

Klimakonferenz 2014

Klimaschutz und Mobilität

Bremen, 25. November 2014

Oberschule am Barkhof

Forum A: Strukturelle und smarte Lösungen für die Quartiersentwicklung - Instrumente der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung

**Voneinander Lernen mit koopstadt HB ▪ L ▪ N:
Zeitgemäße Mobilität zwischen Anspruch und Wirklichkeit**

Hannes Hinnecke



mit finanzieller Unterstützung durch:



Agenda

1. Zeitgemäße Mobilität in Nürnberg: Anspruch und Wirklichkeit
2. koopstadt – Integrierte Stadtentwicklung
3. Voneinander Lernen – Konkrete Maßnahmen auf Quartiersebene
4. Fazit und Fragen



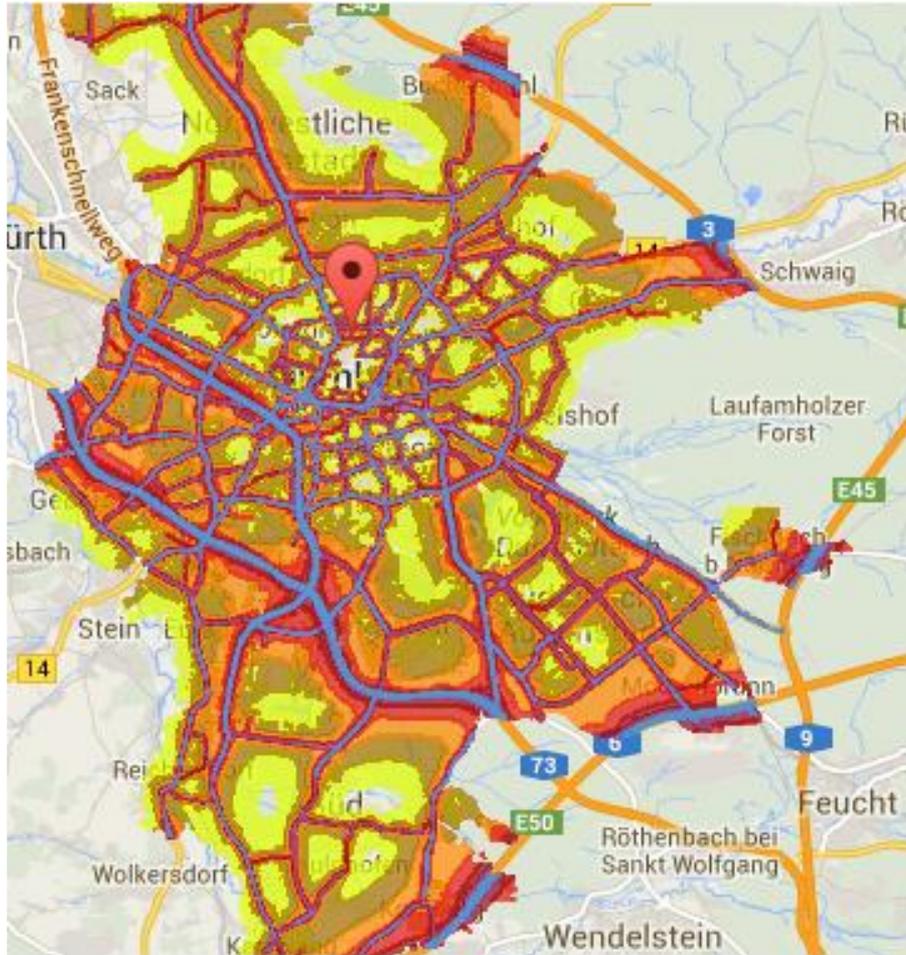
Grafik: Stadt Nürnberg, Stadtplanungsamt

Anspruch

Verkehrspolitische Ziele Nürnbergs:

- ➔ Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastung
- ➔ Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten Umweltverbund
- ➔ *Bündelung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen*
- ➔ *Verkehrsberuhigung der Wohngebiete*
- ➔ *Förderung ÖPNV*
- ➔ *Förderung Fuß- und Radverkehr*

Lärmbelastung durch Straßenverkehr

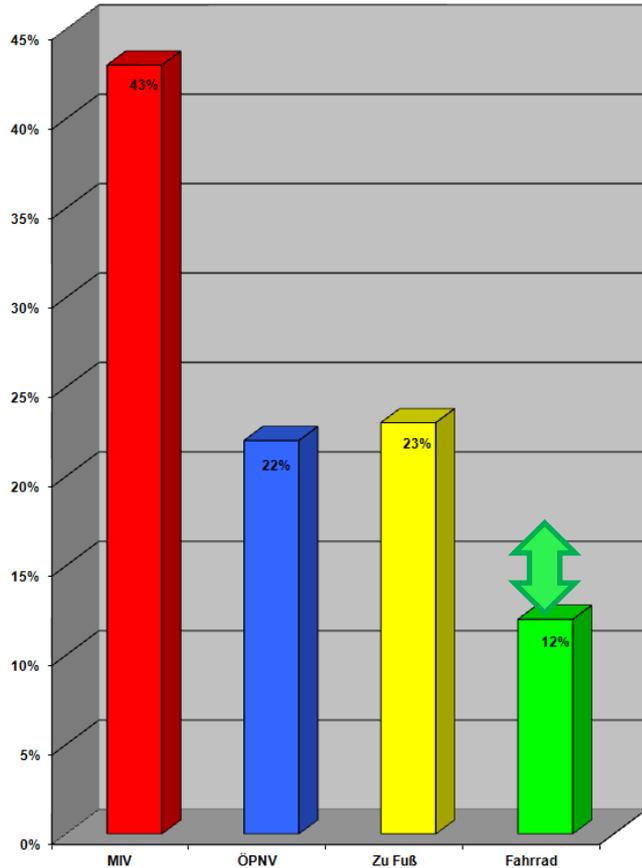


- Lärmbelastung weitgehend deckungsgleich mit Hauptverkehrsstraßennetz
- Lärmaktionsplan mit Online-Beteiligung
- Erste Maßnahmen in Umsetzung



Grafik: Stadt Nürnberg, Umweltamt

Modal Split in Nürnberg



Ziel

MIV	30%
ÖPNV + Rad + zu Fuß	70%

2014

MIV	43%
ÖPNV	22%
Rad	12 (bzw. 17?)%
zu Fuß	23%

Nahverkehrsentwicklungsplan Nürnberg 2025+



Ziel

- Optimierung des schienengebundenen ÖPNV-Netzes
- Empfehlung eines zukunftsfähigen ÖPNV-Netzes für 2025

Ergebnis

- 5 Linienergänzungen im Zuständigkeitsbereich der Stadt
- 3 Maßnahmen mit Beteiligung Dritter

Radverkehrskampagne

Radverkehr als zentrales Element der Mobilität in einer kompakten Stadt der kurzen Wege



Foto: Stadt Nürnberg, Verkehrsplanungsamt

Ziele:

- Förderung des Radverkehrs
- Schaffung eines Radverkehrsfreundlichen Klimas
- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Verbesserung der Sicherheit
- Verknüpfung mit dem ÖPNV

mit finanzieller Unterstützung durch:



Wirklichkeit

Nürnberger **Fakten**, z.B.

- 513.000 Einwohner (Metropolregion 3,5 Mio. EW)
- ca. 146.000 Berufseinpender / Tag
- ca. 450.000 Einpendler / Tag insgesamt
- 25 – 30% der Haushalte haben kein Kfz
- 58% der Pkw-Wege < 5 km
- 6 km Fußgängerzone in der Altstadt
- Erhebliche Investitionen in ÖV

Nürnberger **Tatsachen**:

- Konsequente Innenentwicklung
- Förderung des Umweltverbundes: Tücken im Detail

Förderung Umweltverbund

Tücken im Detail:

- Nutzergerechtigkeit herstellen: Neuaufteilung des Straßenraumes zugunsten ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger
- Radwegeetat: 1 Mio. € / Jahr
- U-Bahn ↔ Straßenbahn
- Neue Straßenbahnprojekte
- Busbucht contra Buskap
- Bsp. Bustrasse im Nürnberger Norden
- Einbau von Querunginseln
- Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen (schutzwürdige Nutzungen)

Konsequente Innenentwicklung

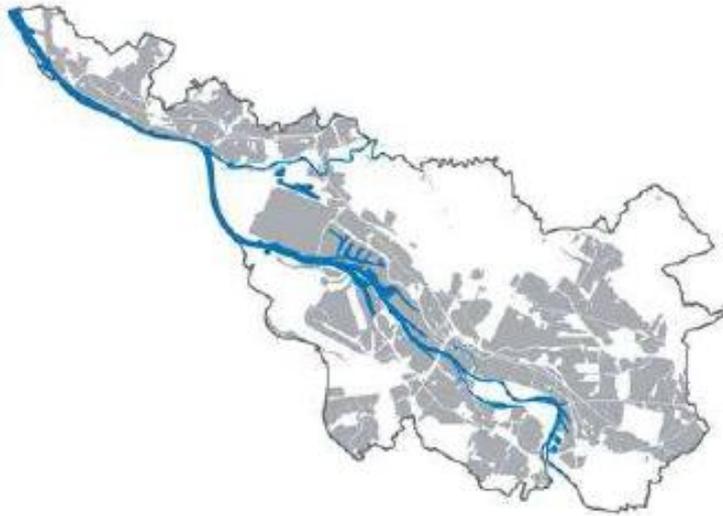


mit finanzieller Unterstützung durch:



koopstadt

Bremen



Leipzig



Nürnberg



Grafik: Büro für Urbane Projekte, Leipzig

Voneinander Lernen – konkrete Maßnahmen auf Quartiersebene

Beispiele:

- „Mobile Kommunikation“
- Entwicklung eines neuen Stadtteils
- „Alltagsmobilität“ in den Stadtteilen
- Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen
- Mobilstationen
- Fernbusse
- *und viele weitere...*



Fotos: Stadt Nürnberg, Stadtplanungsamt

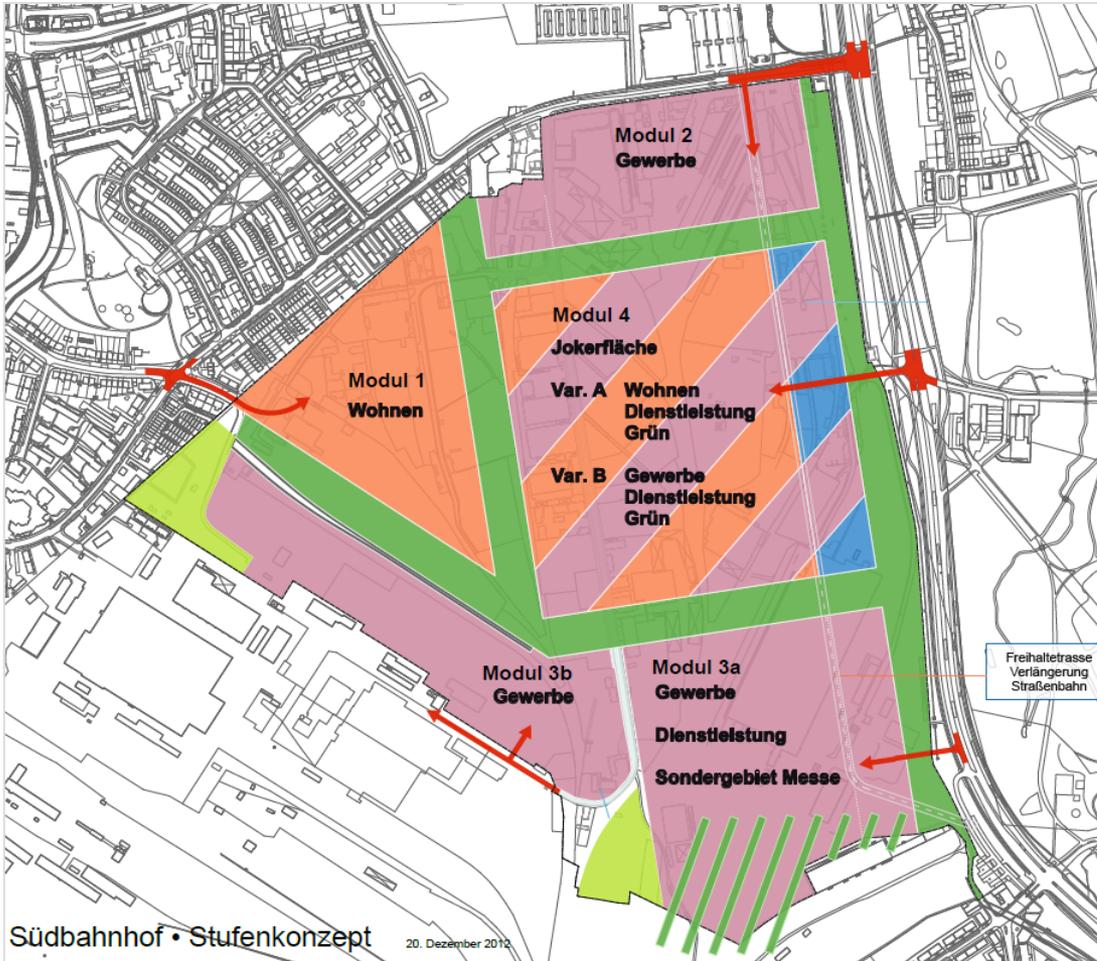
Neuer Stadtteil (ehem. Südbahnhof)



mit finanzieller Unterstützung durch:



Neuer Stadtteil (ehem. Südbahnhof)



Südbahnhof • Stufenkonzept
Stufenkonzept: AS&P, Frankfurt

20. Dezember 2012

Größte Nürnberger Potentialfläche

- Ziel: 1/3 Wohnen, 1/3 Grün, 1/3 Gewerbe
- Stufenkonzept von AS&P, Frankfurt 2012
- Wettbewerb Anfang 2015
- Mobilitätskonzeption

mit finanzieller Unterstützung durch:



Neuer Stadtteil - Mobilitätskonzept

koopstadt: „Lernen vom Bremer Hulsbergviertel“

- Erreichung eines deutlich höheren ÖPNV-, Fußgänger- und Radverkehrsanteils als im übrigen Stadtgebiet
 - „Multimodale Mobilität“ – Voraussetzung: entsprechende Angebote wie z.B. Carsharing, kurze Wege, Nahversorgung, gute ÖPNV-Erschließung
 - Kfz-Orientierung möglichst bereits in Planungskonzeption reduzieren; Unterstützend autoarme und autovermeidende Wohnformen
- ⇒ Erkenntnisse fließen in das Kooperative Wettbewerbsverfahren ehem. Südbahnhof 2015 ein.

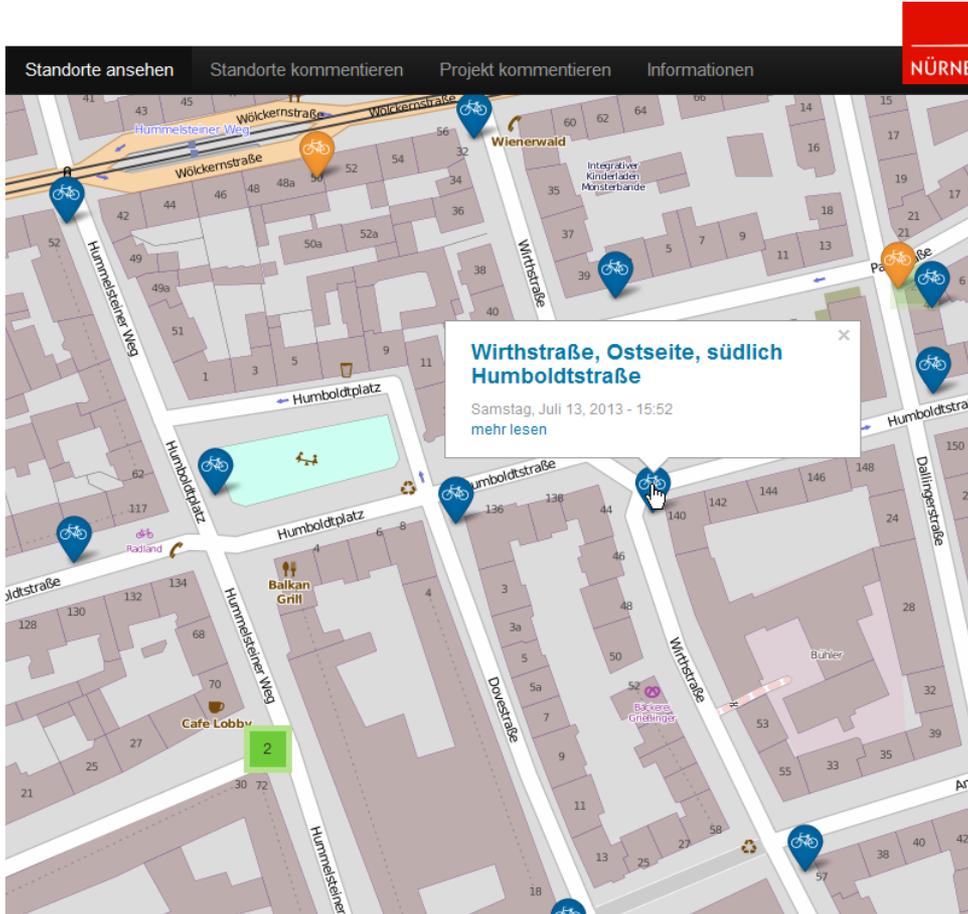
Alltagsmobilität in den Stadtteilen



Fotos: Stadt Nürnberg, Verkehrsplanungsamt



E-Partizipation



Vorschlag der Stadt Nürnberg

13. Juli 2013 - 15:52

An der Ostseite der Wirthstraße, südlich Humboldtstraße, ist die Aufstellung von 4 Radständern geplant. Auf den folgenden Bildern bzw. dem Planausschnitt können Sie die geplante Lage erkennen.

Anzahl der Bügel 4



Stellungnahme der Verwaltung:

Danke für den guten Vorschlag. Wir werden die Anzahl der Bügel auf 6 erhöhen.



Kommentare

Kommentar

[Permanenter Link](#) von Philipp Weißmann am 25. Juli 2013 - 20:30

Sehr gute Stelle, gerade da die Kirche keine Radständer mehr bietet/bieten kann. Am besten wäre es, wenn es eher 6-8 Bügel werden. Ich freue mich sehr darauf!

mit finanzieller Unterstützung durch:



Mobilitätsmanagement Veranstaltungen



Fotos: Stadt Nürnberg, Verkehrsplanungsamt

Mobilstationen

- ➔ Impulsgeber Bremen
 - Leipzig nimmt Impuls 2013 auf, 25 Stationen für 2015 geplant
 - Konzeptidee Nürnberg 2013/14 im Rahmen smart city-Bewerbung (nicht erfolgreich); derzeit erfolgt Neukonzeptionierung



Fotos: PHOTOGRAHIEDEPOT, Frank-Heinrich Müller; Stadtplanungsamt Leipzig

Fernbusse

koopstadt-Austausch zu Haltung und Konzepten

- Ziele der Städte?
- Stadtrand oder Zentrum?
- Zielgruppen?
- Unternehmersicht?
- Betreiberfrage?



Foto: Stadt Nürnberg, Verkehrsplanungsamt

Fazit und Fragen

Was lernen wir im Bezug auf

- ➔ Realisierungshemmnisse?
- ➔ Belange und Interessen Dritter?
- ➔ Bürgerbeteiligung: Ziele / Ablauf / Grenzen?
- ➔ Einzelinteressen kontra Gemeinwohl?
- ➔ etc.

Ergebnisthesen koopstadt

1. Das richtige Konzept zum richtigen Zeitpunkt
2. Dranbleiben & langen Atem zeigen
3. Strategisch Agieren
4. Zentrale Steuerungsebene etablieren
5. Transparente fachliche Indikatoren
6. Schwerpunkttraum ist Handlungsebene
7. Integriertes Planen schafft ungeahnte Innovation
8. Hemmschuh: Ressortegoismen und -budgets
9. Steuerungsgruppen sind keine Verwaltungspolizei

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!