

Ergebnisdokumentation

Mobilitätskonzept Bretten

Online-Beteiligung 10. Oktober bis 10. November 2019

Moderation/ Durchführung: Planersocietät

Dokumentation: Planersocietät

1 Zusammenfassung der Hinweise

Die Stadt Bretten erstellt derzeit ein Mobilitätskonzept. Zur Unterstützung hat sie erfahrene externe Gutachter – das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Planersocietät mit Standorten unter anderem in Karlsruhe und Dortmund – beauftragt.

Was ist ein Mobilitätskonzept?

Das Mobilitätskonzept ist ein Planwerk, in dem die Strategie für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Bretten für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre definiert wird. Zur inhaltlich-thematischen Ausrichtung des Mobilitätskonzepts werden Leitlinien und Ziele unter anderem anhand der Haushaltsbefragung (Juli 2019), einer umfangreichen Bestandsaufnahme und -analyse sowie einem öffentlichen Beteiligungsprozess bestimmt. Auf Basis dieser verkehrlichen Ausgangssituation werden Stärken und Schwächen betrachtet. Diese dienen im Weiteren als Grundlage für das integrierte Handlungskonzept, das unterschiedliche Maßnahmen für alle Verkehrsträger und alle Bereiche der Mobilität in Bretten aufzeigt.

Welche Inhalte hat ein Mobilitätskonzept?

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts werden sowohl die einzelnen Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, MIV, Wirtschaftsverkehr) als auch übergeordnete und querschnittsorientierte Mobilitätsthemen wie die Verkehrssicherheit, ein Mobilitätsmanagement oder die neuen Mobilitätsformen (E-Mobilität/ Carsharing etc.) analysiert. Das Mobilitätskonzept versteht sich hier als strategisches Planwerk, das verkehrsmittelübergreifend die „Leitplanken“ der Verkehrsplanung sowie -entwicklung für die nächsten Jahre definiert, ohne die Maßnahmen bis ins Detail auszuarbeiten. Das Mobilitätskonzept orientiert sich hierbei immer an den rahmengebenden Herausforderungen. Diese betreffen insbesondere die verkehrlichen Folgen des demografischen Wandels, steigende Anforderungen im Klimaschutz sowie die Finanzierbarkeit, Kosteneffizienz und Umsetzbarkeit von Maßnahmen.

Das Mobilitätskonzept soll dialogorientiert gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Vertreterinnen und Vertretern der Politik sowie Vereinen, Verbänden und Interessensvertretungen erarbeitet werden. Um einen transparenten Erarbeitungsprozess sicher zu stellen, fachliche Hintergründe vermitteln zu können und zum Mitdiskutieren anzuregen, sind verschiedene Beteiligungsformate wesentliche Bausteine des Erarbeitungsprozesses.

Neben dem Bürgerforum am 09. Oktober ist die Online-Beteiligung ein weiteres wichtiges Beteiligungsformat. Unter der Adresse <https://www.buergerbeteiligung.de/bretten-mobil/> konnten Bürgerinnen und Bürger Anregungen, Ideen, Hinweise und Kritikpunkte zur Mobilität in Bretten von Mitte Oktober bis Mitte November (10. Oktober bis 10. November) einbringen.

Die Online-Beteiligung wurde bewusst als Beteiligungsbaustein eingesetzt, um Personen, die am öffentlichen Forum nicht teilnehmen konnten, eine Möglichkeit zu bieten, ihre Ideen und Anregungen einzubringen. Ein weiterer Vorteil ist, dass gerade junge Menschen erfahrungsgemäß weniger häufig öffentliche Veranstaltungen besuchen und dort in der Regel unterrepräsentiert

sind. Über Online-Beteiligungsmöglichkeiten sind sie hingegen häufig besser zu erreichen. Gleichwohl sind persönliche Daten nicht abgefragt worden; die Teilnahme war vollständig anonym möglich.

Auf einer Interaktiven Karte konnten in den Rubriken *Fußverkehr*, *Radverkehr*, *Bus und Bahn*, *Pkw-Verkehr (fließend und ruhend)*, *Wirtschafts- und Güterverkehr* sowie *Weiteres (Lob, Kritik)* Beiträge erstellt werden. Diese konnten mit „finde ich auch“ und „finde ich nicht“ bewertet werden. Zudem konnten die Beiträge kommentiert werden. Auf diese Kommentare konnten die Nutzerinnen und Nutzer anschließend ebenfalls mit „finde ich auch“ und „finde ich nicht“ reagieren.

Die Einträge in die interaktive Karte wurden durch das Büro Planersocietät moderiert und ausgewertet. Beiträge, die einer anderen Kategorie besser zuzuordnen waren, wurden nachträglich vom Planungsbüro in die entsprechende Kategorie verschoben. Der Inhalt der Einträge blieb unverändert. Diese Dokumentation fasst eine Vielzahl der Ideen und Anregungen aus der Interaktiven Karte zusammen. Die Beiträge mit der höchsten Zustimmung aus jeder Rubrik sind unverändert in dieser Dokumentation aufgeführt.

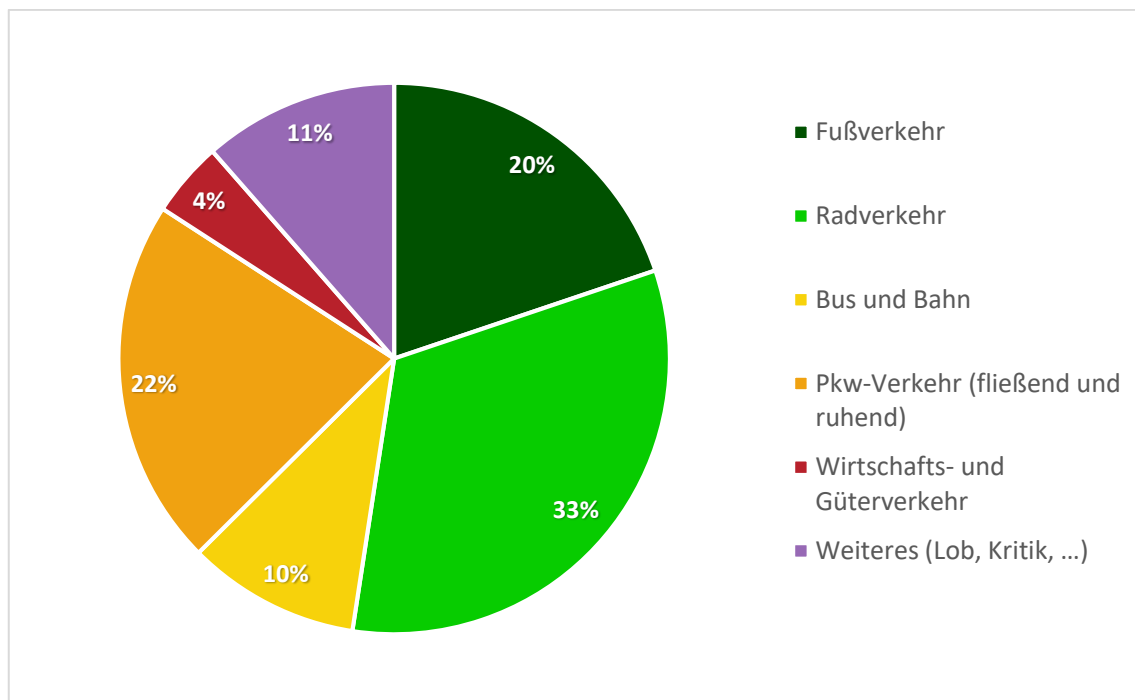
Die Hinweise aus der Online-Beteiligung ergänzen die durch die Planersocietät durchgeführte Bestandsaufnahme und -analyse und sind insbesondere für die Phase der Maßnahmenerstellung des Mobilitätskonzeptes von großer Bedeutung. Alle Ideen und Kommentare werden darüber hinaus anonymisiert der Stadt Bretten zur Verfügung gestellt, sodass ggf. auf kleine Anliegen bereits vorzeitig reagiert werden kann bzw. die zuständigen Stellen informiert werden können.

2 Allgemeine Auswertung

Insgesamt sind **227 Beiträge** in die interaktive Karte eingetragen worden. **1.372-mal** wurde von den Nutzerinnen und Nutzern in Form von „finde ich auch“ (*Likes*) und „finde ich nicht“ (*Dislikes*) reagiert. Dabei wurde 1.181-mal Beiträgen zugestimmt (*Likes*) und 191-mal widersprochen (*Dislikes*). 33 % aller „Likes“ sind der Rubrik *Radverkehr* zuzuordnen. Die höchste Zustimmung hat es für eine Idee mit 24 „Likes“ aus dem Handlungsfeld *Fußverkehr* gegeben. Die meiste Ablehnung hat ein Eintrag mit 15 „Dislikes“ zum Thema *Pkw-Verkehr (fließend und ruhend)* erfahren. Neben diesen Reaktionen wurden die Beiträge mit insgesamt 66 Kommentaren versehen, auf welche wiederum 144-mal durch „Likes“ und „Dislikes“ reagiert wurde. Die Website der interaktiven Karte zählte im einmonatigen Beteiligungszeitraum insgesamt **829 Seitenaufrufe**. Insgesamt kann also festgestellt werden, dass die interaktive Karte in Bretten intensiv genutzt wurde.

Die prozentuale Verteilung der Beiträge nach den genannten Themen ist in Abbildung 1 dargestellt. Mit 74 Beiträgen stellt die Rubrik *Radverkehr* den größten Anteil, gefolgt von 49 Beiträgen zum *Pkw-Verkehr*. In der Rubrik *Fußverkehr* wurden 45 Ideen und Anregungen eingetragen, bei Bus und Bahn 23, in der Rubrik *Wirtschafts- und Güterverkehr* 10 und bei *Weiteres (Lob, Kritik...)* sind es 26 Einträge.

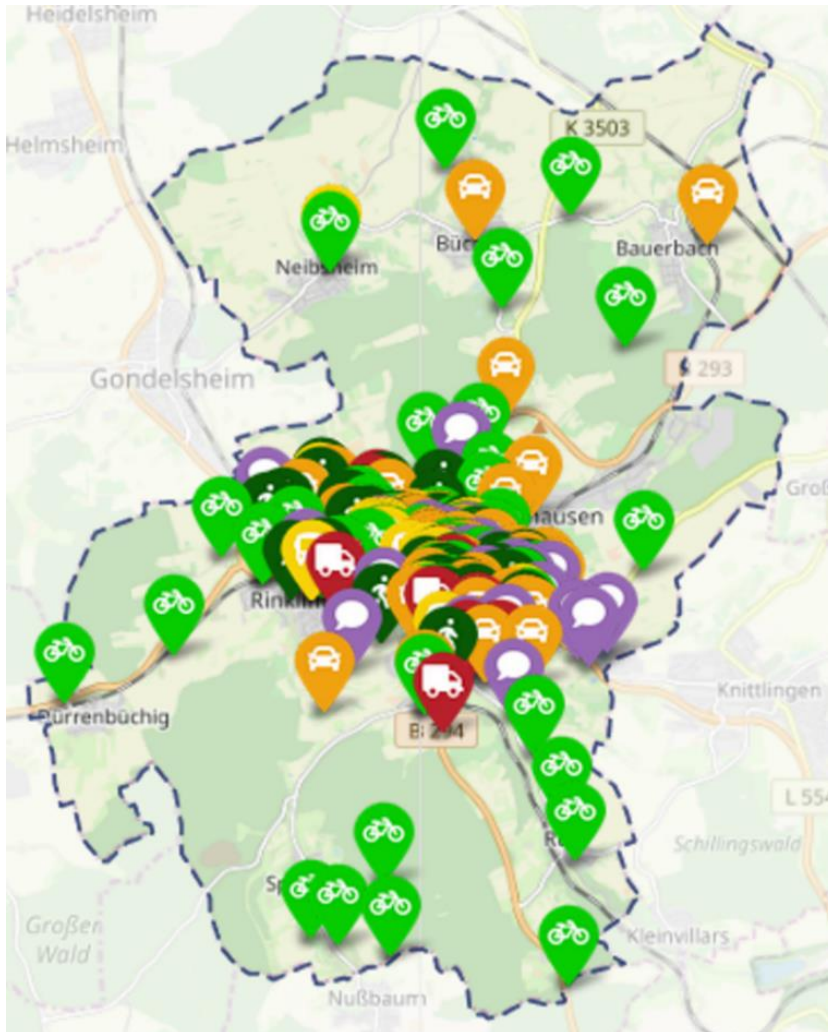
Abbildung 1: Prozentuale Verteilung der Ideen nach Rubriken



Quelle: eigene Darstellung

In Abbildung 2 sind alle 227 eingetragenen Ideen entsprechend der jeweiligen Themenfelder im Stadtgebiet verortet dargestellt. Hier zeigt sich, dass die Brettener Bevölkerung viele Ideen und Anregungen in den unterschiedlichen Themenfeldern hat. Ein Beteiligungsformat wie die Interaktive Karte wird erfahrungsgemäß vorrangig genutzt, um auf gewisse Missstände und Handlungserfordernisse hinzuweisen und weniger, um bereits gute Situationen hervorzuheben.

Abbildung 2: Gesamtübersicht der Interaktiven Karte



Quelle: INKA; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Nachfolgend sind die einzelnen Themen und Kategorien

- Fußverkehr,
- Radverkehr,
- Bus und Bahn,
- Pkw-Verkehr (fließend und ruhend),
- Wirtschafts- und Güterverkehr
- und Weiteres (Lob, Kritik, ...)

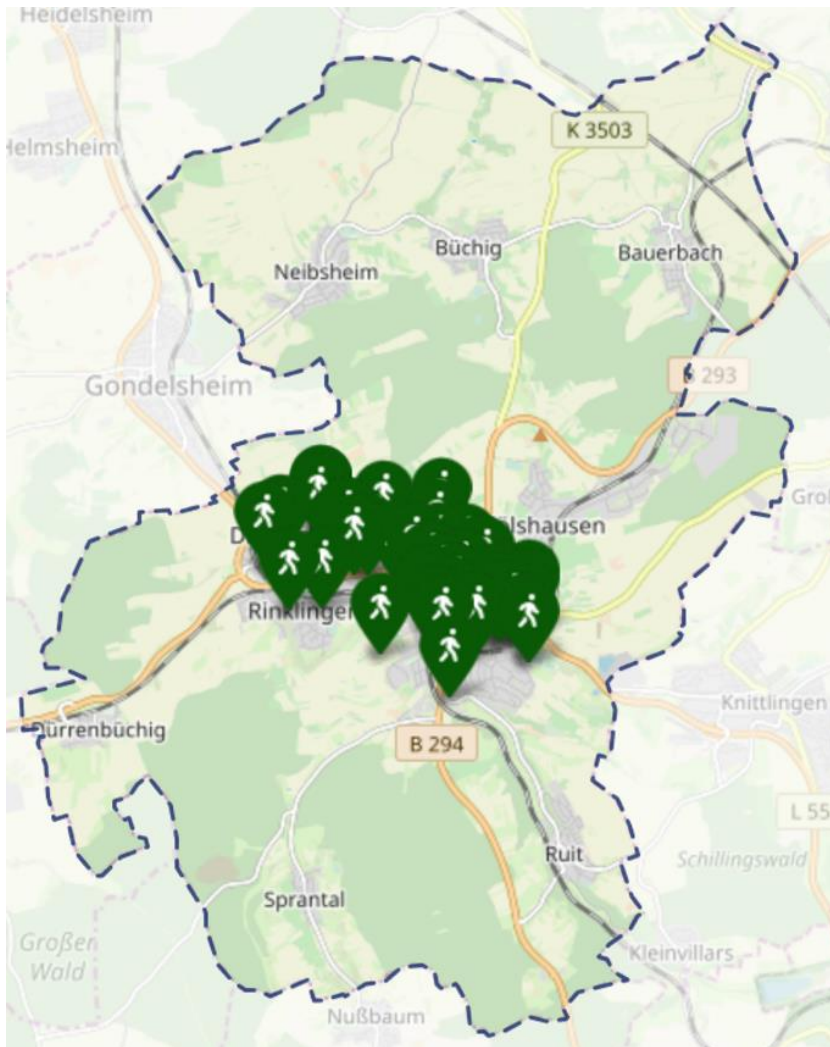
in einer Einzelauswertung zusammengefasst.

Fußverkehr

Die Rubrik Fußverkehr hat mit insgesamt **45 Hinweisen** die drittstärkste Beteiligung erfahren. Bei den Beiträgen in diesem Themenfeld wurde 194-mal auf „*finde ich auch*“ und 20-mal auf „*finde ich nicht*“ geklickt. Zudem wurden 14 Kommentare zu unterschiedlichen Einträgen abgegeben, auf die die Nutzerinnen und Nutzer der interaktiven Karte 14-mal durch „*Likes*“ und „*Dislikes*“ reagierten.

Es ist erkennbar, dass das Thema Fußverkehr vor allem im Zentrum der Stadt Bretten eine große Rolle spielt (Abbildung 3). Dadurch, dass ein Fünftel aller Ideen und Anregungen der interaktiven Karte das Handlungsfeld des Fußverkehrs betreffen, zeigt sich, dass die Nutzerinnen und Nutzer der Interaktiven Karte den oftmals noch zu wenig betrachteten Fußverkehr als grundsätzlichen Bestandteil ihrer Mobilität ansehen.

Abbildung 3: Verortung der Beiträge zum Fußverkehr

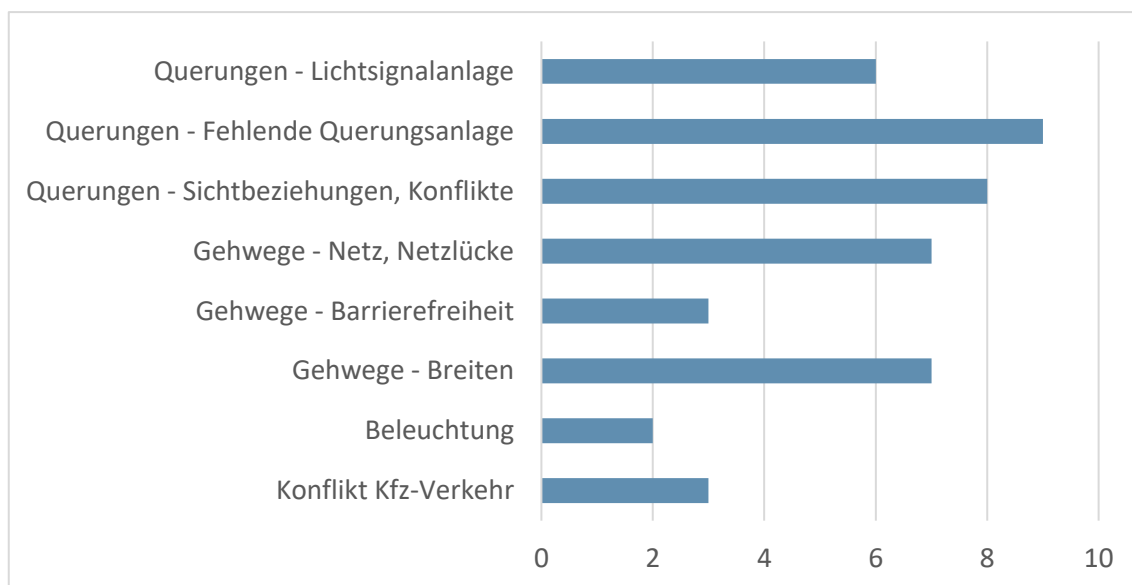


Quelle: INKA; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Hinweise und Anregungen aus der Rubrik Fußverkehr wurden in Unterkategorien gebündelt. Diese sind:

- „Querungen – Lichtsignalanlagen“ (13%): Hierbei wurden bestehende Lichtsignalanlagen kritisiert. Es wurden Vorschläge dazu gemacht, die Wartezeiten und Freigabezeiten für den Fußverkehr zu überprüfen.
- „Querungen – fehlende Querungsanlagen“ (20%): Hier wurden Stellen verortet, an denen eine sichere Querung nur erschwert möglich ist. Anregungen wurden von den Nutzerinnen und Nutzern der interaktiven Karte vor allem zu mehr Fußgängerüberwegen gegeben.
- „Querungen – Sichtbeziehungen/ Konflikte“ (18%): In dieser Unterkategorie wurden Beiträge zugeordnet, welche erschwerte Sichtbeziehungen beschreiben, sowie sonstige Konflikte beim Queren mit dem Kfz-Verkehr.
- „Gehwege – Netz, Netzlücke“ (16%): Hierzu zählen Beiträge die beschreiben, dass Gehwegteilstücke und Wegeverbindungen fehlen.
- „Gehwege – Barrierefreiheit“ (7%): Die Unterkategorie Barrierefreiheit umfasst Beiträge zu Bodenbeschaffenheit und Bordsteinhöhen.
- „Gehwege – Breiten“ (16%): Hierbei wurden zu geringe Gehwegbreiten und eine dadurch entstehende Nutzungseinschränkung von den Nutzerinnen und Nutzern verortet.
- „Beleuchtung“ (4%): Dieses Thema wurde von den Nutzerinnen und Nutzern sowohl an Querungen als auch an Gehwegen bemängelt.
- „Konflikt Kfz-Verkehr“ (7%): Zu dieser Unterkategorie zählen Beiträge in denen die Kfz-Geschwindigkeit als zu hoch empfunden wird und es zu Gefahrensituationen oder Nutzungseinschränkungen auf Fußwegen kommt. Angeregt wurde in Beiträgen aus dieser Unterkategorie die vermehrte Einführung von verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen.

Abbildung 4: Unterkategorien im Handlungsfeld Fußverkehr und Anzahl der Nennungen



Quelle: eigene Darstellung

Die Nutzerinnen und Nutzer der interaktiven Karte heben im Online-Beteiligungsprozess insbesondere die Sicherheitsbedürfnisse von Schulkindern hervor, die vor allem bei Querungssituationen als schwierig beschrieben wurden. Häufig diskutiert wurde in der Unterkategorie „Gehwege – Netz, Netzlücke“. Der Beitrag „Fußweg vom Brückle zum Kraichgau-Center“ hat in der Rubrik Fußverkehr die meisten Kommentare. Neben drei Kommentaren stimmten 21 Nutzerinnen und Nutzern diesem Beitrag mit „finde ich auch“ zu. Die Kommentare dieses Eintrags wurden zudem mit weiteren sechs „Likes“ versehen. Die nachfolgende Tabelle 1 zeigt die Top-5-Beiträge mit der höchsten Zustimmung im Handlungsfeld Fußverkehr.

Tabelle 1: Top-5-Beiträge zum Fußverkehr

Nr.	Titel	Beschreibung	Verortung
1	Fußgängerzone vor Kraichgau-Center Likes: 24 Dislikes: 0 Kommentare: 2 Reaktionen (Likes/Dislikes) Kommentare: 1	Vor dem Kraichgau-Center - direkt angrenzend an die Eingänge der Geschäfte - fahren Autos trotz Tempolimit auf dem Parkplatz viel zu schnell. Gefühlt haben hier die Autos auch Vorfahrt, da es keinerlei Kennzeichnung gibt, die Fußgänger bevorzugt. Ist man z.B. mit Kleinkind und Einkaufswagen unterwegs, muss man höllisch aufpassen, dass beim Verlassen eines Marktes nicht von rechts oder links ein Auto angeschossen kommt - die Autofahrer halten hier auch nicht für Fußgänger! Es sollte eine eindeutige Markierung (roter Boden /Schraffur /durchgehender Zebrastreifen) angebracht werden, die Fußgänger bevorzugt und den Autoverkehr einbremst.	Kraichgau-Center /Pforzheimer Straße
2	Fußweg vom Brückle zum Kraichgau-Center Likes: 21 Dislikes: 0 Kommentare: 3 Reaktion Kommentare: 6	Die Stadt Bretten verspricht seit mehr als 10 Jahren, dass von der Fußgänger-Unterführung Im Brückle zum Kraichgau-Center ein Fußweg entstehen soll. Leider ist das bis heute nicht geschehen. Solch ein Fußweg würde mit Sicherheit einige Bewohner der angrenzenden Wohngebiete dazu bewegen, den Weg zum Kraichgau-Center zu Fuß zu gehen, anstatt mit dem Auto außen herum zu fahren. Man hört von der Stadt, dass dieser Weg bisher noch nicht realisiert wurde, weil der Zugang der Unterführung Barriere frei gestaltet werden soll, dass jedoch nur mit der Zustimmung der Bahn möglich sei. Bis das Problem der Barrierefreiheit gelöst ist und bis das ehemalige Fibron-Gelände vollständig bebaut ist, könnte man trotzdem vorläufig mit einfachen Mitteln und wenigen Kosten einen einfachen Fußweg anlegen, der zeitnah genutzt werden kann. Es nicht nachzuvollziehen, warum man noch weitere 10 Jahre auf diesen Weg warten soll. Was hindert die Stadt einen einfachen Fußweg anzulegen?	Kraichgau-Center /Im Brückle
3	Unzureichend ausgebaute „Abkürzung“ Likes: 12 Dislikes: 1 Kommentare: 2 Reaktion Kommentare: 6	Sehr häufig frequentierte Straße (Kaufland / Umfahrung Alexanderplatz von Stuttgart kommend / in Richtung Stuttgart (B35)). Da die Straße zu schmal ist und es keinen Gehweg gibt müssen sich Fußgänger, Fahrradfahrer und Fahrzeuge den sehr schmalen Fahrstreifen teilen. Dadurch gibt es häufige Verkehrskonflikte. Vorschläge: Straße für Durchgangsverkehr sperren; Verkehrsberuhigt (Tempo 30 auf Schrittgeschwindigkeit); Straße verbreitern mit adäquatem, separatem Gehweg	Am Eichholz / Diedelsheimer Höhe

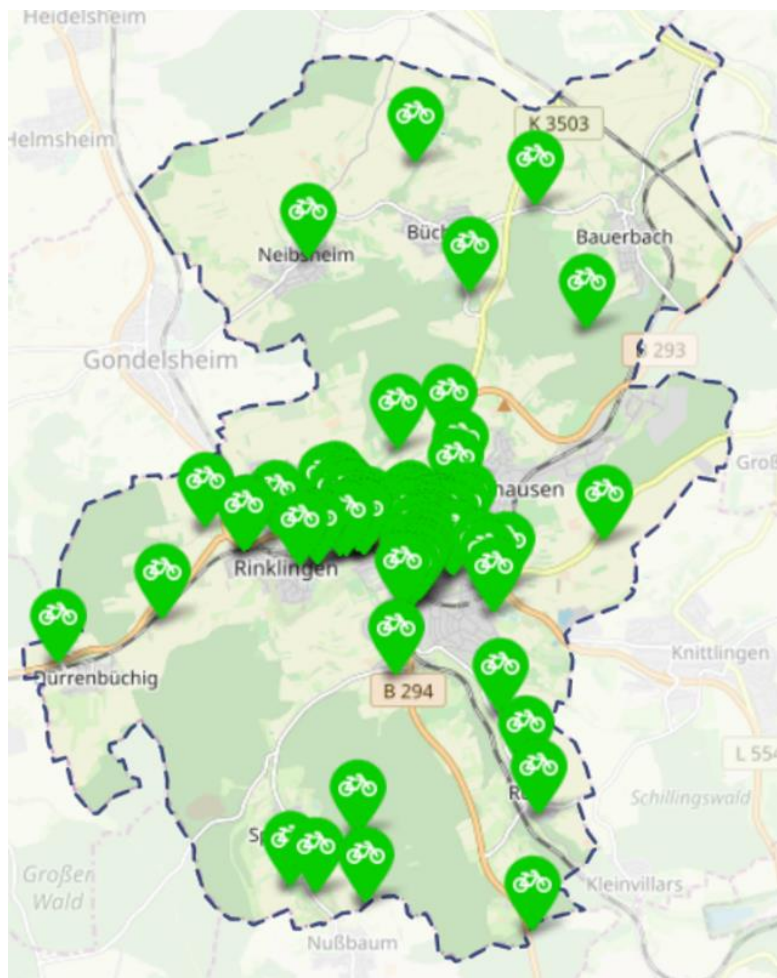
Nr.	Titel	Beschreibung	Verortung
4	Gehweg endet hier für Rollstühle <i>Likes: 10</i> <i>Dislikes: 0</i> <i>Kommentare :0</i>	Fahrtrichtung Rinklingen → Bretten, der Gehweg auf der linken Seite wird hinter der Brücke so schmal und steil, dass man hier nicht weiterkommt. Vom Gehweg seitlich auf die Straße geht auch nicht, weil zu hoch. Der Gehweg sollte in voller Breite in die Straße übergehen.	Hauptstraße / Brückenfeldstraße
4	Fußgänger / Fahrradfahrer <i>Likes: 10</i> <i>Dislike: 1</i> <i>Kommentare: 0</i>	Auf dem Rechberg (Krankenhaus/ Rinklingen/ Sprantal/ Tierpark) nutzen viele Autofahrer die geteerten Straßen des Naturschutzgebietes als Verkehrswege. Es wird teilweise mit hoher Geschwindigkeit gefahren. Auf meinen täglichen Spaziergängen vom Krankenhaus Richtung Grillhütte Rinklingen sehe ich über 10 Autos pro Spaziergang. Eine Schranke würde hier Abhilfe schaffen.	Rechberg (zwischen Edison Straße und Arweg)

Radverkehr

Ein Drittel aller Eintragungen in die interaktive Karte betreffen das Thema Radverkehr. Mit **74 Beiträgen** (33% aller Hinweise) wurden in dieser Rubrik die meisten Anregungen gemacht. Insgesamt wurde 511-mal mit „finde ich auch“ zugestimmt und 46-mal einer Idee mit „finde ich nicht“ widersprochen. Zudem wurden 16 Beiträge mit insgesamt 25 Kommentaren versehen, auf welche 40-mal mit „finde ich auch“ und „finde ich nicht“ reagiert wurde.

Es ist erkennbar, dass die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bretten das Thema Radverkehr als ein sehr wichtiges Handlungsfeld betrachten. Die Anregungen und Ideen sind im gesamten Gemeindegebiet zu verorten, treten aber gehäuft im Zentrum auf (siehe Abbildung 5). Deutlich wurde durch die Einträge, dass die Nutzerinnen und Nutzer Nachholbedarf in der Umsetzung der bereits vorhandenen Netzkonzeption und im Komfort von einzelnen Abschnitten sehen.

Abbildung 5: Verortung der Beiträge zum Radverkehr



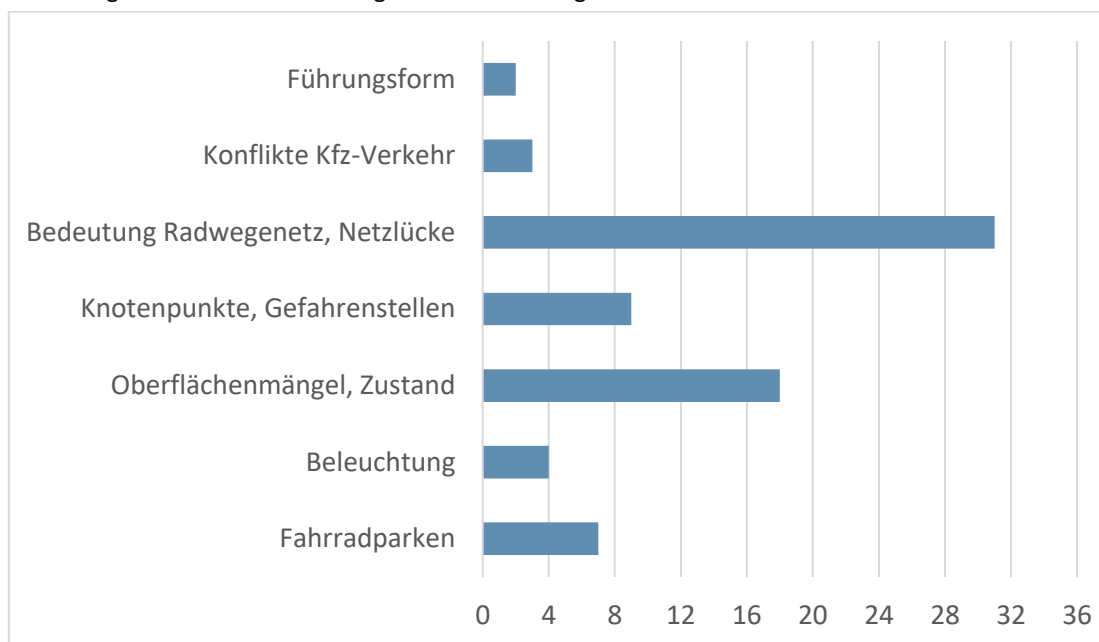
Quelle: INKA; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

In der Rubrik Radverkehr wurden die Themen der Einträge gebündelt und den folgenden Unterkategorien zugeordnet.

- „Führungsform“ (3%): In dieser Unterkategorie wurden Führungsformen von bestehenden Radwegen, wie z. B. Zweirichtungsradwege, kritisiert.

- „Konflikte Kfz-Verkehr“ (4%): Hier wurden Beiträge zusammengefasst, bei denen Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr beschrieben wurden.
- „Bedeutung Radwegenetz, Netzlücke“ (41%): Die meisten Beiträge in der Rubrik *Radverkehr* sind dieser Unterkategorie zuzuordnen. Hierzu zählen Beiträge, die fehlende Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen sowie das Fehlen von Radwegen entlang von Straßen bzw. das abrupte Enden vorhandener Radwege bemängeln. Häufiger wird angeregt, Einbahnstraßen für den Radverkehr zu öffnen.
- „Knotenpunkte und Gefahrenstellen“ (12%): Hierbei haben die Nutzerinnen und Nutzer Knotenpunkte verortet, bei denen Sichtbeziehungen eingeschränkt sind oder Querungsanlagen fehlen, sodass ein derzeitiges Queren für den Radverkehr nur erschwert möglich ist.
- „Oberflächenmängel und Zustand“ (24%): Hier werden Bodenbelag, Oberflächenqualität, Bordsteine und der Zustand von Radwegen kritisiert. Oftmals wurde der Wunsch nach befestigten Radwegen im gesamten Gemeindegebiet geäußert.
- „Beleuchtung“ (5%): In dieser Unterkategorie wurden Beiträge zu fehlender Beleuchtung zusammengefasst.
- „Fahrradparken“ (9%): Bei diesem Thema wurde vor allem auf fehlende Abstellmöglichkeiten hingewiesen, zudem ist die Qualität von Abstellmöglichkeiten insbesondere die Diebstahlsicherheit angemerkt worden.

Abbildung 6: Anteil der Unterkategorien im Handlungsfeld Radverkehr



Quelle: eigene Darstellung

Die Nutzerinnen und Nutzer heben anhand ihrer „Likes“ von entsprechenden Beiträgen insbesondere den Wunsch nach sicheren Abstellanlagen hervor. Auch die Einträge der Unterkategorie „Oberflächenmängel und Zustand“ enthalten Anliegen, die eine breite Zustimmung der Nutzerinnen und Nutzer erfahren.

Mit jeweils 3 Kommentaren sind die Beiträge „Pforzheimer Str. für Radverkehr freigeben“, „Querung Alexanderplatz“ und „Fahrverbot für Radfahrer“ die meistdiskutiertesten. Auch diese Kommentare wurden von den Nutzerinnen und Nutzern mit „Likes“ und „Dislikes“ versehen.

Die nachfolgende Tabelle 2 zeigt die Top-5-Beiträge mit der höchsten Zustimmung im Handlungsfeld Radverkehr.

Tabelle 2: Top-5-Beiträge zum Radverkehr

Nr.	Titel	Beschreibung	Verortung
1	Fahrradständer <i>Likes: 18</i> <i>Dislikes: 1</i> <i>Kommentare: 2</i> <i>Reaktionen (Likes/ Dislikes)</i> <i>Kommentare: 2</i>	An den vorhandenen Fahrradständern kann man sein Fahrrad nicht wirkungsvoll gegen Diebstahl schützen. Fahrradständer wie beim Aldi/DM vermitteln mehr Sicherheit.	Kraichgau-Center
2	Radnetz <i>Likes: 18</i> <i>Dislikes: 0</i> <i>Kommentare: 1</i> <i>Reaktionen Kommentare: 0</i>	Der Radweg hier ist wirklich gefährlich. Radfahrer, die in den Steiner Pfad oder nach Sankt Johann wollen, müssen direkt vor der Kurve auf die Straße wechseln und können so von entgegenkommenden Autos gar nicht gesehen werden. Das ist besonders für Kinder sehr gefährlich. Insgesamt fehlt in Bretten ein zusammenhängendes und sicheres Radwegenetz und dafür sollte richtig an Gehirnschmalz und Geld investiert werden. Das würde so viel Autoverkehr sparen!!! Inzwischen sind die großen Höhenunterschiede ja kein so großes Problem mehr, da immer mehr Menschen elektrisch unterwegs sind, sei es auf dem Rad oder auf dem Roller.	Carl-Benz-Straße / Am Steiner Pfad
3	Vollständiges Radwegenetz zum Schul- und Sportzentrum <i>Likes: 18</i> <i>Dislikes: 0</i> <i>Kommentare: 0</i>	Am Breitenbachweg und der Max-Planck-Straße liegen drei Schulen mit ca. 2.500 Schülern, die Bäderwelten, das Hallensportzentrum Im Grüner und der VfB Bretten. Für die Mengen an Personen, die diesen Bereich von Bretten täglich erreichen, ist dringend eine sichere Alternative zum PkW zu schaffen. Angefangen mit einem durchgehenden Radweg - im Mobilitätskonzept auch als durchgehende Radwegeanbindung aus den Wohngebieten und Stadtteilen.	Breitenbachweg / Max-Planck-Straße
4	Straßenquerung Radweg südlicher Bahnhof <i>Likes: 17</i> <i>Dislikes: 0</i> <i>Kommentare: 1</i> <i>Reaktionen Kommentare: 1</i>	Der Radweg von Bretten nach Rinklingen wird anfänglich im südlichen Bereich geführt. Auf der Höhe des Südeingangs vom Bahnhof endet dieser auf der einen Straßenseite und wird ohne Übergang auf der Seite des Bahnhofs fortgesetzt. Hier ist dringend eine für Radfahren sichere Lösung zu finden. Weiter Richtung Rinklingen endet der Radweg auf der Höhe der Fa. Klumpp. Eine Fortsetzung bis Rinklingen ist auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens und der Vorfahrtregelung notwendig.	Bahnhof / Rinklinger Straße
5	Pforzheimer Str. für Radverkehr freigeben	Um den Bereich Marktplatz/ Kirchplatz mit dem Rad von Süden her zugänglich zu machen, sollte die Pforzheimer Straße im Bereich der	Pforzheimer Straße

Nr.	Titel	Beschreibung	Verortung
	<p><i>Likes: 16</i> <i>Dislikes: 2</i> <i>Kommentare: 3</i> <i>Reaktionen Kommentare: 3</i></p>	<p>Einbahnregelung für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben werde.</p>	<p>(Georg-Wörner-Straße bis Marktplatz)</p>

Bus und Bahn

Mit insgesamt **23 Einträgen** und demnach 10% aller Beiträge in der interaktiven Karte ist die Resonanz in der Rubrik *Bus und Bahn* etwas geringer. Dennoch haben die Nutzerinnen und Nutzer der Interaktiven Karte einige Hinweise und Anregungen zum Thema Bus und Bahn, die eine deutliche Zustimmung erhalten haben. Die Beiträge zu Bus und Bahn wurden 117-mal mit „*finde ich auch*“ und nur fünf Mal mit „*finde ich nicht*“ bewertet. Den Beiträgen in dieser Rubrik wurden zudem 4 Kommentare hinzugefügt, welche insgesamt 5-mal mit Reaktionen von den Nutzerinnen und Nutzern versehen wurden.

Abbildung 7: Verortung der Beiträge zu Bus und Bahn



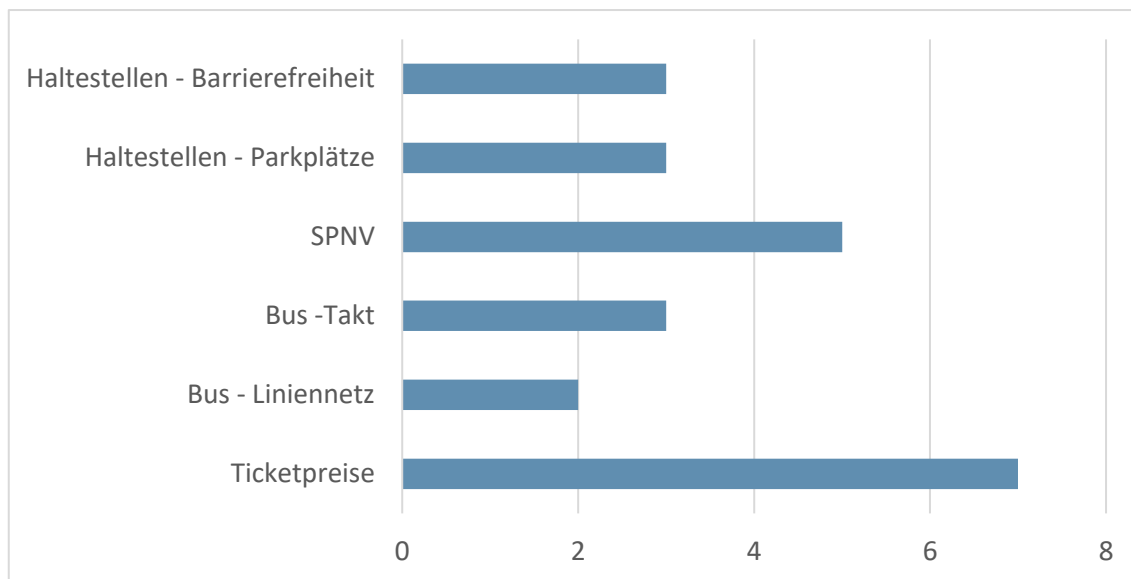
Quelle: INKA; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Beiträge der Rubrik „*Bus und Bahn*“ wurden ebenfalls in den nachstehenden Unterkategorien gebündelt.

- „*Haltestellen – Barrierefreiheit*“ (13%): Hierbei wurde auf das Fehlen von Behinderten-Parkplätzen, das Fehlen von Aufzügen am Bahnhof, auf zu steile Rampen und auf schwer lesbare und bedienbare Fahrkartenselbstschalter hingewiesen.
- „*Haltestellen – Parkplätze*“ (13%): von den Nutzerinnen und Nutzern wurde hier bemängelt, dass nicht ausreichend Parkplätze im Bereich von Haltestellen vorhanden sind.

- „SPNV“ (22%): Unter diese Kategorie fallen Beiträge, die den schienengebundenen Verkehr betreffen. Hauptsächlich thematisieren diese die Stadtbahn Linie S4.
- „Bus - Takt“ (13%): Die Beiträge, die dieser Unterkategorie zugeordnet wurden, bemängeln den derzeitigen Takt und wünschen insbesondere zu den typischen Schul- und Pendlerzeiten einen engeren Takt.
- „Bus - Liniennetz“ (9%): In dieser Unterkategorie wurden Beiträge zu Streckenführungen, Haltestellenwünsche und zu lang empfundenen Fahrzeiten zusammengefasst.
- „Ticketpreise“ (30%): Hier wurden die Ticketpreise kritisiert.

Abbildung 8: Anteil der Unterkategorien im Handlungsfeld Bus und Bahn



Quelle: eigene Darstellung

Die Nutzerinnen und Nutzer der interaktiven Karte regen im Online-Beteiligungsprozess z. B. Ideen zu Schnellbusverbindungen und Rufbussen an. Die meiste Zustimmung in der Rubrik *Bus und Bahn* erhält jedoch das Thema Parkplätze an Haltestellen. Ansonsten wurde allen Beiträgen mit mindestens zwei „Likes“ zugestimmt. Aufgrund der geringeren Anzahl an Beiträgen werden in der nachfolgende Tabelle 3 die Top-3 Beiträge mit der höchsten Zustimmung im Handlungsfeld *Bus und Bahn* dargestellt.

Tabelle 3: Top-3-Beiträge zum Handlungsfeld Bus und Bahn

Nr.	Titel	Beschreibung	Verortung
1	Park&Ride-Parkplatz hinter dem technischen Rathaus <i>Likes: 20</i> <i>Dislikes:1</i> <i>Kommentare: 2</i> <i>Reaktionen (Likes/ Dislikes)</i> <i>Kommentare: 2</i>	Der Parkplatz hinter dem technischen Rathaus ist das ganze Jahr über mindestens zu 50% leer. Die Parkplätze werden ausschließlich entweder von Mitarbeitern oder von Kunden des technischen Rathauses genutzt. Andere Parkplatz-Nutzer sind praktisch nie zusehen. Vermutlich übersteigt der Unterhalt der Parkscheinautomaten die erzielten Einnahmen. Auf der anderen Seite ist der Park&Ride-Parkplatz am Bahnhof täglich überfüllt. Nach 8:00 Uhr steht meistens kein Parkplatz mehr zur Verfügung, was Berufspendler oft zwingt, den Weg zur Arbeit mit dem Auto zu fahren. Wenn man eins und eins zusammenzählt, auf der einen Seite der ungenutzte Parkplatz am technischen Rathaus und auf der anderen Seite der überfüllte Park&Ride-Parkplatz am Bahnhof, ist es nahe	Parkplatz am Behördenzentrum

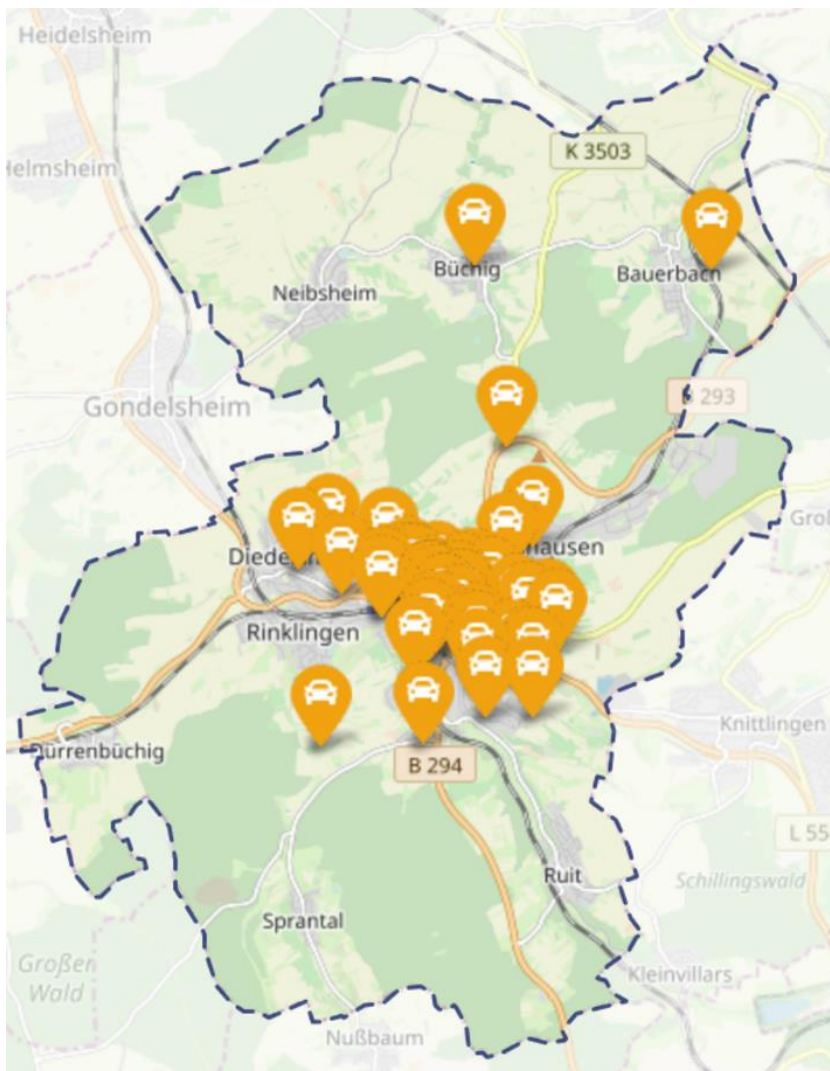
Nr.	Titel	Beschreibung	Verortung
		liegend, welche Verbesserung man einfach erreichen könnte. Ich möchte plädieren, den Teil des Parkplatzes am technischen Rathaus, der nicht für das technische Rathaus benötigt wird, in einen kostenlosen Park&Ride-Parkplatz umzuwidmen. Diese Maßnahme könnte sicherlich viele Berufspendler bewegen, auf die Bahn umzusteigen und auf das Auto für den Weg zur Arbeit zu verzichten.	
2	Parkplätze für KVV Fahrgäste <i>Likes: 8</i> <i>Dislikes: 0</i> <i>Kommentare: 1</i> <i>Reaktionen Kommentare: 1</i>	Leider gibt es nicht genügend Parkplätze, weil Arbeitnehmer der umliegenden Firmen den Parkplatz nutzen. Kontrollen zum Schichtwechsel würden hier helfen.	Parkplatz Bahnhof-, Rinklinger Str.
3	Umweg Bus 146 <i>Likes: 7</i> <i>Dislikes: 0</i> <i>Kommentare: 0</i>	Der Bus 146 fährt vom Zentrum in Rinklingen über Diedelsheim nach Bretten bis Schulzentrum und benötigt hierfür fast eine halbe Stunde. Wenn der Anreiz zum Umstieg auf Bus und Bahn gewünscht ist, sollte die Streckenführung aus den Stadtteilen optimiert werden und bei der Anbindung des Schulzentrums zeitlich auf die Unterrichtsstunden abgestimmt werden.	Linie 146

Pkw-Verkehr (fließend, ruhend)

Mit **49 eingetragenen Beiträgen** ist das Thema des Pkw-Verkehrs das zweitbedeutendste der interaktiven Karte in Bretten. 22% der Rückmeldungen sind demnach dem Pkw-Verkehr zugeordnet. Die Ideen und Anregungen in diesem Handlungsfeld wurden 212-mal mit „*finde ich auch*“ und 98-mal mit „*finde ich nicht*“ bewertet. Zudem wurden zehn Beiträge mit insgesamt 17 Kommentaren versehen, auf welche 68-mal durch „*Likes*“ und „*Dislikes*“ reagiert wurde.

Die Häufigkeit an Beiträgen verdeutlicht, dass das Thema Pkw-Verkehr von den Nutzerinnen und Nutzern der interaktiven Karte als ein bedeutendes Thema im Bereich Mobilität angesehen wird. Weitgehender Konsens in der Online-Beteiligung dabei ist auch, dass der Verkehrsfluss im Zentrum Brettens verbessert werden muss. Dies zeigt auch nachfolgende Abbildung 9, die eine deutliche Häufung der Einträge im Zentrum der Stadt abbildet.

Abbildung 9: Verortung der Beiträge zum Pkw-Verkehr (fließend, ruhend)

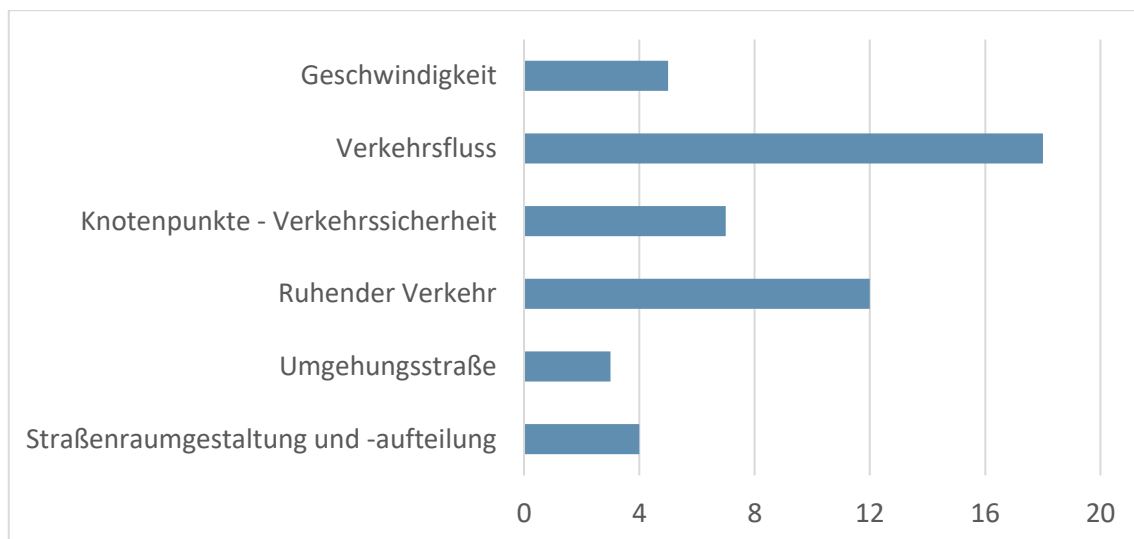


Quelle: INKA; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Auch die Beiträge des Handlungsfeldes „*Pkw-Verkehr (fließend, ruhend)*“ wurden in Unterkategorien zusammengefasst. Diese sind:

- „*Geschwindigkeit*“ (10%): Hierzu zählen Hinweise, in denen die Kfz-Geschwindigkeit als zu hoch empfunden wird und es zu Gefahrensituationen oder Nutzungseinschränkungen kommt. Es wurden Anregungen zur Geschwindigkeitsreduzierung gegeben.
- „*Verkehrsfluss*“ (37%): Diese größte Unterkategorie in der Rubrik Pkw-Verkehr umfasst Beiträge zur Verortung von Schleichverkehren sowie Kritik bzw. Anregungen zu Zufahrtsbeschränkungen und LSA-Schaltungen, die einen flüssigen Ablauf des Pkw-Verkehrs stören. Zu Letzterem wurden vor allem Anregungen zur „Grünen Welle“ auf Hauptverkehrsstraßen und Kreisverkehren an Knotenpunkten gemacht.
- „*Knotenpunkte - Verkehrssicherheit*“ (14%): Unter diese Kategorie fallen hauptsächlich Beiträge zu Sichtbeziehungen, aber auch häufiger vorkommende Wendemanöver an Kreuzungen wurden von den Nutzerinnen und Nutzern als Gefahrenstelle identifiziert und sind dieser Unterkategorie zuzuordnen.
- „*Ruhender Verkehr*“ (24%): Hierunter fallen Beiträge, die mit legalem und illegalem Parken zusammenhängen.
- „*Umgehungsstraße*“ (6%): Beiträge, die das Thema Umgehungsstraße betreffen, wurden in dieser Unterkategorie gebündelt.
- „*Straßenraumgestaltung*“ (8%): Hier wurden unter anderem Anregungen zur Straßenraumumgestaltung zur Verkehrsreduzierung gemacht. Gleichzeitig wurde auch der Zustand von Straßen kritisiert.

Abbildung 10: Anteil der Unterkategorien des Handlungsfelds Pkw-Verkehrs



Quelle: eigene Darstellung

Die Nutzerinnen und Nutzer der interaktiven Karte diskutierten im Online-Beteiligungsprozess vor allem zu dem Thema „*Umgehungsstraße*“, aber auch Beiträge wie „*Sperrung für den Durchgangsverkehr im Scheffelweg*“ und „*Mülltonnenabstellplatz*“ zum Thema Mülltonnen auf der Fahrbahn bewegen die Bürgerinnen und Bürger in Bretten.

Der am kontroversesten diskutierte Beitrag in der Rubrik *Pkw-Verkehr (fließend, ruhend)* ist „*Randerschließungsstraße im Brettener Südwesten*“. Dieser zeigt die geteilte Meinung der Nutzerinnen und Nutzer auf. Der Eintrag mit 18 „*Likes*“ und 15 „*Dislikes*“ hat zudem sieben Kommentare mit den Titeln „*Unterstützung für Umgehungsstraße*“, „*Umgehung führt zu mehr Verkehr*“, „*Differenzierte Betrachtung notwendig*“, „*Umgehungsstraßen am Stadtrand führen zu*

„Ghettos“, „Nicht auf Umgehungsstraße warten“, „Wer Straßen sät wird Verkehr ernten“ und „Verkehrserhebung spricht eine andere Sprache/ Kompensation durch Transformation“. Bei der Bewertung der Kommentare wurde 30 Mal eine Zustimmung für die Umgehungsstraße ausgedrückt und 15 Mal wurde gegen eine Umgehungsstraße gestimmt.

Die nachfolgende Tabelle 4 zeigt die Top-5-Beiträge mit der höchsten Zustimmung im Handlungsfeld Pkw-Verkehr (fließend, ruhend), darunter auch der bereits beschriebene Kommentar zur Umgehungsstraße in Bretten. Da die Beiträge „Verkehrsberuhigung“, „Gefährliche Wende-maßnahmen“ und „Parkende Pkws an der Kreuzung Turban Straße/Windstegweg/Jörg-Schwarzerd-Str.“ gleichviel Zustimmung bei den Nutzerinnen und Nutzern erfahren haben, teilen sich diese den 5. Rang.

Tabelle 4: Top-5-Beiträge zum Handlungsfeld Pkw-Verkehr (fließend, ruhend)

Nr.	Titel	Beschreibung	Verortung
1	Randerschließungsstraße im Brettener Südwesten <i>Likes: 18</i> <i>Dislikes: 15</i> <i>Kommentare: 7</i> <i>Reaktionen (Likes/ Dislikes)</i> <i>Kommentare: 45</i>	<p>Für eine Verkehrsentslastung der Innenstadt und eine Durchgrünung der Innenstadt mit innerstädtischen Radwegen ist die zwingende Grundvoraussetzung die Realisierung der sogenannten Südumfahrung in Bretten. Viele Bewohner des Stadtrandes sehen diese Planung verständlicherweise kritisch. Allerdings ist sie die Grundvoraussetzung für jegliche verkehrsseitige Entwicklung im Bretten. Diese Umgehung tangiert sehr viele Projekte innerhalb des Mobilitätskonzeptes und muss als Schlüsselprojekt gesehen werden. Wichtig dabei ist die Ausgestaltung der Straße mit maximaler Umweltverträglichkeit. Sprich die Straße muss mit einem ausreichenden Schallschutz für die Anwohner von Rinklingen; Rechberg und Steiner Pfad erstellt werden. Um einen minimalen Einschnitt in Landschaft und Umwelt zu erhalten sollten große Teile der Umgehungsstraße als Tunnel realisiert werden. Weiterhin bleibt anzumerken, dass an der Straße nach dem Vorbild von Oberderdingen sich weitere Wohngebiete und Gewerbeflächen ansiedeln sollen. Anzumerken bleibt, dass das Starkregenereignis von 2016 in Bretten kaum Schäden hinterlassen hätte, wenn im Brettener Südwesten entsprechende Erdverwallungen an einer Randerschließungsstraße aufgebaut gewesen wären. Ohne die Randerschließungsstraße/ Südumgehungsstraße kann es kein umfassendes und erfolgreiches Mobilitätskonzept geben.</p>	Brettener Südwesten
2	Parkplätze Georg-Wörner-Straße kommend von der Pforzheimer Straße <i>Likes: 14</i> <i>Dislikes: 2</i> <i>Kommentare: 0</i>	<p>Seit dem Umbau der Georg-Wörner-Straße wurden Parkplätze in den Einfahrtsbereich von der Pforzheimer Straße kommend eingezeichnet. Die Konsequenzen sind nun lange Rückstaus bis in die Pforzheimer Straße, da der Verkehrsfluss gestört ist. Andererseits halten sich viele Autofahrer allerdings auch nicht an die Vorfahrtsregelung, was zu weiteren Beeinträchtigungen führt. Vorschlag: Der Gehweg ist in diesem Bereich sehr breit, so dass die Parkplätze teilweise auf den Gehweg verlagert werden können. Somit passen wieder zwei Autos nebeneinander und ein Verkehrsfluss ist in diesem Bereich gewährleistet.</p>	Georg-Wörner-Straße

Nr.	Titel	Beschreibung	Verortung
3	Anbindung L1103 an B35 <i>Likes: 12</i> <i>Dislikes: 0</i> <i>Kommentare: 0</i>	Seit fast 30 oder mehr Jahren im Gespräch, sollte endlich die Landstraße von Oberderdingen kommend direkt auf die B35 münden, ohne vorher nach oder durch Bretten zu führen. Bereich Kreuzung Nähe Firma Sauter dadurch Verkehrsentslastung. Umsetzung unverständlicherweise seit Jahrzehnten von der Stadtverwaltung nicht weiter verfolgt.	L1103/B35
4	Abgestimmte Ampelschaltung <i>Likes: 10</i> <i>Dislikes: 0</i> <i>Kommentare: 0</i>	Die Ampelschaltung sollte besser abgestimmt werden denn es bringt nichts, wenn die Ampel zur B35 Rot ist und man von der Stadt raus grün bekommt aber der Verkehr vor der Ampel der aus Heilbronn kommt noch Schlange steht. So läuft der Verkehr nicht richtig. Sie Ampel zur B35 sollte früher auf grün schalten damit die Fahrzeuge schon mal fahren damit der Verkehr aus der Stadt auch fahren kann.	B293/ B35
5	Verkehrsberuhigung <i>Likes: 9</i> <i>Dislikes: 2</i> <i>Kommentare: 1</i> <i>Reaktionen Kommentare: 0</i>	Diese Straße wurde schnurgerade angelegt und verleitet zum schnellen Fahren. Hier sollten entweder Bauminseln oder eine Zone 30 eingerichtet werden.	Hermann-Beutenmüller-Straße
5	Gefährliche Wendemanöver <i>Likes: 9</i> <i>Dislikes: 1</i> <i>Kommentare: 0</i>	Besonders morgens zu Schulbeginn wenden einige Eltern hier trotz durchgezogener Linie mitten auf der Kreuzung. Prominente Stehelemente, die die weiße Linie verstärken, wie z.B. an den Stadtwerken stadtauswärts Richtung Pforzheim, also festinstallierte Plastikteile könnten diese Wendemanöver verhindern.	Max-Planck-Straße
5	Parkende Pkws an der Kreuzung Turban Straße/Windstegweg/Jörg-Schwarzerd-Str. <i>Likes: 9</i> <i>Dislikes: 0</i> <i>Kommentare: 0</i>	Hier wird in allen Richtungen geparkt und somit der Verkehrsfluss erheblich beeinträchtigt. Beim Abbiegen von der Jörg-Schwarzerd-Str. rechts in die Turbanstr. besteht sehr hohe Kollisionsgefahr. Die Pkws welche von der Turbanstr. an die o. g. Kreuzung ranfahren, müssen auf die linke Fahrbahn ausweichen und begeben sich so in Kollisionsgefahr mit denen welche (aus beiden Richtungen) von der Jörg-Schwarzerd-Str. kommen. Da mittlerweile viele Abkürzer die Strecke Wannenberg – Turbanstr. - Breitenbachweg nutzen wird diese Situation immer gefährlicher und hemmt den Verkehrsfluss. An dieser Kreuzung sollte dringend ein weiträumiges Parkverbot eingerichtet werden!	Turbanstraße/ Windstegweg/Jörg-Schwarzerd-Str.

Wirtschafts- und Güterverkehr

Zehn Beiträge fallen in den Bereich des *Wirtschafts- und Güterverkehrs*. Diese Beiträge wurden 88-mal mit „*finde ich auch*“ und 14-mal mit „*finde ich nicht*“ bewertet. Außerdem wurden fünf Kommentare zu Beiträgen dieses Handlungsfeldes abgegeben, die wiederum 16-mal bewertet wurden.

Von der vergleichsweise geringen Anzahl der Beiträge kann nicht automatisch auf eine geringere Bedeutung des Wirtschafts- und Güterverkehrs geschlossen werden. Viel mehr sind Probleme in diesem Bereich meist einfacher zusammenzufassen und an wenigen Stellen zu verorten, was auch durch Anzahl der „*finde ich auch*“ Bewertungen deutlich wird.

Abbildung 11: Verortung der Beiträge zum Handlungsfeld Wirtschafts- und Güterverkehr

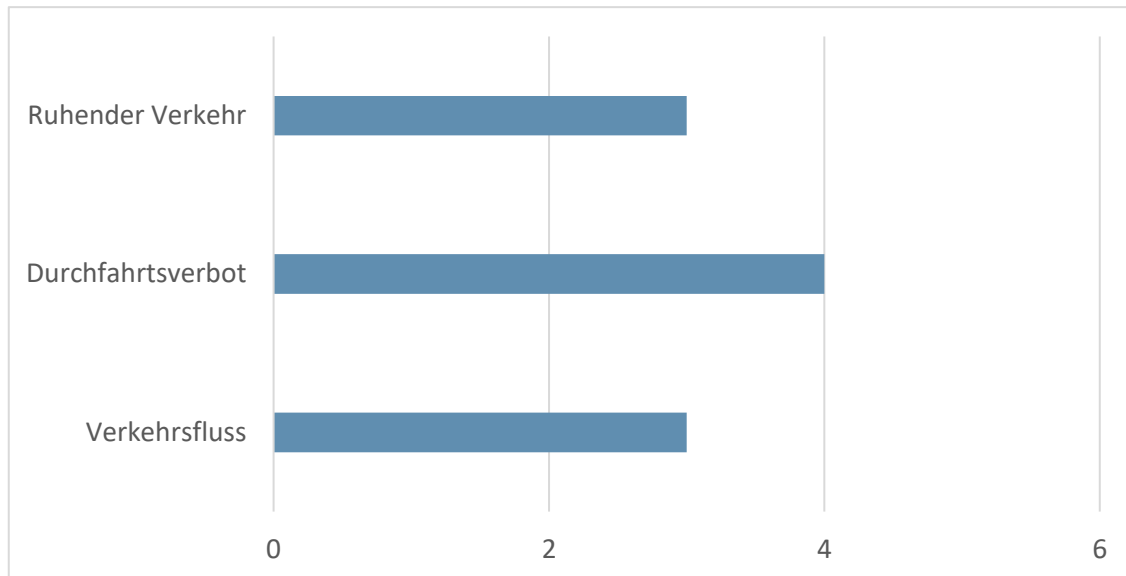


Quelle: INKA; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Auch diese Hinweise und Anregungen wurden in Unterkategorien zusammengefasst. Diese sind:

- „*Ruhender Verkehr*“ (30%): Hierzu zählen parkende Lkw sowie der ruhende Anlieferverkehr.
- „*Durchfahrtsverbot*“ (40%): In dieser Unterkategorie wurden Beiträge zu Lkw-Durchfahrtsverboten gemacht, die laut Nutzerinnen und Nutzern der interaktiven Karte nicht immer eingehalten werden und daher stärker kontrolliert werden sollten.
- „*Verkehrsfluss*“ (30%): Hierbei wurden Anregungen gemacht, die den Wirtschafts- und Güterverkehr betreffen und den Verkehrsfluss verbessern können.

Abbildung 12: Anteil der Unterkategorien im Handlungsfeld Wirtschafts- und Güterverkehr



Quelle: eigene Darstellung

Da im Handlungsfeld *Wirtschafts- und Güterverkehr* insgesamt nur 10 Ideen eingebracht wurden, zeigt die nachfolgende Tabelle 5 eine Top-3 der Ideen dieses Handlungsfelds.

Tabelle 5: Top-3-Beiträge zum Handlungsfeld Wirtschafts- und Güterverkehr

Nr.	Titel	Beschreibung	Verortung
1	Lkw-Maut auf B35 und B293 <i>Likes: 21</i> <i>Dislikes: 3</i> <i>Kommentare: 2</i> <i>Reaktionen (Likes/ Dislikes)</i> <i>Kommentare: 4</i>	Die Bundesstraßen durch Bretten sollten der Lkw Bemaunung hinzugefügt werden. Dadurch wird die 'Mautprellerstrecke' Pforzheim-Bruchsal für Lkw Fernverkehr weniger attraktiv.	B 35/ B 293
2	Wirtschafts- und Güterverkehr sowie Durchgangsverkehr unterbinden! <i>Likes: 15</i> <i>Dislikes: 1</i> <i>Kommentare: 2</i> <i>Reaktionen Kommentare: 6</i>	Durch verstärkte Kontrollen o.g. Verkehr unterbinden. - Verkehr aus Pforzheim/Ruit, gewerblich und landwirtschaftlich kürzt über genannten Streckenverlauf ab.	Otto-Hahn-Straße
3	Schwerlastverkehr der Fa. Neff fährt über Uhlandweg /Scheffelweg	Mehrfach haben sich bereits Schwerlastsattelzüge von Zulieferfirmen der Fa. Neff an besagtem Verkehrspunkt festgefahren - bishin zu Sachbeschädigungen an betonierten Gartenpfosten und Abgrenzungsmauern.	Uhlandweg/ Scheffelweg

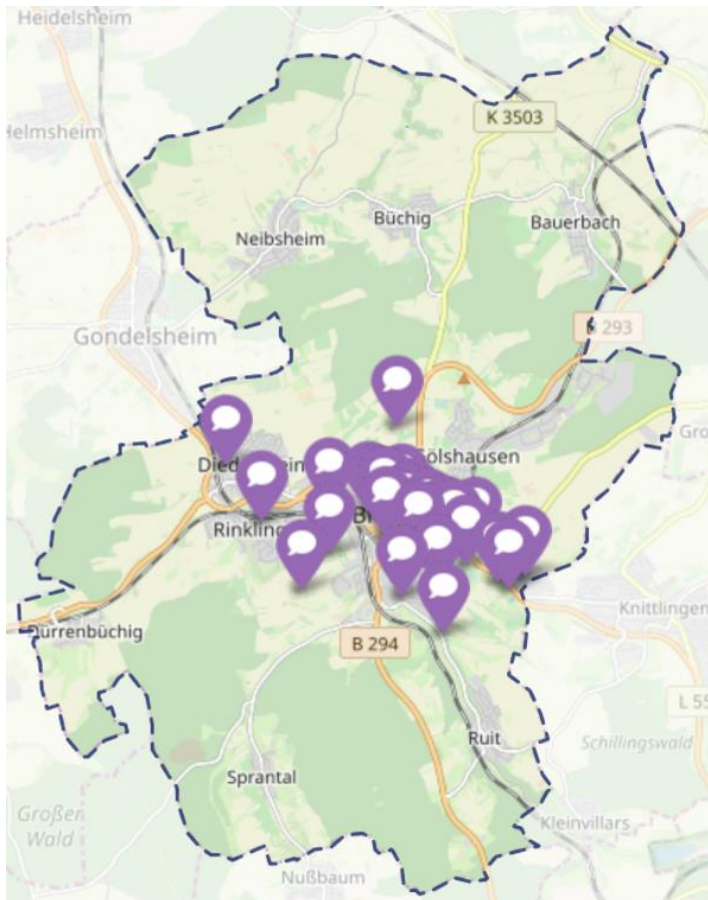
Nr.	Titel	Beschreibung	Verortung
	<p><i>Likes: 12</i> <i>Dislikes: 1</i> <i>Kommentare: 1</i> <i>Reaktionen Kommentare: 6</i></p>		

Weiteres (Lob, Kritik, ...)

Insgesamt **26 Hinweise** aller in der interaktiven Karte eingetragenen Beiträge betreffen die Kategorie Weiteres. Diese wurden mit 59 „Likes“ und acht „Dislikes“ bewertet. Ein Beitrag dieser Rubrik wurde mit einem Kommentar versehen.

Es zeigt sich, dass ein überwiegender Anteil der Beiträge bereits in die vorangestellten Rubriken zugeordnet werden konnte. Mit der getroffenen Auswahl an Kategorien konnte somit, unter Einbezug des Handlungsfeldes *Weiteres*, der Anmerkungsbedarf der Nutzerinnen und Nutzer der interaktiven Karte in Bretten vollständig abgedeckt werden.

Abbildung 13: Verortung der Beiträge zum Handlungsfeld Weiteres (Lob, Kritik, ...)



Quelle: INKA Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

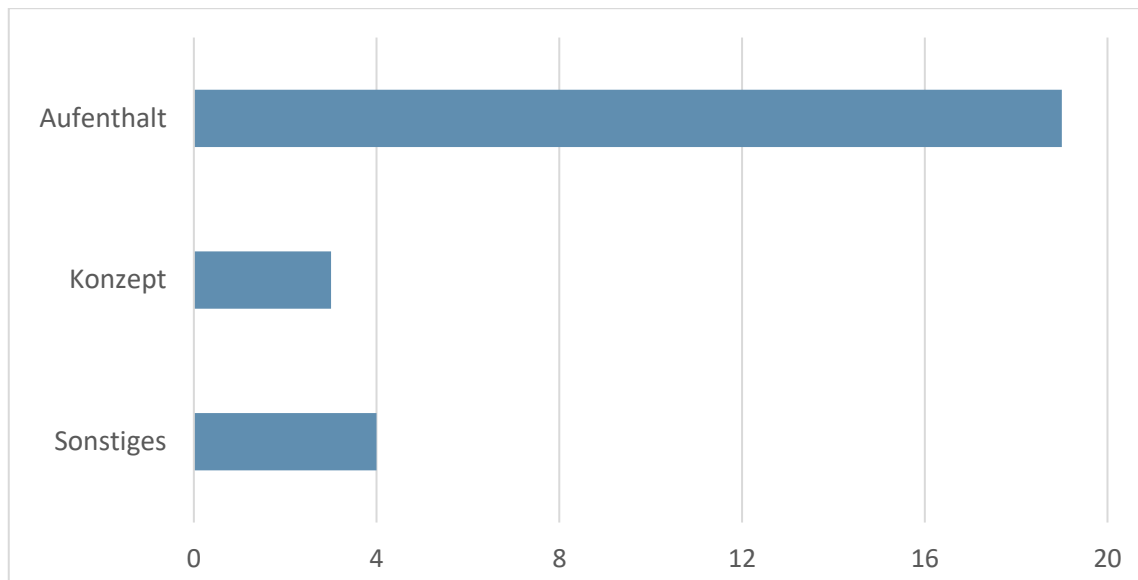
Auch diese Hinweise und Anregungen wurden in Unterkategorien gebündelt.

Der überwiegende Teil der Verbesserungsvorschläge bezog sich auf Kritik bzw. Anregungen in der Unterkategorie:

- „Aufenthalt“ (73%): Die Beiträge dieser Unterkategorie weisen auf fehlende Sitzmöglichkeiten und mangelnde Aufenthaltsqualitäten hin. Vielfach wurde dabei angeregt, Aufenthaltsplätze am Wasser zu schaffen.
- „Konzept“ (12%): Hierbei wurden Beiträge mit Kritik und Lob sowie Ideen zum Mobilitätskonzept zusammengefasst.
- „Sonstiges“ (15%): Dies umfasst Anregungen und Hinweise, denen keine Unterkategorie zuzuordnen ist.

Abbildung 14: Anteil der Unterkategorien im Handlungsfeld Weiteres (Lob, Kritik, ...)

Quelle: eigene Darstellung



Da im Handlungsfeld *Weiteres (Lob, Kritik, ...)* insgesamt nur 26 Beiträge eingebracht wurden, zeigt die nachfolgende Tabelle 6 ebenfalls nur eine Top-3 der im Handlungsfeld *Weiteres* angesiedelten Beiträge.

Tabelle 6: Top-3-Ideen zum Handlungsfeld Weiteres (Lob, Kritik, ...)

Nr.	Titel	Beschreibung	Verortung
1	Beliebte Freizeitstrecke von Fußgängern und Radfahrern <i>Likes: 11</i> <i>Dislikes: 0</i> <i>Kommentare: 1</i> <i>Reaktionen (Likes/ Dislikes)</i> <i>Kommentare: 1</i>	Die Wege werden insbesondere an den sonnigen Wochenenden von zahlreichen Menschen als Naherholungsraum genutzt. Die wertvollen Naturräume sind zu erhalten und ins Rad- und Wandernetz einzubinden.	Arweg
2	Mobilitätspoint Bahnhof <i>Likes: 8</i> <i>Dislikes: 1</i> <i>Kommentare: 0</i>	Mit den Überlegungen den Bahnhof seitens der Stadt aufzukaufen und das Gelände entlang der Gleisanlage zu entwickeln, bietet sich an den Bahnhof als Mobilitätszentrum auszubauen. Car- und Bikesharing, Reisezentrum, Mietwagenverleihstation, Dienstleistungen rund ums Mobilitätsangebot. Damit kann das Gebiet entlang des Bahnhofes wiederbelebt werden.	Bahnhof
3	Go SWIM! <i>Likes: 7</i> <i>Dislikes: 0</i> <i>Kommentare: 0</i>	Wenigstens einen Teil des Sees im Einvernehmen mit dem Eigentümer / Betreiber für die Allgemeinheit frei zugänglich machen (Bademöglichkeit auf eigene Gefahr mit Sandstrand) → andere wesentlich kleinere Gemeinden(!) wie Mühlbach, Untergrombach etc. bekamen das auch	See am Steinbruch Knittlingen

Nr.	Titel	Beschreibung	Verortung
		hin! So etwas fehlt in Bretten total - Folge ist u.a. ein großer Freizeitverkehr zu den angrenzenden Seen, da Bretten diesbezüglich leider gar nichts zu bieten hat.	