



Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen

Öffentlichkeitsinformation zum Projektstart
am 18. Juli 2022 in der Stadthalle Nürtingen

Geplanter Zeitablauf der heutigen Veranstaltung

- | | |
|--|------------|
| ■ Vorstellung Projektteam | 5 Minuten |
| ■ Einleitende Präsentation zum Projekt | 30 Minuten |
| ■ Fragerunde zum Projektablauf | 15 Minuten |
| ■ Gemeinsamer Dialog | 40 Minuten |
- Was ist Ihnen wichtig für Nürtingen im Bereich Mobilität/Verkehr?
 - Wie könnte oder sollte der Verkehr in Nürtingen im Jahr 2035 aussehen?
 - Widerstände bei der Nutzung des Umweltverbundes
 - Wo sind Chancen zur Verbesserung?



Sie und wir **gemeinsam**

für eine nachhaltige zukunftsorientierte Mobilität in Nürtingen!

- Bürgerinnen und Bürger
- Interessengemeinschaften
- Experten
- Verwaltung
- Politik
- Planungsbüro

Präsentationsinhalt

- 1** Warum eine Fortschreibung des IVK 2005?
- 2** Konzeptionelle Grundstruktur des Arbeitsprogramms
- 3** Wie gehen wir vor: Vorstellung Arbeitsprogramms

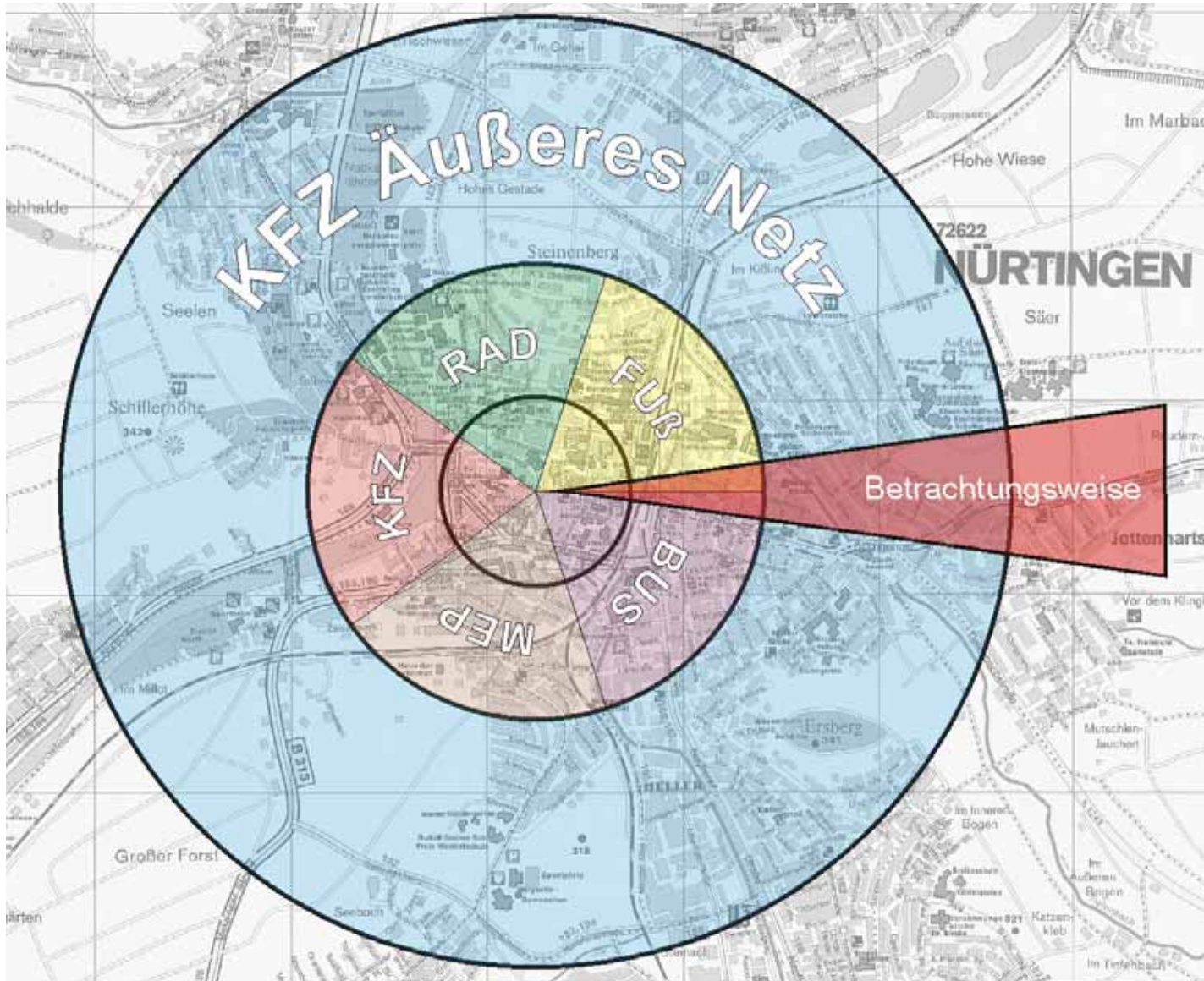
1

Warum eine Fortschreibung des Integrierten Verkehrskonzeptes 2005?

Um Mobilität den Erfordernissen entsprechend neu zu denken!



Ein kurzer Rückblick: *Integriertes Verkehrskonzept Nürtingen 2005*

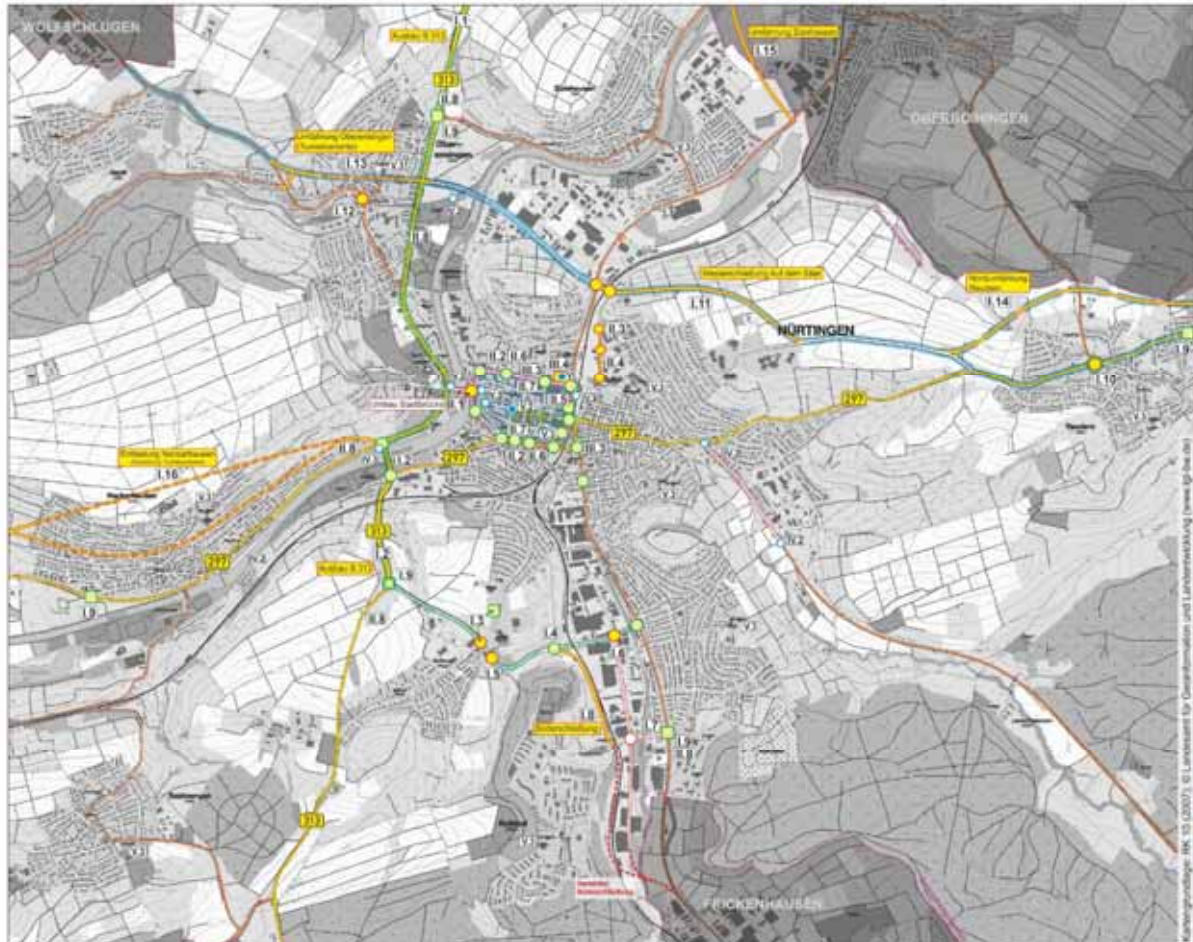


Sichtweise:
Von Außen nach Innen



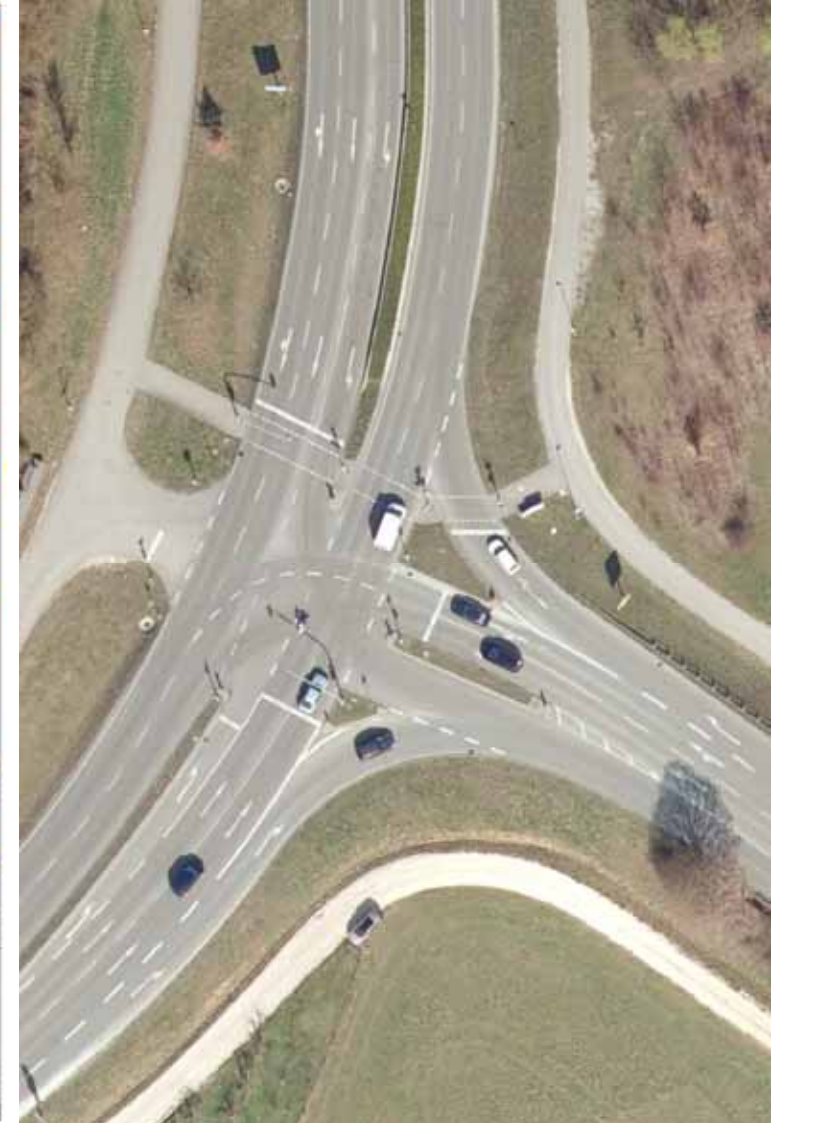
Entlastung der Innenstadt
von Kfz-Verkehr, um Frei-
räume für andere Verkehrs-
arten zu schaffen

Integriertes Verkehrskonzept Nürtingen 2005



Strecken	Maßnahmen	
Klassifiziertes Straßennetz: Bundesstraßen	Neuordnung Straßengleichheit / kleine Ausbaumaßnahmen	Zufußweisung oder Verkehrssteuerung durch LSA (Pflanzengespalt)
Klassifiziertes Straßennetz: Landes- und Kreisstraßen	Baumaßnahmen auf Streckenabschnitten (Neubau)	Maßnahmen Radverkehr
Verkehrserschene	Baumaßnahmen auf Streckenabschnitten (Ausbau)	Maßnahmen Fußgängerverkehr / Mobilitätsgeschränkte Personen
Neue Ost-West-Verbindung	Neubau Tunnel	Maßnahmen Innereitätsbereich (Rad/Fuß)
Neue Ost-West-Verbindung (Variante)	Ausbau / Neubau Knotenpunkt (z.B. Umwidmung in Kreisverkehr)	Nummerierung Maßnahme entlang rechter Maßnahmenside
Innenstadt	Optimierung Verkehrsablauf durch kleinere Maßnahmen	
Fußgängerzone	Optimierung / Anpassung LSA-Steuerung	

- 1. Ausleitung / Freigabe von Verkehrsflächen (Kfz)**
 - 1.1 4-Bahnenradweg B 312 zwischen K 122 und A3 (Hradlungen 20)
 - 1.2 4-Bahnenradweg B 312 zwischen KP Rottensteine und Einmündung bei Optimierung der Knotenpunkte B 312 und B 310 (Südwahlweg)
 - 1.3 Kreisverkehr KP Am Lohrweg / Seitenstraße (starke Überwindung der Marktschranke über die Ausweisung der LSA, ggf. als einseitig beschränkter Pflanzengespalt, Einleitung der Einleitung)
 - 1.4 Optimierung LSA Hauptverkehrsachse (Radweg Straße)
 - 1.5 Ausbau Einmündung Tübinger Straße (bei Einmündungsbereich)
 - 1.6 Kreisverkehr Was-Edel-Straße / Carl-Benz-Straße und Neuausweisung des Fuß- und Radverkehrs (Zentralbereich Nord)
 - 1.7 Kreisverkehr/Neue Straße / Schulze-Dehnbach-Straße (LSA über eine Einweisung/Leitung)
 - 1.8 Ausweisung zusätzlicher Fuß- und Radwege (Neuausweisung der südlichen innerstädtischen Einmündung)
- 2. Zufußweisung an den Stationen**
 - 2.1 Optimierung/Ausbau des KP B 312 / A 312 im Norden (starke Optimierung der LSA)
 - 2.2 Westliche Einmündung auf den Tübinger Platz (starke Optimierung der LSA)
 - 2.3 Neuausweisung/Leitung in Oberwangen
 - 2.4 Tübinger Platz (Einmündung Oberwangen)
 - 2.5 Ausweisung/Leitung
 - 2.6 Umleitung/Leitung
 - 2.7 Einweisung/Leitung
- 3. Qualitätverbesserung Innerstädtischer und innerstädtischer Verkehrsbeziehungen (Kfz)**
 - 3.1 Neuordnung der Straßennetze, Einweisung von Kreisverkehren
 - 3.2 Optimierung der Knotenpunkte z.B. in Zügen von Kreuzungen, neuherausfindungsbewertet und Umwidmung
 - 3.3 Optimierung KP Rottensteine / Kreisstraße z.B. Seitenstraße oder KVP
 - 3.4 Baumaßnahmen/Planung/Steuerung/Neuausweisung/Planung/Steuerung/Neuausweisung
 - 3.5 Umwidmung der Kreisstraße, Einweisung/Leitung
 - 3.6 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 3.7 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 3.8 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
- 4. ÖPNV**
 - 4.1 Verbesserung Fahrbahn und Qualität (Fahrwege von parkierten Fz, Einweisung, neue Fahrbahn, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung)
 - 4.2 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 4.3 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 4.4 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 4.5 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 4.6 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
- 5. Fußgänger**
 - 5.1 Qualitätverbesserung der Fahrbahn, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 5.2 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 5.3 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 5.4 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 5.5 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 5.6 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
- 6. Radverkehr**
 - 6.1 Qualitätverbesserung der Fahrbahn, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 6.2 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 6.3 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 6.4 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 6.5 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 6.6 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
- 7. Einweisung/Leitung**
 - 7.1 Qualitätverbesserung der Fahrbahn, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 7.2 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 7.3 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 7.4 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 7.5 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 7.6 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
- 8. Einweisung/Leitung**
 - 8.1 Qualitätverbesserung der Fahrbahn, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 8.2 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 8.3 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 8.4 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 8.5 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung
 - 8.6 Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung, Einweisung/Leitung



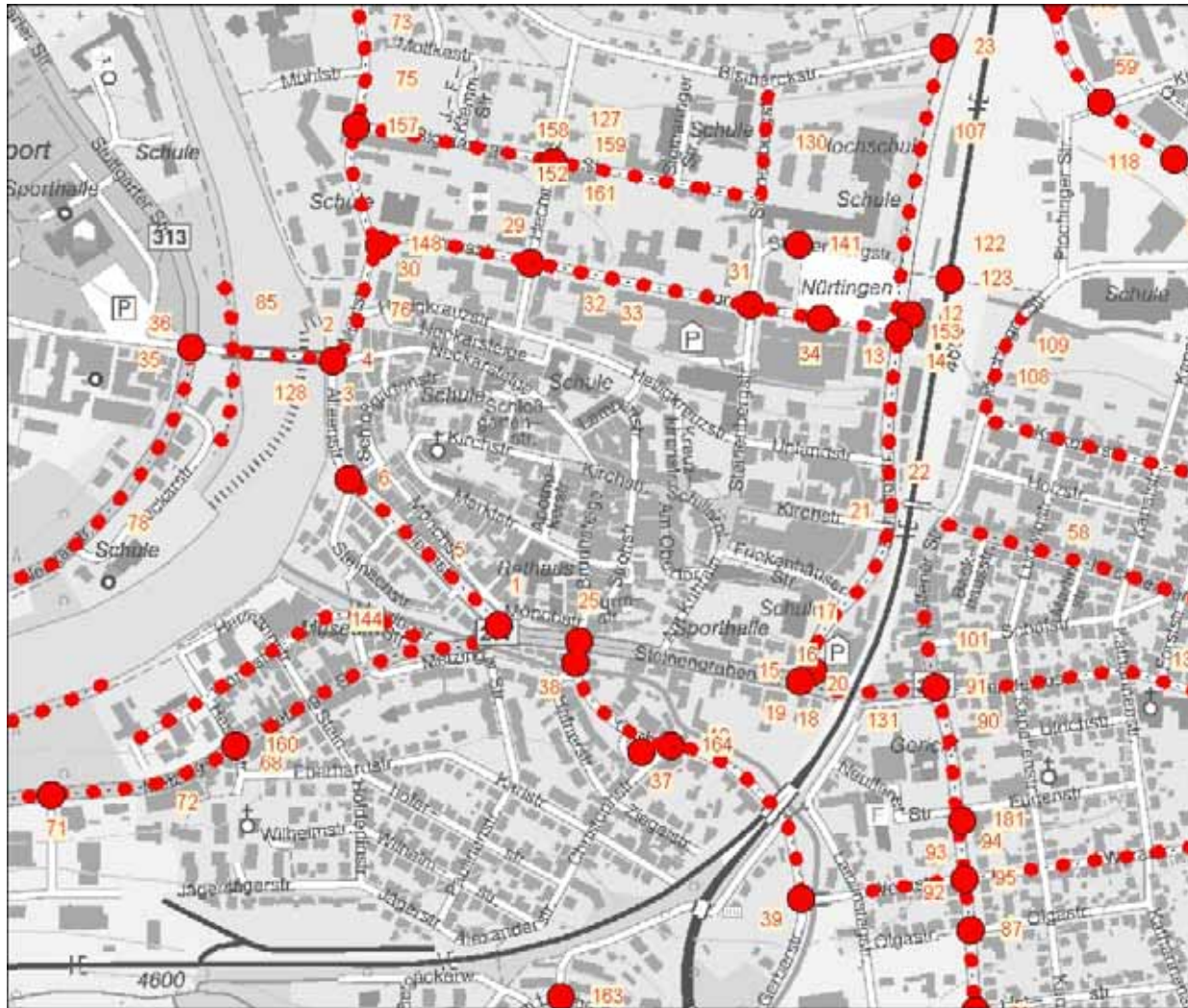
Integriertes Verkehrskonzept Nürtingen

Übersichtskarte

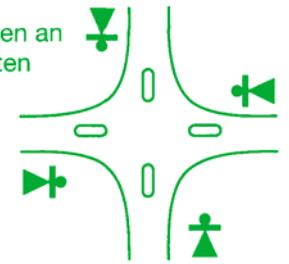
Netzergänzungen und zentrale Maßnahmen

Anhang 1

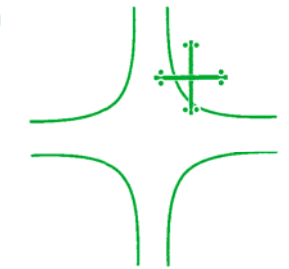
Integriertes Verkehrskonzept Nürtingen 2005 - Anschlussprojekte



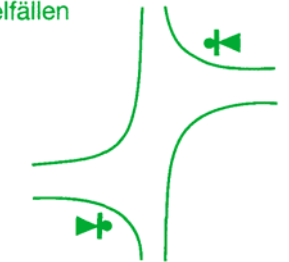
vor den Knoten an
allen relevanten
Zuläufen



im Knoten von
allen Straßen
sichtbar



vor dem Versatz
auch in Einzelfällen
im Knoten



Veränderte Rahmenbedingungen

Stadt balkon



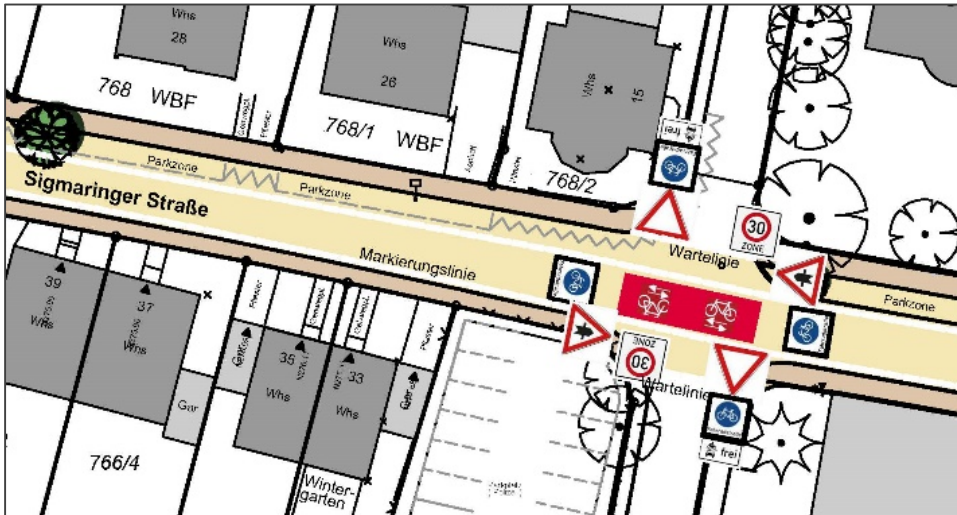
Bild: Planstatt Senner

Bahnstadt



Bild: Hosoya Schaefer Architects AG Zürich / Agence Ter GmbH

Sigmaringer Straße



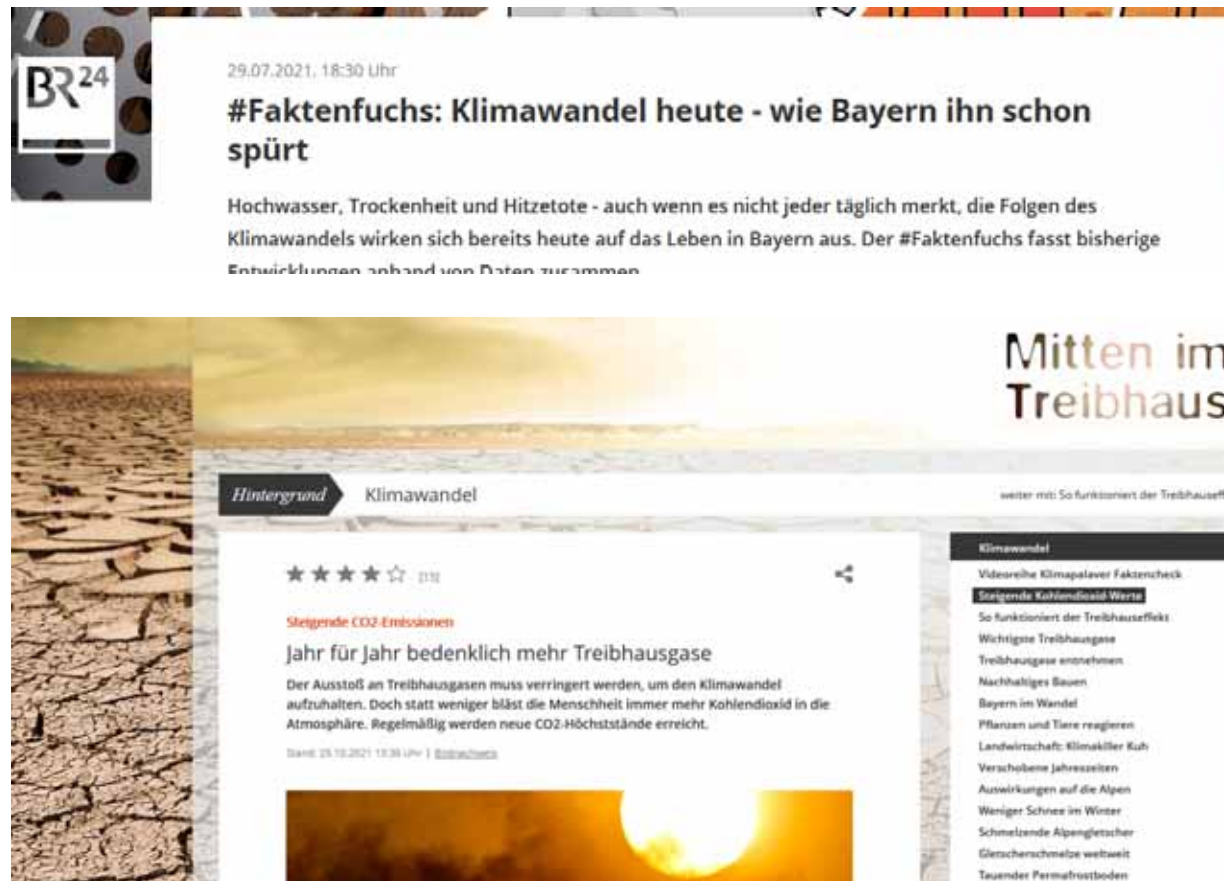
S-Bahn Anschluss



Veränderte Sichtweise auf bestehende oder neue Rahmenbedingungen



Datenquelle: Hochwasser Ahrtal. Wikipedia



BR24

29.07.2021, 18:30 Uhr

#Faktenfuchs: Klimawandel heute - wie Bayern ihn schon spürt

Hochwasser, Trockenheit und Hitzetote - auch wenn es nicht jeder täglich merkt, die Folgen des Klimawandels wirken sich bereits heute auf das Leben in Bayern aus. Der #Faktenfuchs fasst bisherige Entwicklungen anhand von Daten zusammen.

Mitten im Treibhaus

Hintergrund Klimawandel

weiter mit: So funktioniert der Treibhauseffekt

★★★★☆ 213

Steigende CO₂-Emissionen

Jahr für Jahr bedenklich mehr Treibhausgase

Der Ausstoß an Treibhausgasen muss verringert werden, um den Klimawandel aufzuhalten. Doch statt weniger bläst die Menschheit immer mehr Kohlendioxid in die Atmosphäre. Regelmäßig werden neue CO₂-Höchststände erreicht.

Datum: 29.10.2021 19:38 Uhr | [Bildercheck](#)

Klimawandel

- Videoserie Klimapalaver Faktencheck
- Steigende Kohlendioxid Werte**
- So funktioniert der Treibhauseffekt
- Wichtigste Treibhausgase
- Treibhausgase einatmen
- Nachhaltiges Bauen
- Bayern im Wandel
- Pflanzen und Tiere reagieren
- Landwirtschaft: Klimakiller Kuh
- Verstärkte Jahreszeiten
- Auswirkungen auf die Alpen
- Weniger Schnee im Winter
- Schmelzende Alpengletscher
- Gletscherschmelze weltweit
- Tauender Permafrostboden

Datenquelle: Bayerischer Rundfunk

Veränderte Rahmenbedingungen erfordern neue Zielsetzungen



Klimaschutzplan Deutschland

„Erhalt und Steigerung der Lebensqualität“

- CO₂ – Neutralität bis 2045
- Bis 2030 deutliche Reduzierung von Luftschadstoffen und Lärm
- Zuverlässige, wirtschaftliche, bezahlbare und umweltverträgliche Mobilität
- Schonender Umgang mit Ressourcen: z. B. Reduzierung Flächenverbrauch
- Gewährleistung des für die wirtschaftliche Entwicklung notwendigen Warenverkehrs
- Erzeugung von Potenzialen für eine Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund:
Fairer intermodaler Wettbewerb, intelligente multimodale Vernetzung, Stärkung Radverkehr
- Orientierung am Konzept „Stadt der kurzen Wege“ → Mobilität mit geringem Verkehrsaufwand
- Verkehrssektor: Verbreitung direkt-elektrischer Antriebstechniken, strombasierte Kraftstoffe

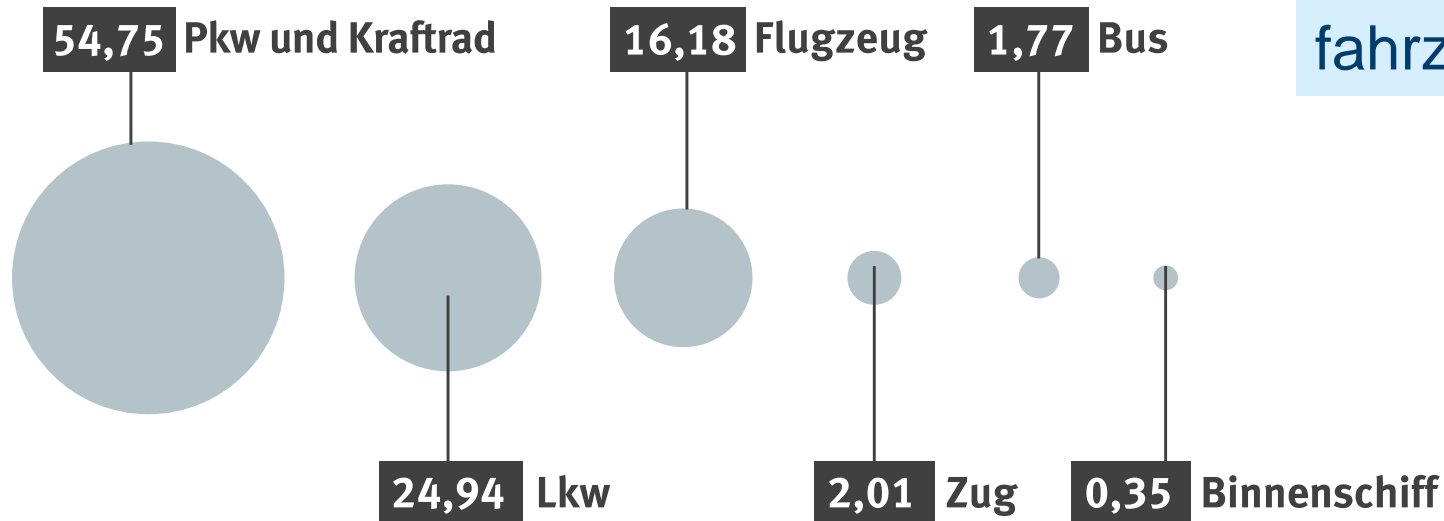
Neue Rahmenbedingungen erfordern neue Zielsetzungen



Bildquelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Anteil einzelner Verkehrsmittel am Energieverbrauch im Verkehr

Der Verkehr benötigt in Deutschland über 30,04 % des gesamten Endenergieverbrauchs (2018, in Prozent):



Etwa 18 Prozent der deutschlandweiten Emissionen von Kohlenstoffdioxid im Jahr 2016 durch Straßenfahrzeuge.

Klimaschonender Verkehr

Im Vergleich zu 1990 müssen die Emissionen im Verkehr bis 2030 um fast die Hälfte sinken, um die Klimaziele zu erreichen.

Mehr Elektromobilität, Rad- und Bahnverkehr, alternative Kraftstoffe und CO₂-Bepreisung.

Trends des Verkehrs

Entwicklung des Anteils des Umweltverbundes* im Personenverkehr zwischen 2003 und 2017 (in Prozentpunkte):



*Radverkehr, Fußgänger, ÖV

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes zwischen 2009 und 2019 (in Prozent):



Starke Verschiebung im Kraftstoffverbrauch des Pkw-Verkehrs von 1995 zu 2018 (in Prozent):



Quelle: www.umweltbundesamt.de; www.bmvi.de

Warum eine Fortschreibung des Integrierten Verkehrskonzeptes 2005?



Neubewertung/-justierung notwendig!



Nachhaltige Mobilitätsplanung Nürtingen – Vorbemerkungen

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und Ausdruck einer funktionierenden arbeitsteiligen Wirtschaft



hat jedoch erhebliche ökologische, soziale und ökonomische Belastungen zur Folge

Nachhaltige Mobilitätsplanung Nürtingen – Vorbemerkungen

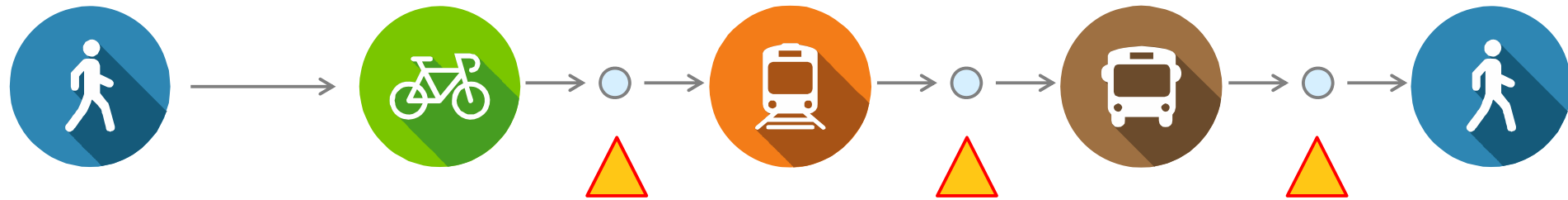
Früher: Verkehr bewältigen und Förderung des Umweltverbundes

Heute: Mobilität als übergeordneten Prozess gestalten!

Mobilität und Erreichbarkeiten mit möglichst geringem Verkehrsaufwand *außerhalb des Umweltverbundes*

**Stärkung des Umweltverbundes in der Wegekette
Widerstände abbauen!**

Nachhaltige Mobilitätsplanung Nürtingen – Vorbemerkungen

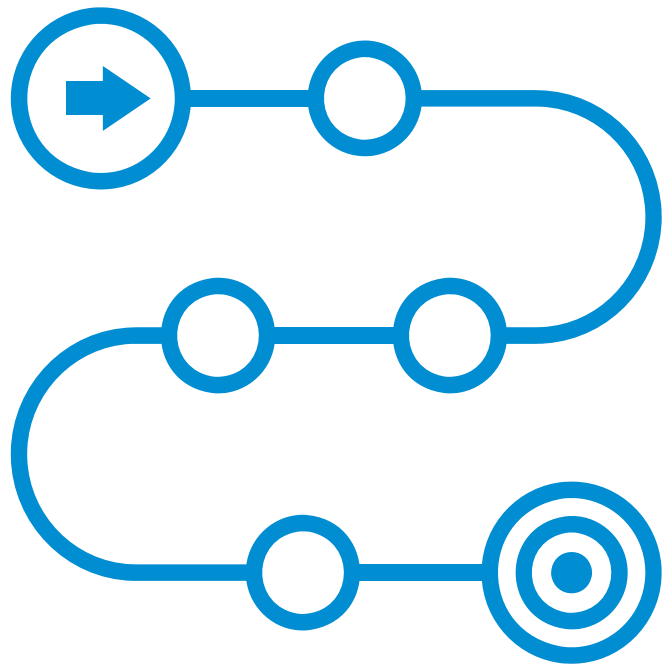


- Abbau von Widerständen
- Schnelle und umfassende Informationen
- Schaffung notwendiger Infrastruktur

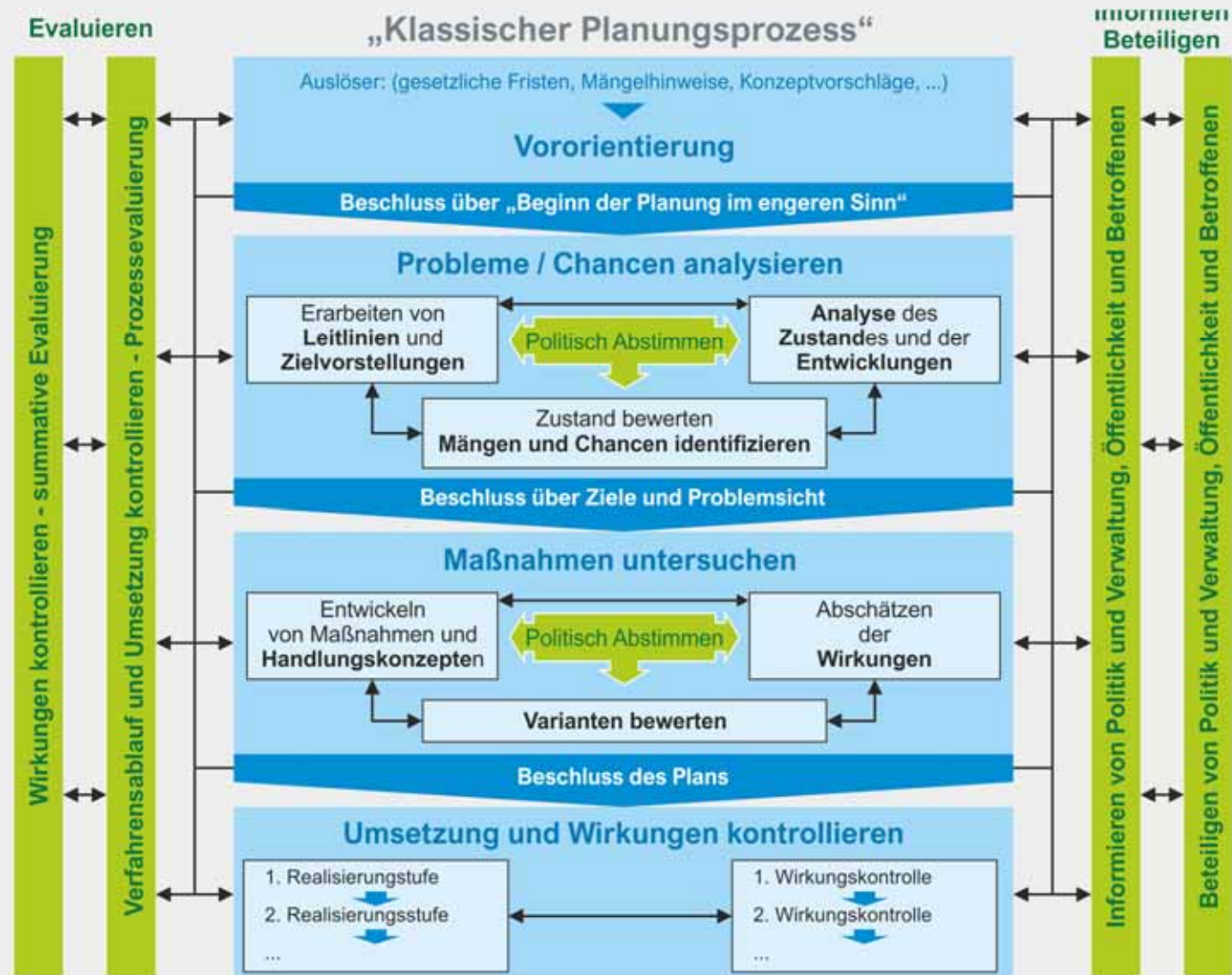
Intermodale Wegekette



2 Konzeptionelle Grundstruktur des Arbeitsprogramms



Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Konzeptionelle Grundstruktur



Bildquelle:
Nach Holz-Rau Christian
Hinweise zur Verkehrsentwicklungs-
planung. FGSV 2013

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen

Integrierter Ansatz

- **Sektoral** (z. B. Stadtplanung, Klimaschutz, Luftreinhalteplan, Lärminderungsplan)
- **Vertikal** (z. B. Bundesverkehrswegeplan, Flächennutzungsplan)
- **Horizontal** (Nachbarräume, regionale Strukturen)
- **Maßnahmenintegration** (z. B. Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzepte)
- **Modal** (Verknüpfung *aller Teilsysteme: Rad, Fuß, ÖV und MIV*)
- **Verkehrsursachen und Wegezwecke** (z. B. Standortplanung, Mobilitätsverhalten)
- **Zeitlich** (z. B. Aktualisierung Datenbasis, fortwährende Prüfung)
- **Integration (Beteiligung) aller relevanten Akteure** (z. B. Bürger, Experten)
- **Sozial** (Sicherstellung einer Mobilität für alle)

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Vertiefungsschwerpunkte

Bildquellen: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg



Radverkehrs-
konzeption



Fußgängerquerungs-
konzeption

➔ Gemäß Förderanforderungen
durch das Land Baden-Württemberg

3 Wie gehen wir in Nürtingen vor?

Vorstellung des Arbeitsprogramms



Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Vorgehensweise



Wo knüpfen wir an?



Was haben wir?



Wo wollen wir hin?



Was hindert uns? Was hilft uns?



Was müssen wir tun? Wie kommen wir zum Ziel?

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Projektphase 1

Wo knüpfen wir an?: Vertiefende Klärung der Rahmenbedingungen (Grundlagen)

- **Auswertung, Harmonisierung und Übernahme von vorliegenden relevanten Voruntersuchungen und Daten**
 - Übernahme von mobilitätsrelevanten Zielen, Handlungskonzepten, Maßnahmen und Auswertung von Evaluationen bisheriger Umsetzungen
 - Identifikation von Aussagendefiziten und Ergänzungserfordernissen
 - Einbindung städtischer Siedlungsplanungen (z.B. Bahnstadt), der Regionalplanung / Flächennutzungsplanung sowie übergeordneter Planungen in der Region Stuttgart für den Umgebungsbereich

- **Einbindung von mobilitätsrelevanten Akteuren im Untersuchungsgebiet**
 - Kontaktaufnahme zu wichtigen mobilitätsrelevanten Akteuren im Untersuchungsraum
z. B. Interessenverbände, (Mobilitäts-)Unternehmen, Schulen sowie anderen verkehrsintensiven Einrichtungen

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Projektphase 1

Wo knüpfen wir an?: Vertiefende Klärung der Rahmenbedingungen (Grundlagen)

- **Einbindung des Nachbarräumes**
 - Kontaktaufnahme zu benachbarten Kommunen und regionalen Verbänden
 - Abfrage bezüglich bestehender Mobilitätsplanungen und Einbindung von Ansprechpartnern in den weiteren Projektablauf

- **Erweiterung des Geoinformationssystems für den kommunalen Planungsbaustein „Mobilität“**
 - Für zukünftig schnelle Verfügbarkeit von Informationen

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Projektphase 2

Was haben wir?: Vertiefende Klärung der Rahmenbedingungen (Bestandsaufnahme)

■ Aufnahme des heutigen Mobilitätsangebotes

- Aufnahme/Analyse der relevanten Verkehrsinfrastruktur und des bestehenden Mobilitätsangebotes in den Bereichen MIV, ÖPNV/SPNV und nichtmotorisierter Verkehr (Radverkehrsangebot, Fußwegenetz) sowie alternativer Mobilitätsformen. Aufnahme bereits bestehender intermodaler Verknüpfungspunkte
 - Berücksichtigung des Zustands der Verkehrsinfrastruktur
 - Einbindung größerer verkehrsintensiver Unternehmen oder Institutionen



Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Projektphase 2

Was haben wir?: Vertiefende Klärung der Rahmenbedingungen (Bestandsaufnahme)

■ Raumstrukturelle Gliederung

- Charakterisierung der Stadtgebiete (Funktion, Ausstattung)
- Identifikation von verkehrsintensiven Nutzungen (Quellen/Ziele)
 - Verkehrsursachen und Aufnahme des heutigen Verkehrsgeschehens



■ Erhebung von Problemen, Stärken / Chancen und Daten zum Verkehrsverhalten

- Einbindung von Mängeln und Stärken aus Voruntersuchungen
- Eigene Befahrungen / Begehungen (Hauptnetz MIV, Rad, Fuß)
- Analysen zur zeitlichen und räumlichen Erreichbarkeit von wichtigen Zielen und Mobilitätsangeboten →

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Projektphase 2

Was haben wir?: Vertiefende Klärung der Rahmenbedingungen (Bestandsaufnahme)

→ Enge Einbindung von Bürgern und Experten

- Erhebung von Mängeln und Stärken durch (Online-)Umfrage.
- Erhebung von Aspekten zum Verkehrsverhalten durch (Online-)Umfrage
- Expertenbefragungen durch Interviews und Sitzungen



Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Projektphase 2

Was haben wir?: Vertiefende Klärung der Rahmenbedingungen (Bestandsaufnahme)

- **Heutige und zukünftige strukturelle Rahmenbedingungen**
 - Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung
 - Wirtschaftsentwicklung
 - Ökologie (Luft und Klima)
 - Mobilitätsverhalten
 - Technologische Entwicklungen
 - Entwicklung des rechtlichen Rahmens (Verkehr, Umwelt ...)
 - Überörtliche Verkehrssysteme und Verkehrsnetze

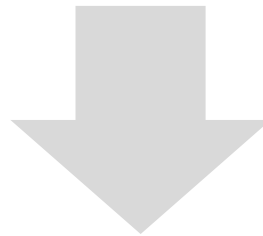
- **Festlegen von 2 Entwicklungsszenarien**

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Projektphase 3

Wo wollen wir hin?: Definition von Zielen und Leitbildern

Vi|si|on, die

„in jemandes Vorstellung besonders in Bezug auf Zukünftiges entworfenenes Bild“



Quelle: Duden-Verlag

Nürtingen 2030 / 2035?

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Projektphase 3

Wo wollen wir hin?: Definition von Zielen und Leitbildern

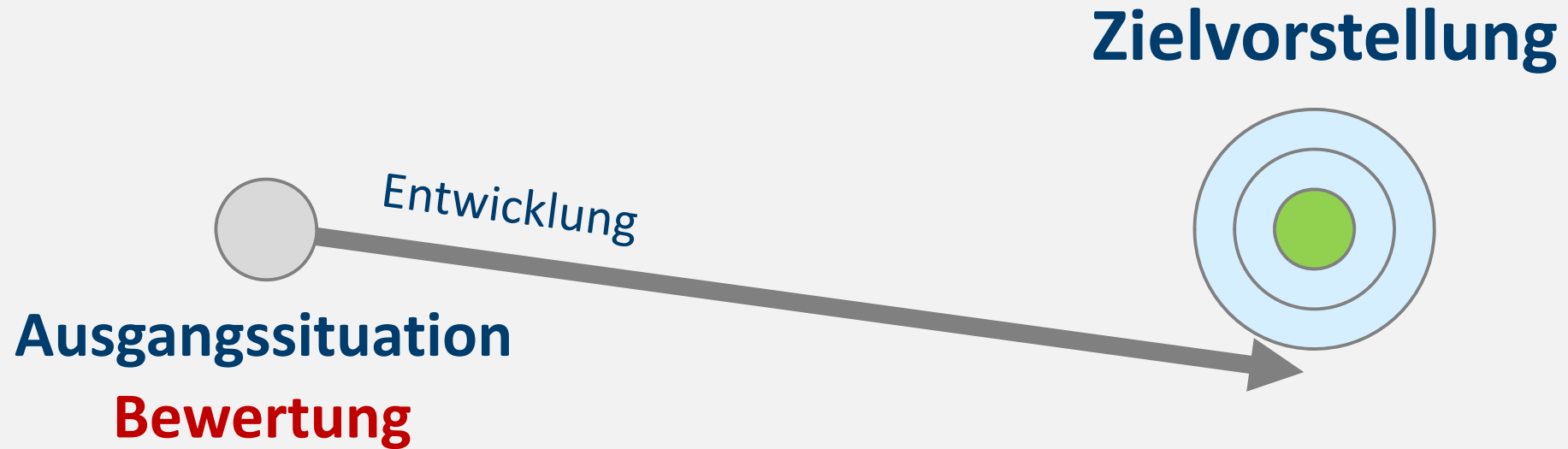
- **Integrative Übernahme von Leitbildern und Zielen aus Vorgängeruntersuchungen und anderen Fachplanungen in Nürtingen und dem Nachbarraum**
 - Auch Einbindung von Zielen und Leitbildern der Bundes-, Landes- und Regionalebene

- **Festlegung von Zielen und Ableiten eines Leitbildes**
 - Ableitung, Formulierung und Charakterisierung von Handlungszielen
 - Aufzeigen von Zielkonflikten und Synergiepotenzialen

- **Analyse und Zusammenfassung der Ziel- und Wirkungsbereiche**
 - Systematisierung der Ziele
 - Erarbeitung von Vorschlägen für Zielstandards
 - Ableiten von Bewertungskriterien

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Projektphase 3

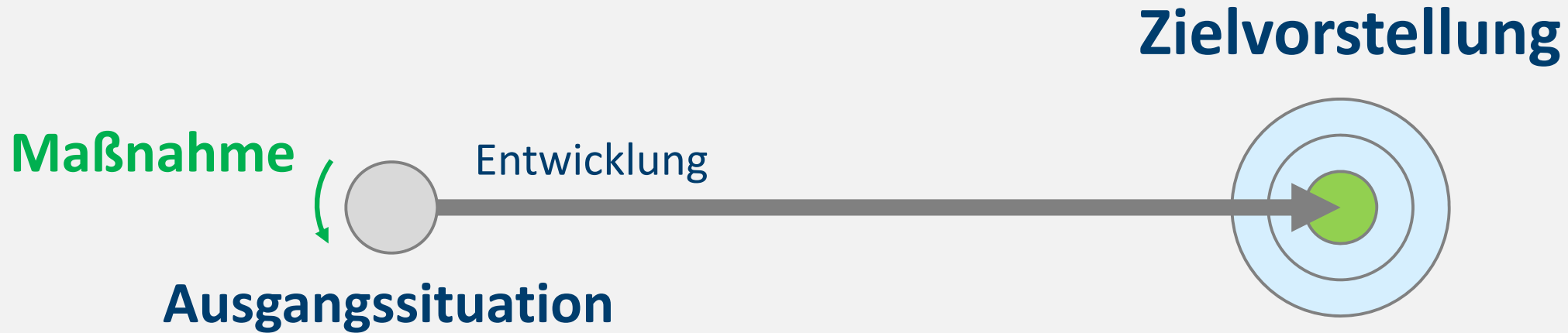
Wo wollen wir hin?: Definition von Zielen und Leitbildern



Warum sind die Ziele so wichtig?

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Projektphase 3

Wo wollen wir hin?: Definition von Zielen und Leitbildern



Warum sind die Ziele so wichtig?

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Projektphase 4

Was hindert uns und was hilft uns?: Bewertung der heutigen Situation

- **Bewertung des Bestandsangebotes und der heutigen Mobilitätssituation unter Berücksichtigung der Mängel und Stärken im Hinblick auf die festgelegten Ziele**
 - Z. B. nach Kriterien zu Versorgungsqualität / Erreichbarkeit, Verknüpfungsqualität, Klimawirksamkeit / Schadstoffemissionen, Lärmemissionen, Barrierefreiheit, Belange von Älteren und Kindern
 - Zusammenfassung und Ordnung der festgestellten Probleme für die einzelnen Verkehrsarten entsprechend den Kriterien

- **Systematisierung und Darstellung der Ergebnisse**
 - Identifikation von Mängelschwerpunkten und Mängelursachen nach Art, räumlichen Schwerpunkten, betroffenen Verkehrsarten und Zeiträumen
 - Erstellen eines Mängelkatalogs auf Basis der festgestellten (Befahrungen) und genannten (Befragungen) Mängel
 - Identifikation von Qualitäten und Chancen

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Projektphase 4

Was hindert uns und was hilft uns?: Bewertung der heutigen Situation

→ Beispiel Erreichbarkeitsanalyse wichtiger Infrastruktur



- **Identifikation des Handlungsbedarfs und Entwicklung von Handlungsfeldern**
 - Durch Gegenüberstellung von Zielen und Mängeln / Stärken
 - Aufzeigen des Handlungsbedarfs für die Zielerreichung
 - Systematisierung des Handlungsbedarfs und Bündelung zu Handlungsfeldern für alle Verkehrsarten (einzeln und in Kombination)
 - Abstimmung des Handlungsbedarfs im interkommunalen und regionalen Zusammenhang

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Projektphase 5

Wie kommen wir zum Ziel?: Maßnahmen, Maßnahmenbewertung und Realisierungskonzept

■ Überführung des Handlungsbedarfs in konkrete Maßnahmen

- Ableitung und Beschreibung von zentralen Maßnahmen (Maßnahmenblätter)
- Systematisierung von Maßnahmen → Bildung von Maßnahmenbündeln.
- Erstellen eines Maßnahmenkataloges mit Beschreibung der Maßnahmen

■ Bewertung der Maßnahmen durch Beschreibung z. B. der

- Verkehrliche Wirkungen (ggf. durch Kenngrößen)
 - Umweltwirkungen
 - Relevanz für die Zielerreichung
 - Stärken und Schwächen (z. B. Kosten / Nutzen)
 - Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten
 - Politische und öffentliche Akzeptanz/Hemmnisse
- Bewertungsbasis: Vorliegende Untersuchungen, allgemeine Ansätze

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Projektphase 5

Wie kommen wir zum Ziel?: Maßnahmen, Maßnahmenbewertung und Realisierungskonzept

- **Aufzeigen von Synergieeffekten und Konflikten**
- **Entsprechend den Bewertungskriterien → Zusammenführung der Maßnahmen zu Realisierungsabläufen → Realisierungs-/Handlungskonzept**
- **Aufzeigen von Möglichkeiten und Instrumenten zur Erfolgskontrolle**

■ Zustands- / Mängelanalyse

- Festlegen eines Leitbildes
- Untersuchung von Fahrradparkanlagen an den wichtigsten Zielen des Radverkehrs
- Betrachtung der Verknüpfung mit dem ÖPNV, insbesondere B+R-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Baulastträgerübergreifende Betrachtung (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Gemeindestraßen)

■ Maßnahmenschwerpunkte

- Integrierte Netzkonzeption für den Alltags- und den Freizeitradverkehr mit durchgängigen, lückenlosen Verbindungen
- Gesonderte Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster zur Dokumentation und Beschreibung der für die Umsetzung erforderlichen Maßnahmen für den Schwerpunkt Radverkehr

■ **Maßnahmen**

- Betrachtung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (B+R, sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV)
- Prüfung / Neukonzeption Beschilderung. Hierbei Beachtung der zuführenden Wegweisung im direkt angrenzenden Nachbarbereich

■ **Maßnahmenbewertung und Umsetzungskonzept**

- Priorisierung und Bewertung der Maßnahmen nach fachlichen Kriterien wie Verkehrssicherheit, Netzbedeutung und Radverkehrspotenzial
- Grobe Kostenschätzung
- Aufzeigen von Möglichkeiten zur Öffentlichkeitsarbeit mit umsetzungsbegleitenden Maßnahmen sowie zur Werbung für das Radfahren
- Aufzeigen von Möglichkeiten zum Qualitätsmanagement mit Aussagen zur Unterhaltung der Infrastruktur sowie zu betrieblichen Aspekten
- Aussagen zur Wirkungskontrolle und Fortschreibung

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Fußgängerquerungskonzept

- **Zustands- / Mängelanalyse**
 - Bestandsaufnahme der Ist-Situation
 - Identifizierung von Gefahrenstellen und Optimierungspotenzialen. Hierbei auch Prüfung hinsichtlich der Belange von mobilitätseingeschränkten Personen (Barrierefreiheit)

- **Maßnahmenschwerpunkt**
 - Darstellung des Handlungsbedarfs und konkreter Maßnahmen zur Mängelbeseitigung
 - Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster zur Dokumentation und Beschreibung der für die Konzeptumsetzung erforderlichen Maßnahmen

- **Priorisierung und Bewertung der Maßnahmen**
 - Nach fachlichen Kriterien wie Verkehrssicherheit und Netzbedeutung. Hierbei Berücksichtigung des Kriteriums „Schulwegsicherheit“

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Zeitplan

Phase 1

Grundlagenermittlung

- *Übernahme/Auswertung Daten*
- *Einbindung Nachbarraum*
- *Einbindung Akteure*

Phase 3

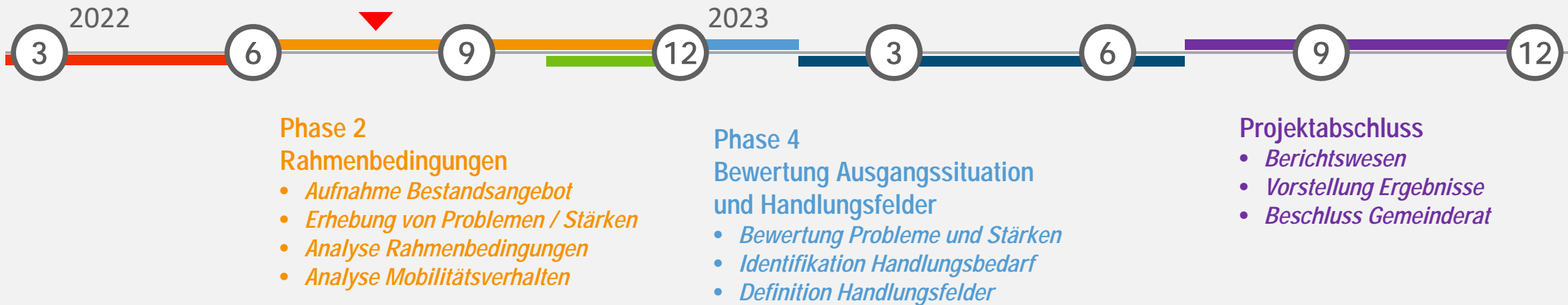
Ziele und Leitbild

- *Übernahme von bestehenden Zielen*
- *Festlegen von Zielen und eines Leitbildes*
- *Ableitung Ziel- und Wirkungsbereiche*

Phase 5

Maßnahmen / Umsetzungskonzept

- *Erarbeitung von Maßnahmen*
- *Bewertung der Maßnahmen*
- *Erarbeiten eines Umsetzungskonzeptes*



▼ Aktueller Projektstand

① Jahresmonat



Beteiligung

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Beteiligung

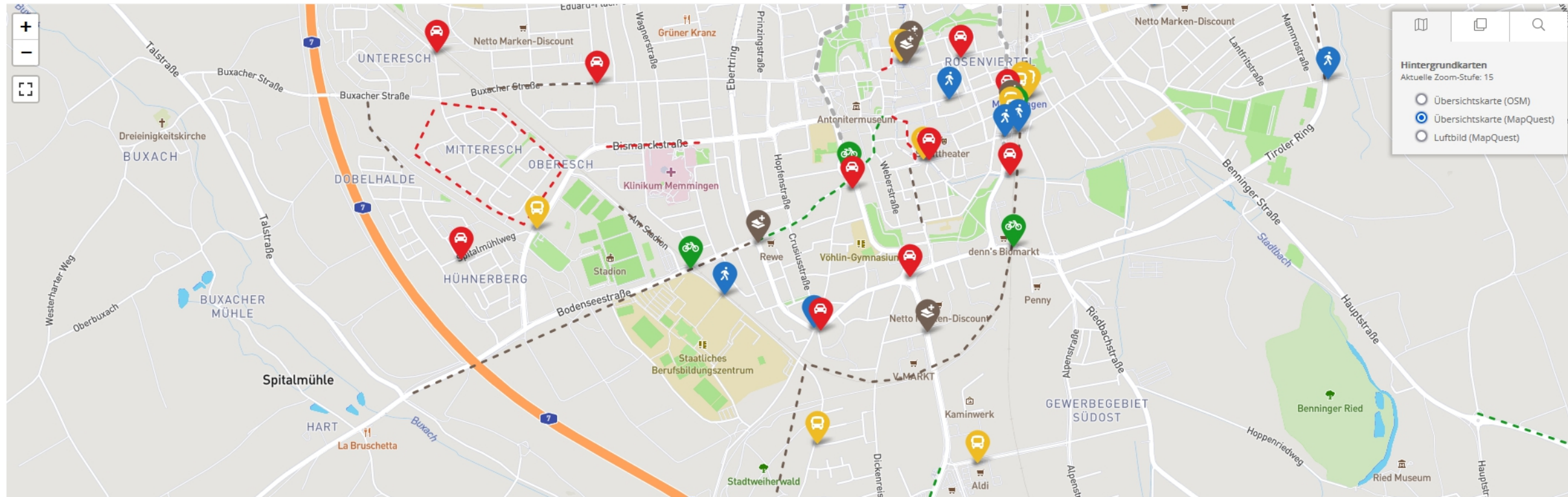
Integriertes Mobilitätskonzept – hier können Sie mithelfen!

Sie haben in der Karte die Möglichkeit, Ihre Mitteilung für einen bestimmten Ort oder einen bestimmten Abschnitt einzutragen. Klicken Sie dafür einfach auf die entsprechende Position auf der Karte. Setzen Sie einen Punkt oder zeichnen Sie eine Linie und beschreiben Sie das Problem oder Ihre Idee.

Sie können aber auch Hinweise ohne eine Ortsangabe mitteilen. Wählen Sie dazu in der Legende zur Karte die Schaltfläche „Mitteilung ohne Verortung“ aus.

Mit der Kommentarfunktion in der Detailansicht einer Anregung haben Sie die Möglichkeit, Anmerkungen zu den eingetragenen Mitteilungen zu machen oder diese zu ergänzen.

Über die Filter in der Karte haben Sie die Möglichkeit, die Einträge zu filtern. So können Sie sich beispielsweise nur die Einträge mit genannten Problemen oder Ideen ansehen.



Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Beteiligung

Welche Verkehrsmittel kombinieren Sie wie häufig?

Wählen Sie bitte links durch Mehrfachauswahl aus, welche Verkehrsmittel Sie auf Ihrem Arbeits-/Bildungsweg kombinieren. Rechts wählen Sie bitte aus, wie häufig Sie dies tun.

Verkehrsmittelkombination					Häufigkeit
Zufußgehen	Fahrrad	Bus/Bahn	Auto	Flugzeug	
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Täglich bzw. fast täglich ▾
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Seltener als monatlich ▾
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hier klicken zum Auswähl ▾
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hier klicken zum Auswähl ▾
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hier klicken zum Auswähl ▾

Umfrage zum Verkehrsverhalten

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Beteiligung

Phase 1	Vorbereitung, Analyse Voruntersuchungen, Analyse Datenbestand,			Öffentlich- keitsver- sammlung					
Phase 2	Erhebung der heutigen Mobilitätssituation	Fachgruppe	Online-Information		Befragung Experteninnen und Experten	Online-Umfrage Bürgerinnen und Bürger			
Phase 3	Leitbild							<i>Workshop</i>	
Phase 4	Bewertung der heutigen Mobilitätssituation, Handlungsfelder								
Phase 5	Maßnahmen, Maßnahmenbewertung, Umsetzungskonzept							<i>Workshop</i>	
Projektabschluss									Öffentlich- keitsver- sammlung



Danke für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Mitwirkung!

Wenn Sie Rückfragen haben:

Andreas Schütz

Telefon 0711 / 90698 – 50

E-Mail: schuetz@ssp-consult.de