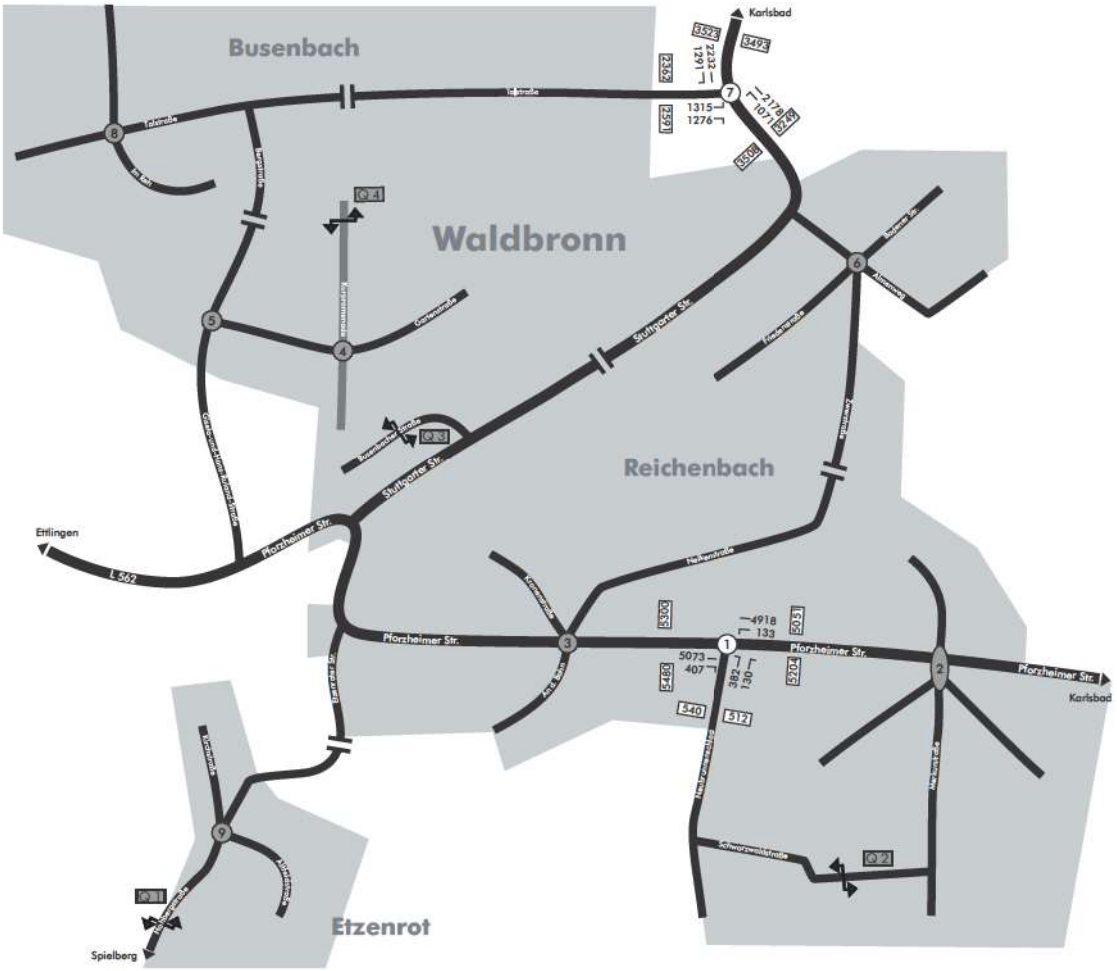


Vorlage_Knotenstromplan_Analyse-2023_24h_Kfz.cdr, mh, df, Karlsruhe, 08.02.2024

Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Analyse

Knotenströme [Kfz/24h]
Zähltag

Zählung Analyse 2023

(2) Knotenpunkt (mit Nummer)

Querschnittsstelle mit Nr.

112 Anzahl Kfz je Fahrtrichtung*

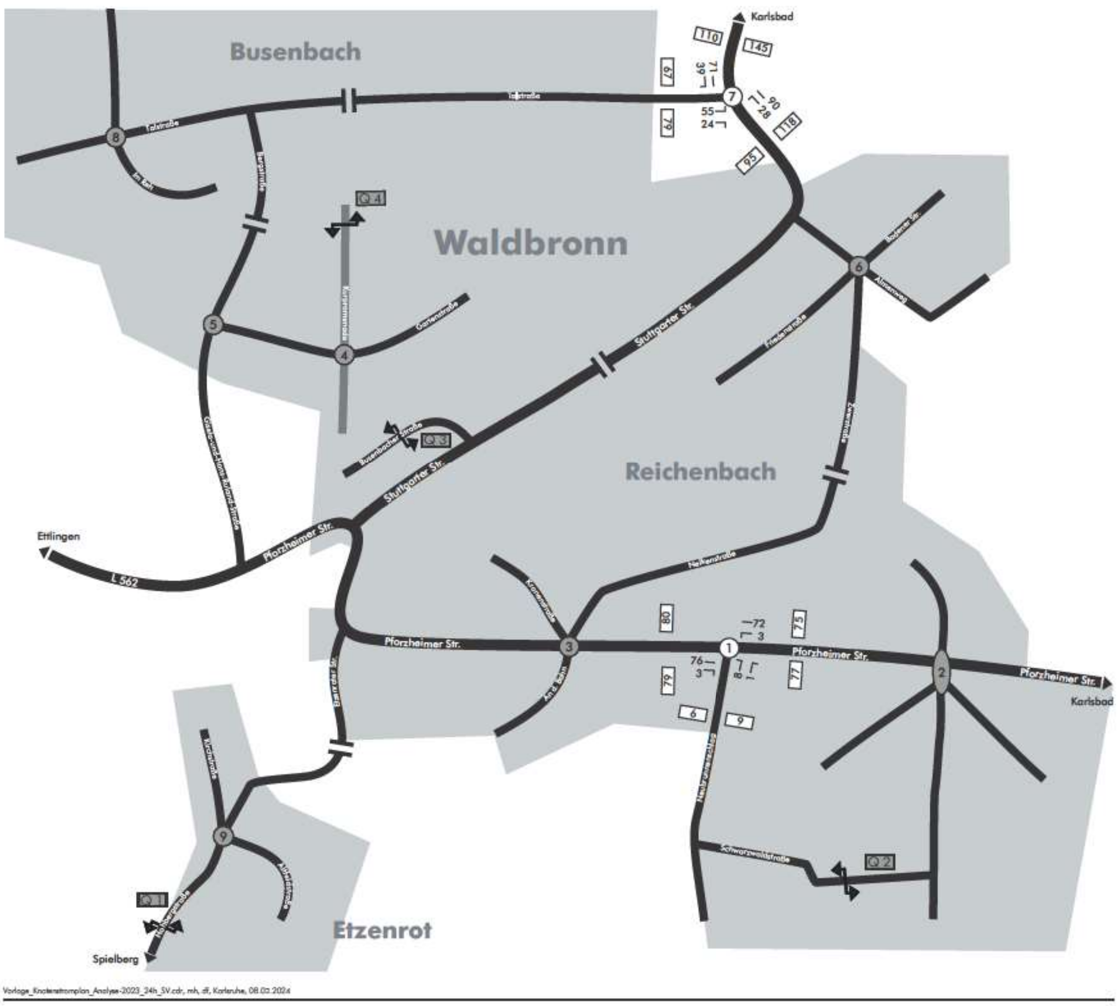
1 / 23 / 10 Anzahl Kfz je Abbiegestrom

Verkürzte Darstellung des Streckenverlaufs

*ohne Wender an Vorfahrtsknoten
Erhebungstag: Mi., 19.04.2023

Anlage 1.1

MODUS CONSULT



Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Analyse

Knotenströme [SV>3,5t/24h]
Zähltag

Zählung Analyse 2023

(2) Knotenpunkt (mit Nummer)

Querschnittsstelle mit Nr.

[112] Anzahl SV je Fahrtrichtung*

1 / 23 / 10 Anzahl SV je Abbiegestrom

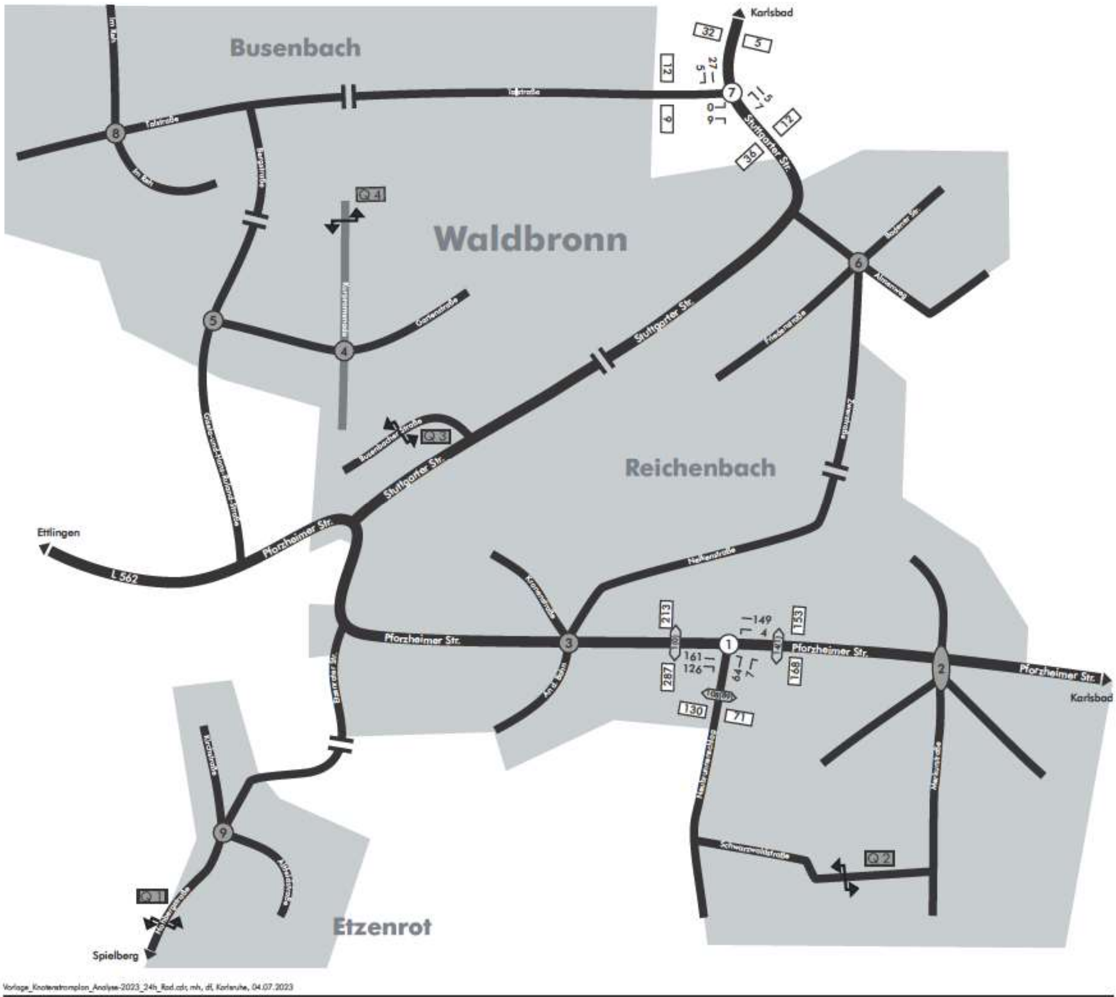
Verkürzte Darstellung des Streckenverlaufs

*ohne Wender an Vorfahrtsknoten
Erhebungstag: Mi., 19.04.2023

Anlage
1.2

MODUS CONSULT

Vorlage_Knotenstromplan_Analyse-2023_24h_SV.cdr, mh, df, Karlsruhe, 08.02.2024



Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Analyse

Knotenströme [Rad/24h]
Zähltag

Zählung Analyse 2023

(2) Knotenpunkt (mit Nummer)

Querschnittsstelle mit Nr.

[112] Anzahl Rad je Fahrtrichtung*

1 / 23 / 10 Anzahl Rad je Abbiegestrom

Verkürzte Darstellung des Streckenverlaufs

Anzahl Fuß/Rad Querung

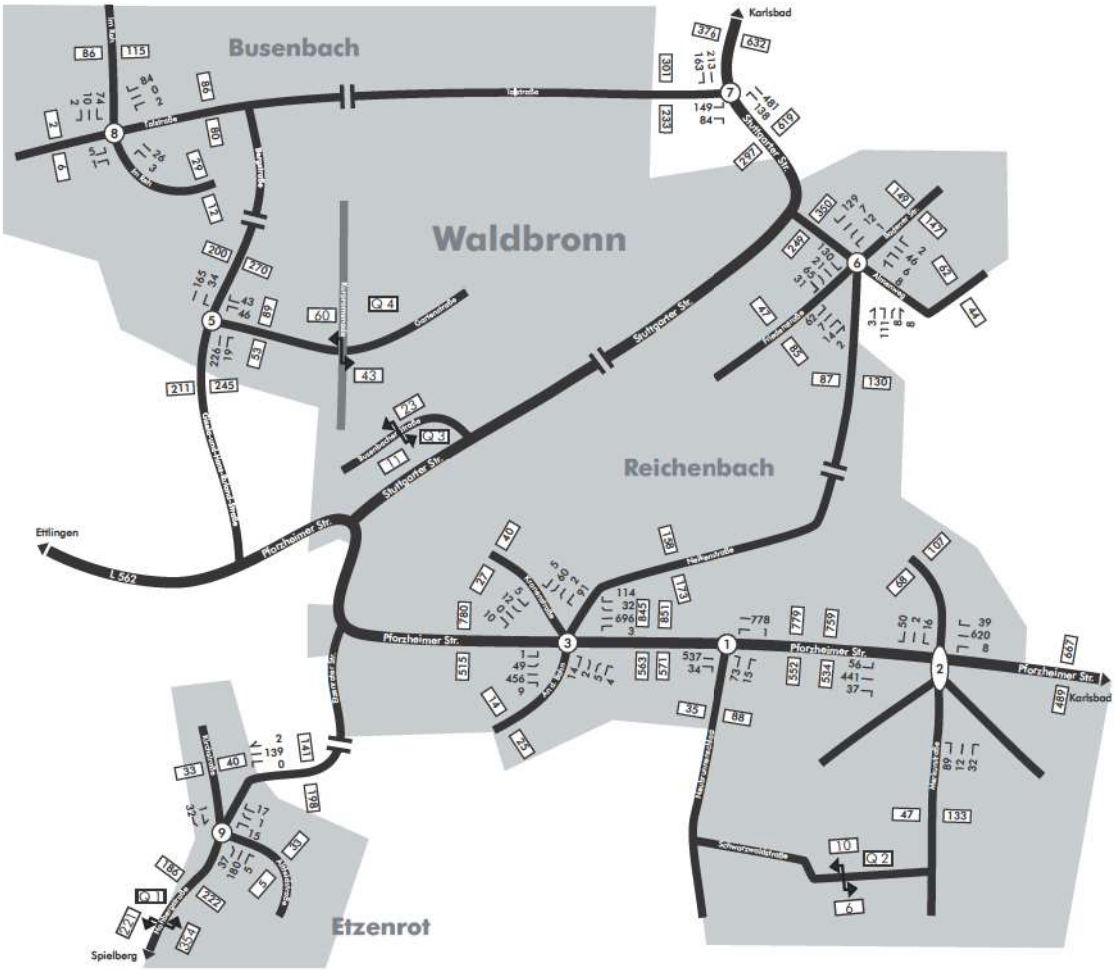
*ohne Wender an Vorfahrtsknoten
Erhebungstag: Mi., 19.04.2023

Anlage

1.3

MODUS CONSULT

Vorlage_Knotenstromplan_Analyse-2023_24h_Rad.cdr, mh, df, Karlsruhe, 04.07.2023



Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Analyse

Knotenströme [Kfz/2h]
Morgens (7:00 - 9:00 Uhr)

Zählung Analyse 2023

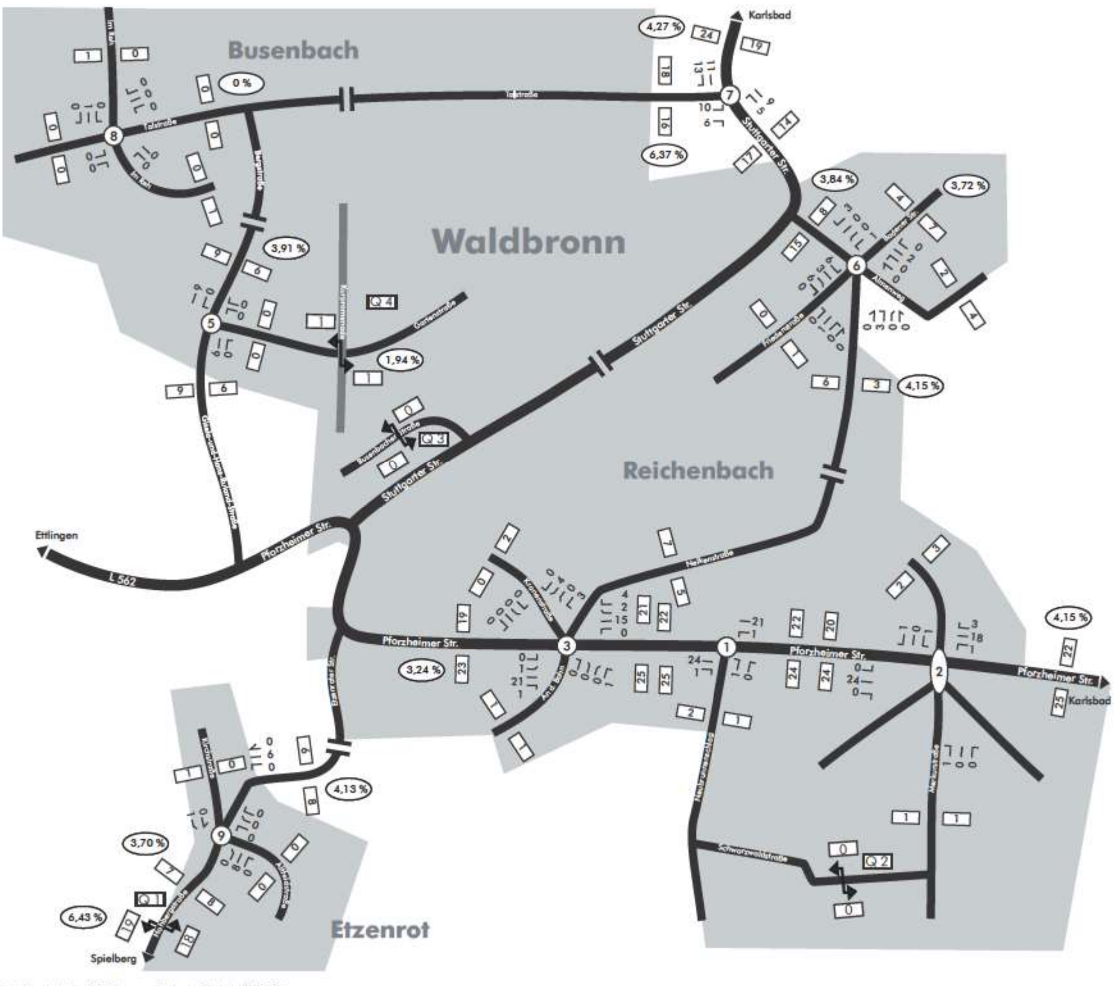
- (9) Knotenpunkt (mit Nummer)
- Querschnittsstelle mit Nr.
- [112] Anzahl Kfz je Fahrtrichtung*
- 1 / 23 / 10 Anzahl Kfz je Abbiegestrom
- Verkürzte Darstellung des Streckenverlaufs

*ohne Wender an Vorfahrtsknoten
Erhebungstag: Mi., 19.04.2023

Anlage
1.4

Knotenstromplan_Analyse-2023_2h-morgens_Kfz.cdr, mh, dE, Karlsruhe, 08.02.2024

MODUS CONSULT



Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Analyse

Knotenströme [SV>3,5t/2h]
Morgens (7:00 - 9:00 Uhr)

Zählung Analyse 2023

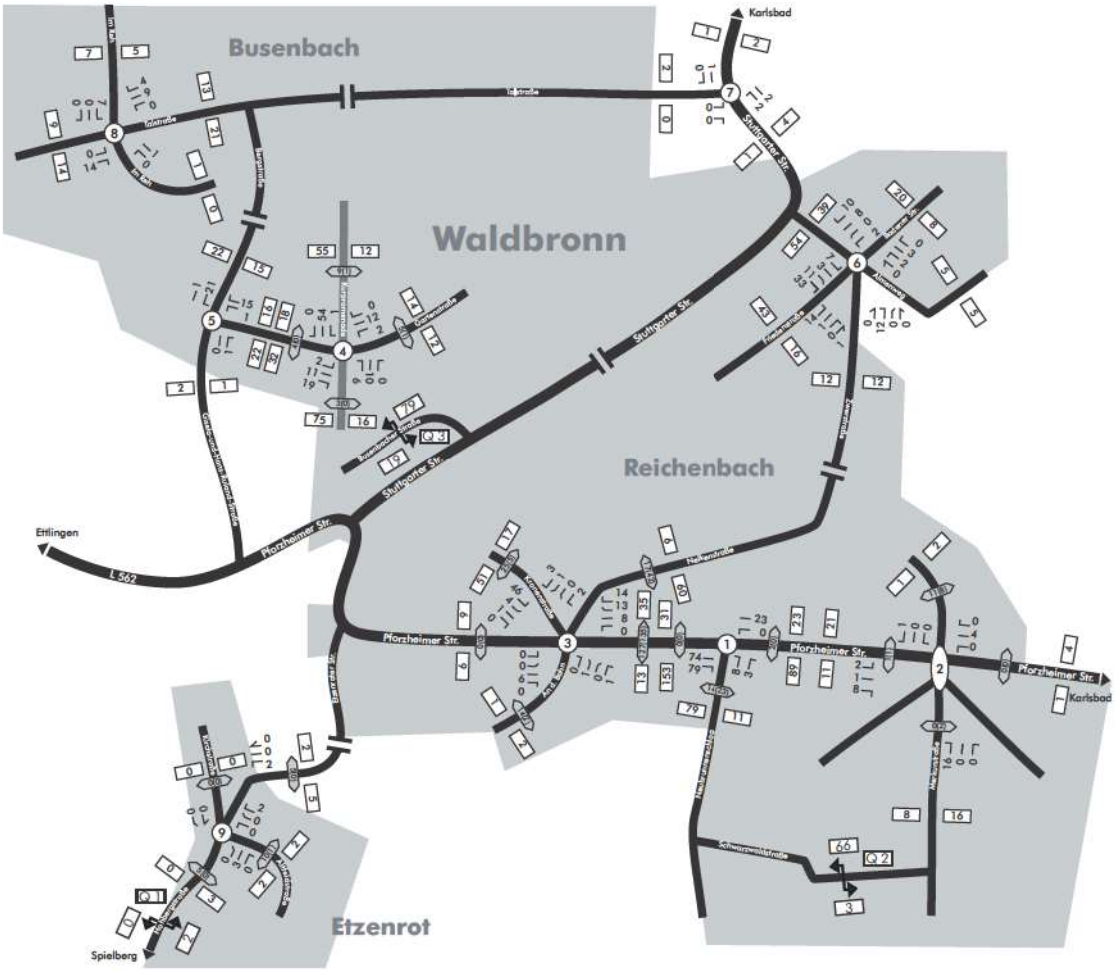
9	Knotenpunkt (mit Nummer)
Q	Querschnittsstelle mit Nr.
112	Anzahl SV je Fahrtrichtung*
1 / 23 / 10	Anzahl SV je Abbiegestrom
2,8 %	Schwerverkehrsanteil am Querschnitt
	Verkürzte Darstellung des Streckenverlaufs

*ohne Wender an Vorfahrtsknoten
Erhebungstag: Mi., 19.04.2023

Anlage

1.5

MODUS CONSULT



Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Analyse

Knotenströme [Rad/2h]
Morgens (7:00 - 9:00 Uhr)

Zählung Analyse 2023

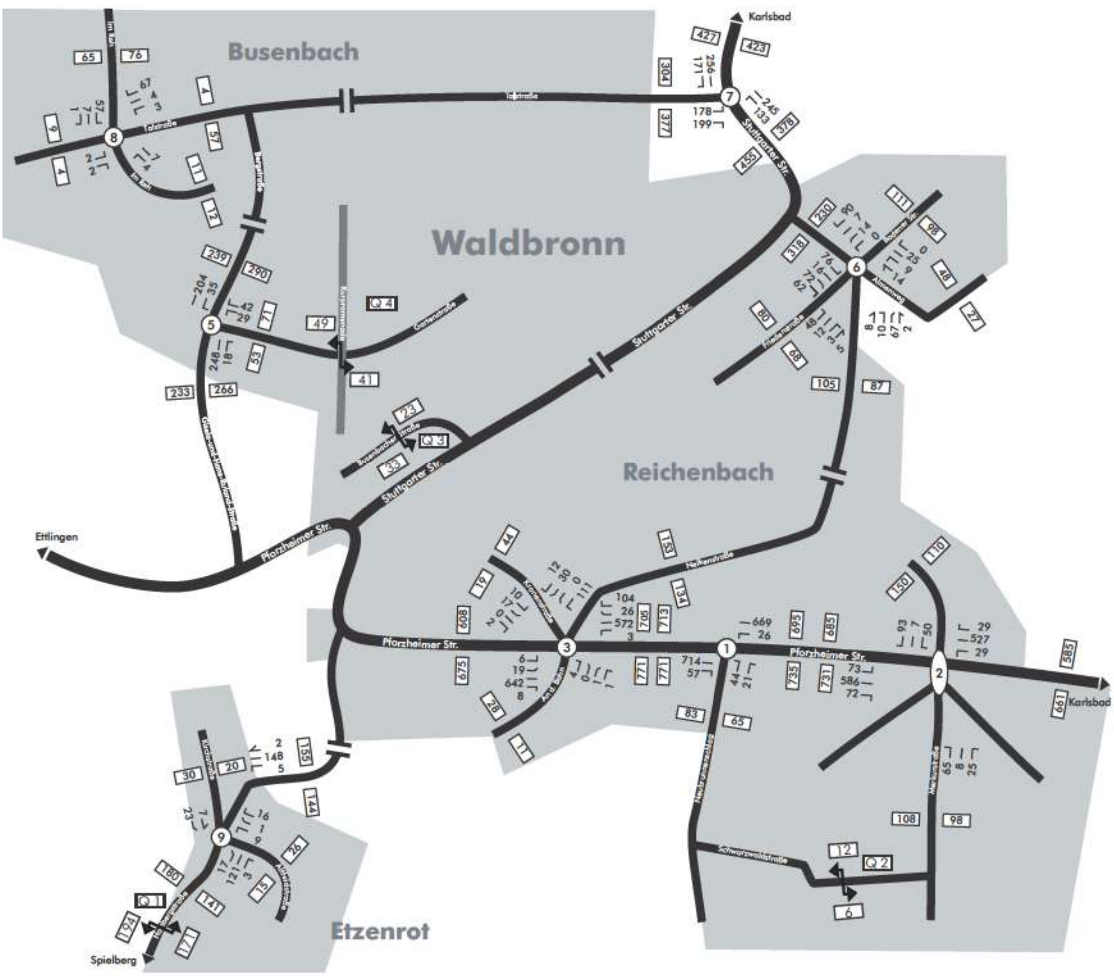
- (9) Knotenpunkt (mit Nummer)
- Querschnittsstelle mit Nr.
- [112] Anzahl Rad je Fahrtrichtung*
- 1 / 23 / 10 Anzahl Rad je Abbiegestrom
- Verkürzte Darstellung des Streckenverlaufs
- Anzahl Fuß/Rad Querung

*ohne Wender an Vorfahrtsknoten
Erhebungstag: Mi., 19.04.2023

Anlage 1.6

MODUS CONSULT

Knotenstromplan_Analyse-2023_2h-morgens_Rad.cdr, mh, dl, Karlsruhe, 08.02.2024



Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Analyse

Knotenströme [Kfz/2h]
Mittags (11:30 - 13:30 Uhr)

Zählung Analyse 2023

9 Knotenpunkt (mit Nummer)

Querschnittsstelle mit Nr.

112 Anzahl Kfz je Fahrtrichtung*

1 / 23 / 10 Anzahl Kfz je Abbiegestrom

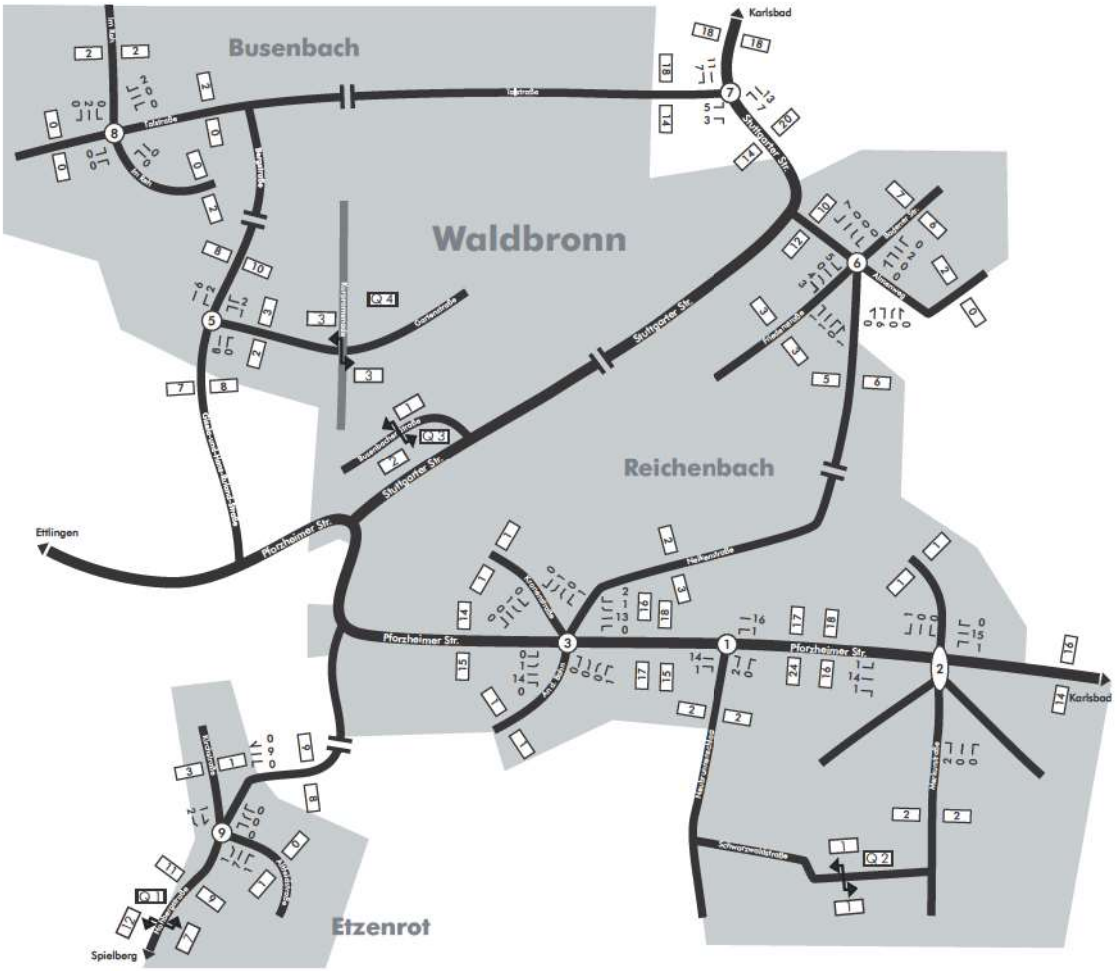
Verkürzte Darstellung des Streckenverlaufs

*ohne Wender an Vorfahrtsknoten
Erhebungstag: Mi., 19.04.2023

Anlage
1.7

MODUS CONSULT

Knotenstromplan_Analyse-2023_2h-mittags_Kfz.cdr, mh, df, Karlsruhe, 08.02.2024



Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Analyse

Knotenströme [SV>3,5t/2h]
Mittags (11:30 - 13:30 Uhr)

Zählung Analyse 2023

(9) Knotenpunkt (mit Nummer)

Querschnittsstelle mit Nr.

112 Anzahl SV je Fahrtrichtung*

1 / 23 / 10 Anzahl SV je Abbiegestrom

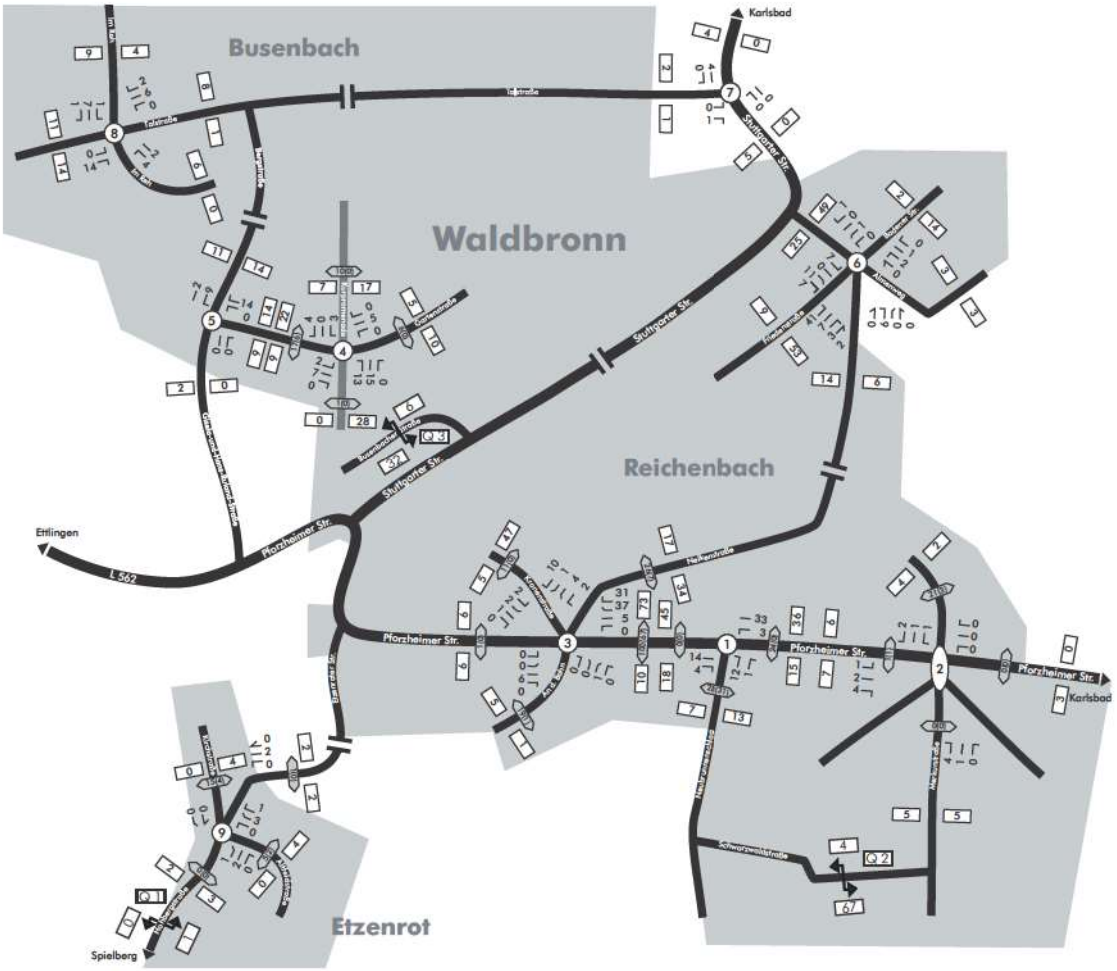
Verkürzte Darstellung des Streckenverlaufs

*ohne Wender an Vorfahrtsknoten
Erhebungstag: Mi., 19.04.2023

Anlage
1.8

MODUS CONSULT

Knotenstromplan_Analyse-2023_2h-mittags_SV.cdr, mh, dl, Karlsruhe, 08.02.2024



Knotenstromplan_Analyse-2023_2h-mittags_Rad.cdr, mh, df, Karlsruhe, 08.03.2024

Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Analyse

Knotenströme [Rad/2h]
Mittags (11:30 - 13:30 Uhr)

Zählung Analyse 2023

(9) Knotenpunkt (mit Nummer)

Querschnittsstelle mit Nr.

112 Anzahl Rad je Fahrtrichtung*

1 / 23 / 10 Anzahl Rad je Abbiegestrom

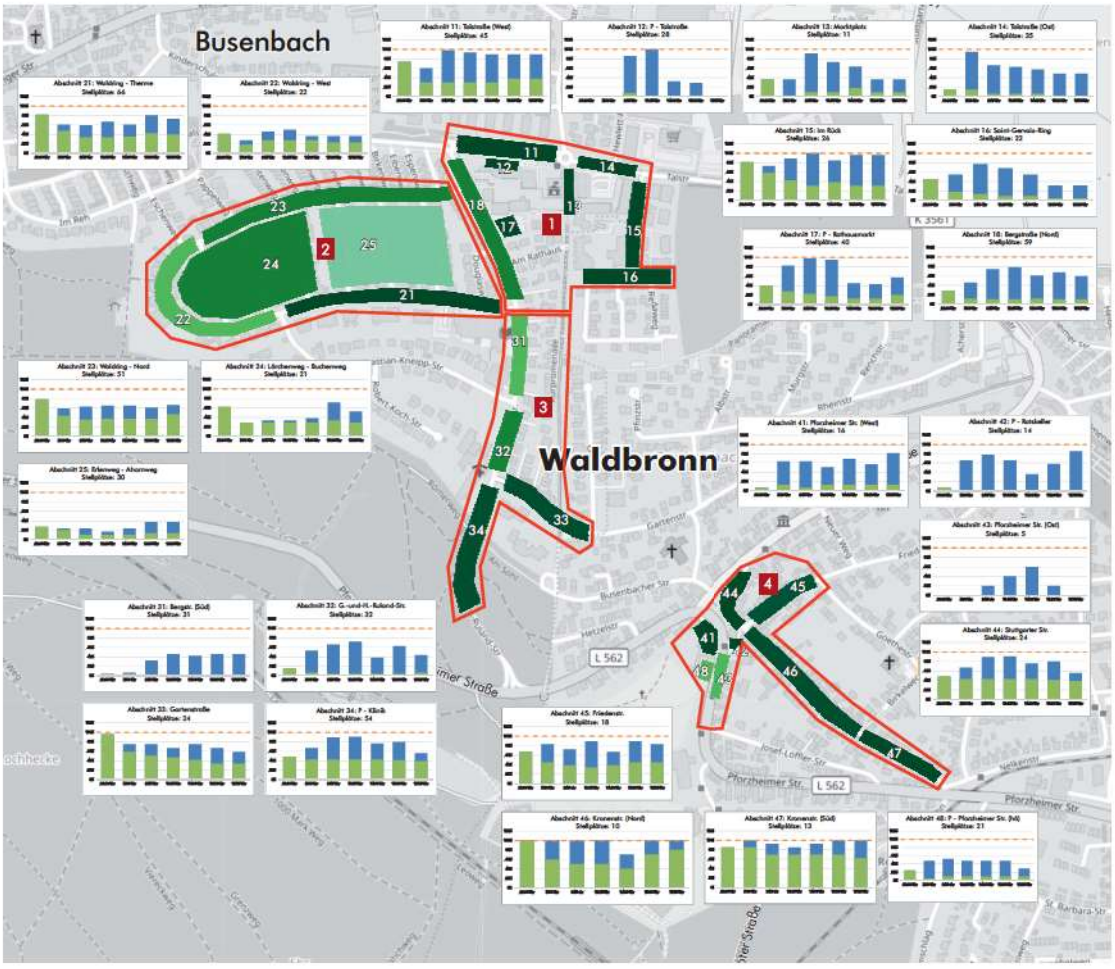
Verkürzte Darstellung des Streckenverlaufs

Anzahl Fuß/Rad Querung

*ohne Wender an Vorfahrtsknoten
Erhebungstag: Mi., 19.04.2023

Anlage
1.9

MODUS CONSULT



Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Analyse

Ruhender Verkehr - Auslastung

Teilabschnitte

- Fremdparker
- Anwohner
- vorhandene Stellplätze
- 4 Stellplatzquartiere
- 25 Straßenabschnitte

maximale Auslastung im Straßenabschnitt

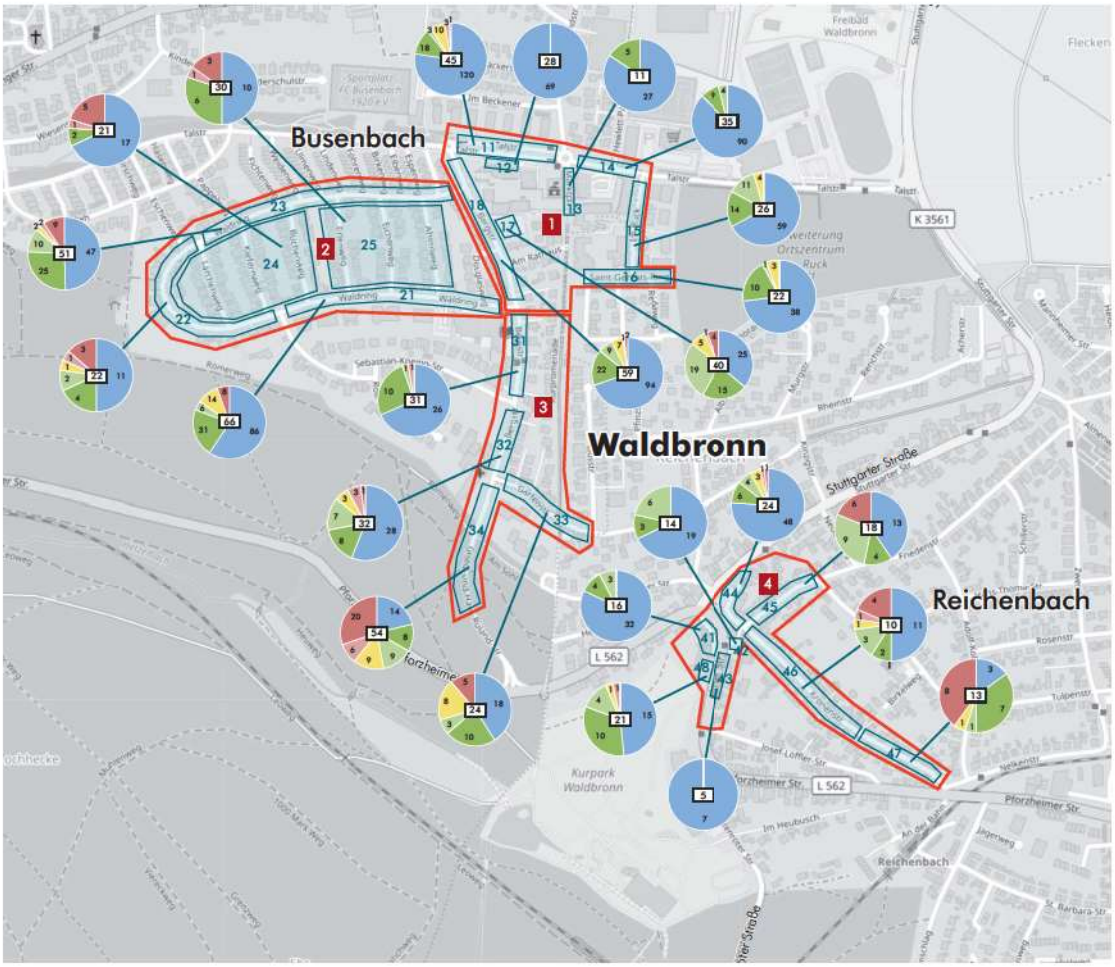
- <20%
- 20% bis <40%
- 40% bis <60%
- 60% bis <80%
- 80% bis 100%

Erhebung: Do., 30.03.2023 - Fr., 31.03.2023

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

Anlage 2.1

MODUS CONSULT



Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Analyse

Ruhender Verkehr - Parkdauer

Teilabschnitte

- 2h
- 4h
- 6h
- 8h
- 10h
- 12h

4 Stellplatzquartiere

25 Straßenabschnitte

6 Anzahl Stellplätze nach Belegung

718 Anzahl Stellplätze

Erhebung: Do., 30.03.2023 - Fr., 31.03.2023

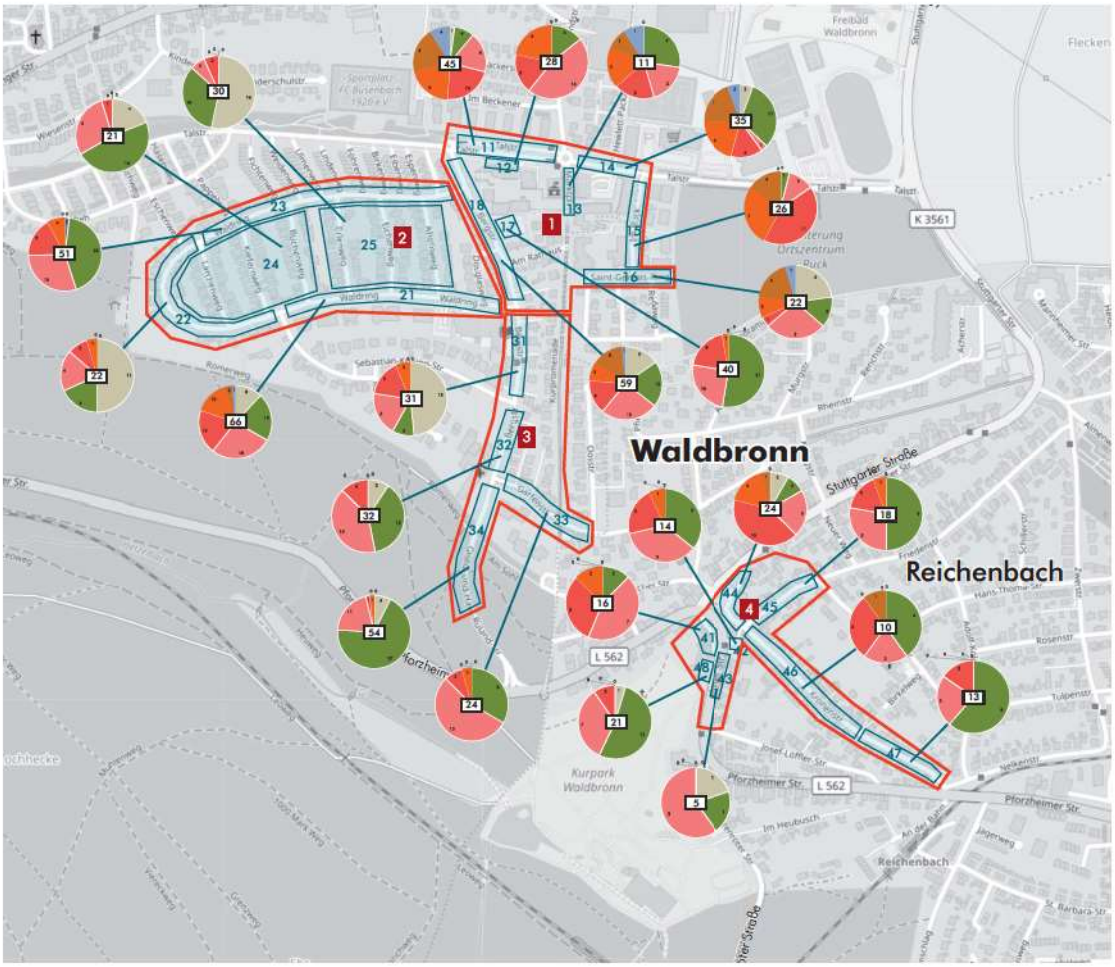
Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

Anlage

2.2

MODUS CONSULT

Flächenerhebung_Parkdauer_Teilabschnitte.cdr, mh, km, Karlsruhe, 12.06.2023



Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Analyse

Ruhender Verkehr - Umschlag

Teilabschnitte

- keine Belegung
- 1-fach belegt
- 2-fach belegt
- 3-fach belegt
- 4-fach belegt
- 5-fach belegt
- 6-fach belegt

4 Stellplatzquartiere

25 Straßenabschnitte

7 Anzahl Stellplätze nach Belegung

718 Anzahl Stellplätze

Erhebung: Do., 30.03.2023 - Fr., 31.03.2023

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

Anlage

2.3

MODUS CONSULT

Flächenerhebung_Umschlag_Teilabschnitte.cdr, mh, km, Karlsruhe, 12.06.2023

Rechentool für die Anzahl benötigter Ladepunkte bis 2030 auf Basis bekannter und erwarteter Daten

Rechnung erfolgt auf Basis der durch den Koalitionsvertrag vorgegebenen 15 Mio. Elektro-Pkw bis 2030.
Der prognostizierte E-Pkw-Bestand wird mit dieser Basis und dem angegebenen Pkw-Bestand hochgerechnet.

Eletro-Mobilitätskonzept Waldbronn

Eingangsgrößen	Bezugsjahr	Quellen		Bemerkung
Pkw-Bestand Deutschland (ohne gewerbliche)	2023	KBA 2023	48.783.036	
BEV-Bestand Deutschland	2023	KBA 2023	1.013.009	sind 53,95% der ges. E-PKW
PHEV-Bestand Deutschland	2023	KBA 2023	864.712	sind 46,05% der ges. E-PKW
gemeinsamer Anteil in % (BEV&PHEV)			3,8%	
Prognose Pkw-Bestand Deutschland	2030	Siehe Blatt "Pkw-Bestand"	49.480.000	Mit Abnahmen im Pkw-Bestand wird nicht weiter gerechnet
Zunahme in %			1,4%	
Prognose Erwartete BEV&PHEV	2030	Vorgaben der Regierung (Koalitionsvertrag 21)	15.000.000	Regierungsvorgabe bis 2030 = 15.000.000
Anteil in %			33,0%	
BEV-Anteil (Bestand)			53,95%	
PHEV-Anteil (Bestand)			46,05%	
Prognose BEV			8.092.500	gleiche Verteilung der Anteile wie im Bestand
Prognose PHEV			6.907.500	gleiche Verteilung der Anteile wie im Bestand
Pkw-Bestand Waldbronn (ohne gewerbliche)	2023	KBA 2023	8.510	KBA 2023 = 8510
Pkw-Bestand LK-Karlsruhe	2023	KBA 2023	286.622	
Bestand BEV&PHEV LK-Karlsruhe	2023	KBA 2023	11.270	
Anteil BEV&PHEV in %			3,9%	
Berechneter Anteil BEV&PHEV Waldbronn	2023		335	

Eingangsgrößen	Bezugsjahr	Quellen		Bemerkung
Prognose Pkw-Bestand Waldbronn	2030		8.629	plus Zunahme in %
Prognose Erwartete BEV&PHEV Waldbronn	2030		2.848	Verrechnet mit Anteil in %
Prognose BEV Waldbronn	2030		2.278	BEV-Anteil (Bestand)
Prognose PHEV Waldbronn	2030		570	PHEV-Anteil (Bestand)
Anteil öff. Laden BEV			20%	
Fahrleistung BEV			41	km/Tag
Energieverbrauch BEV			15	kWh/Tag
Anteil öff. Laden PHEV			20%	
Fahrleistung PHEV			41	km/Tag
Energieverbrauch PHEV			15	kWh/Tag
Täglicher Strombedarf BEV im öff. Straßenraum Waldbronn			2.802	kWh/Tag
Täglicher Strombedarf PHEV im öff. Straßenraum Waldbronn			701	kWh/Tag
ø verladenen Energiemenge pro LP/Tag BEV			88	kWh/Tag und LP
ø verladenen Energiemenge pro LP/Tag PHEV			88	kWh/Tag und LP
Ladepunkte (nur BEV)			32	
Ladepunkte (nur BEV)			8	
Ausbaubedarf öffentliche Ladepunkte			40	

Zusätzlicher Bedarf durch Besucher

Eingangsgrößen	Bezugsjahr	Quellen		Bemerkung
%-Anteil zusätzlich erwarteter Besucher			5%	
zusätzliche Besucher	2030		142	% von Prognose Erwartete BEV&PHEV Waldbronn
Anteil öffentliches Laden der Besucher	2030		55%	
ø erwartete Fahrleistung pro Tag	2020	KBA	41	km/Tag
Energieverbrauch pro 100 km	2022	Umweltbundesamt	15	kWh/100km
Zusätzlicher Strombedarf durch Besucher, Berufspendler und Wirtschaftsverkehr			482	**kWh/Tag**
Eigene Eingabe der ø verladenen Energie-menge pro LP/Tag			44	
Zusätzliche Ladepunkte	2030		11	

Zusätzlicher Bedarf durch Berufspendler und Wirtschaftsverkehr

Eingangsgrößen	Bezugsjahr	Quellen		Bemerkung
% Anteil zusätzlich erwarteter Berufspendler und Wirtschaftsverkehr			5%	
zusätzliche Berufs-pendler&Wirtschafts-verkehr	2030		142	% von Prognose Erwartete BEV&PHEV Waldbronn
Anteil öffentliches Laden Berufspendler&Wirt-schaftsverkehr	2030		25%	
ø erwartete Fahrleistung pro Tag	2020	KBA	41	km/Tag
Energieverbrauch pro 100 km	2022	Umweltbundesamt	15	kWh/100km
Zusätzlicher Strombedarf durch Besucher, Berufspendler und Wirtschaftsverkehr			219	**kWh/Tag**
Eigene Eingabe der ø verladenen Energie-menge pro LP/Tag			44	
Zusätzliche Ladepunkte	2030		5	

Summe zusätzliche Ladepunkte Waldbronn	2030	16	
Ausbaubedarf öffentliche Ladepunkte (nach Abzug Vorhandener, zzgl. Zusätzlicher)		56	

Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Maßnahmenliste Fußverkehr

Priorität (A/B/C)/ Umsetzungshorizont
kurzfristig (1-2 Jahre) - 1
mittelfristig (3-4 Jahre) - 2
langfristig (> 4 Jahre) - 3

0 - 50.000 = $
50.000 - 200.000 = $$
200.000 - 1 Mio. = $$$
über 1 Mio. = $$$$
+ = mit Fremdfinanzierung

Maßnahme Nr.	Lage	Beschreibung der Maßnahme	Priorität	Kostenschätzung
F01	Fußwegehauptachsen Konzept	Fußhauptachse barrierefrei gestalten	A/2	$$$+
F02	Ausgewählte Verbindungswege Konzept (Kennzeichnung siehe Plan)	Verbindungswege im Trennprinziep barrierefrei gestalten	B/3	$$$$+
F03	Ausgewählte Verbindungswege Konzept (Kennzeichnung siehe Plan)	Verbindungswege im Mischprinziep barrierefrei gestalten	B/3	$$$$+
F04	Ausgewählte Freizeitwege Konzept	Ausgewählte Freizeitwege barrierefrei gestalten	B/3	$$$+
F05	Talstr. zwischen Im Reh und Marktplatz	Verlegung des Überstandes des Senkrechtparkens auf den Straßenraum, durch Bodenschwellen. Ggf. ergänzende Fahrbahnmarkierung Überstand	B/1	$
F06	Bergstr. Höhe Zugang Rathausmarkt	Herstellung einer gesicherten Querung prüfen	A/1	$$+
F07	Zwerstr. Einmündung: Hans.Thoma-Str. Rosenstr. Tulpenstr.	Herstellung von Bordsteinabsenkungen an Einmündungen in Richtung des Verbindungsweges	A/1	$
F08	Hohbergstr. Höhe freiweillige Feuerwehr	Herstellung einer gesicherten Querung prüfen	A/1	$+
F09	Hohbergstr. zwischen Neuroder Str. und freiwilliger Feuerwehr	Verbreiterung westlicher Gehweg ggf. unter Schaffung einer Engstelle für Kfz	A/1	$+
F10	Verbindung Hohbergstr. und Vogesenstr.	Herstellung von Bordsteinabsenkungen an Einmündung	A/1	$+

Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Maßnahmenliste Radverkehr

Priorität (A/B/C)/ Umsetzungshorizont	0 - 50.000 = $
kurzfristig (1-2 Jahre) - 1	50.000 - 200.000 = $$
mittelfristig (3-4 Jahre) - 2	200.000 - 1 Mio. = $$$
langfristig (> 4 Jahre) - 3	über 1 Mio. = $$$$
	+ = mit Fremdfinanzierung

Maßnahme Nr.	Lage	Beschreibung der Maßnahme	Priorität	Kostenschätzung
R01	Radroutennetz Konzept	Markierung der Hauptrouten mit Piktogrammen	A/1	$
R02	Bahnhofstr. bis Verlängerung Talstr.	Einrichtung Fahrradstraße	A/1	$
R03	Herrenalberstr.	Verbreiterung des einseitiger Zweirichtungsradwegs auf mindestens 3 Meter (zzgl. Sicherheitsabstände)	A/2	$$+
R04	Verlängerung Talstr. bis Bahnhofsstr.	Ausbau des Waldweges zum Fahrradweg	A/1	$$+
R05	Talstr. zwischen Verlängerung und Im Reh	Einrichtung Fahrradstraße	A/1	$
R06	Talstr. zwischen Im Reh und Bergstr.	Markierung Sicherheitstrennstreifen prüfen	A/1	$
R07	Marktplatz	Fußgängerzone für Radverkehr freigeben	A/1	$
R08	Ostendstr. <-> Ettlinger Str.	Überleitung herstellen / markieren	A/2	$+
R09	Ettlinger Str. bei Ostendstr.	Radverkehrsbeschilderung herstellen	A/1	$
R10	Ettlinger Str. bei Stuttgarter Str.	Umbau zu Lichtsignalanlage für Gehende und Radfahrende mit Bedarfsanforderung prüfen	B/1	$+
R11	Stuttgarter Str. bei Ettlinger Str.	Herstellung einer gesicherten Querung prüfen	B/2	$+
R12	Stuttgarter Str. Nord	Verbreiterung einseitiger Zweirichtungsradweg auf mindestens 3 Meter (zzgl. Sicherheitsabstände)	B/2	$$+
R13	Stuttgarter Str./Ermlis Allee	Bauliche Ertüchtigung der Querungsstelle / Bordsteinhöhenabsenkung	B/2	$
R14	Talstr. <-> Zweirichtungsradweg Stuttgarter Str.	Überleitung herstellen / markieren	A/1	$+
R15	Talstr. Ost	Entfernung der Schutzstreifenmarkierung	B/1	$
R16	Kurpromenade Nord	Barrierefreie Rampe herstellen	A/2	$$+
R17	Übergang Panoramaweg und Kurpromenade	Vergrößerung oder Beseitigung der Umlaufsperre	B/1	$
R18	Bergstr, zwischen Talstr. und Gartenstr.	Optimierung für Radverkehr z.B. durch Markierung Schutzstreifen oder Herstellung Zweirichtungsradweg im Seitenraum	A/2	$$+
R19	Kurpromenade	Ausbau auf 3 Meter (zzgl. Sicherheitsabstände) oder Trennung Fuß/Rad prüfen	B/3	$$$+
R20	Zwischen Friedhof Reichenbach und Radverbindung nach Langesteinbach	Ausbau des Feldwegs zum Radweg	B/2	$$$
R21	Pforzheimer Str. zwischen Nelkenstr. und Merkurstr.	Markierung Schutzstreifen oder Tempo 30 oder Ausbau im Seitenraum	A/1	$$+

Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Maßnahmenliste Radverkehr

Priorität (A/B/C)/ Umsetzungshorizont
kurzfristig (1-2 Jahre) - 1
mittelfristig (3-4 Jahre) - 2
langfristig (> 4 Jahre) - 3

0 - 50.000 = $
50.000 - 200.000 = $$
200.000 - 1 Mio. = $$$
über 1 Mio. = $$$$
+ = mit Fremdfinanzierung

Maßnahme Nr.	Lage	Beschreibung der Maßnahme	Priorität	Kostenschätzung
R22	Bahnhof Reichenbach	Abstellanlage überdachen und vorhandene Abstellkonstruktion durch Bügel ersetzen	A/2	$+
R23	Busenbacher Str. zwischen Gartenstr. und Stuttgarter Str.	Einrichtung Fahrradstraße	A/1	$
R24	Kurpark	Freigabe der Wegeverbindung durch den Kurpark für Radfahrende und Ausbau des Weges auf 3 Meter (zzgl. Sicherheitsabstände) prüfen	B/2	$$$+
R25	Etzenroter Str. Ortseingang Reichenbach	Überleitung von Fahrbahn auf einseitigen Zweirichtungsradweg herstellen / markieren	B/1	$$+
R26	Bahnhof Reichenbach Kurpark	Herstellung einer überdachten Abstellanlage am Haltepunkt (ca. 5 Plätze)	B/1	$+
R27	Etzenroter Str. Süd	Verbreiterung des einseitiger Zweirichtungsradwegs auf mindestens 3 Meter (zzgl. Sicherheitsabstände)	B/2	$$$+
R28	Hohbergstr. Ortsausgang Nord	Überleitung von Fahrbahn auf einseitigen Zweirichtungsradweg herstellen / markieren	B/1	$$+
R29	Jahnstr. Richtung Wiesenfesthalle	Verbindung nach Langensteinbach Schulzentrum in Schulwegeplanung aufnehmen	A/1	$
R30	Feldwegeverbindung Ostrand/Jahnstr.	Vergrößerung oder Beseitigung der Umlaufsperre	A/1	$
R31	Hohbergstr. zwischen Ortseingang und Neuroder Str.	Einrichtung von Tempo 30 ab Ortseingang	B/1	$
R32	Vogesenstr. und Altfeldstr. bis Hohbergstr.	Verlegung und Beschilderung Wegeführung regionaler Radweg	B/1	$
R33	Zwerstraße und Nelkenstraße	Einrichtung Fahrradstraße	A/1	$+
R34	Neubrunnenschlag	Einrichtung Fahrradstraße	A/1	$+
R35	Herrenalberstr. bei Bahnhof Etzenrot	Herstellen eines straßenbegleitenden Radweges	A/2	$$+
R36	Kronenstraße Ecke Stuttgarter Straße	Ausbau und Ertüchtigung der bestehenden Abstellanlage. Abstellanlage überdachen und Angebot auf ca. 10 Abstellplätze in Form von Bügeln erweitern.	A/1	$+
R37	Rathausmarkt	Herstellung von überdachten Abstellanlagen mit Bügeln und jeweils ca. 20 Stellplätzen auf zwei Ebenen (Ebene Talstraße und Ebene Rathausmarkt)	A/1	$$+
R38	Bahnhofstraße bei Bhf Busenbach	Erweiterung der bestehenden Abstellanlage auf ca. 30 Stellplätze	A/1	$$+
R39	Herrenalber Straße bei Bhf Etzenrot	Abstellanlage überdachen und vorhandene Abstellkonstruktion durch Bügel ersetzen	A/2	$+
R40	Hohbergstraße Ecke Esternaystraße	Herstellung einer überdachten Abstellanlage (ca. 5 Plätze)	A/2	$+
R41	Schwarzwaldstraße	Einrichtung Fahrradstraße	A/1	$+
R42	Regionaler Radweg Leonweg zw. Herrenalber Str. und Kurpark	Befestigung Radweg	n.b.	n.b.
R43	Kirchweg zw. Etzenrot und S-Bahnhaltestelle Reichenbach Kurpark	Befestigung Radweg	n.b.	n.b.

Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Maßnahmenliste Straßenverkehr

Priorität (A/B/C)/ Umsetzungshorizont
kurzfristig (1-2 Jahre) - 1
mittelfristig (3-4 Jahre) - 2
langfristig (> 4 Jahre) - 3

0 - 50.000 = $
50.000 - 200.000 = $$
200.000 - 1 Mio. = $$$
über 1 Mio. = $$$$
+ = mit Fremdfinanzierung

Maßnahme Nr.	Lage	Beschreibung der Maßnahme	Priorität	Kostenschätzung
S01	Busenbacher Str. / L562 bei Bhf. Busenbach	Umbau/Umgestaltung Knoten mit Überarbeitung der LSA-Schaltung und -Anzeigen	A/1	$+
S02	Pforzheimer Str. / Kronenstr. / Nelkenstr.	Umbau/Umgestaltung Knoten	A/1	$+
S03	Pforzheimer Str. / Merkurstr.	Umbau/Umgestaltung Knoten	A/1	$+
S04	Hohbergstr. / Kirchstr.	Umbau/Umgestaltung Knoten	A/2	$$+
S05	Hohbergstr. / Neuroder Str.	Umbau/Umgestaltung Knoten	A/2	$$+
S06	Kronenstraße	Einbahnstraße für Kfz	A/1	$
S07	Kronenstraße	Unterbindung des Durchgangsverkehrs in der Fahrradstraße z. B. über Herstellung einer Einbahnregelung für Kfz	A/1	$
S08	Von Siemensstr. Bis Ecke Talstr. / Stuttgarter Str.	Alternativzufahrt für Gewerbeverkehr prüfen (Prüfauftrag)	B/2	$
S09	Hohebergstr	Vorfahrtsregelung an Straßenfunktion anpassen (Vorfahrt Hohbergstraße)	B/1	$
S10	Bergstraße	Vorfahrtsregelung an Straßenfunktion anpassen (Vorfahrt Bergstraße)	A/1	$
S11	Friedenstraße zwischen Kronenstraße und Goethestraße	Einbahnstraße für Kfz	A/1	$
S12	Kita Schwalbennest (Oosstraße) und Kindergarten St. Joseph (Wiesenstraße)	Mobilitätsmanagementkonzept fördern	A/1	$
S13	Ostendstraße zwischen EDEKA und Talstraße	LKW-Durchfahrtsverbot prüfen (Prüfauftrag)	A/1	$
S14	St. Barbara Str. / Neubrunnenschlag	Vorfahrtsregelung an Straßenfunktion anpassen	A/1	$
S15	Bergstraße südl. Gartenstraße und Gartenstraße West	Reaktivierung der Schranken nachts prüfen (Prüfauftrag)	A/1	$
S16	Pforzheimer Str. Ortseingang	Geschwindigkeitsüberwachung durch stationäre/mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlage	A/2	$+
S17	Stuttgarter Str. zwischen Talstr. und Gartenstr.	Geschwindigkeitsüberwachung durch stationäre/mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlage	A/2	$+
S18	Hohbergstr. Ortseingang Etzenrot Süd	Geschwindigkeitsüberwachung durch stationäre/mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlage	A/2	$+

Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Maßnahmenliste Parken

Priorität (A/B/C)/ Umsetzungshorizont
kurzfristig (1-2 Jahre) - 1
mittelfristig (3-4 Jahre) - 2
langfristig (> 4 Jahre) - 3

0 - 50.000 = $
50.000 - 200.000 = $$
200.000 - 1 Mio. = $$$
über 1 Mio. = $$$$
+ = mit Fremdfinanzierung

Maßnahme Nr.	Lage	Beschreibung der Maßnahme	Priorität	Kostenschätzung
P01	Straßen wie folgt:	Ordnung des Parkens mit Beseitigung Gehwegparken (Markierung / Bewirtschaftung)	A/1	$
P01.01	*Waldstraße*		A/1	$
P01.02	*Schulstraße*		A/1	$
P01.03	*Kinderschulstr. Ab Sportplatz bis Einmündung*		A/1	$
P01.04	*Kinzigstraße*		A/1	$
P01.05	*Friedensstraße*		A/1	$
P01.06	*Etzenroter Str. ab Hotel bis Pforzheimer Str.*		A/1	$
P01.07	*Merkustr. Ab Pforzheimer Str. bis St.-Barbara-Str.*		A/1	$
P01.08	*St.-Bernhard-Str. ab Hohbergstr. Bis Adolf-Litz-Str.*		A/1	$
P02	Straßen wie folgt:	Ordnung des Parkens zur Reduzierung von Verstößen (Markierung / Bewirtschaftung / Kontrolle)	B/2	$
P02.01	*Hellenstraße*		B/2	$
P02.02	*Leopoldstraße*		B/2	$
P02.03	*Blumenstraße*		B/2	$
P02.04	*Waldstr. Ost*		B/2	$
P02.05	*Beethovenweg*		B/2	$
P02.06	*Schubertweg*		B/2	$
P02.07	*Am Turnplatz*		B/2	$
P02.08	*Carl-Benz-Straße*		B/2	$
P02.09	*Mozartstraße*		B/2	$
P02.10	*Am Holunderbusch*		B/2	$
P02.11	*Weißdornweg*		B/2	$
P02.12	*Schlehenweg*		B/2	$
P02.13	*Ligusterweg*		B/2	$
P02.14	*Talstr. Ab Bergstr. Bis Ostendstr.*		B/2	$
P02.15	*Waldring Süd ab Bergstr. Bis Sebastian-Kneipp-Str.*		B/2	$

Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Maßnahmenliste Parken

Priorität (A/B/C)/ Umsetzungshorizont
kurzfristig (1-2 Jahre) - 1
mittelfristig (3-4 Jahre) - 2
langfristig (> 4 Jahre) - 3

0 - 50.000 = $
50.000 - 200.000 = $$
200.000 - 1 Mio. = $$$
über 1 Mio. = $$$$
+ = mit Fremdfinanzierung

Maßnahme Nr.	Lage	Beschreibung der Maßnahme	Priorität	Kostenschätzung
P02.16	Bergstr. Ab Waldring Süd bis Gisela-und-Hans-Ruland-Str.		B/2	$
P02.17	Gisela-und-Hans-Ruland-Str.		B/2	$
P02.18	Gartenstr. Ab Gisela-und-Hans-Ruland-Str. bis Ostendstr.		B/2	$
P02.19	Ostendstr. Süd		B/2	$
P02.20	Saint-Gervais-Ring West bis Redaweg		B/2	$
P02.21	Stadtilmweg		B/2	$
P02.22	Albstraße		B/2	$
P02.23	Murgstraße		B/2	$
P02.24	Rheinstr- ab Murgstr. Bis Rechnstr.		B/2	$
P02.25	Gartenstr. Ab Dreisamstr. Bis Kinzigstr.		B/2	$
P02.26	Mannheimer Straße		B/2	$
P02.27	Karlsruher Straße		B/2	$
P02.28	Freiburger Straße		B/2	$
P02.29	Stuttgarter Str. Ab Kronenstr- bis Einmündung		B/2	$
P02.30	Hetzelstr.		B/2	$
P02.31	Schillerstraße		B/2	$
P02.32	Adolf-Kolping-Weg ab Hans-Thoma-Str. bis Nelkenstr.		B/2	$
P02.33	Zwerstr. ab Hans-Thoma-Str. bis Nelkenstr.		B/2	$
P02.34	Hans-Thoma-Str. ab Adolf-Kolping-Weg bis Zwerstr.		B/2	$
P02.35	Neubrunnenschlag ab Pforzheimer Str. bis St.-Barbara-Str.		B/2	$
P02.36	Jägerweg		B/2	$
P02.37	Bernsteinweg		B/2	$
P02.38	Feldberweg		B/2	$
P02.39	Belchenweg		B/2	$
P02.40	Kniebisweg		B/2	$
P02.41	Dobelweg		B/2	$

Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Maßnahmenliste Parken

Priorität (A/B/C)/ Umsetzungshorizont
kurzfristig (1-2 Jahre) - 1
mittelfristig (3-4 Jahre) - 2
langfristig (> 4 Jahre) - 3

0 - 50.000 = $
50.000 - 200.000 = $$
200.000 - 1 Mio. = $$$
über 1 Mio. = $$$$
+ = mit Fremdfinanzierung

Maßnahme Nr.	Lage	Beschreibung der Maßnahme	Priorität	Kostenschätzung
P02.42	*Mahlbergweg*		B/2	$
P02.43	*Ruhesteinweg*		B/2	$
P02.44	*Hebelstraße*		B/2	$
P02.45	*Hansjakobstraße*		B/2	$
P02.46	*Adolf-Litz-Straße*		B/2	$
P02.47	*Neufeldstr. Ab Hebelstr. Bis Kirchstr.*		B/2	$
P02.48	*St.-Bernhard-Str. ab Adolf-Litz-Str. bis Hansjakobstr.*		B/2	$
P02.49	*Esternay Str. Ab Kirchstr. Bis Vogesenstr.*		B/2	$
P02.50	*Hohbergstr. Ab Esternay Str. Bis Neuroder Str.*		B/2	$
P02.51	*Odenwaldstraße*		B/2	$
P02.52	*Esternay Str. Nebenarm*		B/2	$
P02.53	*Vogesenstr. Nebenarm*		B/2	$
P02.54	*Am Kaiserstuhl*		B/2	$
P02.55	*Jahnstr. Ab Hohbergstr. Bis Esternay Str.*		B/2	$
P02.56	*Spielbergerstraße*		B/2	$
P03	Restliche Straßen im Gemeindegebiet	Ordnung des Parkens (Markierung / Bewirtschaftung) im gesamten restlichen Gemeindegebiet	B/3	$$
P04	Parkhaus Therme	Zweites Parkhaus der Therme besser ausschildern und bewerben	A/1	$
P05	Rathausmarkt	Parkraumbewirtschaftungskonzept Rathausmarkt	A/1	$
P06	Rathausmarkt	Lieferkonzept Rathausmarkt mit Anliegern besprechen und entwickeln	A/1	$
P07	ganzer Ort	Stellplätze für Elektromobilität und teils (E-)Carsharing sichern. Beschilderung der Sondernutzung gemäß Ausbauplan Ladepunkte.	A/1	$

Gemeinde Waldbronn

Elektro-Mobilitätskonzept

Maßnahmenliste Ladepunkte (Mobilitätshubs)

	Priorität	Kosten
7 Ladepunkte pro Jahr		
davon ca. 1 Schnellladepunkt pro Jahr	A/1	$

Mobilitätshub Ausbau		Planung hinzukommend Anzahl				2024			2025			2026			2027			2028			2029			2030		
Nr.	und Name	AC-Lade-punkte (L)	Schnell-ladepunkte (S)	Carsharing	E-Carsharing (EC)	L	S	EC	L	S	EC	L	S	EC	L	S	EC	L	S	EC	L	S	EC	L	S	EC
L1	Bahnhof Busenbach	1	0	1	1										1		1									
L2	Waldstraße	1	0	1	1													1		1						
L3	Talstraße Fuchs	2	0	2	2				1		1										1		1			
L4	Anne-Frank-Schule	2	0	2	2	1		1							1		1									
L5	Friedhof Busenbach	1	0	1	1										1		1									
L6	Eistreff	2	0	2	2							1		1							1		1			
L7	Im Ermlisgrund	0	0	2	0																					
L8	Rück II	1	0	1	1				1		1															
L9	Talstraße Tulpen	1	0	1	1																1		1			
L10	Talstraße Markt	3	3	2	2		2					1	1					1		1				1		1
L11	Albtherme	7	0	1	1	2						1		1				2						2		
L12	Almenweg	1	0	1	1				1		1															
L13	Siemensstraße	1	0	1	1																			1		1
L14	Albert-Schweitzer	1	0	1	1	1		1																		
L15	Jägerweg	3	0	1	1				2									1		1						
L16	Dobelweg	1	0	1	1										1		1									
L17	Bhf Reichenbach	1	0	1	1	1		1																		
L18	Kurpark	1	0	1	1																			1		1
L19	Kurhaus	1	0	1	1										1		1									
L20	Zentrum Reichenbach	2	3	1	1					1	1				1	1					1	1				
L21	St. Wendelin	2	0	0	0							2														
L22	SRH	3	0	2	1				1		1										2					
L23	Friedhof Etzenrot	1	0	1	1							1		1												
L24	Esternaystraße	1	0	1	1													1		1						
L25	Vogesenstraße	2	0	2	2	1		1																1		1
	Summe	42	6	31	28	6	2	4	6	1	5	6	1	3	6	1	5	6	0	4	6	1	3	6	0	4

Anhang 5 – Steckbriefe für zusammengefasste Maßnahmen

1. Leuchtturm: Ausbau der E-Ladeinfrastruktur 2

2. Leuchtturm: Umbau des kommunalen Fuhrparks 3

3. Leuchtturm: Betriebliches Mobilitätsmanagement 4

4. Leuchtturm: Fahrradstraßen 5

5. Leuchtturm: Fahrradweg Talstraße / Bahnhofstraße 6

6. Leuchtturm: Fahrradachse Bergstraße 7

7. Leuchtturm: Barrierefreiheit 8

8. Leuchtturm: Entwicklung in der Ortsmitte Etzenrot 9

9. Leuchtturm: Ordnung des Ruhenden Verkehrs 10

10. Leuchtturm: Ortseingang Pforzheimer Straße (Reichenbach) 11

1. Leuchtturm: Ausbau der E-Ladeinfrastruktur

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer
Kfz-, Rad-Verkehr	L 01 - L 25, P 07	kurz/mittel	ca. 1-7 Jahre

Ziel

Förderung der Elektromobilität und der Antriebswende

Worum geht es?

Der Anteil an batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen wird in den nächsten Jahren deutlich steigen. Als vordergründiges Hemmnis steht die Verfügbarkeit von öffentlichen Lademöglichkeiten entgegen. Ziel ist es, die Lademöglichkeiten flächendeckend zu erhöhen, um die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu erleichtern.

Was soll erreicht werden?

Das Ziel dieses Ausbaus ist es, die Akzeptanz und Verbreitung von Elektrofahrzeugen zu fördern, indem Nutzern eine ausreichende und zuverlässige Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt wird. Langfristig soll dies zur Reduzierung von CO_2-Emissionen und zur Förderung nachhaltiger Mobilität beitragen. Pro Jahr sollen 7 Ladepunkte installiert werden.

Die Verfügbarkeit von ausreichenden öffentlichen Lademöglichkeiten soll erreicht werden, wo eine hohe Zielattraktivität und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie eine gute Erreichbarkeit gegeben ist. Es soll in 5 Jahren Möglichkeiten für Ladegeschwindigkeiten mit AC, DC und HPC-Ladepunkten geben.

Initiator / Träger	Zielgruppe
Gemeinde, Versorgungsträger, Dritte	Bürgerschaft, Besucher

Akteure

Gemeinde

Kosteneinordnung (min / max)	$ +

Erfolgskontrolle

I. Anzahl an 7 Ladepunkten pro Jahr ist erreicht

II. Anteil an neu gemeldeten E-Fahrzeugen in Waldbronn steigt

III. Nutzung der E-Ladepunkte steigt in Frequenz und Strommenge

IV. Ladepunktmix wird im Verhältnis AC (88 %) / DC und HPC (12%) erreicht

Flankierende Maßnahmen / Verstärker

Leuchtturm 2, 3, 9: Kommunaler und betrieblicher Fuhrpark, Ruhender Verkehr

2. Leuchtturm: Umbau des kommunalen Fuhrparks

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer
Kfz-Verkehr		kurz/mittel	ca. 1-8 Jahre

Ziel

Förderung der Elektromobilität und der Antriebswende

Worum geht es?

Das Angebot an verfügbaren batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen wird in den nächsten Jahren deutlich breiter werden. Der kommunale Fuhrpark muss sich auf die Umstellung der Antriebe einstellen und rechtzeitig bei Neubeschaffungen reagieren. Ziel ist es, neben der Fahrzeugbeschaffung auch an die Beschäftigten zu denken und Lademöglichkeiten für den kommunalen Fuhrpark zu erhöhen, ggf. mit zeitlich geregelter Öffnung für Beschäftigte und die Allgemeinheit.

Was soll erreicht werden?

Das Ziel dieses Ausbaus ist es, die Akzeptanz und Verbreitung von Elektrofahrzeugen zu fördern, indem die Kommune mit gutem Beispiel voran geht. Neu- oder Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen werden auf elektrisch betriebene Alternativen geprüft. Die elektrische Variante sollte bevorzugt werden. Langfristig soll dies zur Reduzierung von CO_2-Emissionen und zur Förderung nachhaltiger Mobilität beitragen.

Initiator / Träger	Zielgruppe
Gemeinde	Gemeinde

Akteure

Gemeinde

Kosteneinordnung (min / max)	$$$ +

Erfolgskontrolle

I. Anzahl an 6 Fahrzeugen bis 2026 ist erreicht

II. Nutzung der kommunalen E-Ladepunkte steigt in Frequenz und Strommenge

Flankierende Maßnahmen / Verstärker

Leuchtturm 1 und 3: Ausbau E-Ladeinfrastruktur und betriebliches Mobilitätsmanagement

3. Leuchtturm: Betriebliches Mobilitätsmanagement

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer
ÖPNV, Kfz-, Rad-, Fuß-Verkehr,	S 12	kurz/mittel	ca. 1-5 Jahre

Ziel

Förderung der Mobilitätswende und Reduzierung des Kfz-Verkehrs

Worum geht es?

Die Ziele der Mobilitätsplanung können nur gemeinsam erreicht werden. Als maßgeblicher Baustein ist der Beitrag der gewerblichen Betriebe in der Gemeinde zu verstehen, denn die Betriebe können Einfluss auf die Beschäftigten, ihren Fuhrpark und auf die Lieferanten nehmen. Für ein gemeinsames Verständnis im Sinne der kommunalen Mobilitätsplanung werbend, soll das betriebliche Mobilitätsmanagement durch kommunale Unterstützung vereinheitlicht werden.

Was soll erreicht werden?

Das betriebliche Mobilitätsmanagement soll gefördert werden. Die Betriebe sollen einen einheitlichen Zielkatalog erarbeiten, der von jedem Betrieb individuell angepasst werden kann. Durch Optimierung von betrieblichen Angeboten, insbesondere bei der Elektroladeinfrastruktur, sollen mehr Menschen zum Umstieg auf den umweltfreundlichen Verkehr bewegt werden. Dadurch soll ein Beitrag zur Minderung von CO_2 erreicht werden .

Initiator / Träger	Zielgruppe
Gemeinde	Bürgerschaft und Gewerbe

Akteure

Gemeinde, Dritte

Kosteneinordnung (min / max)	$+

Erfolgskontrolle

I. Bis 2026 haben 30% der Betriebe an der Aktion teilgenommen

II. Die Anzahl an Fahrradfahrern steigt kontinuierlich

III. Die Anzahl an betrieblichen E-Ladepunkten nimmt bis 2027 um 50 Punkte zu

Flankierende Maßnahmen / Verstärker

Leuchtturm 1, 2, 4-7: E-Ladeinfrastruktur, Gemeindefuhrpark und Umweltverbund

4. Leuchtturm: Fahrradstraßen

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer
Kfz-, Rad-Verkehr	R 01, 02, 05, 23, 33, 34, 41	kurz	1- 2 Jahre

Ziel

Förderung der Fahrradmobilität und Erhöhung der Sicherheit

Worum geht es?

Zur Stärkung der Fahrradachsen durch die Ortslagen soll dort, wo der Radverkehr überwiegt, die Ausweisung von Fahrradstraßen ein deutliches Zeichen setzen – optisch und verkehrsrechtlich. Durch Fahrradstraßen soll die Sicherheit und der Komfort für Radfahrer erhöht werden und die Nutzung des Fahrrads als Hauptverkehrsmittel durch Sichtbarmachung gefördert werden.

Was soll erreicht werden?

Das Ziel ist es, Sicherheit und Komfort für Radfahrer zu erhöhen, und die Befahrbarkeit zu erleichtern. Für Radpendler erschließt sich die Bedeutung der Radwegverbindung leichter und für den innerörtlichen Radverkehr bildet die Fahrradstraße eine Bündelungsachse. Wenn mehr Wege mit dem Rad als mit dem Pkw zurückgelegt werden, reduziert sich die Verkehrsbelastung und die Minderung an Pkw-Wegen ist ein Beitrag zum Klimaschutz.

Initiator / Träger	Zielgruppe
Gemeinde	Bürgerschaft, Pendler

Akteure

Gemeinde, Verkehrsbehörden

Kosteneinordnung (min / max)	$

Erfolgskontrolle

I. Fahrradstraßen sind eingerichtet

II. Anzahl an Fahrradfahrenden steigt kontinuierlich.

III. An 5 Zählpunkten werden im 2-Jahres-Turnus Vergleichszählungen durchgeführt

Flankierende Maßnahmen / Verstärker

Leuchtturm 3, 5, 6, 8, 9 und 10: Förderung Radverkehr durch Herstellung des Hauptnetzes, Ordnung Ruhender Verkehr und Gestaltung wichtiger Bereiche

5. Leuchtturm: Fahrradweg Talstraße / Bahnhofstraße

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer
Kfz-, Rad-Verkehr	R 02, 04, 05	kurz	1 - 2 Jahre

Ziel

Förderung der Fahrradmobilität, der Sicherheit und der Attraktivität in der Fahrrad-hauptachsen, Verbesserung der Erreichbarkeit Bahnhof Busenbach

Worum geht es?

Zur Stärkung der Fahrradachsen durch die Ortslagen sollen ergänzend zu den Fahrradstraßen Lückenschlüsse vorgenommen werden, damit ein zusammenhängendes Netz an leicht befahrbaren Radrouten entsteht. Mit der zu suchenden Lösung soll die Sicherheit und der Komfort für Radfahrer erhöht werden und die Nutzung des Fahrrads als Hauptverkehrsmittel gefördert werden.

Was soll erreicht werden?

Das Ziel ist es, die Verbindung zwischen Bahnhof Busenbach und Ortslage für den Radverkehr zu verbessern. Nachdem der absolute Höhenunterschied zwar nicht verändert werden kann, soll durch die Planung eine Wegeführung ermöglicht werden, die in gleichmäßiger Steigung erfolgen kann und eine Wegebreite erhalten, die auch bei gemeinsamer Nutzung mit Fußgängern sicher ist.

Initiator / Träger	Zielgruppe
Gemeinde	Bürgerschaft, Pendler

Akteure

Gemeinde, Verkehrsbehörden

Kosteneinordnung (min / max)	$$+

Erfolgskontrolle

I. Planungskonzept im Wald zeigt eine machbare Lösung

II. Der Gemeinderat stimmt dem Planungskonzept zu

III. Fertigstellung bis 2026 erreicht

Flankierende Maßnahmen / Verstärker

Leuchtturm 3, 4, 6, 9: Förderung Radverkehr durch Herstellung des Hauptnetzes, Ordnung Ruhender Verkehr

6. Leuchtturm: Fahrradachse Bergstraße

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer
Kfz-, Fuß-, Rad-Verkehr	R 18, 23	kurz / mittel	1 - 3 Jahre

Ziel

Förderung der Fahrradmobilität, der Sicherheit und der Attraktivität in der Ortsmitte Busenbach bzw. der Kurpromenade

Worum geht es?

Zur Stärkung der Fahrradachsen durch die Ortslagen sollen ergänzend zu den Fahrradstraßen Lückenschlüsse vorgenommen werden, damit ein zusammenhängendes Netz an leicht befahrbaren Radrouten entsteht. Mit der zu suchenden Lösung soll die Sicherheit und der Komfort für Radfahrer erhöht werden und die Nutzung des Fahrrads als Hauptverkehrsmittel gefördert werden. Da die Kurpromenade bei steigenden Fahrradmengen kurzfristig nicht für die gemeinsame Nutzung als Geh- und Radweg ertüchtigt werden kann, soll die Alternative im Bereich Bergstraße eröffnet werden.

Was soll erreicht werden?

Das Ziel ist es, Sicherheit und Komfort für Radfahrer am Rand der Ortsmitte Busenbach zu erhöhen und die Kurpromenade von Radverkehr zu entlasten. Es soll eine Lösung für die Führung des Radverkehrs entlang der Bergstraße durch eine Variantenplanung gefunden werden, die den radverkehr entweder auf der Fahrbahn oder im Seitenraum führt und sicherer gestaltet.

Initiator / Träger	Zielgruppe
Gemeinde	Bürgerschaft, Pendler

Akteure

Gemeinde, Verkehrsbehörden

Kosteneinordnung (min / max)	$$+

Erfolgskontrolle

I. Planungskonzept Bergstraße zeigt eine machbare Lösung

II. Der ÖPNV erfährt keine Beeinträchtigung

III. Maßnahme bis 2027 umgesetzt

Flankierende Maßnahmen / Verstärker

Leuchtturm 3, 4, 5, 7, 9: Förderung Radverkehr durch Herstellung des Hauptnetzes, Ordnung Ruhender Verkehr

7. Leuchtturm: Barrierefreiheit

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer
Fuß-Verkehr	F 01, 06, 07, 08, 09, 10	kurz	1 - 2 Jahre

Ziel

Förderung der Mobilitätswende und Teilhabe

Worum geht es?

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum für Fußverkehr bedeutet, dass stadträumliche Umgebungen und Verkehrsanlagen so gestaltet sind, dass sie von allen Menschen, unabhängig von ihren physischen Fähigkeiten, selbstständig und ungehindert genutzt werden können. Dies umfasst unter anderem die Beseitigung von Treppen, Bordsteinen und anderen Hindernissen. Bei Bushaltestellen ist der ungehinderte Einstieg im Fokus und wird nach Personenbeförderungsgesetz vorausgesetzt.

Was soll erreicht werden?

Das Ziel ist, eine inklusive Umgebung zu schaffen, in der Mobilitätseinschränkungen kein Hindernis darstellen. Durch die Verbesserung der Barrierefreiheit sollen Gleichheit, Unabhängigkeit und die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen gefördert werden. Barrierefreie Wegesysteme sind auch im Sinne der Verkehrswende als Voraussetzung anzustreben.

Initiator / Träger	Zielgruppe
Gemeinde	Bürgerschaft

Akteure

Gemeinde

Kosteneinordnung (min / max)	$$ +

Erfolgskontrolle

I. An den gewählten Hauptachsen ist die Barrierefreiheit erreicht

II. Anteil an Mobilitätseingeschränkten an mobilen Personen nimmt stetig zu

Flankierende Maßnahmen / Verstärker

Leuchtturm 8, 9 und 10: Umgestaltung neuralgischer Bereiche und Ordnung des Ruhenden Verkehrs

8. Leuchtturm: Entwicklung in der Ortsmitte Etzenrot

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer
Kfz, Rad-, Fuß-Verkehr	S 04, 05, F 08, 09, 10, R 31	kurz	1-2 Jahre

Ziel

Förderung der Verkehrssicherheit und Verträglichkeit des Verkehrs

Worum geht es?

Die Ortsmitte von Etzenrot ist geprägt von der Durchfahrtsstraße. Es liegen wenige Flächenreserven vor, um die Sicherheit für Fuß- und radverkehr zu erhöhen. Durch ein Gesamtkonzept aus verkehrlicher und städtebaulicher Entwicklung kann diesem Bereich ein anderes Gesicht gegeben werden, welches die Attraktivität der Ortsmitte steigert. Das Gesamtkonzept sollte eine langfristige Entwicklungsoption aufzeigen, aber die Möglichkeit enthalten, dass einzelne Projektteile früher umgesetzt werden.

Was soll erreicht werden?

Die Geschwindigkeit soll durch geeignete Gestaltung des Straßenraums gedrosselt werde. Der Radverkehr kann dann im Verkehr mit fließen. Gehwege sollten breiter werden, zumindestens einseitig und Querungen sollten besser erkennbar und sicherer werden. Die Knotenpunkte im Planungsbereich sollen so gestaltet werden, dass sie sicher befahrbar aber auch nicht zu großdimensioniert sind.

Initiator / Träger	Zielgruppe
Gemeinde	Bürgerschaft

Akteure

Gemeinde, Verkehrsbehörden, Baulastträger

Kosteneinordnung (min / max)	$$ +

Erfolgskontrolle

I. Gesamtkonzept für die Umgestaltung wird erarbeitet und liegt vor

II. Teilkonzepte werden etappenweise realisiert

III. Attraktivität der öffentlichen Flächen steigt

Flankierende Maßnahmen / Verstärker

Leuchtturm 4 und 9: Fahrradstraßenkonzept und Ruhender Verkehr

9. Leuchtturm: Ordnung des Ruhenden Verkehrs

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer
Kfz-Verkehr, Parken	P 01.1 bis P 01.8	kurz	1 - 2 Jahre

Ziel

Förderung der Mobilitätswende und sichere Befahrbarkeit für Einsatzfahrzeuge

Worum geht es?

Die Nutzung der Wohnstraßen wird zusehends durch abgestellte Pkw schwieriger. Oft führt die Begegnung von zwei Pkw zu Störungen des Verkehrsflusses, weil Ausweichstellen fehlen. Besondere Gefahren bestehen, wenn die Fahrgasse für Einsatzfahrzeuge unpassierbar ist oder wenn Gehwege von Pkw zugeparkt sind. Eine Ordnung des Ruhenden Verkehrs ist daher erforderlich. Gleichzeitig führt die Regelung der Stellplätze an der Straße zu einer Reduzierung der privaten Pkw auf der Straße und unterstützt damit die Ziele der Verkehrswende und des Klimaschutzes.

Was soll erreicht werden?

Das Ziel liegt in einer Sicherstellung der Erreichbarkeit aller Wohnstraßen für Einsatzfahrzeuge und der Sicherstellung der Begegnungsverkehre. Gehwegparken soll nur dort zugelassen werden, wo die Restgehwegbreite ausreichend ist. Markierungen der Stellplätze schaffen klare Regeln und erhöhen die Verkehrssicherheit. Auch die Höhe von Parkgebühren, Anwohnerparkregelungen und die Abgrenzung von Parkzonenregelungen kann hier kontinuierlich überprüft und angepasst werden.

Initiator / Träger	Zielgruppe
Gemeinde	Bürgerschaft, Besucher

Akteure

Gemeinde

Kosteneinordnung (min / max)	$$

Erfolgskontrolle

I. Maßnahmenkonzept liegt für dieneuralgischen Straßenabschnitte 1-8 vor

II. Markierung von Stellplätzen ist bis 2025 realisiert

III. Gebiete für Anwohnerparkregelung sind definiert

Flankierende Maßnahmen / Verstärker

Leuchtturm 1, 4 und 7: Ladeinfrastruktur, Fahrradstraßen, Barrierefreiheit

10. Leuchtturm: Ortseingang Pforzheimer Straße (Reichenbach)

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer
Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr	S 02, 03, R 21	kurz	1-2 Jahre

Ziel

Förderung der Verkehrswende und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Worum geht es?

Die Pforzheimer Straße ist im Ortseingangsbereich aus Richtung Langensteinbach umzugestalten, damit der Radverkehr eine sichere Verbindung entlang der Straße erhält. Außerdem ist die Querung der Pforzheimer Straße durch die Lage der S-Bahnhaltestelle stärker frequentiert, sodass die Planung auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen soll.

Was soll erreicht werden?

Mit einer geringeren Geschwindigkeit wird das Ziel verfolgt, den Verkehr sicherer, sauberer, leiser und fließender zu erhalten. Die Sicherheit soll insbesondere für Radfahrer und Fußgänger erhöht werden und der Radverkehr soll dadurch attraktiver sein. Mit dem Konzept soll für die Landesstraße aufgezeigt werden, wie die Straßenräume so aufgeteilt und gestaltet werden, dass alle Planungsziele erreicht werden und dadurch die Nutzung des Umweltverbunds gestärkt wird.

Initiator / Träger	Zielgruppe
Baulastträger	Bürgerschaft, Pendler, Schüler

Akteure

Gemeinde, Regierungspräsidium, Verkehrsbehörden

Kosteneinordnung (min / max)	$$+

Erfolgskontrolle

I. Ein Konzept für den Umbau liegt vor

II. Die Maßnahme ist bis 2026 realisiert

Flankierende Maßnahmen / Verstärker

Leuchtturm 3, 4, 7: Förderung Fuß- und Radverkehr, Barrierefreiheit, Betriebliches Mobilitätsmanagement

Elektro-Mobilitätskonzept

Elektrifizierung der Fahrzeugflotte der Gemeinde

Priorität	Standort	Bezeichnung	Erstzulassung	Austauschzeitraum	Machbarkeit	Vorschläge	Klasse nach Tool	Jährliche Fahrleistung
1	Wasserversorgung	KIA	2007	Austausch bis zu 3 Jahren		Opel Corsa electric	PKW	9.000
1	Bauhof	DACIA Logan	2007	Austausch bis zu 3 Jahren		Opel Corsa electric	PKW	8.000
1	Wasserversorgung	Nissan	2008	Austausch bis zu 3 Jahren		VW ID5 Pro Performance	PKW	8.000
1	Bauhof	Sprinter 208 D	2003	Austausch bis zu 3 Jahren		Vivaro-e / e-Crafter	INfz	14.000
1	Rathaus	Sprinter	1999	Austausch bis zu 3 Jahren		Vivaro-e / e-Crafter	INfz	11.000
1	Bauhof	Caddy	2009	Austausch bis zu 3 Jahren		Opel Combo Electric Cargo	INfz	7.000
1a	Feuerwehr	ELW 1	2005	Austausch bis zu 3 Jahren		Rosenbauer	INfz	4.000
1a	Feuerwehr	HLF 20	2009	Austausch bis zu 3 Jahren		Rosenbauer	sNfz	1.000
1a	Feuerwehr	LF 16/12	2004	Austausch bis zu 3 Jahren		Rosenbauer	sNfz	1.000
1a	Feuerwehr	LF 8/6	1998	Austausch bis zu 3 Jahren		Rosenbauer	sNfz	1.000
2	Rathaus	VW Polo	2014	Austausch in 3-6 Jahren		Opel Corsa electric	PKW	4.000
2	Rathaus	VW Polo	2014	Austausch in 3-6 Jahren		Opel Corsa electric	PKW	4.000
2	Wasserversorgung	Ford	2014	Austausch in 3-6 Jahren		Opel Corsa electric	PKW	11.000
2	Friedhof	Ford	2010	Austausch in 3-6 Jahren		Opel Corsa electric	PKW	11.000
2	Rathaus	VW Passat	2010	Austausch in 3-6 Jahren		VW ID5 Pro Performance	PKW	7.000
2	Bauhof/Elektriker	Ford Transit	2012	Austausch in 3-6 Jahren		Vivaro-e / e-Crafter	INfz	6.000
2	Bauhof/Kontrolle	VW-Doppelk.D	2010	Austausch in 3-6 Jahren		Vivaro-e / e-Crafter	INfz	6.000
2	Bauhof/Elektr.	VW Caddy Maxi	2011	Austausch in 3-6 Jahren		Vivaro-e / e-Crafter	INfz	5.000
2	Gärtnerei	Holder C370	2014	Austausch in 3-6 Jahren		EVUM	Leichtfahrzeug	1.000
2	Gärtnerei	Holder C 345	2011	Austausch in 3-6 Jahren		EVUM	Leichtfahrzeug	1.000
3	Rathaus	Passat	2022	Austausch nach 2030		VW ID5 Pro Performance	PKW	15.000
3	Gärtnerei	Kipper Opel Movano	2022	Austausch nach 2030		e-Movano / e-Crafter	sNfz	4.000
3	Gärtnerei	Piaggio Kipper	2022	Austausch nach 2030		EVUM	INfz	4.000
3	Grüngutplatz	Radlader Kubota	2022	Austausch nach 2030		Wacker Neuson	INfz	1.000
3	Bauhof	Dacia	2021	Austausch nach 2030		Opel Corsa electric	PKW	10.000
3	Bauhof	Piaggio Müllfahrzeug	2021	Austausch nach 2030		EVUM	INfz	10.000
3	Feuerwehr	TLF 3000	2021	Austausch nach 2030		Rosenbauer	sNfz	1.000
3	Feuerwehr	Drehleiter	2021	Austausch nach 2030		Rosenbauer	sNfz	1.000
3	Bauhof	Ersatz Rexter Fuso	2020	Austausch nach 2030		Fuso eCanter	INfz	3.000
3	Gärtnerei	Dacia Dokker	2019	Austausch nach 2030		Opel Corsa electric	INfz	10.000
3	Gärtnerei	Holder C 250	2019	Austausch nach 2030		EVUM	Leichtfahrzeug	1.000
3	Gärtnerei	Kipper	2019	Austausch nach 2030		Fuso eCanter	sNfz	6.000
3	Feuerwehr	Audi Q5	2018	Austausch nach 2030		VW ID5 Pro Performance	PKW	8.000
3	Rathaus	Opel Astra	2017	Austausch nach 2030		Opel Corsa electric	PKW	9.000
3	sonst.allg. GV Pross	Ford Transit	2017	Austausch nach 2030		Vivaro-e / e-Crafter	INfz	10.000
3	Bauhof	IVECO	2017	Austausch nach 2030		Vivaro-e / e-Crafter	INfz	5.000
3	Gärtnerei/Friedhof	Aufsitzmäher Piaggio	2017	Austausch nach 2030		Stiga / Husqvarna	Leichtfahrzeug	3.000
3	Friedhof	Piaggio	2017	Austausch nach 2030		EVUM	INfz	6.000
3	Feuerwehr	MTW	2017	Austausch nach 2030		Rosenbauer	sNfz	6.000
3	Feuerwehr	MTW	2017	Austausch nach 2030		Rosenbauer	sNfz	7.000
3	Gärtnerei	Crafter Kipper	2016	Austausch nach 2030		e-Crafter / Fuso eCanter	sNfz	7.000
3	Bauhof	VW Crafter	2015	Austausch nach 2030		Vivaro-e / e-Crafter	INfz	5.000
3	Bauhof	VW Crafter Kasten	2015	Austausch nach 2030		Vivaro-e / e-Crafter	INfz	5.000
3	Gärtnerei	LKW Kipper	2015	Austausch nach 2030		Fuso eCanter	sNfz	6.000
3	Gärtnerei	Kipper Crafter	2015	Austausch nach 2030		e-Crafter / Fuso eCanter	sNfz	8.000
3	Feuerwehr	GW-T	2015	Austausch nach 2030		Rosenbauer	sNfz	2.000
3	Feuerwehr	MTW	2015	Austausch nach 2030		Rosenbauer	sNfz	3.000

ab 2015	gut
2010-2014	eingeschränkt
vor 2010	noch nicht

Berechnungsvorlage CO_2-Einsparpotenzial Schwerpunkt 1 und 3

Förderkennzeichen:

Maßnahmen-Nr. (gemäß Maßnahmenkatalog)	Titel	Kurzbeschreibung	Fahrzeugklasse	Anzahl	durchschnittliche Fahrleistung km /Jahr	Nutzungsdauer in Jahren	Emissionsfaktor (g CO_2e/km)	CO_2-Einsparung in t CO_2 e/Jahr	CO_2-Einsparung t CO_2 e/ Nutzungsdauer
1.1	Prio 1 PKW	Austausch bis zu 3 Jahren	PKW, Klasse M1 (max. 8 Sitzplätzen ohne Fahrersitz);	3	8.333	8	156	4	31
1.2	Prio 1 lNfz	Austausch bis zu 3 Jahren	leichtes Nutzfahrzeug (lNfz)	3	10.667	8	228	7	58
2.1	Prio 2 PKW	Austausch in 3-6 Jahren	PKW, Klasse M1 (max. 8 Sitzplätzen ohne Fahrersitz);	5	7.400	8	156	6	46
2.2	Prio 2 lNfz	Austausch in 3-6 Jahren	leichtes Nutzfahrzeug (lNfz)	3	5.667	8	228	4	31
2.3	Prio 2 Leichtfahrzeug	Austausch in 3-6 Jahren	Leichtfahrzeug	2	1.000	8	78	0	1
Summe								21	168

Annahmen:

Der benötigte Strom kommt ausschließlich aus Emeuerbaren Energien und damit entstehen im Betrieb keine CO2-Emissionen. Diese Annahme leitet sich daraus ab, dass die Verwendung von EE Zuwendungsvoraussetzung ist und damit als Bedingung für die Entwicklung des Maßnahmenkatalogs vorausgesetzt ist.

Die beschafften Fahrzeuge ersetzen vergleichbare Verbrenner-Fahrzeuge

Die entsprechend der Arbeitshilfe zur Ermittlung der Treibhausgasminderung (NKI 2020) nehmen wir eine Haltedauer von 8 Jahren bei den Fahrzeugen an.

Das HBEFA weist E-Faktoren für unterschiedliche Bezugsjahre aus. Da die Laufzeit der Konzepte i.d.R. bis Q1-2024 läuft und die Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich 2024/2025 beginnt, wird pauschal das Jahr 2025 als Bezugsjahr angenommen.

Aufgrund der schlechten Datenlage wird der Emissionsfaktor für Leichtfahrzeuge pauschal mit der Hälfte des Emissionsfaktors für PKW angenommen.

Kaltstartzuschläge werden nicht mit einbezogen, sodass hier nur die Emissionen im Betrieb betrachtet werden. Die Emissionen werden damit um ca. 3% unterschätzt.

Für eine stringente Vorgehensweise wird hier die Tank-to-wheel (TTW) Perspektive eingenommen