



Stadt Gronau
Fachdienst 466 - Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün
Grünstiege 64
48599 Gronau

Impressum



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

M.Sc. Dirk Lange (Projektleitung)
M.Sc. Markus Bednarek
M.Sc. Sophia Middendorf
M.Sc. Christian Schippl
cand. B.Sc. Julian Kley-Holsteg
cand. B.Sc. Saskia Säuberlich

Bildnachweis

Titelseite: Eigenes Foto Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	4
1.1	Grundlagen für das Zielkonzept	4
1.2	Partizipative Erarbeitung	4
2	Zielkonzept für Gronau	6
A	Mehr Klimaschutz	8
B	Hohe Verkehrssicherheit	9
C	Gute Erreichbarkeit	10
D	Hohe Lebensqualität	11
E	Nachhaltiges Mobilitätsverhalten	12

1 Einführung

Innerhalb des integrierten Mobilitätskonzeptes der Stadt Gronau stellt das Zielkonzept einen wichtigen Baustein dar. Zum einen bilden die Ziele die Grundlage für die Erarbeitung der nachfolgenden Arbeitsschritte, so dienen die Ziele in der Maßnahmenentwicklung als Orientierungsrahmen und Bewertungsmaßstab. Zum anderen stellen die Ziele selbst ein wichtiges Ergebnis des Konzeptes dar, da diese die Grundlage zukünftiger Entscheidungen der Verkehrs- und Mobilitätsplanung bilden. Aus diesem Grund ist die Einbindung aller relevanten Gruppen sowie ein partizipativer Prozess unabdingbar, um eine größtmögliche Akzeptanz in der Bevölkerung Gronaus zu erreichen.

1.1 Grundlagen für das Zielkonzept

Neben Zielstellungen, die sich aus den vorherigen Arbeitsschritten des integrierten Mobilitätskonzeptes sowie dem Beteiligungsprozess ergeben, existieren verschiedene andere Rahmenpläne und Konzepte, aus denen bereits Zielstellungen für die Mobilität in Gronau hervorgehen. Dies sind zum einen übergeordnete Zielstellungen der EU, des Bundes sowie der Länder, zum anderen Konzepte der Stadt Gronau, die bereits in verwandten Bereichen erarbeitet wurden.

Übergeordnete Zielstellungen

Übergeordnete Zielstellungen, aus denen sich bereits einige grundlegende Aussagen für die Mobilität in Gronau entnehmen lassen, sind insbesondere folgende:

- European Green Deal
- Klimaschutzgesetz der BRD
- „Vision Zero“ in NRW
- Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW

Bestehende Zielstellungen in Gronau

Rahmenplanungen und Konzepte, welche eigene, das Mobilitätskonzept betreffende Ziele, beinhalten, sind insbesondere folgende:

- Radverkehrskonzept 2015
- Integriertes Handlungskonzept 2014
- Klimaschutzkonzept Kreis Borken 2014

1.2 Partizipative Erarbeitung

Aufgrund der zentralen Funktion der Ziele im Mobilitätskonzept ist eine breite Akzeptanz in der Stadtgesellschaft erforderlich. Um diese zu erreichen, sind die Ziele innerhalb eines partizipativen Prozesses erarbeitet worden.

Öffentliche Messeausstellung 10. – 12. Juni 2021

Im Rahmen einer Messeausstellung wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse der Öffentlichkeit vorgestellt. Dabei wurden die Teilnehmenden zusätzlich um eine erste Einschätzung der Zielstellung des Mobilitätskonzeptes gebeten. Auch in den Gesprächen mit den Teilnehmenden wurden bereits erste Tendenzen der Bevölkerung deutlich. So zeigte sich, dass die Teilnehmenden vor allem eine Förderung des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs sowie von Sharing-Angeboten wünschen. Darüber hinaus wurde eine mangelnde Regelakzeptanz im Verkehr sowie die SPNV-Anbindung nach Bad Bentheim angemerkt.

1. Sitzung des Arbeitskreises 01. Juli 2021

Der projektbegleitende Arbeitskreis hat in seiner ersten Sitzung gemeinsam die ersten Oberziele entwickelt. Aufbauend auf der Bestandsanalyse und den Erkenntnissen aus der Beteiligung wurden Klimaschutz, Erreichbarkeit, Lebensqualität und Verkehrssicherheit sowie ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten als Oberziele definiert.

Zielworkshop 09. Oktober 2021

Per Zufallsstichprobe wurden 600 Bürgerinnen und Bürger aus Gronau ausgewählt, von denen 11 am Workshop teilgenommen haben, um gemeinsam die Oberziele weiter auszdifferenzieren. Mit diesem Verfahren sollte ein möglichst breiter Querschnitt der Bevölkerung angesprochen werden. Zunächst wurden den Teilnehmenden die Oberziele vorgestellt und erste Aspekte diskutiert. Im Nachgang wurde in Kleingruppen intensiv mittels Disney-Methode zu jeweils zwei Oberzielen gearbeitet. Diese Methode ist durch die drei Phasen Träumen, Machen und Hinterfragen gekennzeichnet, sodass möglichst vielfältige Aspekte im Diskurs abgebildet werden. Die Ergebnisse wurden eingeordnet und darauf aufbauend Unterziele und Indikatoren erarbeitet. Eine ausführliche Dokumentation des Zielworkshop ist auf der Website der Stadt Gronau zu finden.

Abbildung 1: Diskussion im Zielworkshop



2. Sitzung des Arbeitskreises 02. November 2021

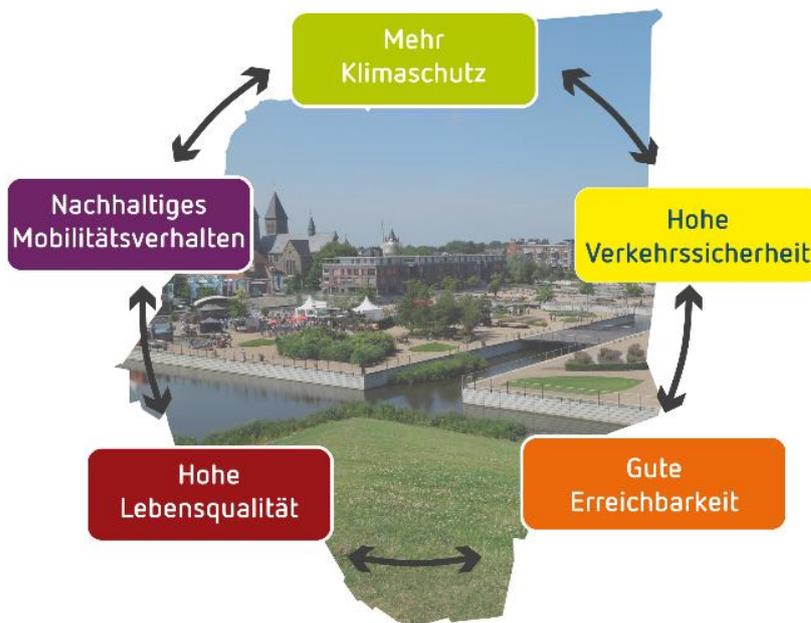
In der zweiten Arbeitskreissitzung wurde das auf Grundlage des Zielworkshop entwickelte Zielkonzept vorgestellt. Anschließend sind vereinzelte Aspekte, zu denen Gesprächsbedarf bestand, im Plenum diskutiert worden. Für sieben Unterziele und Indikatoren wurden Anpassungen diskutiert und übereinstimmend formuliert.

2 Zielkonzept für Gronau

Aus dem beschriebenen Prozess wurde das in

Abbildung 3 dargestellte Zielkonzept entwickelt. Die fünf Oberziele (vgl. Abbildung 2) stehen gleichberechtigt nebeneinander und werden in den folgenden Ausführungen durch jeweils einen Leitsatz erläutert und durch Unterziele ausdifferenziert. Ergänzt werden die Unterziele exemplarisch durch Umsetzungs- und Wirkungsziele, die das jeweilige Oberziel messbar machen (eine weitere Ausdifferenzierung erfolgt im Evaluationskonzept im Endbericht des Mobilitätskonzepts). Die Ziele stehen dabei nicht isoliert innerhalb des Zielkonzepts, sondern bilden aufgrund zahlreicher Schnittstellen und Querbeziehungen eine abgestimmte Einheit. In den folgenden Abschnitten werden die einzelnen Oberziele näher beschrieben.

Abbildung 2: Oberziele des Zielkonzepts



Quelle: eigene Darstellung, Foto Stadt Gronau

Abbildung 3: Zielkonzept Gronau 2035

Leitbild	Mobilitätswende 2035: Attraktives Gronau für alle				
Oberziel	A Mehr Klimaschutz	B Hohe Verkehrssicherheit	C Gute Erreichbarkeit	D Hohe Lebensqualität	E Nachhaltiges Mobilitätsverhalten
Unterziel	<p>A1 Ausbau des Umweltverbundes zu einer attraktiven Alternative zum Auto.</p> <p>A2 Ausbau von Mobilitäts-schnittstellen und Sharing-Angeboten.</p> <p>A3 Alternative Antriebe stärken, um Kfz-Verkehre klimafreundlicher abzuwickeln.</p>	<p>B1 Sichere Verkehrsführung zur Senkung der Unfälle und Unfallschwere im Verkehr.</p> <p>B2 Gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr stärken.</p> <p>B3 Erhöhung des Sicherheitsgefühls und Abbau von Angsträumen.</p>	<p>C1 Stärkung der regionalen Erreichbarkeit, insbesondere mit dem Umweltverbund.</p> <p>C2 Verbesserung des Mobilitätsangebots innerhalb und zwischen den Stadtteilen.</p> <p>C3 Ausbau der Barrierefreiheit, insbesondere in der Nahmobilität und im ÖPNV.</p>	<p>D1 Schaffung attraktiver Begegnungs- und Bewegungsräume.</p> <p>D2 Umverteilung des Straßenraums zugunsten der Nahmobilität und der Aufenthaltsqualität.</p> <p>D3 Verträgliche Abwicklung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs.</p>	<p>E1 Schaffung eines attraktiven, sicheren und einfach nutzbaren Umweltverbunds, der zur Nutzung einlädt.</p> <p>E2 Integration der Ansprüche nachhaltiger Mobilität in Stadtentwicklung und -planung.</p> <p>E3 Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen, die den Mehrwert nachhaltiger Mobilität vermitteln.</p>
Umsetzungs- & Wirkungsziel	<p>A4 Erhöhung des Umweltverbundanteils auf 40% der zurückgelegten km bis 2030 (2020: 20%).</p> <p>A5 Erarbeitung und Umsetzung eines E-Ladeinfrastrukturkonzepts (bis 2024/2030ff.).</p>	<p>B4 Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten auf 0 („Vision Zero“) ab 2022.</p> <p>B5 Regelmäßige Abfrage zu Räumen mit niedrigem Sicherheitsgefühl und Umsetzung entsprechender Gegenmaßnahmen (alle 2 Jahre).</p>	<p>C4 Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (> 500 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die zw. Bus / PKW ein Fahrzeitverhältnis von min. 1,25 und zw. Bahn / PKW min. 1,0 aufweisen</p> <p>C5 Einrichtung mindestens einer bevorrechtigten Nord-Süd- und West-Ost-Radverbindung bis 2027.</p>	<p>D4 Jährliche Einhaltung der jeweils gültigen Lärm- und Schadstoffgrenzwerte.</p> <p>D5 Einführung eines flächendeckenden Parkraummanagements in den Zentren bis 2027.</p>	<p>E4 Erhöhung des Umweltverbundanteils auf Wegen unter 5 km auf 80% bis 2035 (2020: 57%).</p> <p>E5 Den größten Betrieben (ab 100 MA) und Schulen werden Beratungen zum Mobilitätsmanagement angeboten.</p>

Quelle: eigene Darstellung

A | Mehr Klimaschutz

A Mehr Klimaschutz	<i>Leitsatz</i>
	Alle Ziele und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes Gronau unterstützen das Bestreben zur deutlichen Reduzierung der lokalen Emission im Verkehrssektor, um die Klimaschutzziele erreichen zu können. Dazu bedarf es vor allem einer Stärkung der Alternativen zum Auto, um den Autoverkehr zu reduzieren.
	<i>Unterziele</i>
	<ul style="list-style-type: none"> A1 Ausbau des Umweltverbundes zu einer attraktiven Alternative zum Auto. A2 Ausbau von Mobilitätsschnittstellen und Sharing-Angeboten. A3 Alternative Antriebe stärken, um Kfz-Verkehre klimafreundlicher abzuwickeln.
	<i>Wirkungs- und Umsetzungsziel</i>
	<ul style="list-style-type: none"> A4 Erhöhung des Umweltverbundanteils auf 40% der Verkehrsleistung bis 2030 (2020: 20%). A5 Erarbeitung und Umsetzung eines E-Ladeinfrastrukturkonzepts (bis 2024/2030ff.).

Der Klimawandel stellt aktuell eine der größten globalen Herausforderungen dar. Die Stadt Gronau hat dies bereits zum Anlass genommen, ein integriertes Klimaschutzkonzept zu entwickeln (Abschluss voraussichtlich 2022). Dennoch stellt dieses Thema auch im Mobilitätskonzept eine zentrale Zieldimension dar, da deutschlandweit die Emissionen des Verkehrssektors in den letzten Jahren kaum reduziert wurden. Die Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen ist daher ein wichtiges Oberziel des Mobilitätskonzeptes (konkrete CO₂-Reduzierungsziele werden im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes aufgestellt und an dieser Stelle sobald vorliegend nachgetragen und im Rahmen der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt).

Mit den dargestellten Elementen des Oberziels „Mehr Klimaschutz“ verfolgt das Mobilitätskonzept im Kern zwei Ansätze: Mit den Zielen A1 und A2 soll das Angebot des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, sowie Bus & Bahn) deutlich verbessert werden, um eine attraktive Alternative zum Auto zu schaffen und letztlich Autofahrten zu reduzieren. Dies wird auch durch die Wirkungsziele A4 (Senkung der Verkehrsleistung des Kfz-Verkehrs) und A4 (Senkung des Kfz-Anteils an den Wegen auf unter 5 km auf 20%) verdeutlicht (vgl. Abbildung 4). Um die verbleibenden Kfz-Verkehre klimafreundlicher abzuwickeln (siehe A3) und auch die Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anliegenden zu reduzieren (siehe D3 und D4), sollen die Voraussetzungen für die Nutzung alternativer Antriebe verbessert werden. Dazu gehört insbesondere der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur. Für einen bedarfsgerechten Ausbau sollte dies auf Basis eines E-Ladeinfrastrukturkonzepts erfolgen (siehe A5).

Abbildung 4: Verteilung der zurückgelegten km in Gronau



Quelle Werte 2020: Haushaltsbefragung 2020

B | Hohe Verkehrssicherheit

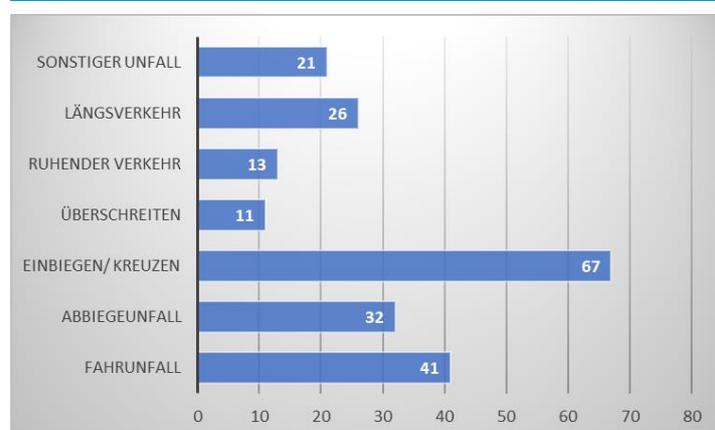
B Hohe Verkehrssicherheit	<i>Leitsatz</i>
	Die Erhöhung der Verkehrssicherheit mit der Vision Zero (perspektivisch keine Toten und Schwerverletzten im Verkehr) – hat oberste Priorität und ist Grundlage der Entwicklung von Verkehr und Mobilität in Gronau. Das ist vor allem wichtig, um Rad- und Fußverkehr zu fördern.
	<i>Unterziele</i>
	<p>B1 Sichere Verkehrsführung zur Senkung der Unfälle und Unfallschwere im Verkehr.</p> <p>B2 Gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr stärken.</p> <p>B3 Erhöhung des Sicherheitsgefühls und Abbau von Angsträumen.</p>
	<i>Wirkungs- und Umsetzungsziel</i>
	<p>B4 Kontinuierliche Reduktion der getöteten und schwerverletzten auf 0 („Vision Zero“) ab 2022.</p> <p>B5 Regelmäßige Abfrage zu Räumen mit niedrigem Sicherheitsgefühl in Gronau und Umsetzung entsprechender Gegenmaßnahmen (alle 2 Jahre).</p>

Bei Betrachtung der Verkehrssicherheit ist die subjektiv empfundene Sicherheit ebenso bedeutsam wie die tatsächlichen Unfallereignisse. Beide können erhebliche Hemmnisse für die Mobilität darstellen. Da unsichere und als unsicher wahrgenommene Verkehrssituationen, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, aber auch im Bus-, Bahn- und Kfz-Verkehr, vermieden werden können, ist es eine wichtige Zielstellung die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, um die Mobilität für alle Personen und Verkehrsarten zu gewährleisten.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit schließt sich das Mobilitätskonzept an die u.a. von EU und dem Land NRW beschlossenen „Vision Zero“ an. Diese zielt auf die kontinuierliche Reduktion der getöteten und schwerverletzten Personen im Verkehr auf 0 ab (siehe B1, B4). Daher gilt es sichere Verkehrswege auszubauen (siehe B1), aber gerade auch die Kreuzungen und Querungen (Orte mit erhöhtem Unfallrisiko, siehe Zwischenbericht Bestandsanalyse, Verkehrssicherheitsanalyse) verkehrssicher und barrierearm umzugestalten. Neben den infrastrukturellen Optimierungen sollte auch die gegenseitige

Rücksichtnahme im Verkehr gestärkt werden (siehe B2), um Unfallrisiken zu reduzieren und eine entspanntere Mobilität zu ermöglichen. Dies kann auch dazu beitragen das subjektive Sicherheitsgefühl zu stärken; zusätzlich gilt es „Angsträume“ in Gronau zu identifizieren und abzubauen (siehe B3, B5), da sie, gerade für die aktiven Mobilitätsformen, ein Hemmnis zur Nutzung darstellen und sich zusätzlich negativ auf die Lebensqualität (siehe D) auswirken können.

Abbildung 5: Verkehrsunfälle nach Unfallart (Gronau 2019)



Quelle: Kreispolizeibehörde Borken

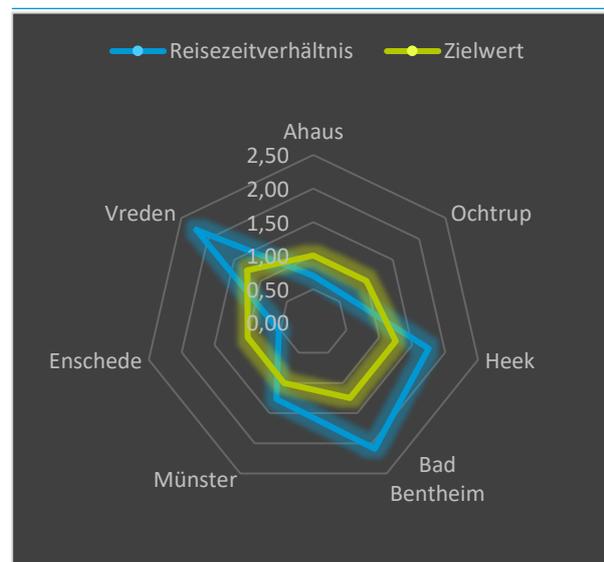
C | Gute Erreichbarkeit

C Gute Erreichbarkeit	<p><i>Leitsatz</i></p> <p>Gronau ist regional gut angebunden und Gronau und Epe werden besser verbunden: Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote sind so zu gestalten, dass sie bedürfnisgerecht, barrierearm und gleichberechtigt von allen Menschen genutzt werden können.</p>
	<p><i>Unterziele</i></p> <p>C1 Stärkung der regionalen Erreichbarkeit, insbesondere mit dem Umweltverbund. C2 Verbesserung des Mobilitätsangebots innerhalb und zwischen den Stadtteilen. C3 Ausbau der Barrierefreiheit gerade in der Nahmobilität und im ÖPNV.</p>
	<p><i>Wirkungs- und Umsetzungsziel</i></p> <p>C4 Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (> 500 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zwischen Bus und Pkw ein Fahrzeitverhältnis von mindestens 1,25 und zwischen Bahn und Pkw mindestens 1,0 aufweisen. C5 Einrichtung mindestens einer bevorrechtigten Nord-Süd- und West-Ost-Radverbindung bis 2027.</p>

Die Erreichbarkeit ist für Gronau als Wohn-, Wirtschafts-, Einkaufs- und Tourismusstandort ein Standortfaktor, den es zu stärken gilt. Innerhalb Gronaus sollen die beiden Ortsteile, die unterschiedlichen Stadtbereiche sowie Alltagsziele (wie Wirtschafts-, Bildungs- und Freizeitstandorte) erreichbar und miteinander vernetzt sein (siehe C2). Vor dem Hintergrund des Klimaschutzes (siehe A) gilt es dabei vorrangig die Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund zu stärken (siehe B1), so sollen u.a. hochwertige und bevorrechtigte Radverbindungen in Nord-Süd- sowie in West-Ost-Richtung den Radverkehr für Wege innerhalb Gronaus und darüber hinaus stärken (siehe C5).

Ebenso soll die Stadt Gronau, insbesondere zentrale Ziele, für Auswärtige (Kund:innen, Pendler:innen, Tourist:innen etc.) gut erreichbar sein. Auch Gronauer:innen, die in andere Städte pendeln oder entferntere Ziele bereisen, sind auf eine gute regionale Erreichbarkeit angewiesen (siehe C1). Vor dem Hintergrund der Attraktivierung des Umweltverbunds (siehe A) gilt es daher auch den ÖPNV im Vergleich zum Pkw zu stärken, so soll als Indikator auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (ab 500 Ein- und Auspendelnden) zwischen Bus und Pkw neben einer verbesserten Taktung ein Fahrzeitverhältnis von mindestens 1,25 und zwischen Bahn und Pkw mindestens 1,0 erreicht werden (C4). Um die Erreichbarkeit für alle sicherzustellen, gilt es aber auch die Barrierefreiheit, gerade in der Nahmobilität und im ÖPNV, auszubauen (siehe C3).

Abbildung 6: Reisezeitvergleich Pkw / ÖPNV



Quelle: eigene Erhebungen (ÖPNV-Reisezeit: durchschnittliche Reisedauer zwischen 6 und 19 Uhr)

D | Hohe Lebensqualität

D Hohe Lebensqualität	<p><i>Leitsatz</i></p> <p>Die Mobilitätsplanung trägt dazu bei, die Lebens- und Wohnumfeldqualität in Gronau weiter zu steigern. Das bedeutet für die Mobilität nicht nur Erreichbarkeit, sondern auch Straßen und öffentliche Räume mit Aufenthaltsqualitäten, die Lebensraum der Menschen sind.</p>
	<p><i>Unterziele</i></p> <p>D1 Schaffung attraktiver Begegnungs- und Bewegungsräume.</p> <p>D2 Umverteilung des Straßenraums zugunsten der Nahmobilität und der Aufenthaltsqualität.</p> <p>D3 Verträgliche Abwicklung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs.</p>
	<p><i>Wirkungs- und Umsetzungsziel</i></p> <p>D4 Jährliche Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte.</p> <p>D5 Einführung eines flächendeckenden Parkraummanagements in den Zentren im öffentlichen Raum bis 2027.</p>

Eine hohe Lebensqualität ist wesentlicher Standortfaktor Gronaus als Wohn- und Arbeitsstandort. Daher ist es ein wichtiges Ziel die Lebensqualität in Gronau zu steigern. Zwar ist die Lebensqualität höchst subjektiv, dennoch lassen sich einige allgemeine Kennzeichen mit Bezug zum Mobilitätskonzept festmachen: attraktive öffentliche Räume, ein gesundes Umfeld, sichere Mobilität oder auch die gute Erreichbarkeit von Alltags- und Freizeitzielen.

Während die Erreichbarkeit verschiedener Zielorte bereits im Oberziel *C Gute Erreichbarkeit* abgedeckt ist, zielt das Oberziel *D Hohe Lebensqualität* auf die Verbesserung der anderen Faktoren ab: Für die Schaffung attraktiver öffentlicher Räume, die attraktive und sichere Verkehrs- und Bewegungsräume, aber auch Orte der Begegnung und Kommunikation darstellen können (siehe D1, E1), müssen teilweise Straßenräume zugunsten der Nahmobilität und der Aufenthaltsqualität umgestaltet werden (siehe D2). Um ein gesundes und attraktives Umfeld zu bieten, gilt es gerade in den Zentren Gronau und Epe den Kfz-Verkehr verträglich abzuwickeln (siehe D3, D4): Dies kann eine Anpassung der Verkehrslenkung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, aber auch die Verlagerung und Ordnung des Parkens beinhalten. Letzteres führt zu dem Umsetzungsziel D5: Einführung eines flächendeckenden Parkraummanagements in den Zentren Gronaus bis 2027. Dieses besteht aus einer abgestimmten Strategie zur Lenkung und Steuerung des Parkverkehrs in Gronau (z.B. Gebühren, Parkzeitbegrenzung, Parkleitsystem u.v.m.).

E | Nachhaltiges Mobilitätsverhalten

E Nachhaltiges Mobilitätsverhalten	<p><i>Leitsatz</i></p> <p>Nachhaltiges Mobilitätsverhalten beinhaltet möglichst häufig ressourcenschonende Mobilitätsarten zu nutzen. Dafür sind attraktive Angebote des Umweltverbunds für die verschiedenen Ziele der Mobilität, aber auch eine bewusstere Mobilität („Umdenken in den Köpfen“) notwendig.</p>
	<p><i>Unterziele</i></p> <p>E1 Ein attraktiver und einfach nutzbarer Umweltverbund lädt zur Nutzung ein.</p> <p>E2 Integration der Ansprüche nachhaltiger Mobilität in Stadtentwicklung und -planung.</p> <p>E3 Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen vermitteln den Mehrwert der nachhaltigen Mobilität.</p>
	<p><i>Wirkungs- und Umsetzungsziel</i></p> <p>E4 Erhöhung des Umweltverbundanteils auf Wegen unter 5 km auf 80% bis 2035 (2020: 57%).</p> <p>E5 Den größten Betrieben (ab 100 Beschäftigten) und Schulen werden Beratungen zum Mobilitätsmanagement angeboten.</p>

Ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten ist die Basis für die Erreichung der zuvor genannten Ziele. Es beinhaltet in erster Linie die Nutzung möglichst ressourcenschonender Mobilitätsformen, also insbesondere des Umweltverbunds, aber auch von Fahrzeugen mit „sauberen“ Antrieben. Dies dient der Emissionsreduzierung (siehe A, D4) sowie der Ressourcen- und Flächeneffizienz (siehe A, D2) und trägt auch zum körperlichen und seelischen Wohlbefinden bei.

Um die Bevölkerung zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten zu motivieren, zielt das Mobilitätskonzept zunächst auf die Schaffung einladender Angebote des Umweltverbunds ab (siehe E1). Dies beinhaltet attraktive, sichere Wege und Mobilitätsangebote, aber auch die einfache Nutz- und Buchbarkeit gerade von Bus- und Bahnangeboten, aber auch zukünftiger Sharing-Angebote. Gerade letztere müssen aber auch verstärkt durch Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen bekannter gemacht werden (siehe E3). Um die nachhaltigen Mobilitätsformen auch in den Betrieben und Schulen zu fördern (und das Problem der Elterntaxi zu reduzieren), ist es das Ziel allen Schulen und Betrieben ab 100 Beschäftigten ein Beratungsangebot zum Mobilitätsmanagement anzubieten (dies kann durch die Stadt oder andere Anbieter erfolgen).

Aber auch die bauliche Entwicklung der Stadt gilt es auf die Bedürfnisse

Abbildung 7: Zielentwicklung Modal Split auf Wegen unter 5 km



Quelle Werte 2020: Haushaltsbefragung 2020

nachhaltigen Mobilitätsverhaltens auszurichten (siehe E2), so sollten beispielsweise bei der Ausweisung von Neubauf Flächen ausreichend dimensionierte Geh- und Radwege oder eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz berücksichtigt werden und insgesamt eine gute Erreichbarkeit der alltäglichen Ziele gewährleistet werden. Letztlich zielt das Oberziel E und das gesamte Zielkonzept auf eine Erhöhung des Umweltverbundanteils auf den Wegen unter 5 km auf 80 % bis 2035 (2020: 57 % Umweltverbund am Modal Split; siehe E4 und Abbildung 7).