BERICHT

Kurzbericht –

Auswertung der Online-Beteiligung im Rahmen des Klimamobilitätsplans Pforzheim

Auftraggeber/-in:

Stadt Pforzheim

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe

Düsseldorf, September 2026

1 Hintergrund und Teilnehmende

Im Zuge der Erstellung des Klimamobilitätsplans Pforzheim wurde vom 04. Mai bis 06. Juli 2026 eine Online-Beteiligung mit dem interaktiven Online-Tool MobiPlaner durchgeführt. Der MobiPlaner ist kein klassisches Kommentartool, sondern ein Beteiligungsformat mit spielerischem Ansatz: Die Teilnehmenden stellten Ihr eigenes Maßnahmenpaket für die klimafreundliche Mobilität der Zukunft in Pforzheim zusammen. Dabei konnten sie verschiedene verkehrsplanerische Maßnahmen auswählen – beispielsweise zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs, zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs oder zur Optimierung des motorisierten Individualverkehrs. Die Maßnahmen sind nicht inhaltsgleich zu den Maßnahmen des Klimamobilitätsplans, der Großteil der Maßnahmen des MobiPlaners überschneidet sich aber mit den Maßnahmen des Klimamobilitätsplans (s. Kapitel 0). Zu jeder Maßnahme wurden Informationen zu Kosten und erwarteten Wirkungen auf das Budget, Klimaschutz, Lärm + Luft, Sicherheit + Soziales, Klimaanpassung sowie Erreichbarkeit + Wirtschaft dargestellt. Die Teilnehmenden konnten so entscheiden, welche Maßnahmen sie priorisieren und kombinieren möchten. So entstand jeweils ihr persönliches Szenario, wie Pforzheim seine Klimaziele im Verkehrssektor erreichen kann.

Die Beteiligung ist wichtig, weil sie:

- zeigt, welche Maßnahmen aus Sicht der Bürgerschaft besonders unterstützt werden,
- verdeutlicht, wo Akzeptanz oder Diskussionsbedarf besteht,
- hilft, unterschiedliche Interessen transparent zu machen,
- eine fundierte Grundlage für politische Entscheidungen schafft.

Die Ergebnisse ersetzen keine fachliche Bewertung oder modellgestützte Analyse – sie ergänzen diese um eine zentrale Perspektive: die der Menschen, die täglich in Pforzheim unterwegs sind.

An der Online-Beteiligung nahmen insgesamt 153 Personen teil. Da nicht alle Teilnehmenden sämtliche Fragen beantworteten, unterscheiden sich die Fallzahlen je nach Auswertungsmerkmal. Das Durchschnittsalter betrug rund 43 Jahre. Den größten Anteil bildeten die 25- bis 44-Jährigen mit 39 Personen, gefolgt von den 45- bis 64-Jährigen mit 30 Personen. Vier Teilnehmende waren jünger als 18 Jahre, drei zwischen 18 und 24 Jahren, fünf zwischen 65 und 74 Jahren und eine Person älter als 75 Jahre. Damit gehörten rund 84 % der Personen mit Altersangabe zur Altersgruppe zwischen 25 und 64 Jahren.

Bei der Frage zur Nutzung von Verkehrsmitteln waren Mehrfachnennungen möglich. Am häufigsten wurde das Fahrrad mit 47 Nennungen (27%) und das Zufußgehen mit 45 Nennungen (25%) angegeben. Danach folgten der Bus mit 34 Nennungen (18%), das Auto mit 30 Nennungen (16%) und die Regionalbahn mit 20 Nennungen (11%). Der Fernverkehr wurde siebenmal und sonstige Verkehrsmittel wurden zweimal genannt. Im Sinne der Repräsentativitätsabschätzung ist der Modal Split (= Verteilung der zurückgelegten Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel) im Vergleich zwischen der Stichprobe der Online-Beteiligung und der Pforzheimer Bevölkerung relevant. Es wird deutlich, dass Nutzende des Kfz in der Online-Beteiligung im Vergleich zur Pforzheimer Bevölkerung unterrepräsentiert sind. Hingegen sind Nutzende des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs überrepräsentiert. Insgesamt sind also die Interessen des

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Umweltverbunds (Fuß, Rad und ÖPNV) stärker in der Online-Beteiligung vertreten. Dies ist bei der Ergebnisinterpretation zu berücksichtigen.

Bei der Einteilung nach Wohnort machte etwas mehr als die Hälfte keine Angabe. Mit 37% wohnt etwas mehr als ein Drittel in Pforzheim, während 12% einen Wohnort außerhalb Pforzheims angaben. Für den Arbeitsort lagen bei ebenfalls bei etwas mehr als der Hälfte keine Angaben vor. Mit 39% arbeiten zwei von fünf Teilnehmenden in Pforzheim, weitere 7% außerhalb Pforzheims.

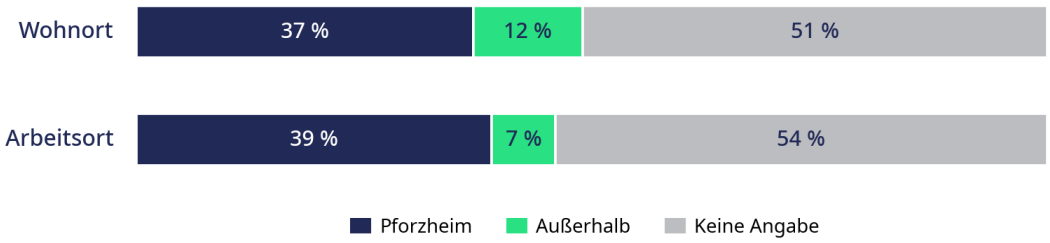


Abbildung 1: Wohn- und Arbeitsort der Teilnehmenden (Anteile an allen 153 Teilnehmenden)

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

2 Maßnahmenbewertung

Die Ergebnisse der Online-Beteiligung mit dem MobiPlaner (Tabelle 1) zeigen ein insgesamt differenziertes, zugleich aber klares Meinungsbild der Teilnehmenden. Die Rangfolge der Maßnahmen basiert auf der Anzahl der Nennungen: Je höher eine Maßnahme platziert ist und je häufiger sie ausgewählt wurde, desto größer ist die Unterstützung innerhalb der Bürgerschaft. Die Ergebnisse liefern damit wichtige Hinweise darauf, welche Maßnahmen als besonders geeignet angesehen werden, um die Mobilität in Pforzheim klimafreundlicher und gleichzeitig lebenswerter zu gestalten.

Auffällig ist, dass sich unter den am stärksten unterstützten Maßnahmen zahlreiche Vorhaben mit einem hohen oder sehr hohen THG-Minderungspotenzial befinden. **Die Top 6 enthalten fünf Maßnahmen mit hohem bzw. sehr hohem THG-Minderungspotenzial.** Das THG-Minderungspotenzial wurde gutachterlich auf Basis der Berechnungen im Verkehrsmodell geschätzt. Besonders deutlich wird dies bei Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (z. B. Lückenschlüsse im Radwegenetz, Realisierung physisch getrennter Radwege, Bau geschützter Fahrradstreifen und Fahrradstraßen), zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs (Taktverdichtung sowie Elektrifizierung der Busflotte) sowie bei der Förderung alternativer Mobilitätsangebote. Diese Maßnahmen zählen überwiegend zu den wirksamsten Instrumenten zur Reduktion der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen und genießen gleichzeitig eine hohe Akzeptanz in der Bürgerschaft. Dies zeigt, dass ein wesentlicher Teil der Teilnehmenden bereit ist, Maßnahmen mit einem hohen Klimanutzen mitzutragen.

Gleichzeitig wird deutlich, dass sich die höchsten Platzierungen nicht ausschließlich auf Maßnahmen mit besonders hoher Klimawirkung beschränken. An erster Stelle der Rangliste steht die Pflanzung zusätzlicher Bäume im öffentlichen Raum, deren unmittelbarer Beitrag zur THG-Reduktion lediglich als mittel eingestuft wird. Auch Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit und des öffentlichen Raums – beispielsweise die Unterbindung des Gehwegparkens, zusätzliche Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr oder die Verbreiterung von Gehwegen – erreichen hohe Zustimmungswerte, obwohl ihr direkter Beitrag zum Klimaschutz vergleichsweise geringer ausfällt. Dies verdeutlicht, dass die Bürgerschaft Klimaschutzmaßnahmen insbesondere dann unterstützt, wenn sie gleichzeitig einen unmittelbar wahrnehmbaren Mehrwert für Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Lebensqualität bieten.

Bemerkenswert ist, dass auch Maßnahmen, die in der öffentlichen Diskussion häufig als konfliktträchtig wahrgenommen werden, im Rahmen der Online-Beteiligung hohe Zustimmungswerte erzielten. Hierzu zählen insbesondere die konsequente Parkraumüberwachung (Rang 7), die Unterbindung des Gehwegparkens (Rang 8), der Abbau von Gehwegparken (Rang 10), die Reduktion und Umnutzung von Parkflächen (Rang 13), die Einführung von Tempo 30 (Rang 14) sowie Parkgebühren (Rang 17) und Bewohnerparkgebühren (Rang 19) und die Einführung eines Mobilitätspass (Rang 31), die sich allesamt in der oberen Hälfte befinden. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung zeigen, dass auch für zentrale Instrumente einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung vergleichsweise hohe Zustimmungswerte erzielt wurden. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen des Parkraummanagements und der Neuverteilung des Straßenraums, die in öffentlichen Diskussionen häufig als konfliktträchtig wahrgenommen werden.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Im mittleren Bereich der Rangliste finden sich zahlreiche Maßnahmen mit mittlerem THG-Minderungspotenzial, deren Unterstützung ebenfalls auf eine grundsätzlich hohe Offenheit gegenüber einem breiten Maßnahmenmix schließen lässt. Hierzu zählen beispielsweise Maßnahmen zur Verkehrsorganisation, zum Mobilitätsmanagement oder zum Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote. Sie werden zwar weniger häufig priorisiert als die Spitzenmaßnahmen, stoßen jedoch ebenfalls auf eine relevante Zustimmung.

Am unteren Ende der Rangliste befinden sich überwiegend Maßnahmen mit geringem oder sogar negativem Beitrag zur THG-Reduktion. Hierzu gehören unter anderem verschiedene Marketing- und Informationsmaßnahmen, Kampagnen sowie der Bau zusätzlicher Stellplatzanlagen oder Parkhäuser. Diese Maßnahmen wurden von den Teilnehmenden nur selten ausgewählt.

Insgesamt zeigt sich damit eine erkennbare Tendenz, dass Maßnahmen mit geringem Klimanutzen auch eine geringere Priorität in der Bürgerschaft besitzen. Allerdings gibt es auch einzelne Maßnahmen mit hohem THG-Minderungspotenzial, die vergleichsweise selten ausgewählt wurden. Hierzu zählen beispielsweise Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements oder bestimmte regulatorische Instrumente. Dies deutet darauf hin, dass ein hoher Klimanutzen allein nicht zwangsläufig zu einer hohen gesellschaftlichen Akzeptanz führt. Maßnahmen, deren Nutzen für den Alltag der Bürgerinnen und Bürger weniger unmittelbar erkennbar ist oder deren Wirkungen indirekt eintreten, werden tendenziell seltener priorisiert.

Insgesamt ergibt sich jedoch ein positives Bild: Ein großer Teil der von der Bürgerschaft bevorzugten Maßnahmen weist gleichzeitig ein hohes bis sehr hohes THG-Minderungspotenzial auf. Gleichzeitig genießen Maßnahmen, die neben dem Klimaschutz einen direkten Nutzen für Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung entfalten, eine besonders hohe Zustimmung. Für die politische Entscheidungsfindung bedeutet dies, dass insbesondere Maßnahmen mit einer Kombination aus hoher Klimawirkung und unmittelbar erlebbaren Verbesserungen für die Bevölkerung auf eine breite gesellschaftliche Akzeptanz bauen können.

Rang	Maßnahme	Anzahl Nennungen	Nutzen der Maßnahme THG-Reduktion
1	Mehr Bäume im öffentlichen Raum	87	Mittel
2	Ausbau des Radwegenetzes	83	Hoch
3	Lückenschließungen im Radwegenetz	69	Hoch
4	Taktverdichtung im ÖPNV-Netz	68	Hoch
5	Realisierung von physisch getrennten Radwegen	64	Hoch
6	Elektrifizierung der Busflotte	64	Sehr hoch
7	Konsequente Parkraumüberwachung	61	Mittel
8	Unterbindung des geduldeten Gehwegparkens	57	Mittel
9	Saubere und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes	57	Gering
10	Abbau von Gehwegparken	55	Mittel
11	Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr	54	Mittel
12	Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen	54	Gering
13	Reduktion und Umnutzung von Parkflächen	51	Hoch
14	Einführung / Ausweitung von Tempo 30	49	Mittel

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Rang	Maßnahme	Anzahl Nennungen	Nutzen der Maßnahme THG-Reduktion
15	Trennung des Fuß- und Radverkehrs	47	Mittel
16	Einführung & Verlängerung von Fahrradstraßen	46	Hoch
17	Einführung von Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum	44	Hoch
18	Sicherstellung von Geschwindigkeitskontrollen	43	Gering
19	Einführung von Bewohnerparkgebühren	42	Hoch
20	Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur	42	Sehr hoch
21	Verbreiterung des Fußwegs	41	Mittel
22	Bau von geschützten Fahrradstreifen	40	Hoch
23	Ausweitung des Car-Sharing-Systems	39	Mittel
24	Ausweitung der Betriebszeiten im ÖPNV-Netz	36	Hoch
25	Realisierung von Radschnellwegen zwischen Kommunen	35	Hoch
26	Bau von Mittelinseln bei breiten Straßen	34	Gering
27	Einführung von Schnellbuslinien	34	Hoch
28	Bau von abgesenkten Bordsteinen	33	Gering
29	Einrichtung von Busfahrstreifen	33	Hoch
30	Mehr Sitzmöglichkeiten für Fußgänger	32	Gering
31	Einführung eines Mobilitätspasses	32	Sehr hoch
32	Vermeidung von Konfliktzonen vor Schulen	31	Gering
33	Zeitlich aktuelle digitale Anzeige aller Mobilitätsangebote	30	Gering
34	Einführung von Fahrradstraßen / Fahrradzonen	28	Hoch
35	Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen	28	Mittel
36	Einführung neuer ÖPNV-Linien	28	Hoch
37	Ausweisung / Ausbau von Bike+Ride-Parkplätzen	28	Mittel
38	Entwicklung von Radschulwegplänen	28	Mittel
39	Ausweitung der Bewirtschaftungszonen	27	Hoch
40	Optimierung von Lichtsignalanlagen	27	Gering
41	Fahrgastinformationssysteme	26	Mittel
42	Verbesserungen in der Beleuchtung der Gehwege	24	Gering
43	Ausweisung von Spielstraßen	24	Gering
44	Schulisches Mobilitätsmanagement	24	Mittel
45	Bau von Kreisverkehren anstatt Ampeln	24	Gering
46	Ermöglichung von Fahrradmitnahme im ÖPNV	23	Mittel
47	Einführung / Ausbau des Parkleitsystems	23	Gering
48	Paketstationen	23	Gering
49	Einführung neuer ÖPNV-Haltestellen	22	Mittel
50	Etablierung eines On-Demand-Verkehrs	22	Mittel
51	Errichtung von Micro-Hubs	20	Mittel
52	Barrierefreiheit an Haltestellen	20	Mittel

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Rang	Maßnahme	Anzahl Nennungen	Nutzen der Maßnahme THG-Reduktion
53	Bau einer Umgehungsstraße	18	Negativ
54	Tempoerhöhung von 30 km/h auf 50 km/h	17	Negativ
55	Einführung / Ausweitung von Bike-Sharing-Angeboten	16	Mittel
56	Bau von Mobilitätsstationen	16	Mittel
57	Anpassung der Stellplatzsatzung	16	Hoch
58	Mängelmelder	16	Gering
59	Barrierefreiheit an Querungen	15	Gering
60	Einrichtung von Ladezonen	14	Gering
61	Barrierefreiheit an Lichtsignalanlagen	14	Gering
62	Digitale Erfassung des Radwegenetzes	13	Gering
63	Anreize für nachhaltige Mobilität über Gamifizierung	13	Gering
64	Kommunales Mobilitätsmanagement	13	Mittel
65	Bau von Parkhäusern	13	Negativ
66	Bau eines taktilen Leitsystems für Sehbeeinträchtigte	12	Gering
67	Betriebliches Mobilitätsmanagement	12	Hoch
68	Überdachte Fahrradabstellanlagen	11	Mittel
69	Etablierung von autonomen Shuttles	11	Gering
70	Bau eines Fahrradparkhauses	9	Mittel
71	Mobilitätsberatungen für Unternehmen	8	Mittel
72	Einführung / Ausbau von kostenfreiem Parken im öffentlichen Raum	8	Negativ
73	Kampagnen	6	Gering
74	Einführung von Fahrradzählstationen	5	Gering
75	Marketing	5	Gering
76	Einführung / Ausbau von gebührenbefreitem Kurzzeitparken	5	Negativ
77	Günstige Straßenparkplätze	5	Negativ

Tabelle 1: Maßnahmenbewertung MobiPlaner mit Anzahl der Nennungen (Priorisierung) und Nutzen der Maßnahme zur THG-Reduktion

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

3 Zuordnung der Maßnahmen

Die Zuordnung der Maßnahmen des MobiPlaners zu den Maßnahmen des Klimamobilitätsplans (Tabelle 2) zeigt, dass ein Großteil der von der Bürgerschaft bevorzugten Maßnahmen bereits im Maßnahmenprogramm berücksichtigt wurde. Gleichzeitig wird deutlich, dass Maßnahmen, die im Beteiligungsprozess nur geringe Zustimmung erhielten und zudem nur ein geringes oder negatives THG-Minderungspotenzial aufweisen, überwiegend nicht Bestandteil des Maßnahmenkonzepts sind.

Die im MobiPlaner am häufigsten ausgewählten Maßnahmen konnten in knapp dreiviertel aller Fälle den Maßnahmen des Klimamobilitätsplans zugeordnet werden. Insbesondere betrifft dies Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, des öffentlichen Verkehrs, des Parkraummanagements sowie der Elektromobilität. Beispiele hierfür sind der Ausbau und die Lückenschließung des Radwegenetzes, die Realisierung physisch getrennter Radwege, die Elektrifizierung der Busflotte, der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur sowie Maßnahmen des Parkraummanagements. Diese Maßnahmen weisen überwiegend ein hohes bis sehr hohes THG-Minderungspotenzial auf und gehören gleichzeitig zu den am stärksten unterstützten Maßnahmen der Online-Beteiligung.

Insgesamt konnten alle 15 am häufigsten priorisierten Maßnahmen einer oder mehreren Maßnahmen des Klimamobilitätsplans zugeordnet werden. Der Großteil der Maßnahmen mit hohem oder sehr hohem THG-Minderungspotenzial – mit Ausnahme von drei Maßnahmen – befindet sich in der oberen Hälfte der Rangliste. **Dies verdeutlicht die hohe Übereinstimmung zwischen den Prioritäten der Teilnehmenden und der fachlichen Schwerpunktsetzung des Klimamobilitätsplans.**

Am unteren Ende der Rangliste zeigt sich ein gegensätzliches Bild. Die Maßnahmen mit den geringsten Zustimmungswerten – beispielsweise Kampagnen, Marketingmaßnahmen, Fahrradzählstationen, gebührenbefreite Kurzzeitparkplätze oder günstige Straßenparkplätze – weisen überwiegend ein geringes oder negatives THG-Minderungspotenzial auf. Ein größerer Teil dieser Maßnahmen ist nicht im Maßnahmenkonzept des Klimamobilitätsplans enthalten. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr begünstigen oder keinen unmittelbaren Beitrag zur Emissionsminderung leisten.

Rang	Maßnahme	Nennungen	Zuordnung / ID Klimamobilitätsplan
1	Mehr Bäume im öffentlichen Raum	87	V.F
2	Ausbau des Radwegenetzes	83	III.C.2
3	Lückenschließungen im Radwegenetz	69	III.C.2
4	Taktverdichtung im ÖPNV-Netz	68	III.B.1
5	Realisierung von physisch getrennten Radwegen	64	III.C.1; III.C.2
6	Elektrifizierung der Busflotte	64	I.G
7	Konsequente Parkraumüberwachung	61	V.E

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Rang	Maßnahme	Nennungen	Zuordnung / ID Klimamobilitätsplan
8	Unterbindung des geduldeten Gehwegparkens	57	V.A
9	Saubere und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes	57	V.F
10	Abbau von Gehwegparken	55	V.A
11	Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr	54	IV.C
12	Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen	54	I.B.2
13	Reduktion und Umnutzung von Parkflächen	51	V.C
14	Einführung / Ausweitung von Tempo 30	49	V.H
15	Trennung des Fuß- und Radverkehrs	47	III.C.2
16	Einführung & Verlängerung von Fahrradstraßen	46	III.C.3
17	Einführung von Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum	44	V.B
18	Sicherstellung von Geschwindigkeitskontrollen	43	V.D
19	Einführung von Bewohnerparkgebühren	42	V.G
20	Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur	42	I.C
21	Verbreiterung des Fußwegs	41	V.A
22	Bau von geschützten Fahrradstreifen	40	III.C.2
23	Ausweitung des Car-Sharing-Systems	39	I.E
24	Ausweitung der Betriebszeiten im ÖPNV-Netz	36	I.A
25	Realisierung von Radschnellwegen zwischen Kommunen	35	III.E
26	Bau von Mittelinseln bei breiten Straßen	34	—
27	Einführung von Schnellbuslinien	34	III.F
28	Bau von abgesenkten Bordsteinen	33	IV.A.1
29	Einrichtung von Busfahrstreifen	33	III.B.2
30	Mehr Sitzmöglichkeiten für Fußgänger	32	—
31	Einführung eines Mobilitätspasses	32	VI.E
32	Vermeidung von Konfliktzonen vor Schulen	31	VII.B
33	Zeitlich aktuelle digitale Anzeige aller Mobilitätsangebote	30	I.H
34	Einführung von Fahrradstraßen / Fahrradzonen	28	III.C
35	Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen	28	II.B
36	Einführung neuer ÖPNV-Linien	28	III.A
37	Ausweisung / Ausbau von Bike+Ride-Parkplätzen	28	II.B
38	Entwicklung von Radschulwegplänen	28	VII.B.3
39	Ausweitung der Bewirtschaftungszonen	27	V.B
40	Optimierung von Lichtsignalanlagen	27	I.B, III.B

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Rang	Maßnahme	Nennungen	Zuordnung / ID Klimamobilitätsplan
41	Fahrgastinformationssysteme	26	IV.B.2
42	Verbesserungen in der Beleuchtung der Gehwege	24	—
43	Ausweisung von Spielstraßen	24	—
44	Schulisches Mobilitätsmanagement	24	VII.B
45	Bau von Kreisverkehren anstatt Ampeln	24	—
46	Ermöglichung von Fahrradmitnahme im ÖPNV	23	II.C
47	Einführung / Ausbau des Parkleitsystems	23	—
48	Paketstationen	23	—
49	Einführung neuer ÖPNV-Haltestellen	22	III.B.4
50	Etablierung eines On-Demand-Verkehrs	22	—
51	Errichtung von Micro-Hubs	20	—
52	Barrierefreiheit an Haltestellen	20	III.A.1
53	Bau einer Umgehungsstraße	18	—
54	Tempoerhöhung von 30 km/h auf 50 km/h	17	—
55	Einführung / Ausweitung von Bike-Sharing-Angeboten	16	I.D
56	Bau von Mobilitätsstationen	16	II.A.
57	Anpassung der Stellplatzsatzung	16	VI.F
58	Mängelmelder	16	VII.A.3
59	Barrierefreiheit an Querungen	15	IV.C
60	Einrichtung von Ladezonen	14	—
61	Barrierefreiheit an Lichtsignalanlagen	14	IV.A
62	Digitale Erfassung des Radwegenetzes	13	III.C.3
63	Anreize für nachhaltige Mobilität über Gamifizierung	13	—
64	Kommunales Mobilitätsmanagement	13	VI.B
65	Bau von Parkhäusern	13	—
66	Bau eines taktilen Leitsystems für Sehbeeinträchtigte	12	IV.A.2
67	Betriebliches Mobilitätsmanagement	12	VII.D
68	Überdachte Fahrradabstellanlagen	11	II.B.1
69	Etablierung von autonomen Shuttles	11	—
70	Bau eines Fahrradparkhauses	9	II.B.1
71	Mobilitätsberatungen für Unternehmen	8	VII.D
72	Einführung / Ausbau von kostenfreiem Parken im öffentlichen Raum	8	—
73	Kampagnen	6	VII.E, VII.F

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Rang	Maßnahme	Nennungen	Zuordnung / ID Klimamobilitätsplan
74	Einführung von Fahrradzählstationen	5	—
75	Marketing	5	VII.E, VII.F
76	Einführung / Ausbau von gebührenbefreitem Kurzzeitparken	5	—
77	Günstige Straßenparkplätze	5	—

Tabelle 2: Maßnahmenzuordnung zu den Maßnahmen des Klimamobilitätsplans mit Anzahl der Nennungen (Priorisierung) und Nutzen der Maßnahme zur THG-Reduktion

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

4 Ergänzende Beiträge aus den offenen Antworten

In den offenen Antworten wird vor allem der Wunsch nach einer konkreten und zeitnahen Umsetzung bereits diskutierter Maßnahmen deutlich. Mehrere Teilnehmende kritisieren, dass trotz wiederholter Beteiligungsformate bislang zu wenig sichtbar umgesetzt worden sei.

Ein zentraler Schwerpunkt liegt auf der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs. Genannt werden ein dichterer Takt, längere Betriebszeiten, zusätzliche Haltestellen, günstigere Tarife sowie bessere Fahrgastinformationen. Außerdem wünschen sich die Teilnehmenden mehr direkte Verbindungen zwischen den Stadtteilen, ohne den Umweg über die Innenstadt. Mehrfach wurden konkrete neue oder veränderte Busverbindungen vorgeschlagen, unter anderem eine bessere Anbindung des Sonnenhofs und Sonnenbergs, der Weststadt, des Arlingers sowie der Wilferdinger Höhe. Ergänzend wurden Shuttleangebote, Park-and-Ride-Konzepte und neue Stadtbahnverbindungen angeregt.

Ein weiterer Themenbereich betrifft die Neuaufteilung und Beruhigung des Straßenraums. Vorgeschlagen werden mehr verkehrsberuhigte oder autofreie Bereiche, autofreie Tage, eine Ausweitung der Fußgängerzone sowie Einschränkungen des privaten Kfz-Verkehrs in einzelnen Straßen und im Innenstadtbereich. Gleichzeitig gibt es unterschiedliche Auffassungen zum Umgang mit dem Autoverkehr: Während einige Teilnehmende höhere Parkgebühren, Bewohnerparken und eine Reduzierung von Stellplätzen befürworten, sprechen sich andere für günstige Parkmöglichkeiten, Parkhäuser und einen möglichst flüssigen Autoverkehr aus.

Auch die Aufwertung des öffentlichen Raums und die Begrünung der Stadt spielen eine wichtige Rolle. Gewünscht werden mehr Bäume und Grünflächen, die Entsiegelung von Flächen, die Umnutzung von Fahrspuren sowie eine stärkere Ausrichtung der Innenstadt auf die Bedürfnisse von Anwohnenden, zu Fuß Gehenden und Aufenthaltsnutzungen. In diesem Zusammenhang wurde auch eine attraktivere Gestaltung des Enzraums mit mehr Raum für Gastronomie, Einzelhandel und Begegnung vorgeschlagen.

Zum Radverkehr wurden sichere, baulich getrennte und gut befestigte Radwege, vorgezogene Aufstellflächen an Ampeln, Lastenräder in den Stadtteilen und bessere Abstellmöglichkeiten genannt. Einzelne Rückmeldungen lehnen einen weiteren Ausbau des Radverkehrs jedoch ab. Dies zeigt, dass die Priorisierung der Verkehrsmittel unter den Teilnehmenden teilweise kontrovers bewertet wird.

Weitere Einzelvorschläge betreffen Maßnahmen für E-Scooter, eine City-Maut, Einwohnerparkausweise, Lade- und Mobilitätsangebote sowie einen kurzen Erklärfilm zur Funktionsweise des Spiels beziehungsweise der Beteiligung.

Insgesamt verdeutlichen die offenen Antworten einen starken Wunsch nach einem leistungsfähigen ÖPNV, weniger Autodominanz, attraktiveren öffentlichen Räumen und einer besseren Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel. Gleichzeitig werden bei Themen wie Parken, Radverkehr und Einschränkungen für den Kfz-Verkehr unterschiedliche und teilweise gegensätzliche Positionen sichtbar.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

5 Fazit

Die Online-Beteiligung ergänzt die fachlichen Analysen des Klimamobilitätsplans um die Perspektive der teilnehmenden Bürgerschaft. Trotz der eingeschränkten Repräsentativität zeigt die Auswertung klare Präferenzen für eine klimafreundliche Weiterentwicklung des Verkehrssystems.

Besonders hervorzuheben ist, dass zahlreiche Maßnahmen mit hohem oder sehr hohem THG-Minderungspotenzial zu den am häufigsten priorisierten Maßnahmen gehören. Gleichzeitig erreichten auch mehrere in der öffentlichen Diskussion häufig als konfliktträchtig wahrgenommene Maßnahmen – insbesondere aus den Bereichen Parkraummanagement und Neuverteilung des Straßenraums – vergleichsweise hohe Zustimmungswerte. Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass innerhalb der teilnehmenden Bürgerschaft für wesentliche Bausteine einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung eine erkennbare Akzeptanz besteht.

Die Gegenüberstellung mit dem Maßnahmenprogramm zeigt zudem, dass die fachliche Schwerpunktsetzung des Klimamobilitätsplans die von den Teilnehmenden priorisierten Handlungsfelder weitgehend aufgreift. Die Online-Beteiligung bestätigt damit die inhaltliche Ausrichtung des Maßnahmenkonzepts und stellt eine zusätzliche Grundlage für dessen politische Priorisierung dar.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH