

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen

Workshop »Leitziele«

am 9. Februar 2023
in der Stadthalle Nürtingen

Dokumentation



Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen

Workshop »Leitziele«

am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen

Dokumentation

Bearbeitung:	SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH Schockenriedstraße 8c 70565 Stuttgart Telefon: 0711 / 90 69 8-0 Telefax: 0711 / 90 69 8-88 E-Mail: mail@ssp-consult.de Internet: https://www.ssp-consult.de
Verfasser:	Andreas Schütz, Ulrich Heck, Patrick Miller, David Reina-Ortiz
Dokumentenversion:	03. April 2023

Inhaltsverzeichnis

Seite

1	Mobilität neu denken	1
1.1	Neue Anforderungen an die Mobilitäts- und Verkehrsplanung	1
1.2	Ein integriertes Mobilitätskonzept als Antwort.....	2
2	Festlegung von zukunftsorientierten Leitzielen.....	4
2.1	Die Rolle von Leitzielen im Planungsprozess	4
2.2	Ziele auf übergeordneter Ebene	5
3	Beteiligungsprozess	7
4	Dokumentation Workshop	8
4.1	Gewähltes Format.....	8
4.2	Verlaufsdokumentation	9
4.3	Zusammenfassung der Ergebnisse	11
4.3.1	Mobilität als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung.....	11
4.3.2	Ein starker Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Bahn für Nürtingen und die Region	13
4.3.3	Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität in Nürtingen.....	15
4.3.4	Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr.....	17
5	Ausblick	20

P

1 Mobilität neu denken

1.1 Neue Anforderungen an die Mobilitäts- und Verkehrsplanung

Mobil sein zu können, ermöglicht die aktive Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Die Versorgung, Beschäftigung, Bildung, Erholung und wichtige ökonomische Prozesse sind beispielsweise mit Ortveränderungen verbunden, erfordern somit die Mobilität von Menschen und Gütern.

Mobilität ermöglicht folglich die Wahrnehmung wichtiger Grundbedürfnisse der Menschen und kann daher selbst als ein solches gesehen werden. Sie ist damit auch Grundlage und Ausdruck einer funktionierenden arbeitsteiligen Volkswirtschaft, in der Wohnen und Arbeiten häufig räumlich getrennt sind.

Neben den Vorteilen verursacht insbesondere der aus der Mobilität resultierende Verkehr jedoch auch ökologische, soziale und ökonomische Belastungen oder Schäden. Diese Folgewirkungen führen zu einer Verminderung der Lebensqualität Vieler und bergen die Gefahr, die Lebensgrundlage zukünftiger Generationen nachhaltig zu schädigen.

Deutlich wird dies unter anderem an der heute in den Fokus gerückten Problematik im Bereich Luftreinhaltung und Klimaschutz und des hiermit verbundenen Handlungsbedarfs auf allen Ebenen nationaler, aber auch kommunaler Planungen.

Aber auch andere Belastungen des Ökosystems und des Menschen z. B. durch Lärm, das Erfordernis eines geringeren Verbrauchs von Ressourcen, die noch zu hohen Unfallzahlen mit Schwerverletzten oder Toten sowie die notwendige Anpassung der Infrastruktur und Mobilitätsangebote an neue und zukunftsorientierte Technologien erfordern eine neue Sichtweise auf den kommunalen Baustein „Verkehr und Mobilität“.

Hierbei ist ein differenzierter Blick auf die Mobilitätsursachen, Verkehrsmittel und verschiedenen Belange aller Mobilitätsbeteiligten notwendig. Insbesondere sind auch die Bedürfnisse von Älteren, Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen.

Um den Herausforderungen zur Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität für heutige und zukünftige Generationen gerecht zu werden, muss der Bereich Mobilität neu gestaltet werden, auch weil die resultierenden Verkehrsmengen in den letzten Jahren weiter zugenommen haben.

➡ Verkehr soll nicht mehr nur bewältigt bzw. nachfrageorientiert bedient werden, sondern soweit wie möglich zielorientiert gestaltet und als Mobilität in ihrer Gesamtheit verstanden werden.

➡ Die Anforderungen an den Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie die Sicherung und Erhöhung der Lebensqualität für zukünftige Generationen erfordern einen Mobilitätswandel!

1.2 Ein integriertes Mobilitätskonzept als Antwort

Um die Mobilität und das Verkehrsgeschehen in Nürtingen zukunftsorientiert im Hinblick auf die bestehenden Herausforderungen zu gestalten, wird das integrierte Verkehrskonzept aus dem Jahre 2005 nun in ein integriertes Mobilitätskonzept überführt.

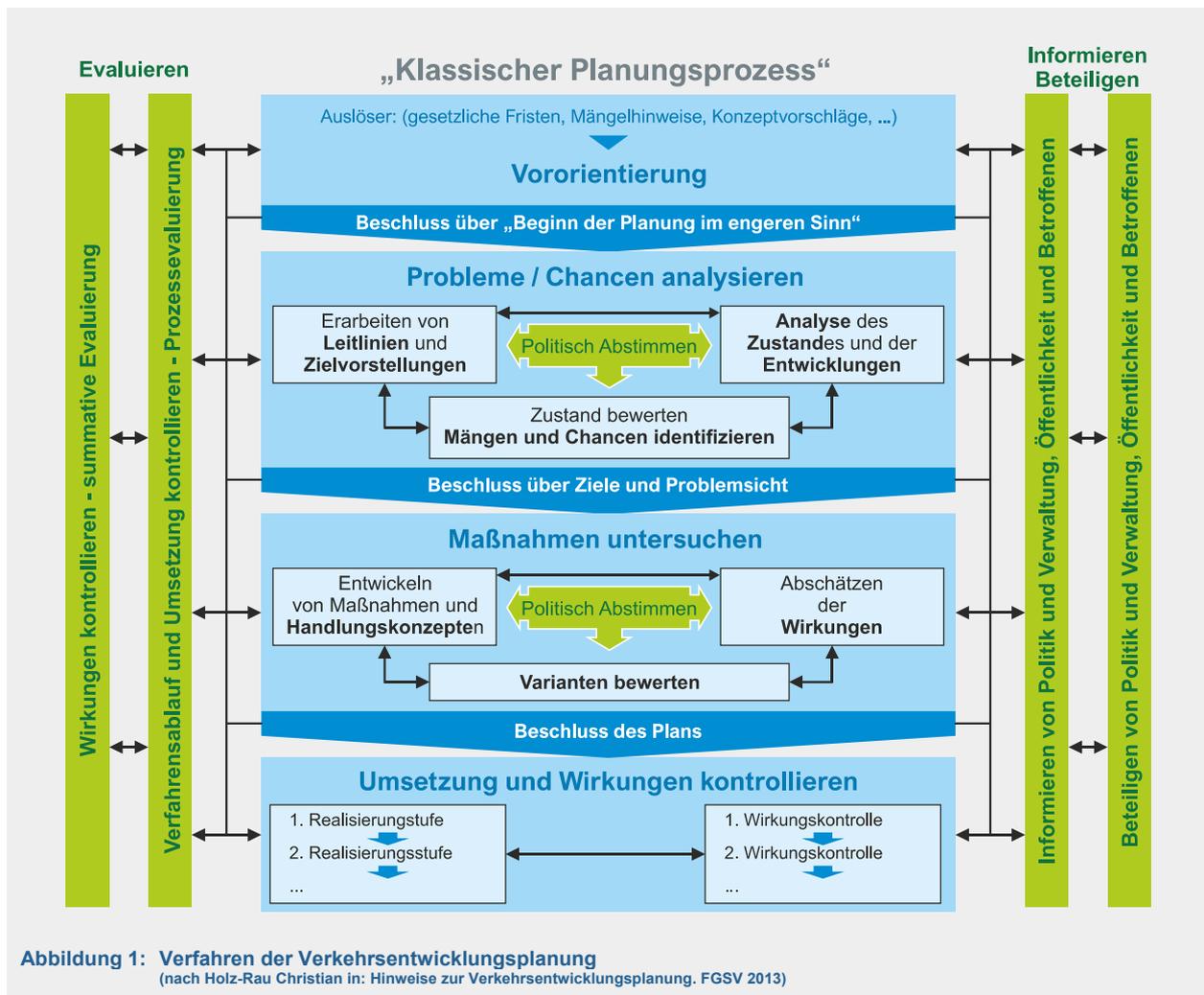
Durch eine Verbesserung von Mobilitätsangeboten soll unter anderem der sogenannte Umweltverbund gestärkt werden. Das bedeutet, dass möglichst viele Wege mit dem ÖV, Fahrrad oder durch Zufußgehen zurückgelegt werden sollen. Aber auch das Kraftfahrzeug wird weiter ein sehr wichtiges Verkehrsmittel sein. Auch hier sind Verbesserungen durch umweltschonendere Technologien (Antriebswende) möglich, die aber auf lokaler Ebene unterstützt werden müssen. Alle Verkehrsmittel werden entsprechend ihren Stärken berücksichtigt und in das Konzept integriert.

Weitere wichtige Integrationsaspekte sind:

Sektorale Integration	Integration anderer Fachplanungen und gesetzlich vorgegebener Planungen. Abstimmung mit Klimaschutz, Gesundheitsschutz (z.B. Luft-/Lärmschutz), Finanzplanung und anderen Fachplanungsgebieten, Berücksichtigung anderer kommunaler Belange (z. B. Anforderungen an den Wirtschaftsstandort, Hochwasserschutz, Großveranstaltung, etc).
Vertikale Integration	Berücksichtigung übergeordneter Fachplanungen, z. B. Bundesverkehrswegeplan, Landesverkehrsplan/-programm, Regionalverkehrsplan, Flächennutzungsplan.
Horizontale Integration	Abstimmung mit Fachplanungen benachbarter Räume. Berücksichtigung von Kooperationen.
Maßnahmenintegration	Aufnahme und Neubewertung der noch offenen Maßnahmen aus früheren Konzepten. Förderung von Multi- und Intermodalität.
Modale Integration	Integration aller Teilsysteme (MIV, ÖV, SPNV, Fahrrad, Zufußgehen, alternative Mobilitätsangebote). Erarbeitung eines strategischen Rahmens für Maßnahmen bei Teilkonzepten.
Ursachenintegration	Gründe für Mobilität und Verkehrsverhalten. Raumanalyse. Betrachtung von Wegezwecken im Personen- und Wirtschafts- bzw. Güterverkehr.
Zeitliche Integration	Kontinuierliche Datenaufnahme und Wirkungsanalyse. Kontinuierliche Prüfung, ob eine Fortschreibung der Konzeption erforderlich wird.
Integration der Öffentlichkeit	Systematische Beteiligung u.a. von Bürgerinnen und Bürgern, Interessenvertreterinnen und -vertretern, sowie Unternehmen/Institutionen im Bereich Mobilität (Stakeholder).
Soziale Integration	Berücksichtigung der verschiedenen sozialen Gruppen, z. B. Ältere, Kinder, Familien, sozial Schwächere, mobilitätseingeschränkte Menschen.

Tabelle 1: Integrationsaspekte im Mobilitätskonzept Nürtingen.

Die Vorgehensweise zur Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes Nürtingen erfolgt unter Berücksichtigung von Hinweisen der Europäischen Union zu nachhaltigen städtischen Mobilitätsplänen (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan) und von Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) zur Erarbeitung von Verkehrsentwicklungsplänen (Schema siehe Abbildung 1).



Der Planungsprozess und die einzelnen Projektphasen in Nürtingen orientieren sich dabei an den folgenden Leitfragen:

- Phase 1: *Wo knüpfen wir an?* (Vororientierung)
- Phase 2: *Was haben wir?*
(Heutige Ausgangssituation und mögliche zukünftige Entwicklung)
- Phase 3: *Wo wollen wir hin?* (Festlegen von Zielen und eines Leitbildes)
- Phase 4: *Was hindert uns, die Ziele zu erreichen?*
(Analyse/Bewertung der Bestandssituation)
- Phase 5: *Was müssen wir tun, wie kommen wir zum Ziel?* (Maßnahmen, Umsetzung und Wirkungskontrolle)

2 Festlegung von zukunftsorientierten Leitzielen

2.1 Die Rolle von Leitzielen im Planungsprozess

Zielvorstellungen und daraus definierte Leitziele, wie eine zukünftige Mobilität in Nürtingen aussehen soll, spielen sowohl im Planungsprozess als auch in der zukünftigen Mobilitäts- und Verkehrsplanung eine zentrale Rolle.

Ohne festgelegte und verbindliche Ziele findet die Entwicklung im Bereich Mobilität und Verkehr ungesteuert und unkoordiniert statt. Daraus können Folgen resultieren, die beispielsweise nicht den Anforderungen an den Umwelt- und Gesundheitsschutz oder der Sicherung der Lebensqualität für die Menschen heute und in Zukunft entsprechen.

Auch für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes spielen die Ziele daher eine sehr wichtige Rolle:

Wie aus Abbildung 1 entnommen werden kann, sind die Ziele notwendig, um die heutige Ausgangssituation in Nürtingen angemessen bewerten zu können. Je nach Zielrichtung sind vollkommen andere Anforderungen an das heutige Bestandsangebot oder die bestehende Infrastruktur notwendig. Soll beispielweise als Zielgröße zukünftig die Elektromobilität eine deutlich größere Rolle spielen, dann ist die heutige Ladeinfrastruktur dementsprechend zu beurteilen. Es muss festgelegt werden, ob sie diesem Ziel gerecht wird oder welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um das definierte Ziel zu erreichen. Wenn beispielsweise der Radverkehr zukünftig eine größere Rolle spielen soll, ist auch die Radinfrastruktur im Hinblick auf Probleme oder Stärken entsprechend einem festgelegten Ziel zu analysieren.

Daher spielen die Ziele auch für die Maßnahmenearbeitung eine so wichtige Rolle. Wie müssen die Maßnahmen genau aussehen, sodass die vereinbarten Ziele erreicht werden können:



Die Zielvorstellungen werden hierbei durch unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse von Bevölkerungsgruppen oder Akteuren (z. B. Wirtschaft, Einzelhandel, Bildungseinrichtungen) der Stadt beeinflusst. So haben Wirtschaftsbereiche möglicherweise andere Anforderungen an die Entwicklung der Mobilität als die Menschen in benachbarten Wohngebieten. Der Mobilitäts- und Verkehrsbereich beinhaltet somit immer auch Zielkonflikte.

Es muss daher bei der Festlegung der Ziele um den bestmöglichen Konsens aller Beteiligten gehen. Auch sind die Bedürfnisse zukünftiger Generationen einzubeziehen, ob bezogen auf den Gesundheits- und Umweltschutz, aber auch auf die Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen. Die Leitziele sollen zukünftig als roter Faden oder Fahrplan für eine zukunftsorientierte Mobilitätsplanung in Nürtingen dienen.

Dies macht die Festlegung von Bereichs- und Leit- bzw. Handlungszielen zu einem zentralen Baustein in der Konzeptentwicklung.

2.2 Ziele auf übergeordneter Ebene

Bei der Festlegung von Zielen für eine zukunftsorientierte Mobilitätsplanung und -entwicklung in Nürtingen sind auch übergeordnete Ziele auf Bundes- oder Landesebene zu berücksichtigen.

Einige dieser Ziele sind in Gesetze überführt worden, sodass die Erreichung bzw. Unterstützung dieser Ziele auch auf lokaler Ebene als bereits festgelegt übernommen werden muss.

Ein Beispiel ist das deutsche Klimaschutzgesetz. In diesem sind verbindliche Festlegungen zu Reduktionen von relevanten Treibhausgasen verankert worden.

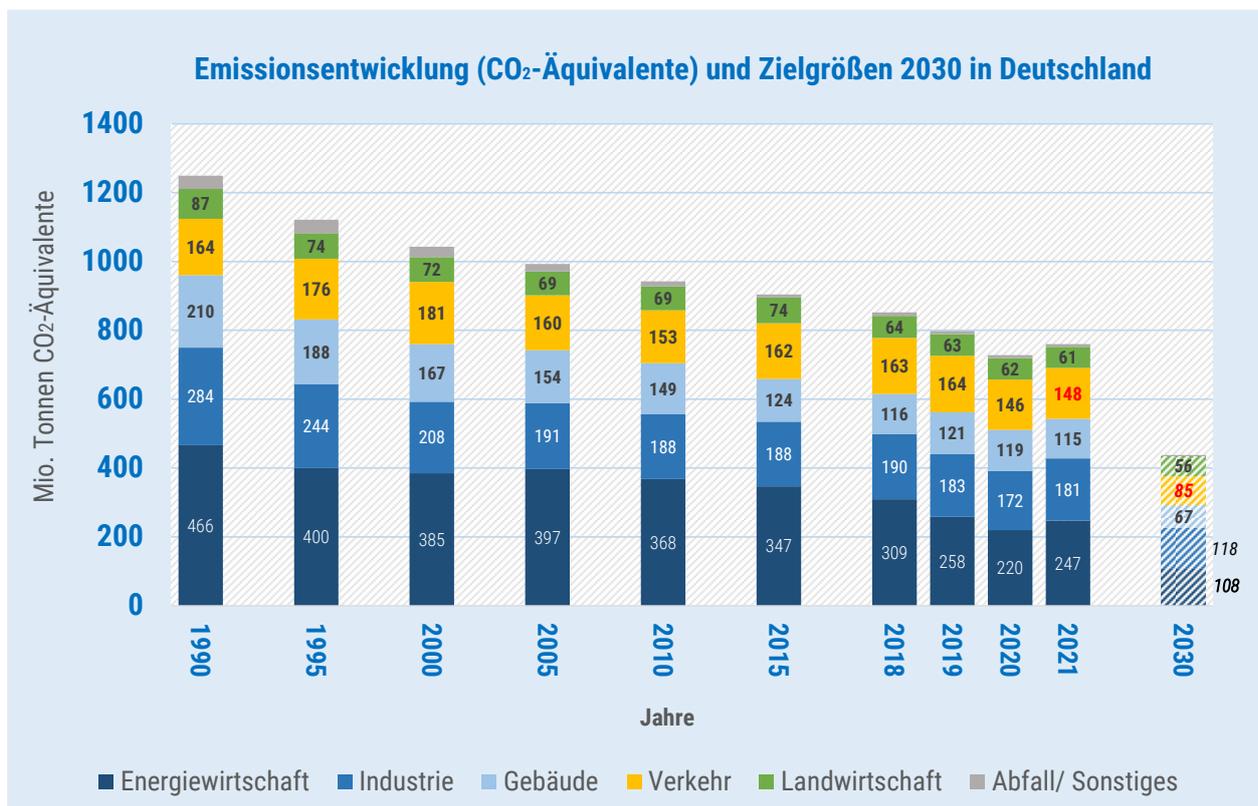


Abbildung 2: Reduktionsziele unterschiedlicher Sektoren, festgelegt im bundesdeutschen Klimaschutzgesetz.

Betrachtet man die festgelegte Zielgröße im Bereich Verkehr von 85 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten und die Entwicklung bis 2021, dann wird ersichtlich, welche große Herausforderung auch auf kommunaler Ebene besteht.

Der Verkehrssektor muss bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2021 42 % an CO₂-Äquivalenten einsparen. Auch wenn der Beitrag zur Zielerreichung in Abhängigkeit von Stadtgröße und Ausgangssituation zu sehen ist, so wird trotzdem deutlich, dass gerade im Bereich Verkehr deutliche Einsparungen bei den klimarelevanten Gasen auch in Nürtingen erfolgen müssen!

Der deutsche Klimaschutzplan hat hierfür bereits Handlungsziele und Aspekte definiert, die auch in die hier erarbeitete Konzeption einfließen sollten:

- ▶ 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 des Flächenverbrauchs
- ▶ 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

Das Land Baden-Württemberg möchte im Hinblick auf den Klimaschutz bis zum Jahre 2030 sogar eine Reduktion von CO₂-Äquivalenten um 55 % erreichen. Hierfür wurden operationale Ziele auf Landesebene definiert:



Auch wenn diese Landesziele nicht verbindlich sind, so bestehen dennoch gute Gründe, zu diesen Zielen einen entsprechenden Beitrag zu leisten und sie gegebenenfalls in den lokalen Zielkatalog aufzunehmen.

3 Beteiligungsprozess

Neben der Expertise und Sicht des Fachplaners sind für eine gute, praxisorientierte und für Nürtingen passende Planung die Erfahrungen und Bedürfnisse, aber auch die Ideen und Wünsche der vor Ort Lebenden und Arbeitenden von zentraler Bedeutung!

Im Gegensatz zu früheren Planungen findet heute eine wesentliche umfangreichere Beteiligung verschiedener Gruppen statt (siehe auch Abbildung 1, rechter Bereich).

Da der letztendliche Beschluss des integrierten Mobilitätskonzepts für Nürtingen dem Gemeinderat, also den politischen Vertreterinnen und Vertretern der Bürger obliegt, wird der Planungsprozess von einer Lenkungsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung, jeweils einer Vertreterin oder einem Vertreter aus den Fraktionen des Stadtrats und den Planern begleitet.

In diese Lenkungsgruppe können bei Bedarf auch Expertinnen und Experten, Vertreterinnen und Vertreter von Interessengruppen, Nachbarkommunen oder auch übergeordneten Stellen eingebunden werden. Durch die Lenkungsgruppe als Teil des Planungsprozesses soll die politische Umsetzbarkeit nach Fertigstellung des Konzeptes garantiert werden.

Insbesondere in den Phasen Problem- und Chancenanalyse sowie Maßnahmenentwicklung ist zudem eine Beteiligung von Expertinnen und Experten, Interessenvertretungen, Bildungseinrichtungen, Firmen, vor allem aber die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger unerlässlich.

Die Bürgerinnen und Bürger sind sowohl Akteure, Nutzer, aber auch Betroffene, die dem täglichen Verkehr ausgesetzt sind und deren Lebensqualität auch von der zukünftigen Mobilitätsgestaltung in Nürtingen beeinflusst wird. Als Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt sollen sie daher aktiv an der Gestaltung ihres Lebensumfeldes mitwirken können.

Die erfolgreiche Umsetzung und die größtmögliche Entfaltung der gewünschten Wirkungen von Maßnahmen kann nur erfolgen, wenn diese auf eine möglichst breite Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern sowie weiterer Akteure im Bereich Mobilität treffen.

Um die Bürgerschaft eng in den Planungsprozess einbinden zu können, sind sowohl Onlinebeteiligungen, als auch Workshops vorgesehen. Momentan werden Probleme, Stärken, aber auch Ideen über eine webbasierte, interaktive Kartenanwendung erhoben. Weiter geplant sind Erhebungen zum Verkehrsverhalten und zu Maßnahmen.

Auch in der momentan durchgeführten grundlegenden Phase der Leitbilderarbeitung sollte die Bürgerschaft in den Planungsprozess eingebunden werden.

Dies erfolgte in einem Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden vorgeschlagene Zielbereiche diskutiert und durch eine Konkretisierung entsprechende Handlungsziele festgelegt. Nachfolgend werden die Konzeption dieses Bürgerworkshops und die Ergebnisse sowie weitere Schritte dargelegt.

4 Dokumentation Workshop

4.1 Gewähltes Format

Der Workshop fand am Donnerstag, 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen in Anlehnung an das Format „World Café“ gemäß dem Beteiligungskompass der Stadt Nürtingen statt.

Um möglichst viele Sichtweisen unterschiedlicher Gruppen abbilden zu können und eine Dominanz bestimmter Interessen zu vermeiden, wurden im Vorfeld auf Basis des Einwohnermelderegisters Bürgerinnen und Bürger aus verschiedenen Altersgruppen und Stadtgebieten angeschrieben und zur Teilnahme eingeladen. Aus den Rückmeldungen wurden dann 40 Bürger zufällig entsprechend Alters- und Bevölkerungsgruppen ausgewählt. Zusätzlich nahmen auch Vertreter von Interessenverbänden am Workshop teil, beispielsweise Vertreter der mobilitätseingeschränkten Personen, der Nürtinger Jugend, der Wirtschaft sowie von Fahrrad- und Automobilverbänden.

Hierdurch sollen bei den Zieldefinitionen verschiedene Sichtweisen in den Prozess einfließen, um auch Zielkonflikte frühzeitig erkennen zu können.

In Abstimmung mit der begleitenden Lenkungsgruppe wurden vorbereitend vier Zielbereiche definiert, die den Teilnehmenden als Vorschlag präsentiert wurden:

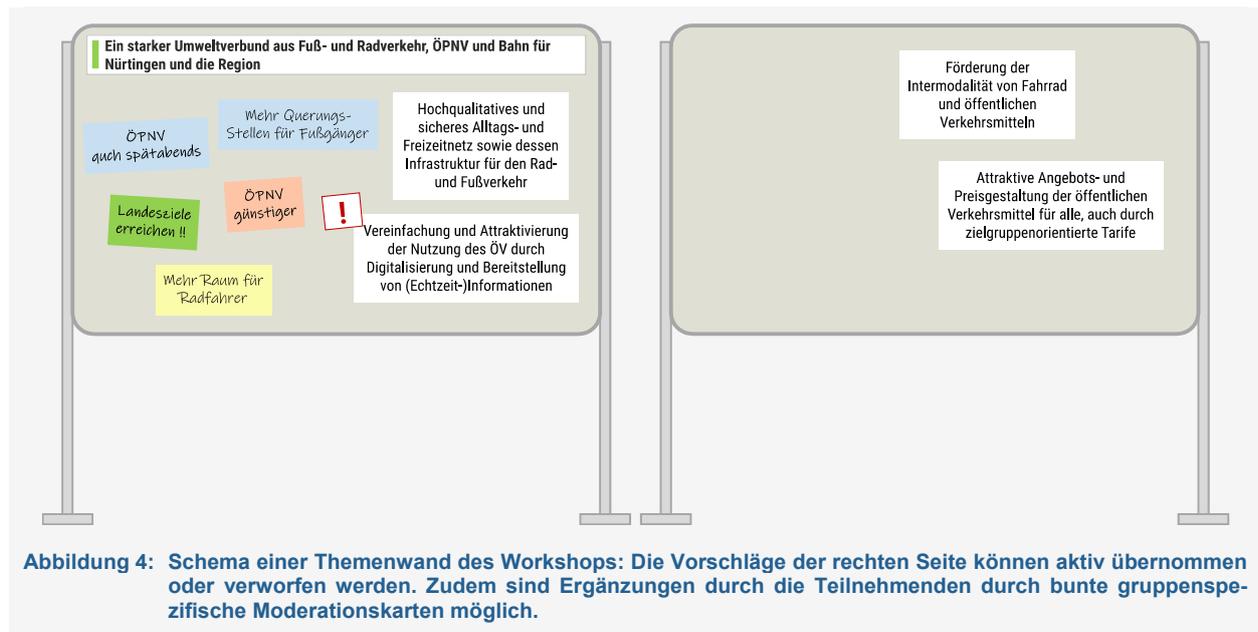
I	Mobilität als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung
II	Ein starker Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Bahn für Nürtingen und die Region
III	Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität in Nürtingen
IV	Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr

Diesen Zielbereichen entsprechend wurden vier zugehörige Themenwände bereitgestellt.

An diesen Themenstellwänden wurden zudem erste konkretisierende Handlungsziele auf der rechten Seite der Tafeln präsentiert. Dies sollte den Teilnehmenden die Diskussion erleichtern und zeigen, wie eine Konkretisierung aussehen könnte. Zudem konnten so bereits erste von den Planern abgeleitete Leit- bzw. Handlungsziele bewertet werden, indem sie durch Aufhängen auf der linken Seite als Handlungsziel übernommen wurden (siehe Abbildung 4).

An den Themenwänden sollten sich die Teilnehmenden nach zufälliger Einteilung in vier Gruppen im Hinblick auf folgende Arbeitsaufträge austauschen:

- ▶ Haben Sie Ergänzungen zu den Zielbereichen? Fehlen Zielbereiche?
- ▶ Haben Sie Ergänzungen zu den möglichen Leitzielen?
- ▶ Sind die Leitziele passend?
- ▶ Fallen Ihnen andere Leitziele ein?
- ▶ Gewichten Sie die Leitziele.



Jeweils nach etwa 20 Minuten fand ein Wechsel der Gruppen zur jeweils nächsten Themenwand statt, sodass in einem rotierenden Verfahren sich alle Gruppen zu allen Themenbereichen einbringen konnten. Die Gruppen wurden jeweils von einer Mitarbeiterin oder Mitarbeiter des Planungsbüros und der Stadtverwaltung Nürtingen begleitet.

4.2 Verlaufsdocumentation

Begrüßung und Einführung

Um 18:00 Uhr begrüßte Oberbürgermeister Herr Dr. Fridrich die Teilnehmenden sowie einzelne Mitglieder der Lenkungsgruppe zum Bürgerworkshop in der Stadthalle Nürtingen.

Er wies daraufhin, wie komplex Mobilität und das entsprechende Mobilitätsverhalten sind und dass es wichtig und eine große Herausforderung bei der Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzepts ist, die Belange unterschiedlicher Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen zu berücksichtigen und miteinander in Einklang zu bringen. Das integrierte Mobilitätskonzept soll dafür Sorge tragen, dass der Spagat zwischen Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen und beispielsweise dem notwendigen Klimaschutz gelingt.

Herr Dr. Horelt, vom Moderationsbüro team ewen hieß die Teilnehmenden auch im Namen der Moderation und der Fachplaner willkommen und führte, neben organisatorischen Hinweisen, in den Ablauf des Abends ein.

In diesem ersten Bürgerworkshop geht es vorrangig um die Zielbereiche, die dem integrierten Mobilitätskonzept zugrunde liegen sollen und aus denen dann erste konkretere Handlungsziele und später Maßnahmen entwickelt werden müssen. Dabei sind die Perspektiven und Hinweise der heute eingeladenen Bürgerinnen und Bürger sowie der Interessenvertreter von großer Bedeutung für die weitere Erstellung des Konzepts.

Im Rahmen einer Saalabfrage zeigte sich, dass recht gleichmäßig aus allen Altersklassen (unter 30 Jahre, 30 bis 60 Jahre, 60 und mehr Jahre) Personen in der Veranstaltung vertreten waren. Zudem zeigte eine weitere Abfrage „Wie sind Sie heute zur Veranstaltung gekommen?“, dass etwa gleich viele Personen zu Fuß oder per Rad (jeweils ca. 12 Personen), viele mit dem Auto (16 Personen) und sehr wenige mit dem ÖPNV (1 Meldung) den Weg zur Veranstaltung gefunden hatten. Durch diese Abfrage sollte ein erstes Gefühl für die aktuelle Verkehrsmittelwahl vermittelt werden.

Impulsvortrag

Herr Schütz von der SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH, ging zunächst auf die sich verändernden Rahmenbedingungen im Themenfeld Mobilität ein und erläuterte, wie sich daraus die Notwendigkeit eines neuen Mobilitätskonzepts ergibt. Dabei gilt es, Mobilität als übergeordneten Prozess aktiv zu gestalten und insbesondere den Umweltverbund aus Bahn, Bus, Fahrrad und Zufußgehen zu stärken, um die negativen Wirkungen des resultierenden Verkehrs zu mindern.

Um dieses Gesamtziel zu erreichen, wurden aus Sicht der Planung vier Zielbereiche definiert, die den Teilnehmenden als Vorschlag zur Verfügung gestellt wurden. Dabei sind auch gesetzliche Vorgaben oder definierte Ziele auf verschiedenen Ebenen zu berücksichtigen. Weitere Details können der als Anlage beigefügten Präsentation entnommen werden.

Im Anschluss an die Präsentation hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit für Rückfragen oder Kommentare. Hierbei wurde auf Nachfrage verdeutlicht, dass alle Stadtteile und Teilorte Nürtingens betrachtet werden und im Sinne einer integrierten Perspektive auch Nachbarkommunen einbezogen werden sollen. Aber auch einzelne Stadtviertel oder Einrichtungen wie Schulen oder Pflegeheime werden berücksichtigt, um den besonderen Bedürfnissen der Nutzenden und Wohnbevölkerung gerecht zu werden. Dabei werden Klimaanpassungsmaßnahmen mitgedacht, wo diese durch Maßnahmen im Bereich Mobilität unterstützt werden können (z.B. durch Reduzierung von Parkständen zugunsten von Grünflächen).

Hinweise der Teilnehmenden gab es zudem zum Einbezug von ortsansässigen Unternehmen, zur Berücksichtigung der Optionen auf der Schiene und zur bevorzugten Umsetzung von Maßnahmen, die schnell und kostengünstig realisiert werden können. Herr Schütz stellte abschließend dar, wie die vier Ziele miteinander zusammenhängen und betonte, dass die Sicherung der Lebensgrundlage kommender Generationen sowie die Zukunftssicherung von Nürtingen als attraktivem Wohn- und Wirtschaftsstandort ein zentraler Antrieb bei der Erstellung des integrierten Mobilitätskonzepts ist.



4.3 Zusammenfassung der Ergebnisse

Nach der Gruppenarbeit stellten die vier Betreuer der Themenstellwände im Gespräch mit der Moderation zusammenfassend dar, wie die Diskussion an den Ständen verlief, wo sich Schwerpunkte entwickelten und welche Ergänzungen von den Bürgerinnen und Bürgern übermittelt wurden.

4.3.1 Mobilität als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung

Eine lebenswerte Stadtgestaltung soll für alle Bevölkerungsgruppen angestrebt werden. Mobilitätseingeschränkte Menschen, Ältere und Jüngere sollen sich unbeschwert und unkompliziert in Nürtingen bewegen können. Ein barrierefreier Zugang zu allen Mobilitätsangeboten ist dabei wichtig.

Um auch abends gerne zu Fuß in Nürtingen unterwegs sein zu wollen, sollen Angsträume z. B. durch eine verbesserte Beleuchtung aufgelöst werden, aber auch die Verkehrssicherheit spielt hier eine entscheidende Rolle. Dabei soll der Blick auch auf die Jüngsten unserer Gesellschaft und die Schulwege gerichtet werden. Es sollte auch ein Ziel sein, die Anzahl der Elterntaxis weiter zu verringern. Hierbei spielt auch ein gutes ÖV-Angebot eine wichtige Rolle.

Auch ein gutes Fuß- und Radwegenetz ist beispielsweise für die Freizeitmobilität der Kinder wichtig, da hier das Fahrrad häufig das Hauptverkehrsmittel ist.

Wichtig war es den Teilnehmenden auch, die Verkehrsmenge in den Siedlungsräumen deutlich zu verringern. Dies gilt insbesondere auch für die Innenstadt und den Altstadtbereich. Eine Möglichkeit wurde hier auch in der Reduktion von Parksuchverkehren gesehen.

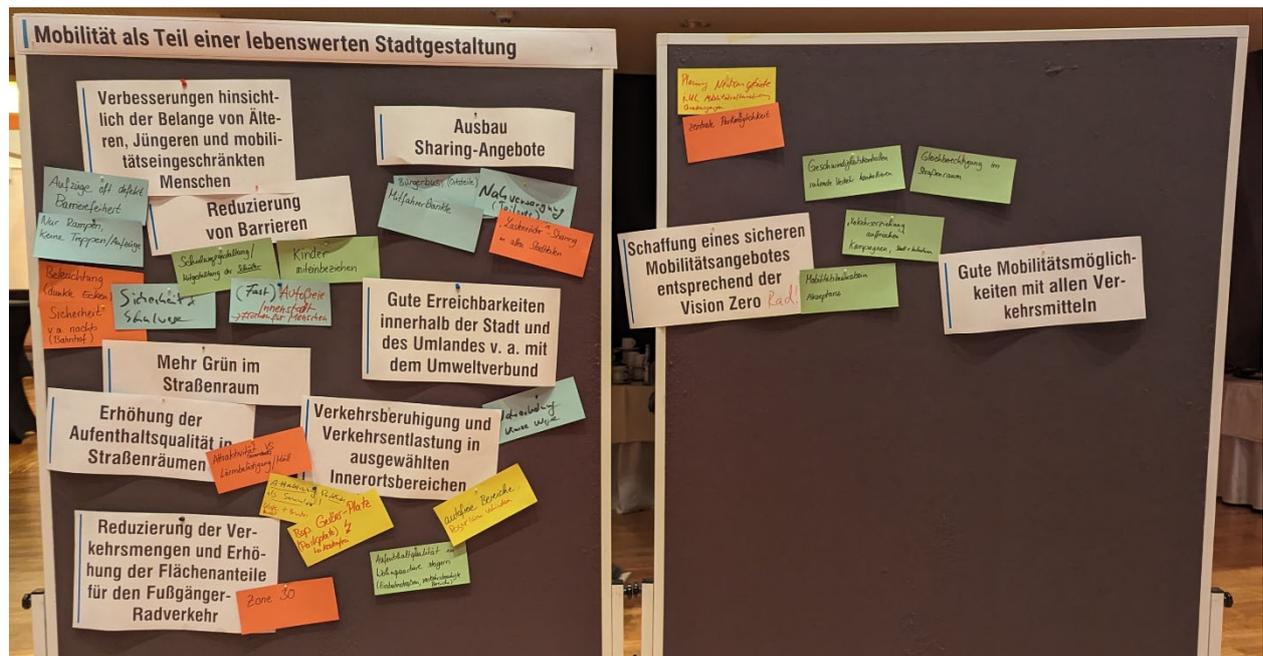
Parkstände sollten an einzelnen Standorten reduziert werden, sodass eine Umgestaltung für mehr Aufenthaltsqualität möglich ist. Ein Beispiel sei hier der Gerberplatz. Hierdurch könnten auch mehr Grünflächen entstehen. Insgesamt ist eine Verringerung der Verkehrsfläche anzustreben, sodass klimawirksame Ausgleichsflächen, Sitzmöglichkeiten und eine Belebung der Außengastronomie erfolgen können.

Um Wege zu verkürzen oder mit umweltschonenderen Verkehrsmitteln bewerkstelligen zu können, sollte das Nahversorgungsangebot insbesondere in den Teilorten verbessert werden. Mit durch Bürgerinnen und Bürger organisierte Mobilitätsangeboten, wie ein Bürgerbus oder Mitfahrbänke, könnte auch für die ältere Bevölkerung ein Gewinn an Lebensqualität erreicht werden.

Ein gutes Sharing-Angebot z. B. für Lastenräder könnte auch in den anderen Altersgruppen einen Umstieg bei der Verkehrsmittelwahl unterstützen und Verkehr reduzieren.

Mobilität soll für alle mit allen zur Verfügung stehenden Verkehrsträgern möglich und attraktiv sein. Hierfür ist es indes erforderlich, ein neues Bewusstsein dafür zu entwickeln, welche Verkehrsmittel verträglicher sind, aber auch das Verständnis füreinander zu stärken. Es ist mehr Rücksicht im Straßenverkehr notwendig.

Festgelegte Handlungsziele und Maßnahmenansätze sowie Hinweise zum Zielbereich:



Verbesserungen hinsichtlich der Belange von Älteren, Jüngeren und mobilitätseingeschränkten Menschen

- Aufzüge oft defekt – Barrierefreiheit nicht gegeben
- Vorzugsweise Rampen anstatt Treppen/Aufzüge
- Beleuchtung verbessern (dunkle Ecken ausleuchten)
- Sicherheit v.a. nachts (z. B. Bahnhof) gewährleisten

Reduzierung von Barrieren

- Schulweggestaltung: Mitgestaltung durch Schüler
- Kinder in Planung miteinbeziehen
- Sicherheit, insbesondere auch auf Schulwegen verbessern
- (Fast) Autofreie Innenstadt: Flächen für Menschen

Mehr Grün im Straßenraum / Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Straßenräumen

- Attraktivität Innenstadt durch Verringerung Lärmbelastung erhöhen, Müll verringern

Reduzierung der Verkehrsmengen und Erhöhung der Flächenanteile für den Fußgänger- und Radverkehr

- Tempo-30-Zonen ausweiten

Ausbau Sharing-Angebote

- Bürgerbus (Ortsteile)
- Mitfahrerbänke
- Nahversorgung verbessern
- Lastenräder-Sharing in allen Stadtteilen

Gute Erreichbarkeiten innerhalb der Stadt und des Umlandes v.a. mit dem Umweltverbund

- Naherholung – kurze Wege

Verkehrsberuhigung und -entlastung in ausgewählten Innerortsbereichen

- Attraktivere Parkhäuser als flächenökonomische Unterbringung
- Beispiel Gerberplatz: Kostenfreie Parkstände reduzieren und umgestalten
- Autofreie Bereiche: „Poserlärm“ (Fahren um gesehen zu werden) vermeiden
- Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren steigern (Einbahnstraßen, verkehrsberuhigte Zonen)

Schaffung eines sicheren Mobilitätsangebotes entsprechend der Vision Zero (Rad!) /

Gute Mobilitätsmöglichkeiten mit allen Verkehrsmitteln

- Planung Neubaugebiete inkl. Mobilitätsalternativen, Quartiersgaragen
- Gleichberechtigung im Straßenraum (Kfz, Rad, Fußgänger)
- Neues Mobilitätsbewusstsein: Akzeptanz von Maßnahmen
- Verkehrserziehung auffrischen: Kampagnen von Stadt und Initiativen
- Zentrale Parkmöglichkeiten für alle Verkehrsmittel schaffen
- Geschwindigkeitskontrollen und ruhenden Verkehr kontrollieren

4.3.2 Ein starker Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Bahn für Nürtingen und die Region

Das als Unterziel vorgeschlagene Thema „Schaffung eines neuen Mobilitätsbewusstseins“ wurde von den teilnehmenden Bürgern als sehr wichtig angesehen. Es wurde vorgeschlagen, dieses Thema als eigenen Zielbereich zu definieren.

Die Teilnehmenden wiesen darauf hin, dass die Handlungsziele möglichst eindeutig und einfach formuliert sein sollten. Zudem sollten die Verkehrsmittel des Umweltverbundes hier als eigenständig angesehen werden und auch entsprechend spezifische Handlungsziele formuliert werden.

Hinsichtlich des ÖPNVs waren die Zuverlässigkeit und eine hohe sowie harmonisierte Taktung (Fahrten immer zur selben Zeit, sodass im Grunde kein Fahrplan benötigt wird) sehr zentrale Anliegen. Ziel sollte es sein, hier deutliche Verbesserungen zu realisieren.

Bemängelt wurde, dass es zwar sehr viele digitale Angebote (Apps) im Bereich des ÖV gibt, die aber vielen nicht bekannt sind. Zudem sind sie sehr unterschiedlich gestaltet. Hier sollte eine Zusammenführung der digitalen Plattformen als Ziel festgelegt werden. Es fehlen bessere Informationskanäle im Bereich ÖV. Diese müssen besser kommuniziert werden.

Im Hinblick auf eine Mobilität für alle sollten die ÖPNV-Preise sozial verträglich sein und Kinder oder Jugendliche kostenlos fahren können.

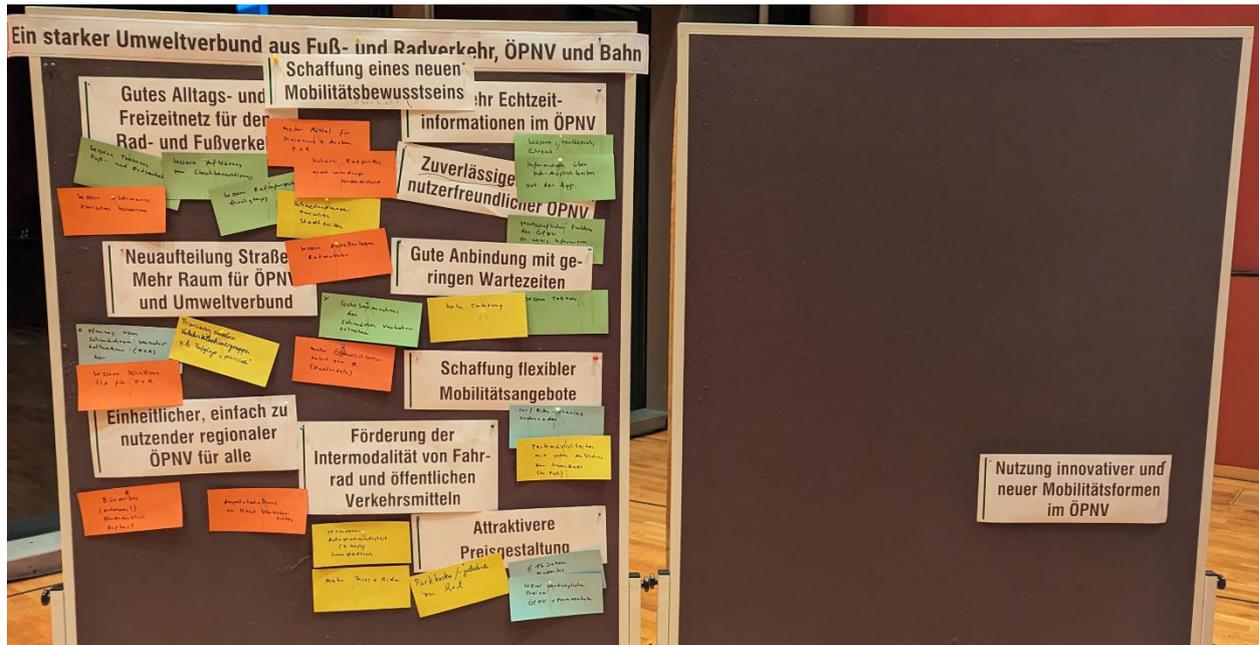
Es werden mehr Parkmöglichkeiten mit guter Anbindung zur Innenstadt bzw. zum ÖV (bessere Park&Ride- und Kiss&Ride-Angebote) gewünscht. Auch das Sharing-Angebot (Auto und Fahrrad) sollte verbessert werden. Bürgerbusse sollten das ÖV-Angebot ergänzen.

Die vorhandene Radinfrastruktur wurde als gut bewertet. Dennoch wurden mehr Mittel für Sanierung und Ausbau gewünscht sowie der Bau von Radschnellwegen.

Es wurde mehr Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr (z.B. zu Stadtradeln) gewünscht sowie mehr Aufklärung über die Gleichberechtigung von Radfahrenden zum Kraftfahrzeugverkehr.

Ziel sollte es auch sein, die Geschwindigkeit zu reduzieren. Eine stadtverträgliche Höchstgeschwindigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr wäre als Maßnahme wünschenswert.

Festgelegte Handlungsziele und Maßnahmenansätze sowie Hinweise zum Zielbereich:



Gutes Alltags- und Freizeitnetz für den Rad- und Fußverkehr

- Mehr Mittel für Sanierung und Ausbau F + R (Fußgänger und Rad)
- Bessere Abstellanlagen für Radverkehr
- Sicheres Radparken nicht unbedingt kostendeckend anbieten
- Schnellradwege zwischen den Stadtteilen
- Bessere durchgängige Radinfrastruktur
- Bessere Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Bessere Aufklärung zur Gleichberechtigung im Bezug zum Kraftfahrzeug
- Bessere Abstimmung zwischen den Kommunen

Mehr Echtzeitinformationen im ÖPNV

- Echtzeitinformationen umfassend bereitstellen
- Mehr Informationen über Informations-Möglichkeiten: Übersicht digitale Angebote

Zuverlässiger und nutzerfreundlicher ÖPNV

- Gesellschaftliches Problem des ÖPNV: Zu wenig Informationen
- ÖV muss verlässlicher werden

Gute Anbindung mit geringen Wartezeiten

- Hohe Taktung
- Bessere Taktung (Bessere Anpassung an Schiene und Abfahrten immer zur selben Zeit)

Neuaufteilung Straße – Mehr Raum für ÖPNV und Umweltverbund

- Sichtbarmachen der schwächeren Verkehrsteilnehmer
- Mehr Öffentlichkeitsarbeit für Radfahrer (Stadtradeln)
- Priorisierung einzelner Verkehrsteilnehmergruppen, z.B. Fußgänger „priorisieren“
- Bessere Schaltung Lichtsignalanlagen (Ampeln) für Fußgänger und Radfahrer

Einheitlicher, einfach zu nutzender regionaler ÖPNV für alle

- Bürgerbus, ggf. auch autonome Möglichkeiten prüfen und testen
- Ehrenamtlich organisierter Rufbus
- Ampelschaltung auf Basis von aktuellen Verkehrszahlen

Schaffung flexibler Mobilitätsangebote

- Car-/Bike-Sharing, Lastenräder ausweiten
- Parkmöglichkeiten mit guter Anbindung zur Innenstadt (zu Fuß) schaffen

Förderung der Intermodalität von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln

- Geringere Autogeswindigkeit (7 km/h) innerstädtisch
- Mehr Kiss + Ride-Stellplätze einrichten

Attraktivere Preisgestaltung

- Parkkosten/-gebühren zu hoch
- Unter 16 Jahre kostenlose Nutzung des ÖV ermöglichen
- Sozialverträgliche Preise im ÖPNV und Fernverkehr

4.3.3 Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität in Nürtingen

Um Emissionen in Nürtingen einzusparen, sollte der Radverkehrsanteil erhöht werden. Hierzu sind die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern.

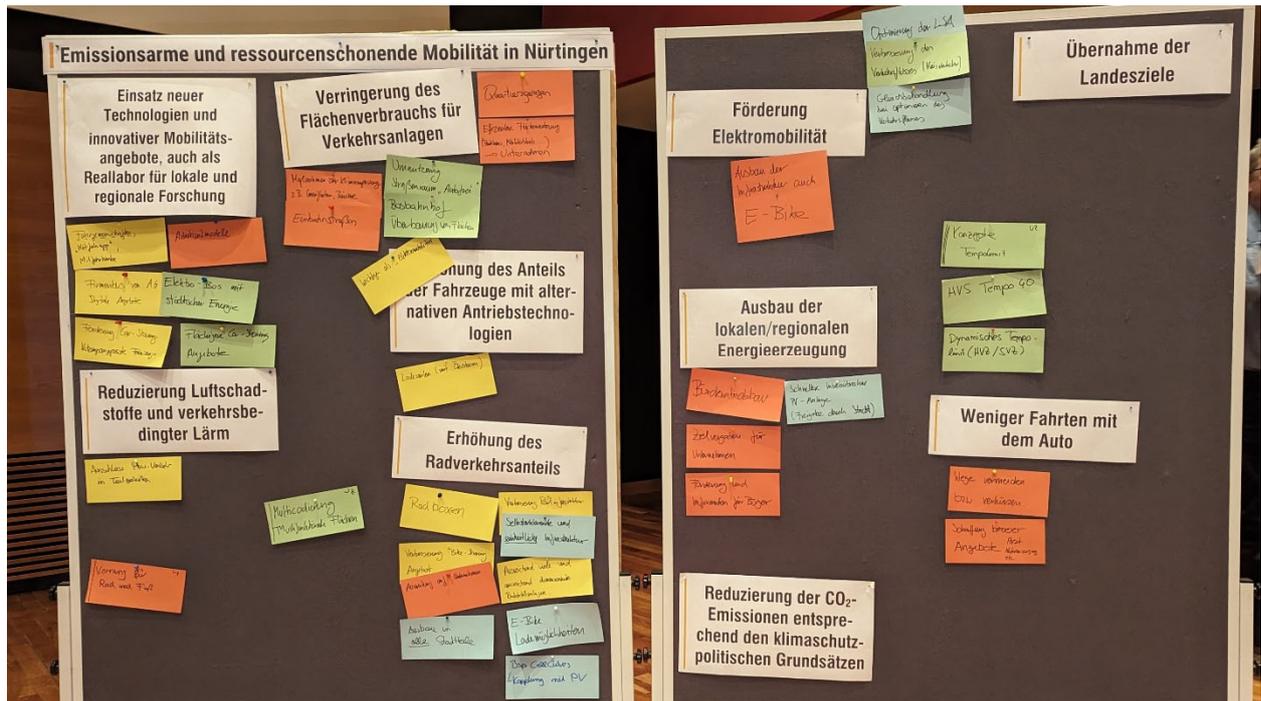
Auch die Geschwindigkeit spielt hier eine Rolle. Dynamische Geschwindigkeitsanzeigen in Verbindung mit grünen Wellen an den Lichtsignalanlagen (Ampeln) sollten erwogen werden. Insgesamt aber ist die Geschwindigkeit zu reduzieren. Das unterstützt auch die Attraktivität des Fahrrades.

Eine Optimierung von Lichtsignalanlagen (Ampeln) ist auch an den anderen Kreuzungen, die nicht Teil einer grünen Welle sind, vorzunehmen. Insgesamt sollte der Verkehrsfluss verbessert werden.

Wichtig ist auch der Einsatz neuer Technologien und innovativer Mobilitätsangebote, auch als Reallabor für die lokale und regionale Forschung. Autonome ÖV-Angebote können beispielsweise eine Ausweitung des Angebotes bei geringeren Kosten möglich machen.

Wichtig ist es, das Kraftfahrzeug nicht ins Abseits zu stellen. Durch verbesserte Antriebe ist eine umwelt- und stadtverträglichere Nutzung möglich.

Festgelegte Handlungsziele und Maßnahmenansätze sowie Hinweise zum Zielbereich:



Einsatz neuer Technologien und innovativer Mobilitätsangebote, auch als Reallabore für lokale und regionale Forschung

- Fahrgemeinschaften: Mitfahrer-App, Mitfahrbänke
- Förderung Car-Sharing: Mehr Angebote in der Fläche
- Nutzungsangepasste Fahrzeuge
- Bessere/Angepasste Arbeitszeitmodelle
- Firmenbus vom Arbeitgeber – digitale Angebote
- Elektro-Bus mit städtischer Energie

Verringerung des Flächenverbrauchs für Verkehrsanlagen

- Maßnahmen zur Klimaanpassung, z.B. mehr Grünflächen, Bäume
- Einbahnstraßen
- Umnutzung von Straßenraum: „Autofreie Zonen“
- Busbahnhof: Überbauung von Flächen
- Quartiersgaragen
- Effizientere Flächennutzung (Parkhaus, Mobilitätshub) – Unternehmen

Reduzierung Luftschadstoffe und verkehrsbedingtem Lärm

- Ausschluss PKW-Verkehr in Teilgebieten
- Vorrang für Rad und Fuß
- Multicodierung: Schaffung multifunktionaler Flächen
- Optimierung der Lichtsignalanlagen
- Verbesserung des Verkehrsflusses (Kreisverkehr)
- Gleichbehandlung bei Optimierung des Verkehrsflusses

Erhöhung des Anteils der Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien

- Wichtiger als Elektromobilität: Auch andere Technologien fördern
- Ladesäulen (mit Ökostrom)

Erhöhung des Radverkehrsanteils

- Radboxen
- Verbesserung Radinfrastruktur
- Selbsterklärende und einheitliche Infrastruktur
- Verbesserung Bike-Sharing-Angebot
- Sharing: Ausweitung auf Unternehmen (auch Jobrad)
- Sharing: Ausbau in allen Stadtteilen
- Ausreichend viele und ausreichend dimensionierte Radabstellanlagen
- E-Bike-Lademöglichkeiten
- CellCubes – Kopplung mit Photovoltaik

Erhöhung Elektromobilität

- Ausbau der Infrastruktur auch beim E-Bike

Übernahme der Landesziele

- Konzepte für ein weitergehendes Tempolimit
- Tempo 40 auf Hauptverkehrsstraßen
- Dynamisches Tempolimit

Ausbau der lokalen/regionalen Energiezeugung

- Bürokratie-Abbau
- Schnellere Inbetriebnahmen von Photovoltaik-Anlagen (Freigabe durch Stadt)
- Zielvorgaben für Unternehmen
- Förderung und Information der Bürgerinnen und Bürger

Weniger Fahrten mit dem Auto

- Wege vermeiden bzw. verkürzen
- Schaffung besserer Angebote (Arzt, Nahversorgung)

4.3.4 Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr

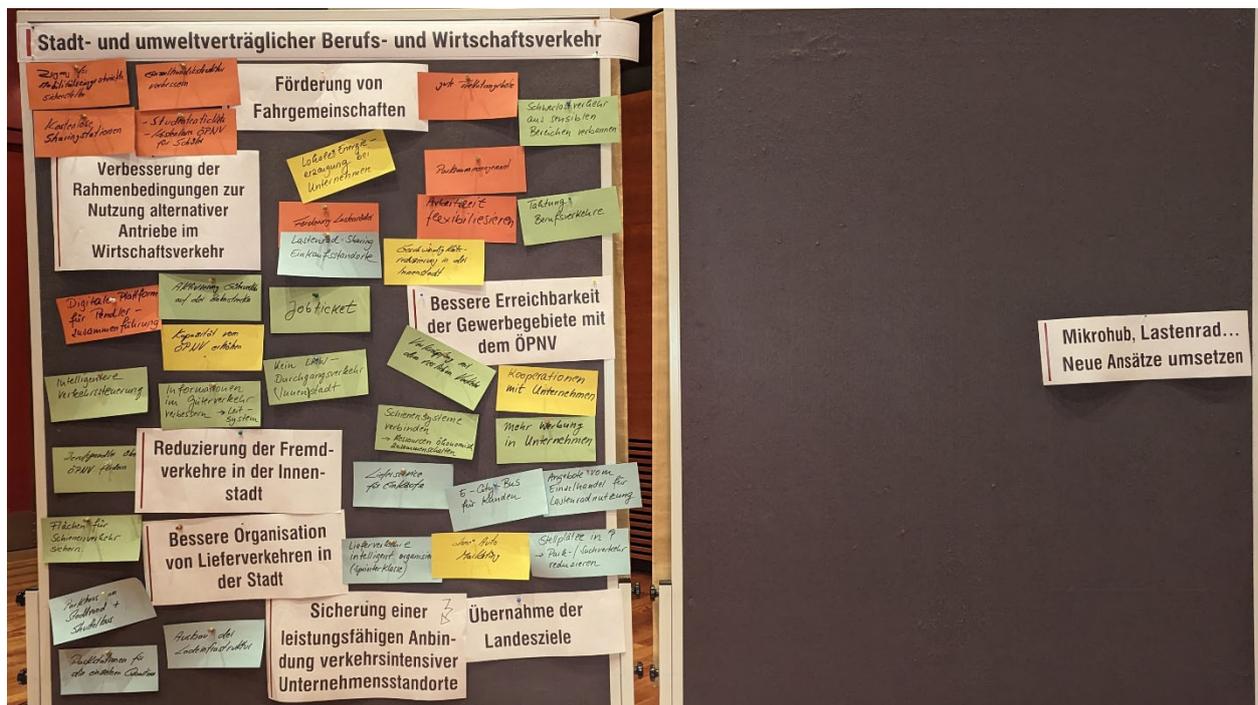
Auch im Bereich des Wirtschafts- und Berufsverkehrs spielt der ÖV eine wichtige, aber noch zu geringe Rolle. Die Betriebszeiten und Fahrpläne müssen besser auch auf die Schichtzeiten bei Firmen angepasst werden. Zudem sollten in der Kooperation mit den Unternehmen gute Jobticket-Angebote den Berufstätigen, aber auch Auszubildenden verfügbar gemacht werden. Dabei müssen die Gewerbegebiete jedoch auch gut mit dem ÖV zu erreichen sein.

Auch Sharing-Angebote können die Nahmobilität verbessern. Zudem sollten Fahrgemeinschaften attraktiver gestaltet und eine Plattform zur besseren Zusammenführung von Fahrgemeinschaften bereitgestellt werden.

Als wichtige Handlungsziele wurden auch die Flexibilisierung von Arbeitszeiten und die Möglichkeiten zum Homeoffice gesehen. Auch für berufliche Sitzungen ist heute nicht mehr zwingend ein Ortswechsel erforderlich.

Ein großes Potenzial zur Fahrt- und damit Verkehrsreduzierung wird auch in einer Verbesserung von Lieferketten und -verkehren gesehen. Ziel sollte es sein, über ein besseres Liefermanagement und die Zusammenführung von Lieferströmen die Verkehrsmengen innerorts zu reduzieren. An den Ortsgrenzen oder auch an regionalen Punkten könnten Waren auf umwelt- und stadtverträglichere Verkehrsmittel umgelagert werden, die dann auch „intelligenter“, wegeoptimiert die Waren zum Endpunkt bringen könnten.

Festgelegte Handlungsziele und Maßnahmenansätze sowie Hinweise zum Zielbereich:



Verbesserung der Rahmenbedingungen zur Nutzung alternativer Antriebe im Wirtschaftsverkehr

- Zugang für mobilitätseingeschränkte Menschen sicherstellen
- Einzelhandelsstruktur verbessern
- Kostenlose Sharing-Stationen
- Studententickets
- Jobticket
- Kostenloser ÖPNV für Schüler
- Gute Ticketangebote (z. B. attraktivere Preisgestaltung)
- Schwerlastverkehr aus sensiblen Bereichen verbannen
- Kein LKW-Durchgangsverkehr in der Innenstadt
- Parkraummanagement
- Lokale Energieerzeugung bei Unternehmen
- Förderung von Lastenrädern
- Lastenrad-Sharing an Einkaufsstandorten

- Taktung des ÖV an Berufsverkehr anpassen
- Arbeitszeit flexibilisieren
- Geschwindigkeitsreduzierung in der Innenstadt
- Digitale Plattform für Pendler-Zusammenführung
- Aktivierung Güterverkehr auf der Bahnstrecke (hierfür auch Flächen am Bahnhof sichern)
- Informationen im Güterverkehr verbessern: Leitsystem
- Kapazität von ÖPNV erhöhen
- Intelligente Verkehrssteuerung

Reduzierung der Fremdverkehre in der Innenstadt

- Berufspendeln mit dem ÖPNV fördern
- Flächen für Schienenverkehr fördern

Bessere Organisation von Lieferverkehren in der Stadt

- Lieferservice für Einkäufe
- Lieferverkehr intelligent organisieren (Lieferverkehre in Wohngebieten reduzieren)
- Parkhaus am Stadtrand und Shuttlebus
- Stellplätze im Parkhaus: Park- und Suchverkehr reduzieren
- Packstationen für die einzelnen Quartiere
- Ausbau der Ladeinfrastruktur
- E-Citybus für Kunden
- Angebote vom Einzelhandel für Lastenradnutzung
- „Ohne-Auto“- Marketing

Bessere Erreichbarkeit der Gewerbegebiete mit dem ÖPNV

- Verknüpfung mit dem restlichen Verkehr
- Kooperationen mit Unternehmen
- Schienensysteme verbinden – Ressourcen ökonomisch zusammenschalten
- Mehr Werbung in Unternehmen

5 Ausblick

Nach der Systematisierung und Aufbereitung der Ergebnisse des ersten Workshops folgen Gespräche mit Experten und Expertinnen sowie weiteren wichtigen Akteuren in Nürtingen.

Auch die Lenkungsgruppe wird über den aktuellen Stand der Überlegungen in Kenntnis gesetzt und damit politisch vorabgestimmt.

Darüber hinaus werden die Ergebnisse des ersten Workshops auch auf der Projektwebseite veröffentlicht und die abgestimmten Handlungsziele zur Bewertung internetgestützt veröffentlicht (www.mobilitaetskonzept-nuertingen.de).

Hierdurch soll es auch den Bürgern, die nicht teilnehmen konnten, möglich gemacht werden, die Handlungsziele zu bewerten und zu kommentieren. So soll die Akzeptanz einzelner Aspekte festgestellt werden.

Die Handlungsziele sollen dann im Gemeinderat beschlossen werden, um ihnen die Verbindlichkeit, die sie benötigen, zu verleihen.

Weitere Beteiligungsveranstaltungen für Bürgerinnen und Bürger werden folgen, in denen es auch um die aus den Zielen abgeleiteten Maßnahmen gehen wird.

Auch hier ist eine Information zu aktuellen und kommenden Schritten über die projektbegleitende Webseite möglich:

www.mobilitaetskonzept-nuertingen.de

Anlage



Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen 2035

Workshop „Mobilitätsziele“ am 09.02.2023



0

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen



Vorstellung Projektteam

Sie und wir **gemeinsam** für eine nachhaltige zukunftsorientierte Mobilität in Nürtingen!

Stadt Nürtingen

- Johannes Martin
- Stefanie Aißlinger
- Thorsten Wriske
- Stephan Maul

SSP Consult

- Andreas Schütz
- Ulrich Heck
- Patrick Miller
- David Ortiz Reina

team ewen

- Dr. Michel-André Horelt
- Dr. Christiane Hauser

0

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen



Geplanter Ablauf

- Begrüßung
- Einleitende Präsentation zum Projekt *10 Minuten*
- Fragerunde *20 Minuten*
- Bürgerwerkstatt *18:45 Uhr bis ca. 20:30 Uhr*
- Kurze Pause
- Präsentation der Gruppenergebnisse und Zusammenfassung *20 Minuten*
- Wie geht es weiter? *5 Minuten*
- Ende der Veranstaltung *Ca. 21:00 Uhr*



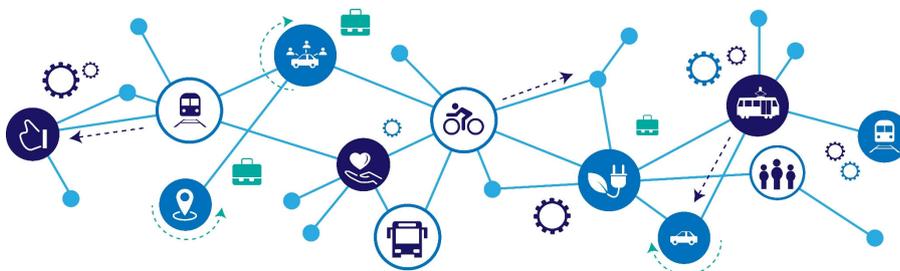
Bild: shutterstock.com



122005-09.02.2023 - 3

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen

1 Warum ein neues (Verkehrs)Mobilitätskonzept?



122005-09.02.2023 - 4

1 Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen

Darum ein neues Konzept

Mobilität als übergeordneten Prozess gestalten!

Mobilität und Erreichbarkeiten mit möglichst geringem Verkehrsaufwand

Stärkung des Umweltverbundes



122005-09.02.2023 - 9

STADT NÜRTINGEN

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

1 Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen

Darum ein neues Konzept



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

Intermodale Wegekette



122005-09.02.2023 - 10

STADT NÜRTINGEN

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

2 Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen

STADT NÜRTINGEN

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Konzeptionelle Grundstruktur

-  **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?**

122005-09.02.2023 - 11

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

2 Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen

STADT NÜRTINGEN

Integrierter Ansatz

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 Wegezwecken** (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)

122005-09.02.2023 - 12

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

2 Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen

Integriertes Mobilitätskonzept Nürtingen – Konzeptionelle Grundstruktur

Bildquellen: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg



Radverkehrs-konzeption **Fußgängerquerungs-konzeption**

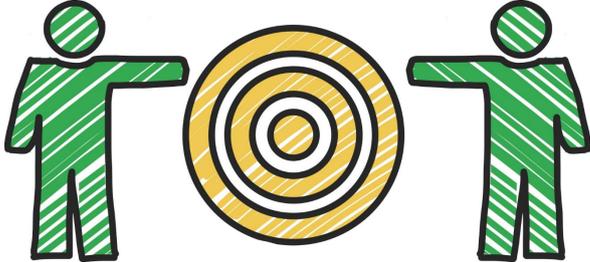
➔ **Gemäß Förderanforderungen durch das Land Baden-Württemberg**

122005-09.02.2023 - 13

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen

3 Ziele für eine zukünftige Mobilität in Nürtingen



122005-09.02.2023 - 14

3 Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen

Die Funktion von Leitzielen in der Mobilitätskonzeption

The diagram illustrates a process starting from an initial state. On the left, a grey circle is labeled "Ausgangssituation". A grey arrow labeled "Entwicklung" points from this circle towards the right. Above the arrow, the text "Ohne Ziele findet Entwicklung ungesteuert statt" is written. At the end of the arrow, there is a red question mark "?!".

122005-09.02.2023 - 15

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

3 Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen

Die Funktion von Leitzielen in der Mobilitätskonzeption

The diagram illustrates a process starting from an initial state. On the left, a grey circle is labeled "Ausgangssituation" and "Bewertung". A grey arrow labeled "Entwicklung" points from this circle towards the right. At the end of the arrow is a target symbol consisting of a green center surrounded by two concentric blue circles, labeled "Zielvorstellung".

Mit Zielen Bewertung der Ausgangssituation möglich:
Können wir mit den heutigen Mobilitätsangeboten die Ziele erreichen?

122005-09.02.2023 - 16

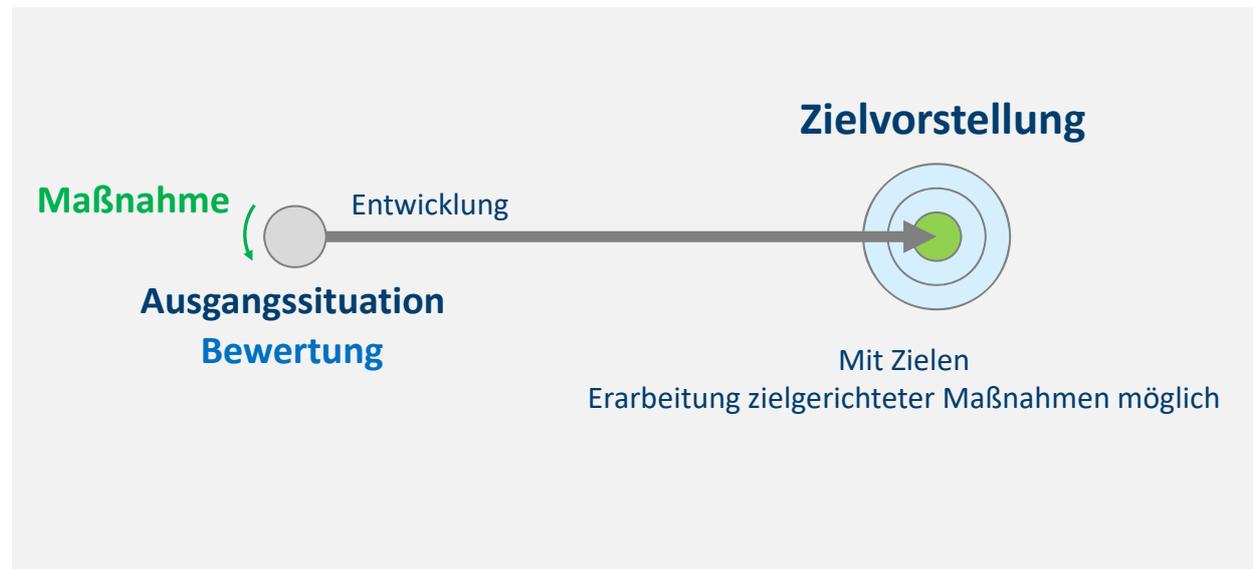
SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

3

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen



Die Funktion von Leitzielen in der Mobilitätskonzeption



122005-09.02.2023 - 17



3

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen



Ziele für eine zukünftige Mobilität: Übergeordnete Ziele

Europäische Union / Pariser Klimaschutzabkommen

- **Langfristziel zum Klimaschutz:**
Reduzierung Treibhausgasemissionen 1990 bis 2050 um 80 bis 95 %
- **Mittelfristziel 2030:**
Reduzierung Treibhausgasemissionen im Verkehr 1990 bis 2030 um mindestens 48%



Klimaschutzplan Deutschland

122005-09.02.2023 - 18



3

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen



Ziele für eine zukünftige Mobilität: Übergeordnete Ziele

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

122005-09.02.2023 - 19



3

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen



Die Landesziele



Bildquelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

122005-09.02.2023 - 20



3 Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen

Vorschlag übergeordneter Ziele für eine zukünftige Mobilität in Nürtingen



Mobilität als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung

Ein starker Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Bahn

Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität in Nürtingen

Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr

122005-09.02.2023 - 21



3 Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen

Ihr heutiges Mitwirken in der Werkstatt-Phase



Einführung in die Werkstatt-Arbeit:

- Sie arbeiten gleich in moderierten Kleingruppen zu den jeweiligen Oberzielen (Zielbereichen).
- Bewerten und Kommentieren Sie die Oberziele und Unterziele (Handlungsziele)

Arbeitsaufträge:

- Haben Sie Ergänzungen zu den formulierten Oberzielen?
- Haben Sie Ergänzungen zu den Unterzielen?
- Sind die Unterziele passend?
- Fallen Ihnen andere Unterziele zum Erreichen des Oberziels ein?
- Gewichten Sie ggf. die Unterziele

Aufteilung in Gruppe:

- Gemischte Gruppen.
- Personen werden per Zufallswahl in unterschiedliche Gruppen entsandt.



Bild: shutterstock.com

122005-09.02.2023 - 22



3

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Nürtingen • Workshop am 9. Februar 2023 in der Stadthalle Nürtingen



Ihr heutiges Mitwirken in der Werkstatt-Phase

Ein starker Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Bahn

ÖPNV
auch spätabends

Mehr Querungs-
Stellen für Fußgänger

Landesziele
erreichen !!

ÖPNV
günstiger



Mehr Raum für
Radfahrer

Hochqualitatives und
sicheres Alltags- und
Freizeitnetz sowie dessen
Infrastruktur für den Rad-
und Fußverkehr

Förderung der
Intermodalität von Fahrrad
und öffentlichen
Verkehrsmitteln

Vereinfachung und Attraktivierung
der Nutzung des ÖV durch
Digitalisierung und Bereitstellung
von (Echtzeit-)Informationen

Attraktive Angebots- und
Preisgestaltung der öffentlichen
Verkehrsmittel für alle, auch durch
zielgruppenorientierte Tarife

122005-09.02.2023 - 23

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH



Danke für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Mitwirkung!