobilitätswende in Kirchheim - Kurzprotokoll (Metaplan-Kärtchen) der Brainstorming-Runde (geordnet)

Rad- und Fußverkehr

Radwege reparieren (Belag!)

Radwege ausbessern: Behinderung z.B. durch Pflanzenwuchs

Radwege verbreitern

Bordsteinhöhe: für Lastenräder zu hoch (wenn sie aus Nebenstraßen kommend die Hauptstraße überqueren wollen)

Fahrradstreifen ausweisen, die nicht überfahren werden dürfen

Parkgebühren erstatten – bis dato nur für Autos, nicht für Fußgänger und Radler/innen.

Radinfrastruktur: Budget ausweisen

Radinfrastruktur: Bestehendes wird nicht weiter ausgebaut

Radfahren/Sicherheit: Bedrohung durch Autofahrer - „Warriors“ auf der Straße

Radverkehr attraktiv machen: Radler/innen: Komfortzonen für schaffen

Rad: Reparaturstationen verbessern

Richtige Radreparaturstationen bauen

Kirchheim anders mobil – Weiterarbeit an den Ergebnissen von Workshop I

Wir teilen uns jetzt in etwa drei gleich große Gruppen auf: „MIV“, „ÖPNV“ und „Rad- und Fußverkehr“

Aufgaben für die drei Gruppen (Arbeitszeit: 30 Minuten)

1. Betrachtet die Ideen/Vorschläge/Maßnahmen in den drei Bereichen „Visionen entwickeln – Konzepte entwerfen – Push-/Pull-Strategien“, „Information verbessern – Transparenz schaffen“; „Konkrete Maßnahmen in den einzelnen Verkehrssegmenten“ aus der Perspektive eures Verkehrssegments. Bei den konkreten Maßnahmen (= III.) bearbeitet ihr nur euer Verkehrssegment
2. Diskutiert: Welche Ideen/Vorschläge/Maßnahmen in den drei Bereichen sollten 2020 zuerst/schwerpunktmäßig durchgeführt werden. Falls eine wichtige Idee/ein Vorschlag/eine Maßnahme in der Auflistung fehlen sollte, solltet ihr diese dazuschreiben.
3. Entscheidet euch für jeweils eine Idee/einen Vorschlag/eine Maßnahme im jeweiligen Bereich I, II und III und schreibt diese Maßnahme auf jeweils ein Kärtchen. Ihr kommt also am Ende mit drei Kärtchen ins Plenum zurück.
4. Diskutiert – falls die Zeit noch reicht -, warum diese Idee/dieser Vorschlag/diese Maßnahme Priorität haben sollte und schreibt auch das stichwortartig auf ein Kärtchen auf.
5. Diskutiert außerdem – falls ihr immer noch Zeit habt – folgende Fragen: Welchen Beitrag können wir zur Umsetzung/Realisierung dieser Idee/dieses Vorschlags/dieser Maßnahme leisten? Wo sehen wir Schwierigkeiten/Hindernisse/Blockaden? Wie können wir damit umgehen? Hilfreich wäre es, wenn ihr das Ergebnis eurer Diskussion auch noch – per Kärtchen – festhaltet.