

Vorlage

Monika Bader Bürgermeisterin

023/2020

Geschäftszeichen:
30.01.2020

Ältestenrat	09.03.2020	nicht öffentlich	Kenntnisnahme
Ältestenrat	20.04.2020	nicht öffentlich	Kenntnisnahme
Ältestenrat	18.05.2020	nicht öffentlich	Kenntnisnahme
Ältestenrat	29.06.2020	nicht öffentlich	Kenntnisnahme
Ausschuss für Technik und Umwelt	08.07.2020	öffentlich	Beratung
Verwaltungsausschuss	15.07.2020	öffentlich	Beratung
Gemeinderat	22.07.2020	öffentlich	Beschluss

Thema

OSTFILDERN Nachhaltig - Mobil
Integrierte zukunftsfähige Mobilitätsstrategie 2040 - Abschluss Projektphase 1

Beschlussantrag

Der Gemeinderat nimmt den Abschlussbericht der Projektphase 1 zur Entwicklung einer integrierten zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie zur Kenntnis.



Bolay
Oberbürgermeister

gez. Bader
Bürgermeisterin

gez. Jansen
FB3 Baurecht/Planung

Erläuterungen

Mobilität ermöglicht die Bewegung von Menschen und Gütern in einer immer enger vernetzten Wirtschafts- und Arbeitswelt. Verkehr ist ein Teil der räumlichen Mobilität und bezeichnet die tatsächliche Bewegung von Personen und Gütern in einem bestimmten System (z. B. Straßen-, Schienen-, Wasserstraßen oder Luftverkehr). Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsmittel ermöglichen unter Berücksichtigung der Verkehrsregeln Mobilität im Raum.

Mobilität ist eine Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Wer nicht mobil sein kann, hat schlechteren Zugang zum wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben. Die Mobilität zu sichern ist eine zentrale Voraussetzung für das Leben der Menschen in der Stadt und für eine attraktive und zukunftsfähige Wirtschaft.

In der gesamten Region Stuttgart dominiert der motorisierte Individualverkehr (MIV). Etwa 55 Prozent aller Wege im Gebiet des Verkehrsverbunds Stuttgart werden mit dem Auto zurückgelegt. Auch in Ostfildern ist dies spürbar. Täglich pendeln rund 11.900 Menschen nach Ostfildern zur Arbeit ein und 14.900 aus Ostfildern hinaus (Quelle Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Berufspendlerrechnung 2019). Dieses hohe Verkehrsaufkommen mit der damit einhergehenden großen Verkehrsbelastung stellt für Ostfildern eine große Herausforderung dar, der strategisch begegnet werden muss.

Die Generaldebatten zu den Haushaltsplänen 2018 und 2019 behandelten das Thema der Einrichtung eines Mobilitätsausschusses, alternativ die Erstellung eines Mobilitätskonzepts und Teilaspekte einer ganzheitlichen Planung. In der Behandlung der allgemeinen Anträge und Anregungen durch die Verwaltung wurde die Einrichtung eines Mobilitätsausschusses als derzeit nicht zielführend erachtet. Stattdessen wurde die Erstellung eines Mobilitätskonzepts vorgeschlagen.

Im ersten Halbjahr 2018 führte daher die Stadtverwaltung Gespräche mit der Abteilung Mobilitäts- und Stadtsystemgestaltung des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) über die Erstellung eines solchen Konzeptes. Das Angebot des Instituts beinhaltete fünf Arbeitspakete, einen Terminplan und eine stufenweise Beauftragung. Das erste Teilprojekt der Konzepterstellung umfasst die Beauftragung der ersten zwei Arbeitspakete. Ziel dieses Teilprojekts, war zunächst die Entwicklung einer Vision und übergeordneten Strategie im Handlungsfeld Mobilität mit dem Zielhorizont 2040.

Vorgehen

In einem ersten Schritt wurde durch die Stadtverwaltung und das IAO gemeinsam ein Überblick über das bestehende Straßen- und Wegenetz sowohl für den Individual als auch den Öffentlichen Verkehr und den Radverkehr geschaffen. Außerdem wurde über den Status quo, grundsätzliche Herausforderungen, Mobilitätsbedarfe und deren Erfassung diskutiert. Ferner wurden relevante Akteure für Ostfildern identifiziert und bereits bestehende Mobilitätsprojekte wie bspw. das „Stadtradeln“ oder „Get-eReady“, erfasst. Daraus wurden schließlich sechs Themenfelder abgeleitet, die im weiteren Verlauf des Prozesses zu fünf Themenfeldern zusammengeführt wurden.

In einem Workshop mit kommunalen Stakeholdern wurde im November 2018 über spezifische (Zielgruppen-) Probleme und Herausforderungen, aber auch über potenzielle Handlungsspielräume diskutiert. In einem weiteren, verwaltungsinternen Workshop wurden für die einzelnen Themenfelder strategische Ziele und zugehörige Leitsätze entwickelt, wie eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilitätsstrategie für Ostfildern aussehen kann.

Erstes Zwischenergebnis – Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken

In einer sog. SWOT-Analyse (engl. Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)) wurden die im ersten Schritt gewonnenen Erkenntnisse in Form einer Gegenüberstellung von Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken dargestellt. Zu den Stärken zählt bspw. die Stadtbahn, ein funktionierendes Radwegenetz oder das in Ansätzen vorhandene Car-Sharing-Angebot in Ostfildern. Schwächen werden u. a. darin gesehen, dass Kemnat und Scharnhausen lediglich über Busverbindungen an den ÖPNV angebunden sind oder dass Strecken innerhalb der Stadt mit dem ÖPNV langsamer zurückgelegt werden können als mit dem PKW. Chancen wiederum

werden im Ausbau von zentralen Knotenpunkten oder in der Einführung des Stadttickets für Ostfildern gesehen. Risiken ergeben sich durch die geringe Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote durch eine alternde Gesellschaft oder dadurch, dass ein potentieller Rückbau oder andere Nutzung von Parkflächen auf Gegenwehr treffen kann. (Für die komplette SWOT-Analyse siehe Anlage 1, Seite 20).

Visionsentwicklung

Nach dem Workshop mit den kommunalen Stakeholdern wurde eine Mobilitätsvision in drei Schritten erarbeitet. Zunächst wurden für die fünf einzelnen Themenfelder strategische Ziele formuliert, aus denen dann schließlich Leitsätze entwickelt und priorisiert wurden. (siehe Anlage 1, Seite 29 ff). Abb. 1 gibt einen Überblick über die erarbeiteten Themenfelder und strategische Ziele.

Zielgerichtete Datenerfassung im Handlungsfeld Mobilität	Bewusstseinsbildung für nachhaltiges Mobilitätsverhalten	Attraktiver Lebensraum	Zukunftsorientierter Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur	Organisationsstruktur in der Verwaltung
Die Datenerfassung wird als wichtiger Baustein für eine bedarfsgerechte Konzeption von Mobilitätsangeboten gesehen. Die Datenerfassung erfolgt zielgerichtet und mit Blick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis.	Die Kommune nimmt eine Vorreiterrolle für nachhaltige Mobilität ein und trägt mit entsprechenden Angeboten und Maßnahmen aktiv zur Bewusstseinsbildung für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten ihrer Bürger bei.	Ostfildern strebt eine hohe Aufenthaltsqualität sowie niedrige verkehrsbedingte Belastungen für Mensch und Umwelt an. Die Attraktivität des Lebensraumes hat höchste Priorität im Mobilitätskonzept.	Der ÖPNV, neue Mobilitätsangebote sowie der Rad- und Fußverkehr sollen in Ostfildern von allen Bürgern als echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr wahrgenommen und entsprechend genutzt werden.	Die konventionellen Verfahren werden durch partizipative und vernetzende Elemente ergänzt. Eine Offenheit gegenüber neuen Ideen und das Hinterfragen und Neuausrichten von Rahmenbedingungen helfen dabei innovative Lösungsansätze (u. a. Experimentierräume) umzusetzen.

Abbildung 1: Themenfelder und strategische Ziele im Überblick

Den strategischen Zielen wurden in einem nächsten Schritt 26 Leitsätze zugeordnet (siehe Anlage 1, Seite 30 f) Diese sollen sowohl die interne wie auch die externe Kommunikation der Ziele erleichtern und dadurch zu einer höheren Akzeptanz führen.

Für die strategischen Ziele wurden in einem weiteren Schritt einzelne Maßnahmen, sog. Leitprojekte, beschrieben. Diese stehen beispielhaft dafür, wie sich konzeptionelle Überlegungen in konkrete Schritte umsetzen lassen (siehe Anlage 1, Seite 32 ff). Eines dieser Leitprojekte stellt die Errichtung von Mobilitätsstationen, sog. Verkehrshubs, dar. Dabei werden an ausgewählten Standorten, bspw. im Scharnhäuser Park, Möglichkeiten geschaffen, an denen verschiedene Funktionen kombiniert werden. So sind dort sowohl die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (Stadtbahn – Car-Sharing/ Fahrradparkhaus – Bus), aber auch diverse Dienstleistungen (bspw. Packstation, Einkauf), Co-Working-Spaces, Ladesäulen, etc. möglich. Dadurch kann die Attraktivität des ÖPNV und intermodaler Nutzungen gegenüber dem PKW gesteigert und weitere PKW-Fahrten unnötig gemacht werden. (Für die komplette Übersicht aller Leitprojekte siehe Anlage 1, Seite 32 ff).

Weitere Schritte

Der beiliegende Bericht des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO (s. Anlage 1) ist als Zwischenbericht zu sehen. Darauf aufbauend sollen nun für die einzelnen Themenfelder konkrete Maßnahmen erarbeitet werden. Hierbei werden u. a. die dort beschriebenen Leitprojekte weiterentwickelt

und anhand der Bedürfnisse der Betroffenen konkretisiert.

Die wissenschaftliche Herangehensweise und Aufarbeitung des Themas durch das beauftragte Büro war aus Sicht der Verwaltung für die erste Projektphase der richtige Ansatz. Im weiteren Projektverlauf sieht die Verwaltung jedoch einen solchen, sehr wissenschaftlich geprägten, Ansatz als nicht zielführend. Daher ist geplant in den nächsten Schritten, aufbauend auf den gesammelten Informationen und Analysen in Zusammenarbeit mit einem Verkehrsplanungsbüro, das Mobilitätskonzept mit konkreten Maßnahmen zu erstellen. Hierzu ist eine Beauftragung eines entsprechenden Büros im 2. Quartal 2020 geplant. Die Erstellung des finalen Konzeptes ist bis zur Sommerpause 2021 angestrebt.

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes soll im Dialog mit Vertreterinnen und Vertretern der Politik sowie Vereinen, Verbänden und Interessensvertretungen und den Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet werden. Um einen transparenten Erarbeitungsprozess sicherzustellen, fachliche Hintergründe vermitteln zu können und zum Mitdiskutieren anzuregen, sollen verschiedene Beteiligungsformate wesentliche Bausteine des Erarbeitungsprozesses sein.

Die Erkenntnisse aus zum Teil bereits vorhandenen Erhebungen (MIV) und eventuell noch zu erstellenden Erhebungen (Radverkehr/Fußverkehr) der einzelnen Verkehrsarten sollen in einem umfassenden Abschlussbericht mit Maßnahmenkatalog erläutert, die zeitliche Abfolge der Einzelmaßnahmen aufgetragen und die entsprechende Dringlichkeit bewertet werden.

In Abb. 2 ist der aktuelle Stand des Projektes sowie die weiteren Schritte grafisch dargestellt.

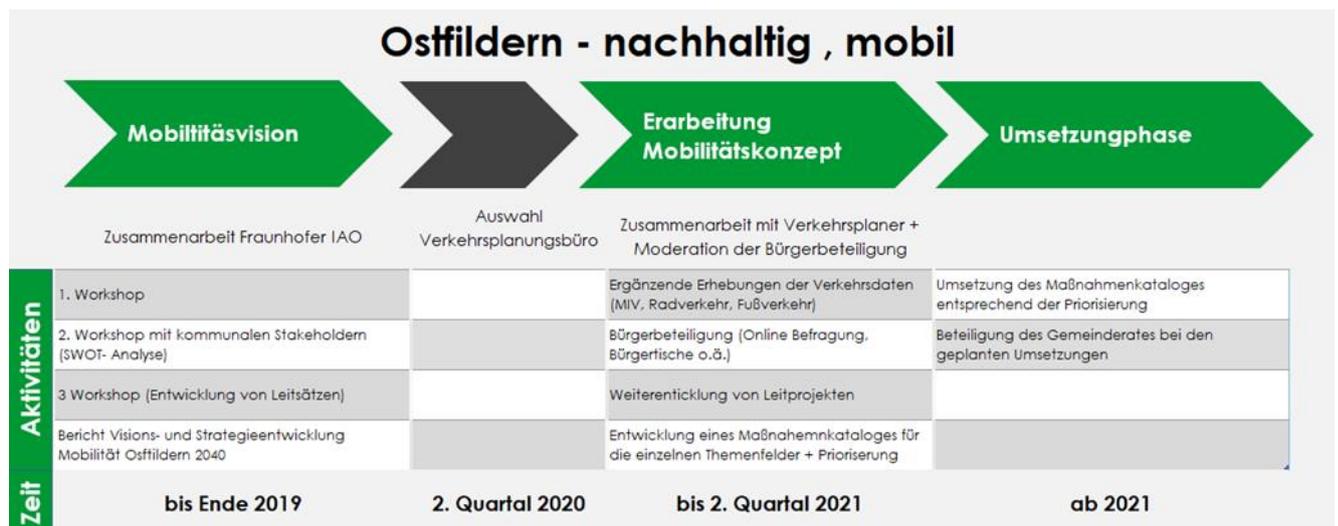


Abbildung 2: Aktueller Projektstand und weitere Schritte

Neben der Erstellung des Mobilitätskonzeptes werden kontinuierlich aktuellen Themen bearbeitet u. a.:

- **Kreisweites E-Ladeinfrastrukturkonzept:** 2. Quartal 2020
- **Mobilitätspunkte „Hubs“** – Erhebung von Defiziten an den Stationen sowie deren Weiterentwicklung (ggf. Einheitliches Konzept auf den Fildern - KAF Projekt)
- **Radwegekonzept** – kontinuierlich
Einheitlich kreisweite Beschilderung, Pilotprojekt Schutzstreifen, Bau Radweg Breslauer Straße, Ausbau Abstellanlagen etc.
- **Pilotprojekte-/ Forschungsprojekte** – kontinuierlich
Weiterführung der bestehenden Projekte und Einarbeitung der gewonnenen Erkenntnisse in das Mobilitätskonzept.
- **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit** – kontinuierlich
Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Erstellung des Konzeptes Halbjahres-Gespräche ADFC, Gesellschaft Forum Inklusiv.

Finanzielle Auswirkungen

Produkt- / Auftragskonto:

	Kostenart bzw. Investition	Einzahlungen/ Erträge in €	Auszahlungen/ Aufwendungen in €
einmalig			
jährlich			

Finanzierung durch

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Haushaltsmittel | <input type="checkbox"/> Ermächtigungsrest |
| <input type="checkbox"/> Überplanmäßige Auszahlungen | <input type="checkbox"/> Außerplanmäßige Auszahlungen |
| <input type="checkbox"/> Deckung über- und außerplanmäßiger Auszahlungen | |

VISIONS- UND STRATEGIEENTWICKLUNG MOBILITÄT OSTFILDERN 2040 + Projektphase I



ABSCHLUSSBERICHT

VISIONS- UND STRATEGIEENTWICKLUNG MOBILITÄT OSTFILDERN 2040 +

Projektphase 1 der Entwicklung einer ganzheitlichen
Mobilitätsstrategie für die Stadt Ostfildern

Mike Letzgus, Svenja Brutsch

Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO in Stuttgart.

November 2019

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	5
1 Einleitung – Strategieentwicklung Mobilität Ostfildern 2040+.....	6
1.1 Zielsetzung	8
1.2 Methodisches Vorgehen im Rahmen des Projektes	9
2 Erfassung der Ausgangssituation sowie vorhandener Ziele	12
2.1 Rad- und Wegenetz in Ostfildern.....	12
2.2 Aufbereitung der Ergebnisse (AP 1)	14
2.2.1 Herausforderungen	14
2.2.2 Bedarfe.....	14
2.2.3 Akteurslandkarte	15
2.2.4 Bestehende Mobilitätsprojekte.....	17
2.2.5 SWOT Analyse	20
2.2.6 Themenfelder für weiteren Prozess	21
3 Grundlage zur Visions- und Strategieentwicklung Mobilität Ostfildern 2040 +	24
3.1 Aufbereitung der Ergebnisse (AP 2)	24
3.1.1 Themenfeld »Bewusstsein für nachhaltige Mobilität«	24
3.1.2 Themenfeld »Datenbasis über Mobilitätsverhalten und Wünsche«	24
3.1.3 Themenfeld »Zukunftsorientierter Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur«	25
3.1.4 Themenfeld »Teilstrategie Elektromobilität«	26
3.1.5 Themenfeld »Öffentlicher Raum und Nutzungskonflikte«	26
3.1.6 Themenfeld »Interne Organisation«.....	27
3.2 Schärfung der Themenfelder	28
4 Entwicklung der Mobilitätsvision 2040+	29
4.1 Die strategischen Ziele Ostfilderns	29
4.2 Themenbezogene Leitsätze.....	30
5 Leitprojekte.....	32
5.1 Nachhaltige Mobilitätserziehung- Schulwegplan	34
5.2 Echtzeitinformationssystem	35
5.3 Mobilitätsstation.....	36
5.4 Kommunales Mobilitätsmanagement	37
5.5 Experimente und Versuchsanordnungen.....	38
6 Quellenverzeichnis	39

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Auswirkungen des MIVs aus verschiedenen Perspektiven	6
Abb. 2: Modal Split im VVS-Gebiet an Werktagen	7
Abb. 3: Arbeitsschritte im Rahmen des Projektes	9
Abb. 4: Ablauf Phase I	10
Abb. 5: Integrierter, systemübergreifender Ansatz zur Entwicklung einer Vision	11
Abb. 6: Motorisierter Individualverkehr	12
Abb. 7: Öffentlicher Nahverkehr	13
Abb. 8: Netz empfohlener Radrouten	13
Abb. 9: Akteurslandkarte intern	16
Abb. 10: Identifizierte externe Akteure nach Verkehrsarten	16
Abb. 11: SWOT-Analyse des Mobilitätssystems Ostfilderns und seiner Teilorte	20
Abb. 12: Identifizierte Themenfelder für ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept Ostfildern	21
Abb. 13: Themenfelder für weiteren Prozess	28
Abb. 14: Herausforderungen und Problemlagen der Stadt Ostfildern	28
Abb. 15: Die Mobilitätsvision und übergreifende Strategie Ostfilderns im Überblick	29
Abb. 16: Themenbezogene Leitsätze im Überblick	30
Abb. 17: Ausschnitt aus der Tabelle über Herausforderungen und Lösungsansätze	32
Abb. 18: Rückkopplung der strategischen Ziele mit den Leitprojekten	33

1 Einleitung – Strategieentwicklung Mobilität Ostfildern 2040+

„[...] Mobilität ist die Beweglichkeit von Personen, allgemein und als Möglichkeit. Realisierte Mobilität ist realisierte Beweglichkeit, ist die Befriedigung von Bedürfnissen durch Raumveränderung (kurz: Mobilität). Verkehr ist das Instrument, das man dann für die konkrete Umsetzung der Mobilität benötigt. Verkehr umfasst Fahrzeuge, Infrastrukturen und die Verkehrsregeln und ist auch sehr gut messbar.“ (Becker 1999: 71)

Jeder von uns legt im Durchschnitt am Tag 3,1 Wege von insgesamt 39 Kilometern zurück. Hierzu zählen unter anderem Arbeits-, Freizeit- oder Versorgungswege. Somit steht Mobilität ständig im Mittelpunkt unseres Lebens und wir organisieren täglich wie wir unseren gewünschten Zielort erreichen können, um Bedürfnisse abzudecken. Um diese Zielorte zu erreichen, nutzen wir selbst für kurze Strecken häufig Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs (MIV), anstatt die Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dieser Umstand in Kombination mit einem tendenziell steigenden Mobilitätsbedarf zeichnet sich in einer zunehmenden Verkehrsbelastung, einer immer weiter zunehmenden Umwelt- und Lärmbelastung und einem hohen Flächenbedarf u.a. für Parkplätze ab (vgl. Abb. 1).

Abb. 1: Auswirkungen des MIVs aus verschiedenen Perspektiven

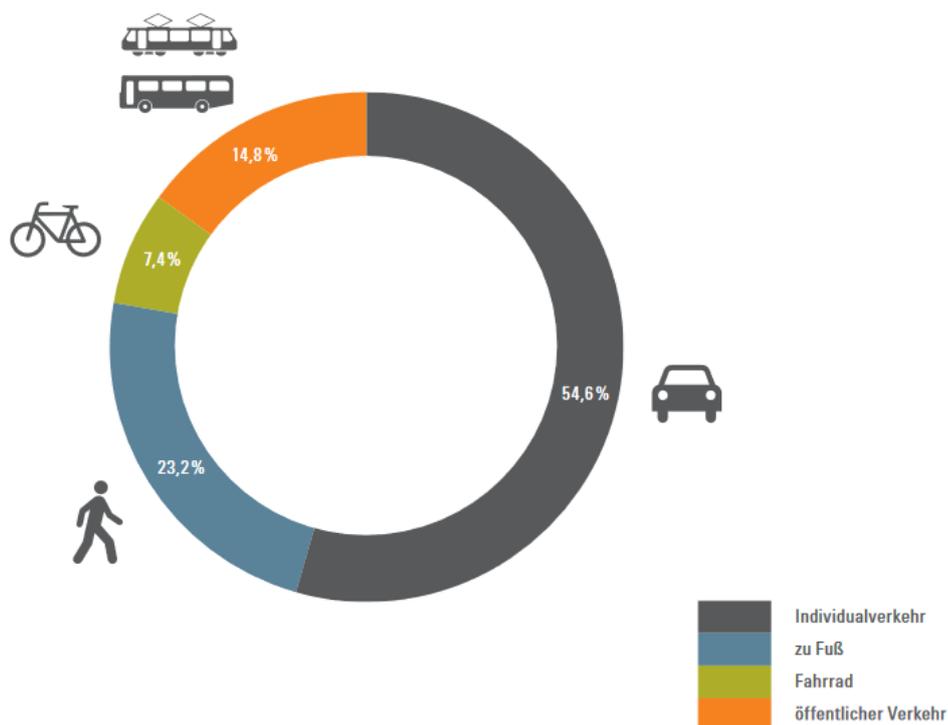


Quelle: Fraunhofer IAO. Eigene Zusammenstellung

Insbesondere Kommunen müssen sich mit diesen Herausforderungen und den wachsenden individuellen Bedarfen ihrer Bürgerinnen und Bürger auseinandersetzen. Sie müssen sich die Frage stellen, welche konkreten Auswirkungen auf lokaler Ebene zu erwarten sind, und wie sich diese möglichst positiv beeinflussen lassen. Um auf zukünftige Trends reagieren und eine gestaltende Rolle einnehmen zu können, benötigen Kommunen ein klares Verständnis darüber, wo genau die Mobilitätsbedarfe verschiedener Nutzergruppen bestehen und welche Entwicklungen zukünftig zu erwarten sind.

Betrachtet man den Modal Split im VVS-Gebiet (Abb.2), so wird deutlich, dass der MIV nach wie vor einen sehr großen Anteil innehält.

Abb. 2: Modal Split im VVS-Gebiet an Werktagen



Quelle: VVS. Das Mobilitätsverhalten im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart.

Die Kommune Ostfildern hat die Herausforderungen rund um das Thema Mobilität erkannt und ist sich ihrer Verantwortung gegenüber ihren Bürgerinnen und Bürgern bewusst. Maßnahmen, wie die Einführung von Carsharing, Testprojekte wie die e-Mobility Allee oder wiederkehrende Veranstaltungen wie StadtRadeln zeigen die Offenheit gegenüber verschiedenen Lösungsansätzen. Ostfildern möchte jedoch noch einen Schritt weitergehen und auf dem Weg zu einer Mobilitätsstrategie parallel eine Vision entwickeln, aus der sich Handlungsspielräume für die Kommune ableiten lassen. Wie im Leitbild der Stadt verankert, möchte sie dabei in einem offenen Miteinander vorgehen.

Im Juli 2018 beauftragte die Stadt Ostfildern das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation damit, die oben skizzierten Herausforderungen zu analysieren, zu strukturieren und den Grundstein für die Entwicklung einer Mobilitätsstrategie zu legen.

Die große Kreisstadt Ostfildern mit rund 40.000 Einwohnern liegt südöstlich der Landeshauptstadt Stuttgart. Sie setzt sich aus den sechs Stadtteilen Nellingen, Parksiedlung, Scharnhausen, Ruit, Kemnat und dem jüngsten Stadtteil Scharnhauser Park zusammen.

Ostfildern ist an die Stuttgarter Innenstadt, den Flughafen, sowie an Esslingen sehr gut angebunden. Über den öffentlichen Personennahverkehr ist beispielsweise das Zentrum Stuttgarts von Nellingen aus in 20 Minuten mit der Stadtbahn erreichbar. Über eine der fünf Buslinien sind die Stadt Esslingen und der Flughafen angeschlossen. Die Linie 73 ermöglicht es von Scharnhausen aus Degerloch zu erreichen. Die schnelle Anbindung sowohl an die Autobahn A8 in Richtung Karlsruhe oder München, als auch an die Bundesstraße B10 machen den Standort auch überregional und vor allem wirtschaftlich attraktiv.

Prägend für die Wirtschaftsstruktur in Ostfildern sind die Bereiche Werkzeug- und Maschinenbau, Elektro- und Automobilindustrie, Steuerungs- und Automatisierungstechnik sowie zunehmend die IT-Branche. Darüber hinaus hat sich der Standort für berufliche Weiterbildung sowie Kongress- und Tagungszentren etabliert.

Das anhaltende Bevölkerungswachstum in Ostfildern, regionale Entwicklungen und die veränderten Verhaltensweisen im privaten (Einkauf und Freizeit) wie auch beruflichen Umfeld führen bereits zu Nutzungskonflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern. Die Stadt wird täglich mit über 20.000 Ein- und Auspendlern konfrontiert und stößt vor allem im Individualverkehr an seine Auslastungsgrenzen.

1.1 Zielsetzung

Übergeordnetes Ziel ist es, aufbauend auf einem systemischen Verständnis des Handlungsfeldes Mobilität sowie einem integrativen, partizipativen Charakter ein ganzheitliches Mobilitätskonzept für die Stadt Ostfildern zu entwickeln.

Ziel des zuerst beauftragten Teilprojekts, auf das sich dieser Bericht bezieht, ist zunächst die Entwicklung einer Vision und übergeordneten Strategie im Handlungsfeld Mobilität mit dem Zielhorizont 2040 für die Stadt Ostfildern. Damit verbunden gilt die Formulierung insbesondere strategischer sowie teilweise operativer Ziele als zentrales Element. Ein wichtiger Baustein ist hierbei, Strukturen innerhalb der Verwaltung vor auszudenken und damit konsequent für einen nachfolgenden Gesamtstrategieprozess zur nachhaltigen Mobilität vorzubereiten. Mobilität soll dabei als Querschnittsthema betrachtet werden. Dies bezieht sich sowohl auf die thematische Anknüpfung und Überschneidung mit Bereichen der Stadt- und Raumplanung, als auch mit weiteren Bereichen wie etwa dem Energiesektor. In enger Verbindung mit der thematischen Vernetzung steht sowohl die integrative Betrachtung der verschiedenen Fachbereiche und Personen innerhalb der Stadtverwaltung, als auch angeschlossener Einrichtungen. Bei der Visionsentwicklung, sowie einem darauf aufbauenden, ganzheitlichen Strategieprozess soll anschließend und basierend auf die bisherigen Aktivitäten, Projekten und Ideen aufgebaut werden. Im Sinne der Vernetzung sind auch auf Projektebene die Wechselwirkungen und Synergien zu berücksichtigen.

Mit Blick auf die Entwicklung einer Vision sollen unterschiedliche Zielbereiche im Handlungsfeld Mobilität betrachtet werden:

- Sicherstellung der Mobilität für unterschiedliche Anspruchsgruppen
- Barrierefreiheit
- Hohe Angebotsqualität
- Reduktion negativer Verkehrsfolgen, wie Luftschadstoffe, Lärm, Flächenverbrauch
- Ökonomische Effekte

Im Rahmen der Entwicklung der Visions- und Strategieentwicklung Ostfildern 2040+ werden in der ersten Projektphase folgende übergreifende Ziele verfolgt:

- Schaffung eines integrierten und verkehrsträgerübergreifenden Überblickes zur Ausgangssituation im Handlungsfeld Mobilität als Wissensgrundlage und Orientierungs- und Entscheidungshilfe im Strategieprozess
- Identifikation von Handlungsbedarfen
- Identifikation der relevanten Akteure im Strategieentwicklungs- und weiteren Umsetzungsprozess
- Erstellung einer ersten Vision für die Mobilität 2040+ Ostfilderns unter Einbezug von Technologie- und Systeminnovationen und Berücksichtigung angrenzender Themenbereiche wie „Stadt- und Raumplanung“, „Energie“, „Partizipation“

In der zweiten Projektphase, die separat beauftragt werden kann, wird auf Basis der Vision und übergreifenden Strategie aus der ersten Projektphase eine Gesamtstrategie mit konkreten Umsetzungsmaßnahmen erarbeitet.

1.2 Methodisches Vorgehen im Rahmen des Projektes

Die Entwicklung einer ganzheitlichen Mobilitätsstrategie für Ostfildern besteht aus zwei Phasen. Der hier vorliegende Bericht bezieht sich auf die erste Projektphase und besteht aus der **Erfassung der Ausgangssituation sowie vorhandener Ziele** und der **gemeinsamen Visions- und übergreifenden Strategieentwicklung**.

Abb. 3: Arbeitsschritte im Rahmen des Projektes

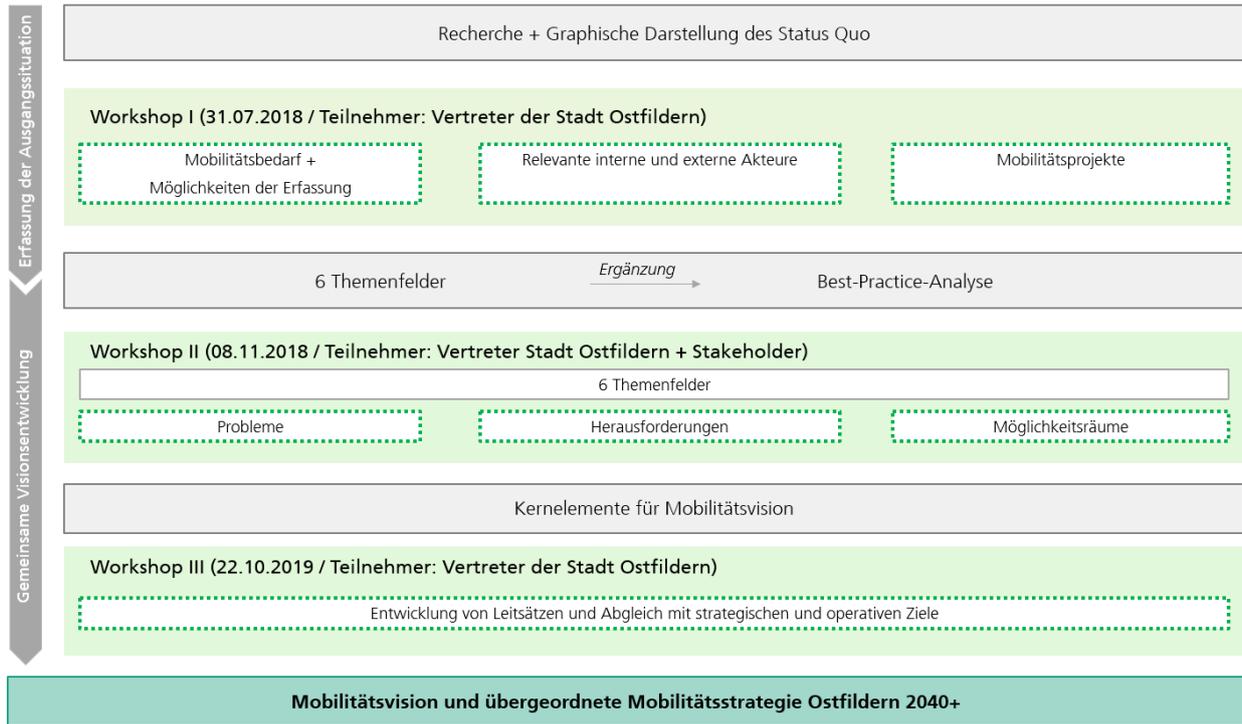


Vorgehen Phase I:

Die erste Projektphase gliedert sich in zwei Arbeitspakete. Zur Erfassung der aktuellen Ausgangssituation und um eventuelle „Mobilitätslücken“ sichtbar zu machen, wurde im ersten Arbeitspaket zunächst ein Überblick über die bestehenden Straßen- und Wegenetze in den drei Bereichen Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Radverkehr betrachtet und graphisch dargestellt. Weiterführend wurden in einem Workshop mit kommunalen Stakeholdern der Status Quo, grundsätzliche Herausforderungen, Mobilitätsbedarfe und wie diese derzeit erfasst werden, erhoben. Darüber hinaus wurden relevante Akteure gemeinsam identifiziert und ein Überblick über bereits bestehende Mobilitätsprojekte geschaffen. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden in einer SWOT-Analyse aufbereitet. Diese zeigt neben Stärken und Chancen, die ausgebaut und genutzt werden können, auch Schwächen auf, die es zu minimieren gilt und Risiken, die es zu beachten gibt. Abschließend wurden die erhobenen Themen und Inhalte zu sechs Themenfeldern zusammengeführt, die für die weitere Visionsentwicklung bearbeitet werden sollen.

Das zweite Arbeitspaket zielte auf die gemeinsame Definition von Bausteinen als Basis für eine gemeinschaftlich getragene Vision für zukunftsfähige Mobilität in Ostfildern 2040+. Hierbei wurde auf bereits vorhandenen Zielen und Aktivitäten der Stadt Ostfildern aufgebaut. Mithilfe der Themenfelder, die durch eine Best-Practice-Analyse (siehe Anhang) ergänzt wurden, wurden in einem Stakeholderworkshop spezifische Probleme, Herausforderungen, aber auch potenzielle Möglichkeitsräume identifiziert. Die Kernelemente zur Ziel- und Visionsentwicklung wurden aus den Ergebnissen abgeleitet. Zur Unterstützung und Kommunikation wurden darüber hinaus Leitsätze entwickelt.

Abb. 4: Ablauf Phase I

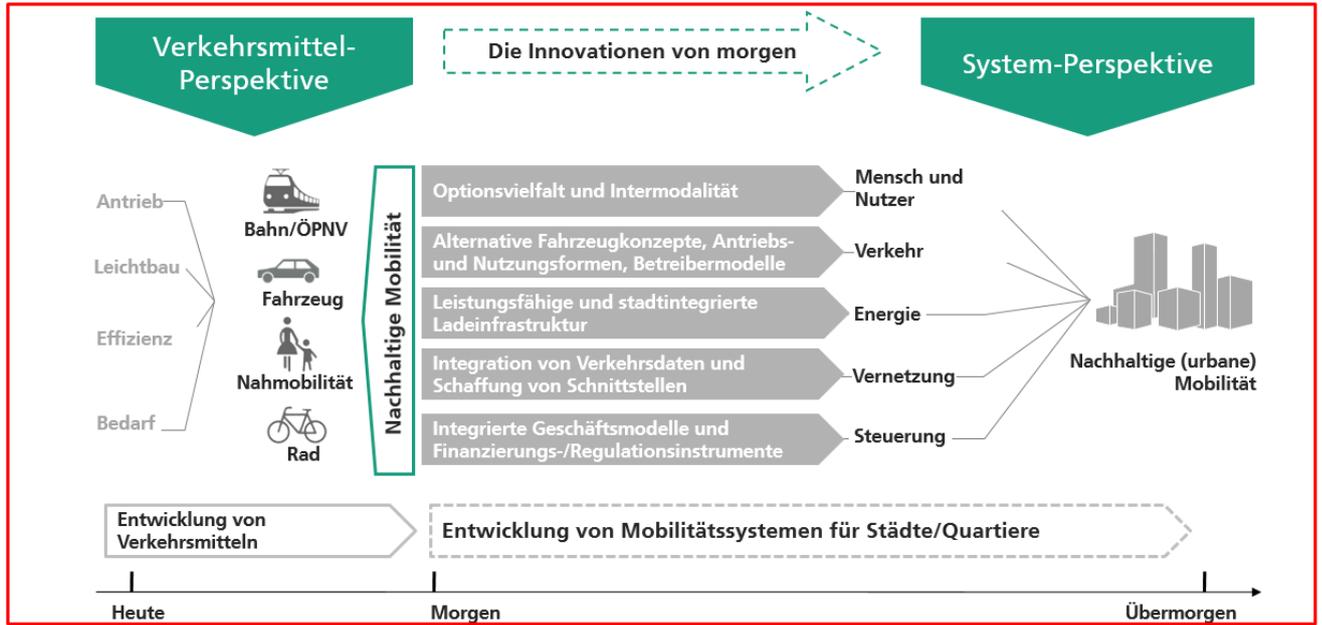


Ausblick – Projektphase II

Die zweite Projektphase sieht die Konzeptentwicklung und Ableitung von Umsetzungsmaßnahmen vor. Hierbei wird stark an die bereits verfolgten Aktivitäten und Projekte angeknüpft und auf die Erkenntnisse der datengestützten Status Quo-Analyse aufgebaut. Die Ableitung konkreter Umsetzungsmaßnahmen sowie die Überlegungen zu Schritten der Verstetigung werden im Anschluss an die Projektphase 1 noch genauer definiert.

Insgesamt beruht die Entwicklung der Gesamtstrategie hierbei auf einem neuen Verständnis im Umgang mit dem Verkehr. Dabei soll die Perspektive nicht auf der Entwicklung von Verkehrsmitteln und der nachträglichen Integration der Verkehrsmittel in die gebaute Umwelt gelegt werden, sondern eine Systemperspektive eingenommen werden, die die Entwicklung von bedarfsgerechten Mobilitätssystemen für Städte und Quartiere vorsieht. Dabei ist eine integrierte Betrachtung der verschiedenen Komponenten mit der gebauten Umgebung und eine starke Nutzerzentrierung vorgesehen (s. Abb. 5).

Abb. 5: Integrierter, systemübergreifender Ansatz zur Entwicklung einer Vision

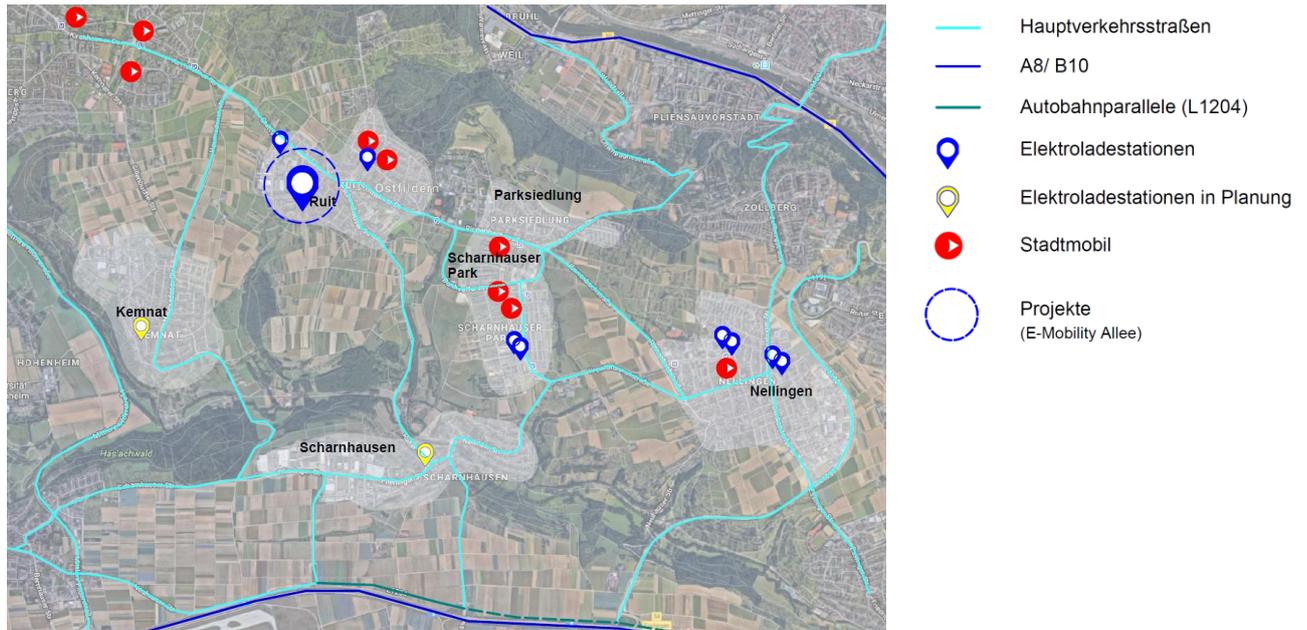


2 Erfassung der Ausgangssituation sowie vorhandener Ziele

2.1 Rad- und Wegenetz in Ostfildern

Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs wurden die Hauptverkehrsstraßen, welche die sechs Stadtteile Ostfilderns verbinden sowie die übergeordneten Bundesstraßen aufgenommen. Als potenziell wichtige Felder im Rahmen einer Visionsentwicklung wurden außerdem die bestehenden Lade- und Carsharing Stationen von Stadtmobil abgebildet. Lücken weisen hier vor allem Kemnat und Scharnhäuser auf.

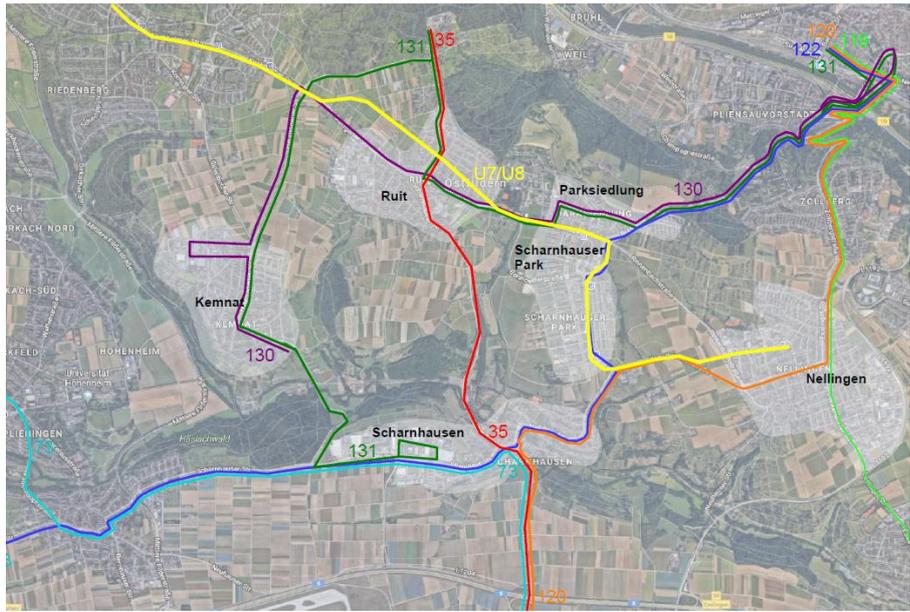
Abb. 6: Motorisierter Individualverkehr



Eigene Darstellung (Kartengrundlage: Google)

Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs verbinden sechs Buslinien die Stadtteile miteinander beziehungsweise mit Esslingen, dem Flughafen und Degerloch. Die Busse weisen überwiegend eine Taktung von 30 Minuten auf, wobei eine Erhöhung der Taktung zu Stoßzeiten erkennbar ist. Die U-Bahn Linie U7 schließt Ostfildern im 10 Minuten Takt an die Stuttgarter Innenstadt an. Die Linie U8 bietet eine durchgehende Anbindung an Vaihingen. Seit der VVS Tarifumstrukturierung im April 2019 liegt Ostfildern in der Tarifzone 2 statt wie zuvor in Zone 3. Hierdurch konnte bereits eine finanzielle Attraktivitätssteigerung geschaffen werden. Weitere Anreize, die geschaffen wurden oder in naher Zukunft geplant sind, können dem Kapitel 2.2.4 entnommen werden.

Abb. 7: Öffentlicher Nahverkehr

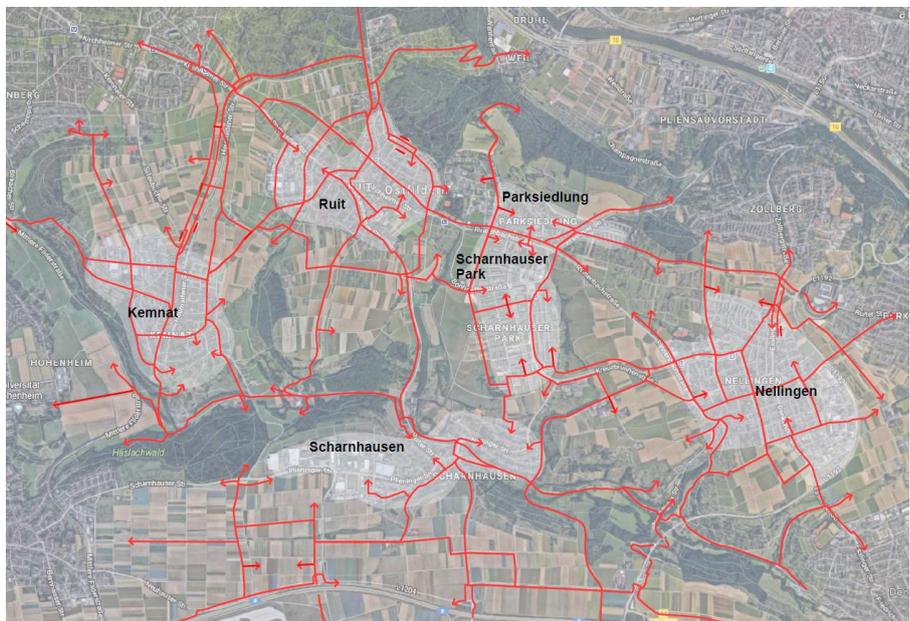


- U-Bahn
- U7 Ostfildern (10min Takt)
- Hbf - Ruhbank - Mönchfeld
- U8 Ostfildern (20min Takt)
- Heumaden - Möhringen - Vaihingen
- Buslinie 120 (alle 15 - 30 min)
- Esslingen - Nellingen - Scharnhäuser
- Neuhausen - Wolfschlugen
- Buslinie 122 (30min Takt)
- Esslingen - Scharnhäuser Park -
- Scharnhäuser - Messe/Flughafen
- Buslinie 130 (30min/ ab 20h: -)
- Esslingen - Parksiedlung - Ruit - Kennat
- Buslinie 131 (30min Takt)
- Esslingen - Parksiedlung - KH Ruit -
- Heumaden - Kennat - Scharnhäuser
- Buslinie 73 (40min Takt/ abends 1x/h)
- Neuhausen (F) - Scharnhäuser -
- Degerloch
- Buslinie 35
- Fahrplan zur Zeit nicht abrufbar
- (Stand Nov. 19)

Eigene Darstellung (Kartengrundlage: Google)

Das Netz empfohlener Radrouten ist für die Nutzer durch eine Beschilderung zu erkennen. Es handelt sich jedoch nicht ausschließlich um ausgewiesene Radwege, sondern auch um gemeinsam mit dem motorisierten oder dem landwirtschaftlichen Verkehr genutzte Verkehrswege. Um den Modal Split im Bereich des Radverkehrs zu erhöhen, müssen hierdurch bedingte Konflikte zunächst aufgedeckt und behoben werden.

Abb. 8: Netz empfohlener Radrouten



- Hauptnetz -
- beschilderte Radrouten

Eigene Darstellung (Kartengrundlage: Google)

2.2 Aufbereitung der Ergebnisse (AP 1)

2.2.1 Herausforderungen

Zur Erfassung des Status Quo im Bereich *Mobilität in Ostfildern* wurden in einem ersten Workshop mit Vertretern der Stadt Ostfildern am 31.07.18 zunächst grundsätzliche Herausforderungen benannt und allgemein Bedarfe erhoben (Details zum Workshop siehe Anhang).

Als große Herausforderung für den Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität wird die starke Fokussierung auf den motorisierten Individualverkehr gesehen. Die Gründe dafür sind vielfältig. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass die alternativen Mobilitätsangebote (wie beispielsweise der klassische ÖPNV, aber auch Car Sharing Angebote) keine wirklichen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr bieten und somit die Anreize auf den PKW zu verzichten nicht in ausreichendem Maß vorhanden sind. So besteht beispielsweise nur ein eingeschränktes Carsharing Angebot (Stadtmobil), welches nicht an den strategischen Knotenpunkten angeboten wird. (Strategische Knotenpunkte können z.B. Haltestellen wie der Scharnhäuser Park sein. Die genaue Definition der strategischen Punkte erfolgt in der 2. Projektphase) Neben alternativen Angeboten wird aber auch das fehlende Bewusstsein in der Bevölkerung für einen Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität als große Herausforderung gesehen. So nehmen die „Elterntaxis“ beispielsweise trotz verschiedener Aktionen, die Anreize bieten sollen, dass Kinder zu Fuß zur Schule gehen, eher zu als ab.

Auch spielt die Struktur der gebauten Umgebung eine wesentliche Rolle, ob auf den PKW verzichtet werden kann oder nicht. So werden innerhalb der Stadtteile, die ein ausreichendes Angebot der Alltagsversorgung anbieten, viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Zwischen den Ortsteilen wird jedoch trotz geringer Distanz und attraktiver Verbindung für Fuß- und Radverkehr häufiger der PKW genutzt. Neben den „hohen“ Preisen, der schlechten Anbindung auf der „letzten Meile“ in einigen Stadtteilen (z.B. Scharnhäuser und Kemnat) sowie der geringen Taktung des ÖPNVs, ist auch ein weitgehend kostenfreies Angebot an Parkplätzen ein Grund für die Bevorzugung des MIV. Der Faktor der Bequemlichkeit kommt schwerwiegend hinzu – der geringe Aufwand das eigene Auto zu nutzen und unabhängig vom öffentlichen Nahverkehr Strecken in teilweise kürzerer Zeit zurückzulegen überwiegt allzu oft.

Trotz guter Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr, sowohl in als auch zwischen den Ortsteilen, besteht hier die Herausforderung eines weiteren bedarfsgerechten Ausbaus der Infrastruktur (beispielsweise E-Laden für Fahrräder, ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten) sowie der klaren Zonierung von Fuß- und Radwegen. Oftmals teilen sich Fahrradfahrer die Wege mit dem landwirtschaftlichen Verkehr, den Fußgängern oder dem MIV, was zu Konfliktsituationen führt. So besteht hier die Herausforderung, die verschiedenen Verkehrsmittel unter den gegebenen Voraussetzungen (z.B. knappe Flächen) weitgehend verträglich zu organisieren. Darüber hinaus haben sich die Bedarfe an die Wegeinfrastruktur in den letzten Jahren geändert. So beansprucht der landwirtschaftliche Verkehr beispielsweise mehr Raum als früher, der Fahrradverkehr benötigt teilweise Möglichkeiten zum Laden, Beleuchtung und Wetterschutz aber auch sichere Abstellmöglichkeiten. Diesen verschiedenen Anforderungen im begrenzten öffentlichen Raum gerecht zu werden stellt eine große Herausforderung dar.

Als weitere Herausforderungen wurden der Schwerlastverkehr, zunehmende und unkoordinierte Logistikaktivitäten (unter anderem ausgelöst durch Onlinehandel) und den damit einhergehenden Lieferverkehren, aber auch der starke Pendler- und Durchgangsverkehr gesehen. In diesen Bereichen zeigen sich allerdings die eingeschränkten Möglichkeiten einer einzelnen Kommune diesen Problemen strategisch zu begegnen.

2.2.2 Bedarfe

Um der gravierenden Zunahme des MIV entgegen zu wirken, wird ein wichtiger Bedarf bei der Betrachtung bzw. dem Ausbau der Verkehrsknotenpunkte gesehen. Ergänzende Alternativen und multimodale Mobilitätsangebote sollen hier den Anreiz schaffen auf den PKW zu verzichten. Dafür muss definiert werden, welche zusätzlichen Verbindungen und Anbindungen nötig sind, wo Verkehrsknotenpunkten angesiedelt werden sollen (mit beispielsweise Paketzentren, Coworking- Spaces) und wieviel Fläche bzw. Raum an den betreffenden Orten benötigt wird.

Beim ÖPNV wird neben dem Preisgefüge ein dringender Bedarf beim Ausbau und der Flexibilisierung gesehen. Dabei soll ein besonderes Augenmerk auf die demografische Entwicklung gelegt werden und die

Anforderungen von bestimmten Mobilitätsgruppen. Es sollen entsprechende bedarfsgerechte Angebote für speziell jüngere und ältere Menschen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen entwickelt und ausgebaut werden. (z.B. Buspendelservice Richtung Friedhof)

Beim Thema Parkraumbewirtschaftung wird ebenfalls Handlungsbedarf gesehen. Öffentlicher Parkraum muss effizienter gemanagt werden oder ggf. zurückweichen und anderen Funktionen Platz machen. Der öffentliche Raum muss attraktiver und sicherer für Fußgänger und Fahrradfahrer gestaltet werden. Aspekte der Barrierefreiheit müssen genauso wie Infrastrukturkomponenten (Abstellmöglichkeiten, E-Laden) stadtverträglich integriert werden. Hier muss eine klare Priorisierung seitens der Politik erfolgen.

Ein weiterer Bedarf wird bei der sinnvollen Aufstellung eines Konzepts für E-Mobilität gesehen. Hier gilt es zu erörtern, inwiefern eine Fixierung auf E-Mobilität sinnvoll erscheint oder ob andere Antriebstechniken zukünftig ebenfalls betrachtet werden müssen. Das Konzept für E-Mobilität muss sich in das Gesamtkonzept für Mobilität in Ostfildern integrieren.

Als Grundlage für den bedarfsorientierten Ausbau des Mobilitätssystems ist zunächst eine bessere Datenbasis notwendig. Es besteht noch zu wenig Wissen über das tatsächliche Mobilitätsverhalten und die –wünsche der Bevölkerung. Als Entscheidungsgrundlage müssen in der nächsten Phase die verschiedenen Bedarfe der Mobilitätsgruppen erfasst und systematisiert werden.

Bisher werden Bedarfe durch eine stadtinterne Plattform, Meldungen aus der Bevölkerung bei Bürgerversammlungen, direkte Beschwerden, über Bürgerbeteiligungsprozesse sowie durch Gemeinderäte erfasst. Diese bisher eher subjektiven Bedarfe gilt es umfänglich und repräsentativ weiter zu erfassen und systemisch aufzubereiten.

2.2.3 Akteurslandkarte

In einem nächsten Schritt wurden im Workshop die relevanten Akteure für den Bereich Mobilität erfasst, um zu erörtern inwiefern die Akteursstruktur an die Anforderungen einer integrierten Mobilitätsentwicklung angepasst werden muss und welche externen zusätzlichen Akteure in die Entwicklung einer Strategie einbezogen werden sollten.

Bei der Akteursstruktur zeigt sich, dass sich trotz sinnvoller Trennung der einzelnen Bereiche kein beziehungsweise zu wenig übergeordneter Austausch zu Themen stattfindet. Eine kompakte Verwaltungsstruktur und die räumliche Nähe erleichtern den Austausch zu übergeordneten Themen. Trotzdem läuft im Themenfeld Mobilität einiges unkoordiniert und parallel, was an den unterschiedlichen Zuständigkeiten für die einzelnen Themen begründet liegt. Zur systematischen Bündelung und vor allem zur Einbeziehung relevanter externer Akteure, empfiehlt es sich daher eine zentrale Stelle einzurichten, an der die internen und externen Aktivitäten zusammenlaufen. Dort sollen Bedarfe und Wünsche erfasst, Herausforderungen und Probleme analysiert und Projektideen zusammengeführt und in die Gesamtstrategie eingebettet werden.

Abb. 9: Akteurslandkarte intern

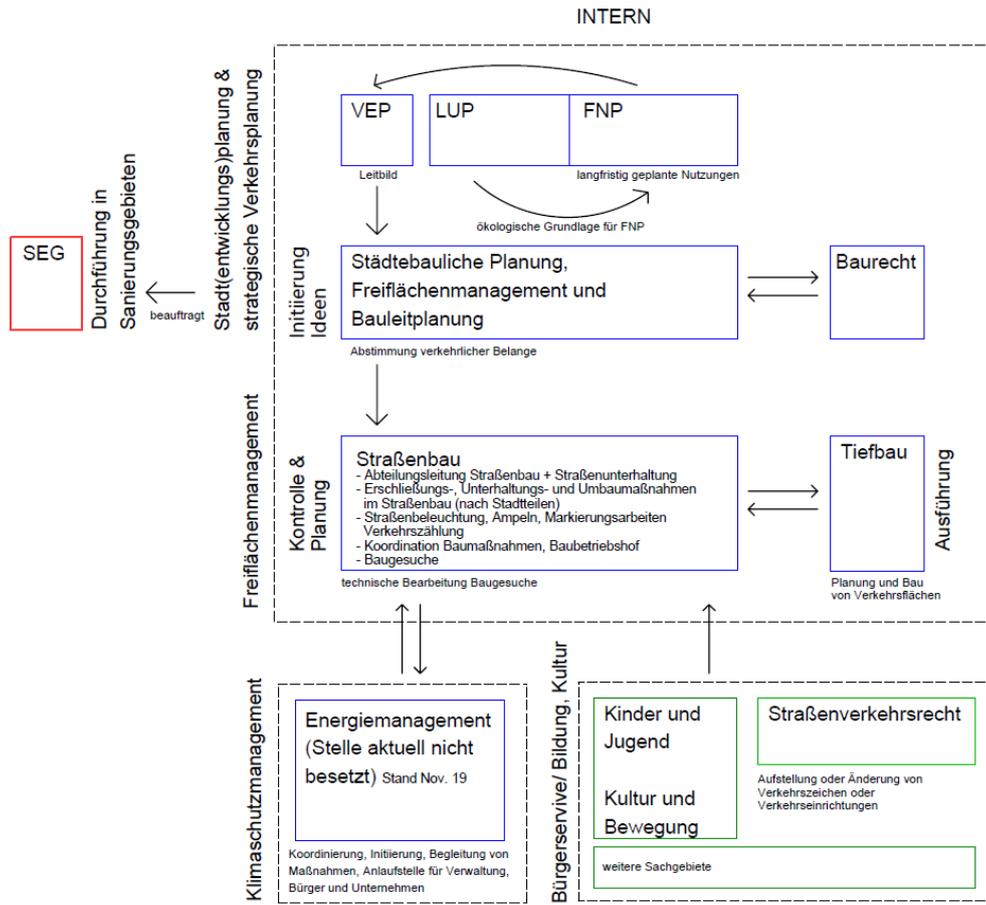
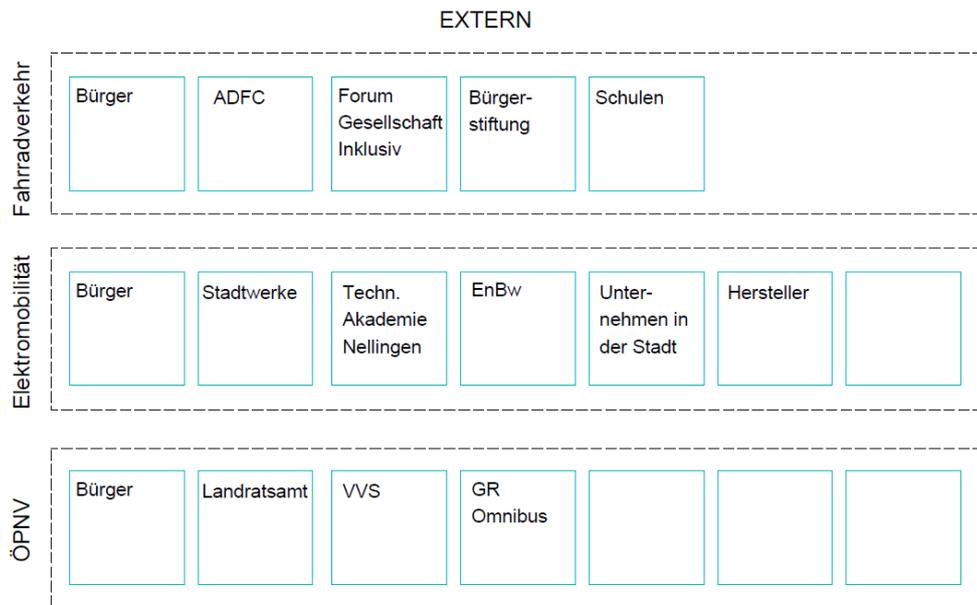


Abb. 10: Identifizierte externe Akteure nach Verkehrsarten



2.2.4 Bestehende Mobilitätsprojekte

Die Stadt Ostfildern hat bereits in einigen Bereichen Mobilitätsprojekte angestoßen. Diese gilt es in ein strategisches Mobilitätskonzept zu integrieren und auszubauen (Skalierung auf Gesamtgebiet).

Folgende Mobilitätsprojekte werden im weiteren Verlauf der Strategieentwicklung hinsichtlich verschiedener Kriterien (laufend/ abgeschlossen, Anschlussfähigkeit, Skalierung etc.) evaluiert und sollen in die Gesamtstrategie einfließen:

ÖPNV

- **Stadtticket:** Das Stadtticket kann ab April 2020 genutzt werden. Für drei Euro (sechs Euro für Gruppen) besteht die Möglichkeit innerhalb des Stadtgebietes Ostfilderns (und Heumadens) die öffentlichen Verkehrsmittel den gesamten Tag zu nutzen. Dieses Ticket wird von der Kommune bezuschusst und zunächst probeweise für ein Jahr eingeführt.
- **Bus Tarifsystem:** Tarifreform des VVS ab 01.04.2019 (Zoneneinteilung: Reduzierung von 52 auf 5 Zonen), Taktverdichtung, Nachtbus: 2 Linien seit 2018 (N 7 und N 22 mit 32 Haltestellen), Expressbuslinien: 2 neue Linien
- **Fernbus-Haltestelle im Scharnhäuser Park (Flixbus):** GR 18.04.2018
- **Stadtbahn:** Verlängerung nach Esslingen im Regionalverkehrsplan: Großes verkehrliches Wirkungspotential und verbesserte Vernetzung von Stadt- und S-Bahn. Wertung: hoch Dringlichkeit
- **Fahrgastunterstände (FGU):** Konzept mit Werbeanlagen 2016, Laufzeit 01.01.2018 bis 31.12.2031: 36 von 67 Bushaltestellen sind neu ausgestattet.
- **Jobtickets:** für Mitarbeiter der Verwaltung
- **Barrierefreie Bushaltestellen:** Bushaltestellen werden sukzessive barrierefrei ausgebaut. Umsetzungspflicht bis 2022 Konzept Haltestellen-Vollerhebung VVS
- **Dynamische Fahrgastinformation:** an den Bushaltestellen Ludwig-Jahn-Straße (Endhaltestelle Nellingen), Kreuzbrunnen und an der Haltestelle Ruit wird die dynamische Fahrgastinformation eingerichtet. Diese Haltestellen dienen der Verknüpfung zu Stadtbahn. Vorgeschlagen waren noch 12 weitere Bushaltestellen, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht realisiert werden. (Stand Nov. 2019) Die Umsetzung erfolgt im Rahmen eines Förderprogramms des Landkreises Esslingen zu Einrichtung von DFI Anzeiger (klassisch und „light“)

Radverkehr

- **Radweg Körchtalviadukt** (Projekt der Landesregierung): 2019 wurde die attraktive Radverbindung zwischen dem Neckartal und den Fildern fertiggestellt. Radfahrer haben seitdem die Möglichkeit, das Körchtalviadukt zu nutzen und so das Körchtal ohne den großen Höhenunterschied überwinden zu können.
- **Ausbau einer Radfahrverbindung (interkommunal):** 2020 erfolgt der Ausbau einer Radfahrverbindung zwischen Esslingen und Ostfildern als Gemeinschaftsprojekt der beiden Kommunen, finanziell unterstützt aus Fördermitteln der Landesregierung (Programm LGVFG-RF).
- **Neuausschilderung (interkommunal):** 2020 erfolgt die Neuausschilderung der Hauptradrouten Ostfilderns in Kooperation mit dem Landkreis Esslingen. 2019 erfolgte die Ausweisung der Filderradroute. Bis 2020 erfolgt die Erarbeitung „Durchmesserlinie“.
- **Überdachung von Fahrradabstellmöglichkeiten:** an der Haltestelle „Technische Akademie“ in Nellingen werden zur Attraktivitätssteigerung der Umsteigebeziehung Teile einer vorhandenen Fahrradabstellanlage mit einer Überdachung ausgestattet (Fertigstellung bis Ende 2019)
- **AGFK Modellprojekt „Schutzstreifen“:** die Stadt Ostfildern nimmt in drei Ortsteilen bis Ende 2020 an einem Modellprojekt der Landesregierung zur Erprobung von Schutzstreifen unter erschwerten Rahmenbedingungen (innerorts wie außerorts) teil. Bei positiver Erprobung werden

Ausnahmeregelungen fest in das Landesgesetz aufgenommen, sodass keine Sondergenehmigungen mehr erteilt werden müssen. (vgl. agfk 2019: o.S)

- **E-Bikes für Verwaltung:** seit 2015
- **Kontinuierliche Verbesserung des Radwegenetzes**, begleitet durch wiederkehrende öffentlichkeitswirksame Aktionen wie z.B.:
 - **Rad-Kultur – Fotowettbewerb** Ostfildern suchte seine Rad-Stars: Schüler der Klassen 5 d und 6 c des Heinrich-Heine-Gymnasiums setzen mit dieser Aktion ein Zeichen für die Radkultur in Ostfildern. Die Aufgabe: Setze dich mit deinem Fahrrad in Pose und zeige, was Radfahren in Ostfildern für dich bedeutet. Entstanden sind inspirierende Fotos, die eine Botschaft gemeinsam haben: Radfahren in Ostfildern macht Spaß und ist ein Lebensgefühl.
 - **Stadtradeln (2019 zum 4. Mal):** Radeln Sie über einen Zeitraum von drei Wochen im Alltag möglichst viele Kilometer - egal ob zum Einkaufen, auf dem Arbeitsweg oder in der Freizeit. Denn mit Spaß und Begeisterung am Radfahren sollen zahlreiche Radler für ein besseres Klima und mehr Radverkehr in die Pedale treten.

Fußverkehr

- **Barrierefreier öffentlicher Raum:** Überprüfung in Kooperation mit der Gesellschaft Forum Inklusiv, Straßen-/ „Fußgängerüberwege“: Grundlage: Verkehrszählung, Beleuchtung, Geschwindigkeit, Sichtweiten, Verkehrsstärke, Konzept Realisierung 2019-2024
- **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum:** Umgestaltung der Hindenburgstraße. Es wurde ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich als „shared space“ mit Tempo 20/30 geschaffen.
- **Beschildeungskonzept:** u.a. Campus Nellingen
- **„Zu Fuß zur Schule“:** Im Zeitraum vom 16.09.2019 - 27.09.2019 lief die Aktion „Zur Fuß zur Schule“.
- **Schulweghelden – Auf die Füße, fertig, los!:** Die Lindenschule in Ostfildern nimmt im Jahr 2019 - 2020 an dem Pilotprojekt Schulweghelden der AGFK-BW teil. Ziel des Projektes ist, dass Eltern ihre Kinder wieder vermehrt zur Schule laufen lassen. Das Projekt wird vom Innen- und Kultusministerium des Landes begleitet und vom Verkehrsministerium gefördert. (vgl. AGFK 2019b: o.S.)
- **Fußgängerüberwege:** Ausgestaltung von barrierefreien Fußgängerüberwegen
- **Fußverkehrs-Check:** „Bei diesem partizipativen Verfahren bewerten Bürgerinnen und Bürger, Politik und Verwaltung gemeinsam die Situation des Fußverkehrs vor Ort. In Workshops und Begehungen erfassen sie die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiten Vorschläge, wie die Wege zu Fuß künftig noch attraktiver und sicherer gestaltet werden können. [...] Die Maßnahme wird vom Ministerium für Verkehr finanziert.“ (vgl. Ministerium für Verkehr 2020: o.S.)
 - Bewerbung 2017 für die 3. Runde; keine Berücksichtigung

MIV

- **Nordumfahrung Neuhausen:** In Zusammenhang mit dem Großprojekt S21 wird die nördlich der Gemeinde Neuhausen verlaufende L1204 auf die Nordseite der Autobahn A8 verlegt. Das Projekt befindet sich in der Realisierung (Stand: November 2019). (vgl. Flächenagentur Baden-Württemberg GmbH 2017: 1)
- **Lärminderungsplan (2017):** der Lärminderungsplan bietet die Möglichkeit ein Programm zur systematischen Verminderung der Lärmbelastung der Bevölkerung zu erstellen und eine koordinierte Durchführung der erforderlichen Maßnahmen zu ermöglichen.
- **RMP:** Regionales Verkehrsmanagement verankert im ÖPVN-Pakt 2025: Leuchtturmprojekt aus dem Landesprogramm RegioWIN: Regionale Mobilitätsplattform Verband Region Stuttgart mit EU-Fördermitteln. Ziel: ganzheitlich abgestimmte Strategien mit genehmigungsfähigen Maßnahmen ohne Beschränkung auf Gemeindegrenzen/ Zuständigkeiten: Echtzeitinformationen, Hinweise auf den ÖPNV, Verkehrsleitzentrale Stuttgart: lenkendes und steuerndes Eingreifen.

- **Tempo 30/ Geschwindigkeitsanzeigen:** seit 2017 werden vermehrt Tempo 30 Zonen im Rahmen des Lärmaktionsplans ausgebildet. Sie dienen der Verflüssigung und der Verkehrsberuhigung. Sie wurden mit dem RP Stuttgart abgestimmt. Die Zonen gelten vor allem zwischen 22 und 6 Uhr morgens innerörtlich. Zusätzlich wurden „Smiley“-Anzeigen eingeführt, die die Verkehrsteilnehmer auf ihre tatsächliche Geschwindigkeit aufmerksam machen sollen.
- **Parkraum:** Bewirtschaftung / Parkgebührensatzung GR 31.01.2018
- **Carsharing:** „Stadtmobil“, regelmäßige Aktionen
- **Straßenräumen:** Sanierung, Umbau, Verkehrsberuhigung: abgeschlossen Ruit Kronenstraße, Scharnhausen. In Realisierung: Nellingen Hindenburgstraße. Planung: Kemnat Heumadener/ Hauptstraße

E-Mobilität

- **E-Mobility-Allee:** Im Forschungsprojekt "E-Mobility-Allee" testeten zehn Haushalte 18 Monate lang (Mai 2018 bis Oktober 2019), wie E-Mobilität das Stromnetz beeinflusst. Dafür stattete Netze BW die Bewohner mit E-Autos und Ladeinfrastruktur für zu Hause aus. Ziel war es, das Ladeverhalten der Menschen und deren direkte Auswirkungen auf das Stromnetz zu analysieren. Im zweiten Schritt wurden Möglichkeiten zur Optimierung der Netzstabilität direkt in der Praxis getestet. Das Ergebnis zeigte, dass der befürchtete „Coming-Home-Effekt“ ausblieb und die Netzbelastung weniger hoch war als befürchtet. (vgl. Schwarz 2019: o.S.)
- **Get-E-Ready:** FuE-Programm "Schaufenster Elektromobilität" 01.01.2013 bis 31.12.2016 der Bundesregierung mit Bosch Software Innovations GmbH, Kooperationsprojekt zwischen Unternehmen und Stadt Ostfildern Zeitraum: 01.01.2015 (Ostfildern 2015) bis 31.12.2016
- **Elektromobilitätskonzept (Prognos-Projekt):** Für die Entwicklung eines landeskreisweiten Elektromobilitätskonzeptes, deren Ziel der flächendeckende und bedarfsgerechte Ausbau der Ladeinfrastruktur ist, werden seit Juni 2019 Potentiale aufgezeigt und zielgerichtete Investitionen gefördert. Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert. (vgl. Landratsamt Esslingen 2019: 7)
- **Erweiterung der städtischen E-Ladeinfrastruktur:** Förderprogramm BMVI: Betreiberkonzept: Kooperation Stadtwerke Ostfildern (SWO) und EnBW: 1 Ladesäule in zentraler Lage pro Stadtteil, Abstimmungen mit Unternehmen 2018/19 u. a. TAE, BOS, DAT, Elektro
- **E-Fahrzeugflotte Stadt Ostfildern:** E-KFZ, Transporter, E-Bikes für Verwaltung (seit 2015) bedarfsorientierter Ausbau, u. a. BBH, HSM, Botendienste, Verkehrsüberwachung, Standorte der Verwaltung

Intermodalität

- **Überregionale Mobilität:** Expressbus „RELEX“, Felix-Bus-Angebot, Busverbindung Flughafen/ Messe, Stadtbahnlinie U7 zu Fernverkehre DB, Schienenanbindung nach Esslingen (standardisierte Bewertung), Landkreisweites Konzept einer Radwegweisung (Realisierung 2020)
- **Verkehrssteuerung, -lenkung überregional:** 1. Förderprogramm RMP Oktober 2017 bis Ende 2020: intelligente, vernetzte und nachhaltige Mobilität durch Digitalisierung, Unfallprävention, Verkehrsangebote situationsbedingt steuern.
- **Gewerbliche Verkehre:** Lieferverkehre Gewerbe, Internethandel, landwirtschaftliche Verkehre, Baustelleninformationen: Halbjahresgespräche mit den Vertretern der Naturschutzgruppen: Klärung Konflikte verschmutzter Wege, Ausbau/ Breite multikodierter Flächen, Bündelung Fahrradfahrer durch eindeutige Ausschilderung
- **Umstiegsunkte:** Ausbau Knoten „Hubs“, Vernetzung/ Nutzung unterschiedlichen Verkehrsarten: Stadtbahn, Bus, Fahrrad, Sharing-Angebote. Digitalisierung: Ausbau WLAN, Information- und Kommunikation, Abrechnungssysteme, Taktverdichtung. Angebot Ladeinfrastruktur. Förderprogramm „SyNaMo – First and Last Line“ Universität Stuttgart/ Vaihingen/ Ludwigsburg/ Leinfelden-Echterdingen/ Ostfildern 2019: *Programmaufnahme noch in Klärung*

2.2.5 SWOT Analyse

Zur Aufbereitung der verschiedenen Themen und Schwerpunkte aus den Voralysen und dem Workshop mit der Verwaltung wurden die gewonnenen Punkte der Status-Quo Analyse in Form eines Chancen-Risiko-Katalogs zusammengestellt und dem Stärken-Schwächen-Profil gegenübergestellt. Sie soll eine kompakte Übersicht über die gewonnenen Erkenntnisse liefern sowie eine Positionierungsanalyse der eigenen Aktivitäten darstellen.

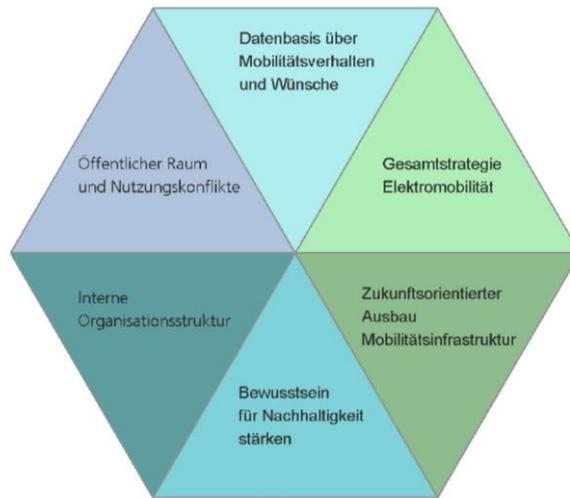
Abb. 11: SWOT-Analyse des Mobilitätssystems Ostfilderns und seiner Teilorte

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtbahn erschließt 3 Stadtteile sehr gut (Ruit, Scharnhäuser Park, Nellingen) ▪ Innerhalb der Stadtteile werden Wege zu Fuß zurückgelegt ▪ Gut funktionierendes Radwegenetz (Beschilderung, Abstellmöglichkeiten) ▪ Zwischen den Stadtteilen teilweise attraktive Fußgängerverbindungen durch den Landschaftsraum ▪ Radboxen an drei Stadtbahnhaltestellen vorhanden ▪ Scharnhäuser Park ist als Stadt der kurzen Wege konzipiert ▪ Carsharing Angebot in Ansätzen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwei Stadtteile nur über den Bus erschlossen (Kemnat, Scharnhäuser Park) ▪ Angebotsgefälle zwischen den einzelnen Stadtteilen beim ÖV-Angebot (Anzahl der Linien, Taktung) ▪ Stadtteil Scharnhäuser Park: trotz attraktivem ÖV-Angebot und kurzen Wegen immer noch vergleichsweise hoher Individualverkehrsanteil ▪ Zwischen den Stadtteilen wird PKW genutzt (Parkplätze sind einfach zu finden) ▪ Das Potenzial der Radfahrinfrastruktur wird nicht optimal genutzt ▪ Die Umstrukturierung der Zonen im April 2019 führt möglicherweise zu neuen Verhaltensweisen. Ostfildern befindet sich seitdem in einer anderen Zone. (Zone 2) ▪ „Von Tür zu Tür“ Zeiten sind mit dem PKW häufig wesentlich kürzer als mit dem ÖPNV. Der ÖPNV bietet daher kaum Anreiz. ▪ ÖPNV für viele Pendler unzumutbar, preislich wie auch zeitlich ▪ Kein Ringverkehr im Busnetz vorhanden. Weder innerstädtisch, noch nach Esslingen. ▪ Subjektiv wahrgenommenes Parkplatzproblem in den Wohngebieten ▪ Eltern fahren Kinder zur Schule (Hol- und Bringservice) ▪ Eingeschränktes Carsharing-Angebot → Fahrzeuge nicht an Knotenpunkten verfügbar ▪ Ladesäulen: kein übergeordnetes Konzept vorhanden ▪ Keine Organisations-/ Koordinationsstruktur für Mobilitätsangebote vorhanden ▪ Hoher Anteil von Durchgangsverkehr auf Hauptverkehrsstraßen, teilweise „Schleichverkehr“ auf Nebenstraßen (<i>Umgehungsstraße nicht möglich</i>) ▪ Teile des Netzes durch Schwerlastverkehr beeinträchtigt
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau/ neue Organisation von zentralen Knotenpunkten ▪ Ausbau von Mobilitätskonzepten wie Pendelbusse können älterer Bevölkerung helfen selbstständig zu bleiben (Einkäufe, Arztbesuche) ▪ Implementierung von E-Bike Infrastruktur zur Überwindung topografisch schlecht gelegener Orte ▪ Sicherheit der Radfahrer auf Hauptverkehrsstraßen durch bauliche Maßnahmen und Markierungslösungen → Erhöhung Radverkehr ▪ Neue ÖPNV Tarifoptionen seit April 2019 ▪ Stadtticket ab April 2020 ▪ Klare personelle Organisationsstruktur und Zuständigkeitsstruktur entwickeln ▪ Datenbasis als Entscheidungsgrundlage erheben, bzw. soweit vorhanden besser nutzen ▪ Stadtteilvernetzung fördern ▪ Externe Knotenpunkte (Heumaden) mit in Mobilitätskonzept einbeziehen ▪ Aktionen (Bsp. Schulkinder Pokal oder StadtRadeln) können Mobilitätsverhalten beeinflussen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigender MIV kann zu Verlust städtischer Attraktivität führen ▪ Wegnahme von Parkplätzen trifft auf Gegenwehr bei Anwohnern ▪ Alternde Gesellschaft nimmt neue Mobilitätskonzepte nicht an (Car-Sharing/ E-Bike) ▪ Durch Ausbau von Ladestationen für E-Autos bleiben Parkplätze erhalten, statt der zu schaffenden Grünräume ▪ Separieren von Verkehrsflächen (Fußgänger/Radfahrer/MIV) führt zu mehr Flächenversiegelung ▪ Unterschiedliche Bezahlssysteme machen Mobilitätskonzept unflexibel.

2.2.6 Themenfelder für weiteren Prozess

Aus den Ergebnissen des ersten Workshops wurden sechs Themenfelder abgeleitet. Hierfür wurden die vorherrschenden Probleme und Herausforderungen strukturiert und gebündelt. Jedes Themenfeld wurde mit beispielhaften Leitfragen ergänzt, die im folgenden Stakeholder Workshop als Basis für Diskussionen dienen sollen und dabei helfen können Lösungsräume zu finden. Sie greifen ineinander über und können im weiteren Prozess zusammengefasst oder noch weiter differenziert werden.

Abb. 12: Identifizierte Themenfelder für ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept Ostfildern



Zukunftsorientierter Ausbau Mobilitätsinfrastruktur

Im Fokus dieses Themenfeldes stehen die bestehenden und möglichen zukünftigen Mobilitätsangebote.

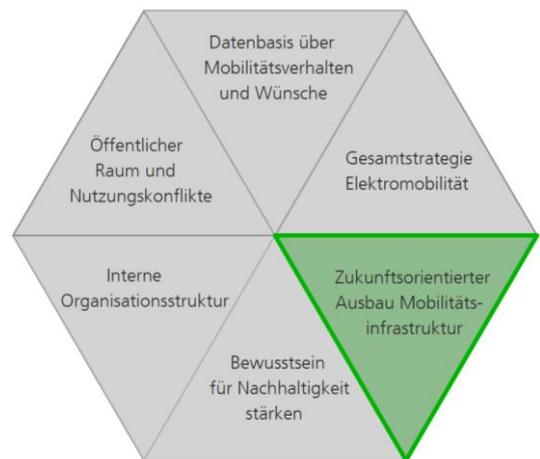
Aktuelle Probleme und Herausforderungen sind im Bereich des ÖPNV Versorgungslücken sowie eine teilweise geringe Taktung der Buslinien. Darüber hinaus spielt die finanzielle und zeitliche Unattraktivität des ÖPNV für Berufspendelnde gegenüber dem eigenen Auto eine Rolle.

Auf Seiten des MIV ist nicht nur aktuell schon ein hohes Aufkommen an Durchfahrverkehr gegeben, sondern auch weiter eine starke Zunahme prognostiziert.

Das Angebot Carsharing wurde bereits in ersten Ansätzen aufgebaut. Es ist allerdings noch zu stark eingeschränkt, um eine wirkliche Alternative zu bieten. Hinzu kommt die Herausforderung des demographischen Wandels.

Leitfragen für die weitere Bearbeitung des Themenfelds:

- Welche Schwerpunkte sollte ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept haben?
- Wo liegen die Potenziale der einzelnen Angebote und welchen Mehrwert bietet eine Verknüpfung von Angeboten?



Gesamtstrategie Elektromobilität

Das Thema Elektromobilität spielt heute schon eine große Rolle in der Kommune. Mit dem Forschungsprojekt „E-Mobility Allee“ wurde bereits das Ladeverhalten der Bürgerinnen und Bürger analysiert. Schritt für Schritt werden Ladesäulen in den Stadtteilen etabliert, wobei jedoch noch ein klares Konzept fehlt, um die bestehende Infrastruktur weiter zu ergänzen.



Leitfragen für die weitere Bearbeitung des Themenfelds:

- Welche Möglichkeiten, Auswirkungen und Veränderungen bringt E-Mobilität mit sich?
- Wo ist E-Mobilität keine Lösung? Welche Probleme werden mit E-Mobilität nicht gelöst?
- Welche Nutzergruppen werden mit E-Mobilität angesprochen?

Datenbasis über Mobilitätsverhalten und Wünsche

In diesem Themenfeld soll diskutiert werden, welche Daten für eine Strategie auf welche Art und Weise erfasst werden sollen. Fragen, die sich die Stakeholder bereits gestellt haben waren:

- Wie bewegen sich Bürgerinnen und Bürger tatsächlich und welche Verkehrsmittel nutzen sie?
- Welche Bustaktung wäre angemessen?
- Ist die Parkraumnot nur gefühlt oder tatsächlich vorhanden?

Darüber hinaus sind ergänzende Leitfragen:

- Welche Daten benötigen wir um ein Mobilitätskonzept zu erstellen?
- Wie erfassen wir Daten? Wo sind Grenzen gesetzt?
- Welche Daten werden wir nicht erfassen können?

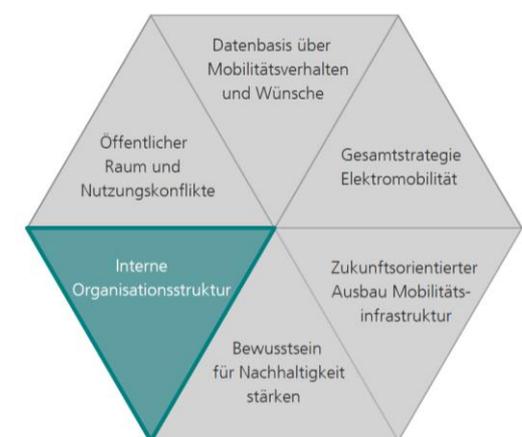


Interne Organisationsstruktur

In der aktuellen Organisationsstruktur laufen viele Aufgaben unkoordiniert, werden parallel bearbeitet und die Ergebnisse nicht umfassend kommuniziert.

Leitfragen für die weitere Bearbeitung des Themenfelds:

- Welche Bedingungen und Voraussetzungen müssen für eine Umstrukturierung der Organisation gegeben sein?
- An welchen Stellen kann Digitalisierung helfen?



Öffentlicher Raum und Nutzungskonflikte

Das Stadtbild wird zunehmend durch Mobilitätsangebote wie Parkplätze, Ladesäulen oder Radboxen geprägt. Darunter leiden vor allem Fußgänger, für die der öffentliche Raum zunehmend unattraktiver wird. Konflikte entstehen jedoch nicht nur durch Veränderungen im Stadtbild, sondern auch zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern. So z.B. zwischen:

- Fußgängern und Autofahrern
- Radfahrern und landwirtschaftlichem Verkehr
- Schwerverkehr und Individualverkehr

Leitfragen für die weitere Bearbeitung des Themenfelds:

- Was bedeutet lebenswerter Raum für uns? Wodurch entstehen Konflikte? Wo bestehen momentan Konflikte? Welche Konflikte kommen in Zukunft auf uns zu?



Bewusstsein für nachhaltige Mobilität

Ein weiteres Themenfeld, welchem in der Visionsentwicklung Beachtung geschenkt werden soll, ist die Stärkung des Bewusstseins für nachhaltige Mobilität. Zurückzuführen ist diese Notwendigkeit unter anderem auf bereits identifizierte Probleme:

- Nutzung des Radwegenetzes noch sehr gering
- Eltern fahren Kinder zur Schule, wegen zu subjektiver Einschätzung, dass Schulweg zu gefährlich ist.

Leitfragen für die weitere Bearbeitung des Themenfelds:

- Welche Gruppen sind besonders schwierig zu erreichen?
- Welche Möglichkeiten hat die Kommune, die Akzeptanz von nachhaltiger Mobilität zu stärken?



3 Grundlage zur Visions- und Strategieentwicklung Mobilität Ostfildern 2040 +

3.1 Aufbereitung der Ergebnisse (AP 2)

Ziel des zweiten Arbeitspakets ist die Ableitung von Kernelementen zur Visionsentwicklung und strategischen Ausrichtung eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzepts. Zunächst wurden die Bausteine für eine gemeinschaftlich getragene Mobilitätvision für Ostfildern 2040+ erarbeitet. Dazu wurden in einem zweiten Workshop am 08.11.18 (Details zum Workshop s. Arbeitsdokument) mit der Verwaltung und weiteren Stakeholdern Leitfragen in den 6 Themenfelder bearbeitet. Übergreifend sollten folgende Fragen beantwortet werden:

- Was für eine Art von Mobilität wollen wir zukünftig?
- Welche strategische Ausrichtung soll ein Mobilitätskonzept für Ostfildern beinhalten?
- Welche Handlungsspielräume haben wir im Themenfeld Mobilität?

Anhand der Leitfragen wurden mit den Teilnehmern in einem World Café Format spezifische Probleme und Herausforderungen identifiziert sowie Möglichkeitsräume für potentielle Maßnahmen identifiziert (Details zum Workshop im Anhang). Parallel standen innovative Projektbeispiele zur Inspiration und Diskussion zur Verfügung.

Die Ergebnisse in den Themenfeldern werden im Folgenden vorgestellt.

3.1.1 Themenfeld »Bewusstsein für nachhaltige Mobilität«

Rolle der Kommune

- Die Kommune muss eine **Vorbild-** und eine **Übergangsrolle** einnehmen. Um langfristig eine Veränderung zu erlangen, muss sie sich dafür einsetzen **alternative Mobilitätsformen zu fördern**
- Um sich den Problemen in der Kommune anzunehmen, müssen die **Ursachen der Problemstellen** mit Hilfe der Bürger herausgefunden werden und die **Sorgen der Bürger** ernst genommen werden. Es sollte beispielsweise herausgefunden werden, weshalb Eltern ihre Kinder zur Schule fahren. Besteht z.B. nur eine gefühlte Unsicherheit oder gibt es tatsächlich Gefahrenstellen?

Möglichkeiten der Kommune

- Kommune sollte aktiv **auf Unternehmen zugehen** und sie in die Mobilitätsstrategie einbeziehen. Können Unternehmen evtl. dabei unterstützen das Mobilitätsverhalten zu ändern?
- Sie sollte sich dafür einsetzen, dass der **Nahverkehr gestärkt** wird, v.a. auf sehr schwach ausgelasteten Strecken. Im gleichen Zug muss sie die **Bezahlbarkeit** der Mobilitätsangebote miteinbeziehen.
- Um gezielt das Bewusstsein zu schärfen und die Vielseitigkeit sowie Vorteile von Mobilitätsangeboten aufzuzeigen, können eine Vielzahl an „**Aktionen**“ durchgeführt werden. Die Herausforderung liegt vor allem in der **Verstetigung des Verhaltens**.
- Um innovative oder erfolgreiche Mobilitätsangebote umzusetzen, sollen in einem ersten Schritt **best-practice-Beispiele** aus anderen Kommunen einfließen.

3.1.2 Themenfeld »Datenbasis über Mobilitätsverhalten und Wünsche«

Generell ist wichtig, dass das **Ziel der Datensammlung** klar umrissen sein muss, damit keine „sinnlosen“ Daten gesammelt werden.

- Für ein ganzheitliches Mobilitätskonzept sind zielgerichtet Daten wie die **Wegelänge**, der **Wegezzweck** sowie die Wahl des **Verkehrsmittels** zu erfassen.

- Einen wichtigen Bestandteil der Datenerfassung macht außerdem die Erfassung der **Quell- und Zielorte von Pendlern** aus.
 - Es sollte herausgefunden werden, was die Menschen dazu bewegt den **ÖPNV zu nutzen**.
 - Die **Nachfrage nach Shuttleservices** und den Bedarf nach der **Vernetzung in andere Teilorte** sollte mit den Bürgern erhoben werden.
 - **Bedarf von Parkplätzen, Fahrradabstellplätzen** erfassen, auch im Hinblick auf möglichen Rückbau. Im gleichen Zug Problemlage bezüglich **Wohnwägen**, Wohnmobilen auf öffentlichen Parkplätzen erfassen.
 - Die aktuelle **Frequenz** auf Fuß- und Fahrradwegen sowie die **Zustände** (z.B. Beleuchtung) der Wege erheben, um gezielt Verbesserungen auszugestalten
 - Was können Unternehmen für das Mobilitätskonzept beitragen? (E-Mobilität, Job-Ticket, Shuttlebus, Homeoffice)
- Verfügbare Daten [**Quell- und Zielorte von Pendlern, die Auslastung von Schienen- und Busverkehr, sowie die Auslastung der Radabstellplätze (Radboxen)**] müssen aktualisiert werden.

3.1.3 Themenfeld »Zukunftsorientierter Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur«

Strategische Ausrichtung

- Die Ausrichtung der Strategie soll eine hohe **Funktionalität** sowie eine **großräumige Vernetzung** aufweisen
- Mobilität soll als **Mehrwert** wahrgenommen werden. Dafür ist unter anderem eine **Verknüpfung zu jeder Zeit** notwendig.

Schwerpunkte

- **ÖPNV**: Im Mittelpunkt steht der Ausbau des ÖPNVs bzw. die bessere Anbindung an bisher mäßig erschlossene Stadtteile. Durch Takterhöhung, einen Ringverkehr oder Shuttleservices kann diesem entgegengewirkt werden.
- **Radverkehr**: Im Handlungsfeld des Radverkehrs stehen die Verbesserung und Erweiterung der Radwege und eine insgesamt bessere Infrastruktur (Abstellmöglichkeiten) im Vordergrund. Weiter könnten Freefloating-Bikes (Bike-Sharing) den Umstieg auf das Fahrrad erleichtern.
- **MIV**: Insgesamt ist eine verträgliche Gestaltung des Individualverkehrs gewünscht. Als Anreiz können mehr Park & Ride Möglichkeiten dienen. Bei der Gestaltung des Individualverkehrs muss jedoch der Einzelhandel mitgedacht und unterstützt werden.
- **Sharing Konzepte** sollen sowohl attraktiv für Nutzer sein, als auch wirtschaftlich tragbar.
- **Barrierefreiheit**: Bei alternder Gesellschaft spielt das Thema der Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkung eine große Rolle und sollte übergreifend in allen Handlungsfelder mitgedacht werden
- **Mobilitätsstationen**: Für die Verbindung verschiedener Mobilitätsangebote stellen Mobilitätsstationen einen ersten Lösungsansatz dar.

Umsetzung

- Um die Ziele des zukunftsorientierten Ausbaus zu erreichen, ist ein hohes Maß an **Kommunikation** und **Partizipation** der potenziellen Nutzer und Stakeholder notwendig.
- Um den Übergang hin zu einer neuen, nachhaltigen Mobilitätsinfrastruktur zu schaffen muss mit dem Ausbau auch das **Bewusstsein** geschärft werden.

3.1.4 Themenfeld »Teilstrategie Elektromobilität«

Teilstrategie Elektromobilität

- Für die Stadt Ostfildern steht die Schaffung eines **Grundangebotes für E-Mobilität** im Vordergrund. Hierfür soll ein erstes Konzept für eine Ladeinfrastruktur erarbeitet werden. Dabei soll das Thema **regenerativer Energien** von Beginn an mitgedacht werden. Im Idealfall sollen Ladesäulen dort entstehen, wo auch die Energie produziert wird.
- Die Vorteile, die für einen Ausbau der E-Mobilität sprechen, sind die **geringeren Emissionen wie Lärm und Abgase**. Dem Problem des **Feinstaub**s kann die E-Mobilität jedoch **nur bedingt entgegenstehen**, da der Reifenabrieb bestehen bleibt. Auch kann die Elektromobilität das Problem des hohen Verkehrsaufkommens und des Parkplatzbedarfs nicht lösen, daher ist die Technologie nur ein Aspekt eines Mobilitätskonzeptes.
- Eine Herausforderung besteht darin, **Vorbehalte gegenüber der neuen Technologie** herabzusetzen und mitzudenken, dass auch Elektromobilität nur eine **vorübergehende Lösung** sein kann und zukünftig die Infrastruktur für weitere Antriebsarten integriert werden müssen (z.B. Wasserstoff)

Zielgruppe / Verknüpfung

- Von E-Mobilität sollen vor allem Bewohner (auch Kinder), aber auch Pendler profitieren. Das Konzept soll jedoch auch von Beginn an die **Verknüpfung mit Car-Sharing, E-Bikes** und dem **ÖPNV** berücksichtigen. Ein erster Schritt ist vor allem im Ausbau des Fuhrparks der Verwaltung denkbar. Bei Car-Sharing Anbietern ist jedoch zu bedenken, dass ein Freefloating System eine hohe Anzahl von Ladesäulen benötigt.

Ladeinfrastruktur

- Beim Aufbau der bereits von **Bürgern nachgefragten Ladeinfrastruktur** soll von Beginn an ein **Lademanagement** mitgeplant werden, um unnötige Wartezeiten durch zu lang parkende Autos zu vermeiden. Bei den Standorten können in Bezug auf E-Bikes **Laternen** und **sichere Radabstellplätze** in die Planung miteinbezogen werden. Übergreifend sollte ein **möglicher Rückbau** der Infrastruktur einkalkuliert werden, da die E-Mobilität möglicherweise nur eine **Brückentechnologie** darstellt.

3.1.5 Themenfeld »Öffentlicher Raum und Nutzungskonflikte«

Was bedeutet lebenswerter Raum?

- Lebenswerter Raum bedeutet für einige eine komplett **autofreie Mobilität** oder **emissionsfreier Verkehr**. Kennzeichnend ist jedoch auch ein hohes bzw. **schnelles Mobilitätsangebot** welches die gleiche Anbindung in allen Räumen bietet.
- Außerdem wird dichter Raum, der eine hohe Funktionalität aufweist als lebenswert empfunden. Grundlage hierfür ist, dass der öffentliche Raum auf vielseitige Art und Weise „bespielt“ wird und genügend **Bewegungs- und Aktivitätsflächen** zu Verfügung stehen.
- Hohe Priorität besitzt außerdem das **Wechselspiel von Funktionen** wie Wohnen, Arbeiten und Landwirtschaft und die Tatsache, dass der Wohn- und Arbeitsort räumlich nah beieinanderliegen sollte.
- Um lebenswerten Raum zu erhalten muss die bestehende **Infrastruktur gepflegt** werden.

Konfliktentstehung

- Konflikte entstehen derzeit durch die **unterschiedliche Verteilung** von Mobilitätsangeboten
- Pendler, Bewohner oder Familien mit Kindern haben **unterschiedliche Bedürfnisse** und Ansprüche an öffentlichen Raum

Bestehende Konflikte

- Konflikte bestehen wegen **unzureichendem Informationsfluss**
- Grundkonflikte bestehen im Bereich der **Parkplätze**. Sowohl die Anzahl und Verfügbarkeit von Parkraum spielen eine Rolle, als auch die Ausweisung oder Umwidmung von **Behindertenparkplätzen**.
- Darüber hinaus führt der „**Spieltourismus**“ zu mehr Verkehr und höherem Parkplatzbedarf. (Erläuterung Spieltourismus: aufgrund der Qualität der Spielplätze fahren Eltern mit ihren Kindern vermehrt zu bestimmten Spielplätzen z.B. im Scharnhäuser Park. Dies führt in unmittelbarer Umgebung zu hohem Aufkommen an PKW)
- In Bezug auf den lebenswerten Raum besteht der Konflikt zwischen **schneller Mobilität und autofreiem Raum**
- **unterschiedliche Nutzer** der Feldwege (Radfahrer, Landwirtschaft, Spaziergänger)

Lösungsmöglichkeiten

- Um Konflikte von Grund auf zu vermeiden bedarf es eines **gesamtheitlichen Konzepts**, welches die **Folgeabschätzung von Maßnahmen** mit einkalkuliert
- In besonderem Maße sollten die **Kommunikation und der Informationsfluss** beachtet werden.
- Der **Austausch zwischen Konfliktparteien** oder Aktionen wie „Tag der Landwirtschaft (offene Höfe)“ sowie Aktivitäten, bei denen man die Rollen tauscht bzw. neue Perspektiven einnehmen kann, eröffnen neue Erkenntnisse und Verständnis füreinander.
- Die Kommune/ Verwaltung sollte grundsätzlich **offen** gegenüber neuen Ideen und Maßnahmen sein. Außerdem sollte sie Betroffene bei neuen Planungen **miteinbeziehen** und **Stakeholder** allgemein **regelmäßig zusammenbringen**, um Konflikten vorzubeugen bzw. diese vorzeitig identifizieren zu können.

3.1.6 Themenfeld »Interne Organisation«

Eine neue interne Organisation soll nach Möglichkeit einen funktionierenden **Informationsaustausch** intern und mit der Bürgerschaft, gleichzeitig aber auch **Quervernetzungen** gewährleisten.

Gremien

- Um eine Mobilitätsstrategie erfolgreich umzusetzen kann die Gründung eines **Mobilitätsbeirates** helfen. Dieser sollte vielfältig zusammengesetzt sein. Darüber hinaus sind **Kontrollmechanismen** wichtig, um z.B. ein funktionierendes Ladeinfrastruktursystem zu unterstützen.

Informationsaustausch

- Ein übergeordnetes Thema ist das der Kommunikation. So sollte es sowohl eine physische, als auch eine **digitale Anlaufstelle** geben, um sich über das Mobilitätskonzept informieren zu können. **Kommunikation** spielt allerdings auch unter den **Behörden** (Dezernaten, Ämtern), zwischen **Stakeholdern**, verschiedenen **Kommunen** und **Arbeitskreisen** eine Rolle.

Für die Umsetzung einer neuen Organisation ist es in einem ersten Schritt nötig, die **internen Zuständigkeiten** zu klären und klar abzugrenzen. Die **Schnittstellen** und **Querverbindungen** sollten herausgefunden werden.

3.2 Schärfung der Themenfelder

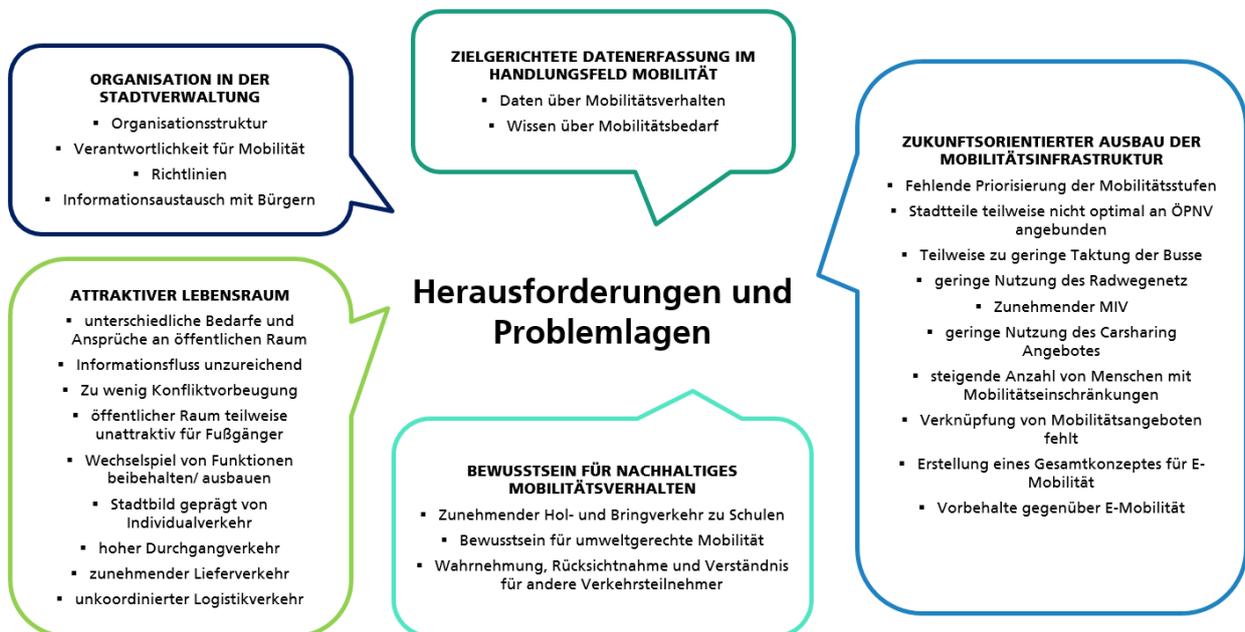
Zwei der sechs Themenfelder wurden im Prozess zusammengelegt. Die Teilstrategie Elektromobilität wurde dem Themenfeld des zukunftsorientierten Ausbaus der Mobilitätsinfrastruktur zugeordnet. Die weiteren Themenfelder wurden geschärft und umformuliert. Die Abb. 13: Themenfelder für weiteren Prozess Abb. 13 zeigt diese Veränderungen auf.

Abb. 13: Themenfelder für weiteren Prozess



Die folgende Abbildung gibt einen ersten Überblick über die Herausforderungen und Problemlagen in den entsprechenden Themenfeldern. Eine ausführlichere Ausarbeitung liegt in Form einer Exceltabelle bei, die als Arbeitshilfe im weiteren Prozess verwendet werden kann.

Abb. 14: Herausforderungen und Problemlagen der Stadt Ostfildern

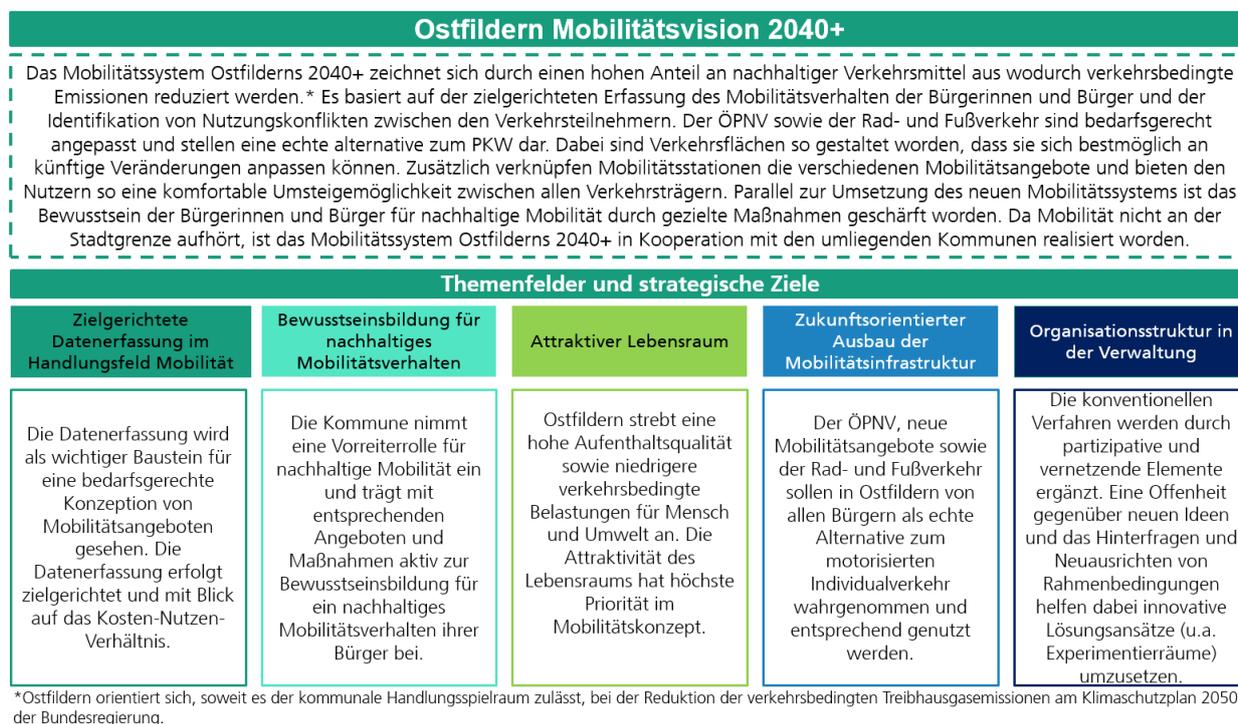


4 Entwicklung der Mobilitätsvision 2040+

Die Mobilitätsvision wurde abschließend in drei Schritten entwickelt. Im ersten Schritt wurden für die einzelnen Themenfelder strategische Ziele formuliert. Weiter wurden für die strategischen Ziele gemeinsam Leitsätze entwickelt, die abschließend mit der Verwaltung priorisiert wurden und als Grundlage für die Entwicklung der Mobilitätsvision dienen. Die Vision und Leitsätze sollen vor allem der besseren Kommunikation dienen.

Im oberen Bereich der Abb. 15 befindet sich die Mobilitätsvision Ostfildern 2040+. Darunter gliedern sich die Themenfelder mit ihren strategischen Zielen auf. Abb. 16 in Kapitel 4.2 zeigt schließlich die Zusammenstellung der themenbezogenen Leitsätze, die die strategischen Ziele weiter ausführen.

Abb. 15: Die Mobilitätsvision und übergreifende Strategie Ostfilderns im Überblick



4.1 Die strategischen Ziele Ostfilderns

Vor dem Hintergrund der Status Quo-Analyse, der in den Themenfeldern identifizierten Herausforderungen, Problemlagen und Einflussmöglichkeiten wurden strategische Ziele formuliert.

Vorneweg steht das Ziel der zielgerichteten Datenerfassung. Hierbei wird insbesondere angestrebt, dass Daten nicht maßlos gesammelt werden, sondern bedarfsgerecht im Hinblick auf jeweilige Maßnahmen erhoben werden. Gerade im Hinblick auf die Nachfrage nach alternativen Mobilitätsangeboten, die bisher noch nicht bestehen, sowie der Bereitschaft diese zu nutzen steht die Stadt Ostfildern hier vor einer Herausforderung, die ihr jedoch bewusst ist. Daher setzt sich Ostfildern parallel das Ziel, konventionelle Verfahren und Erhebungen durch partizipative Elemente zu ergänzen. Das bedeutet, dass die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und gestaltend in die Mobilitätskonzeption einbezogen werden. Dies gelingt vor allem dadurch, dass innovative Lösungsansätze (Experimentierräume) angewandt werden, die unter dem stetigen Einbezug von Bürgerinnen und Bürgern umgesetzt und weiterentwickelt werden. Einen weiteren wichtigen Aspekt stellt die Sicherstellung eines attraktiven Lebensraums dar. Durch niedrigere Verkehrsbelastungen und die Optimierung des verkehrsbedingten Flächenverbrauchs soll die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert werden. Unter dem Themenfeld Bewusstseinsbildung für nachhaltiges Mobilitätsverhalten steht zum einen das strategische Ziel als Kommune einer Vorreiterrolle einzunehmen und zum anderen das

Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger aktiv durch gezielte Maßnahmen für alternative Mobilitätsangebote zu schärfen. Diese Alternativen sind insbesondere der ÖPNV, der Rad- und Fußverkehr, aber auch neue Mobilitätsangebote, die neu implementiert werden müssen oder sogar noch entwickelt werden. Der zukunftsorientierte Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur sieht jedoch nicht nur den Ausbau in jedem Mobilitätsfeld separat für sich vor, sondern setzt seinen Fokus darüber hinaus auf die intelligente und systemische Vernetzung der unterschiedlichen Angebote.

Die formulierten Ziele sind zwar zur Strukturierung und Kommunikation den fünf Themenfeldern zugeordnet, sie können jedoch nicht voneinander getrennt betrachtet werden. Vielmehr bedingen und ergänzen sie sich und können auch Teil eines anderen Themenfelds werden. So spielt die Partizipation von Nutzern und Stakeholdern beispielsweise in jedem Themenfeld eine Rolle, ist jedoch der organisatorischen Struktur untergeordnet, da die Intention Bürgerinnen und Bürger zu beteiligen von der Verwaltung aus vorgenommen wird.

4.2 Themenbezogene Leitsätze

Zur besseren und zielgerichteten Kommunikation wurden den strategischen Zielen Leitsätze zugeordnet. Diese wurden im ersten Schritt auf Grundlage der Ergebnisse des vorangegangenen Prozesses vorformuliert und im zweiten Schritt gemeinsam mit den zuständigen Verwaltungsmitarbeitenden diskutiert und überarbeitet.

Abb. 16 zeigt die überarbeiteten und gemeinsam definierten themenfeldbezogenen Leitsätze.

Abb. 16: Themenbezogene Leitsätze im Überblick

Themenfeld	Leitsatz
Zielorientierte Datenerfassung	Das aktuelle Mobilitätsverhalten der Bürger wird zielgerichtet erfasst und als Grundlage für weitere Planungen und Maßnahmen genutzt.
	Die Nachfrage nach Mobilitätsangeboten wird zielgerichtet für die jeweiligen Maßnahmen erhoben.
Zukunftsorientierter Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur	Das Angebot des ÖPNV wird bedarfsgerecht für alle Nutzer verbessert. Vorhandene Lücken werden geschlossen.
	Fuß- und Radverkehr werden besonders gefördert.
	Die Mobilitätsangebote in der Kommune sind aufeinander abgestimmt und miteinander vernetzt.
	Mobilitätsstationen verknüpfen die Mobilitätsangebote und bieten den Nutzern eine gute Umsteigemöglichkeit zwischen allen Verkehrsträgern.
	Flächenansprüche des MIV werden zu Gunsten schwächerer Verkehrsteilnehmer reduziert.
	Der Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel wird gesteigert.
	Die Versorgungsinfrastruktur für alternative Antriebe wird ausgebaut, sowohl im privaten wie auch im öffentlichen Raum.
Die Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe vor Ort wird verstetigt und nutzerfreundlich gestaltet.	
Attraktiver Lebensraum	Der verkehrsbedingte Flächenverbrauch wird optimiert.
	Verkehrsbedingte Emissionen werden reduziert.
	Nutzungskonflikte werden identifiziert und gemeinsam nach Lösungen gesucht.
	Die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum werden verbessert.
	Die Nutzung der Verkehrsflächen durch die verschiedenen Verkehrsarten sind verträglich organisiert.
Der öffentliche Raum und speziell die Verkehrsflächen sind so zu gestalten, dass sie sich an künftige Veränderungen anpassen können.	
	Das Bewusstsein der Bürger für nachhaltige Mobilität wird durch gezielte Maßnahmen geschärft.

Bewusstseinsbildung für nachhaltiges Mobilitätsverhalten	Das Bewusstsein für gemeinschaftliches und respektvolles Miteinander unter allen Verkehrsteilnehmern wird geschärft.
	Öffentliche Dienstleister und/oder Verwaltung nehmen eine Vorbildfunktion für nachhaltige Mobilität ein.
	Stärkung der Position und Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer.
	ÖPNV, neue Mobilitätsangebote und der Radverkehr werden als Alternative zum eigenen PKW wahrgenommen und entsprechend genutzt.
Organisation in der Stadtverwaltung/ Informationsfluss	Innerhalb der Verwaltung laufen Projekte und Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität an einer Stelle zusammen.
	Siedlungs- und Verkehrsplanung sind eng zu verzahnen und aufeinander abgestimmt, um unnötigen Verkehr zu vermeiden.
	Bürgerinnen und Bürger werden frühzeitig und gestaltend in die Mobilitätskonzeption miteinbezogen.
	Nutzer werden zentral, einfach zugänglich und übersichtlich über das Mobilitätsangebot informiert.
	Es herrscht ein funktionierender Informationsaustausch intern sowie mit der Bürgerschaft und Nachbarkommunen.

Die 26 Leitsätze in den fünf Themenfeldern stehen in keiner Rangfolge. Vielmehr stützen und ergänzen sie die strategischen Ziele gleichermaßen sinnvoll. Eine Priorisierung wurde separat vorgenommen, um die abschließende Mobilitätsvision zu formulieren. In ihrer Funktion dienen die Leitsätze sowohl intern, als auch extern der einfachen Kommunikation der Ziele, was wiederum zur Akzeptanzerhöhung aller beteiligten Akteure führt. Auch die regelmäßige Rückkopplung zwischen geplanten Maßnahmen, strategischen Zielen und Leitsätzen hilft dabei, die gesamte Strategie stets im Blick zu behalten.

5 Leitprojekte

Im Folgenden werden exemplarisch fünf Leitprojekte in Form von Projektsteckbriefen beschrieben. Jeder Steckbrief umfasst folgende Informationen:

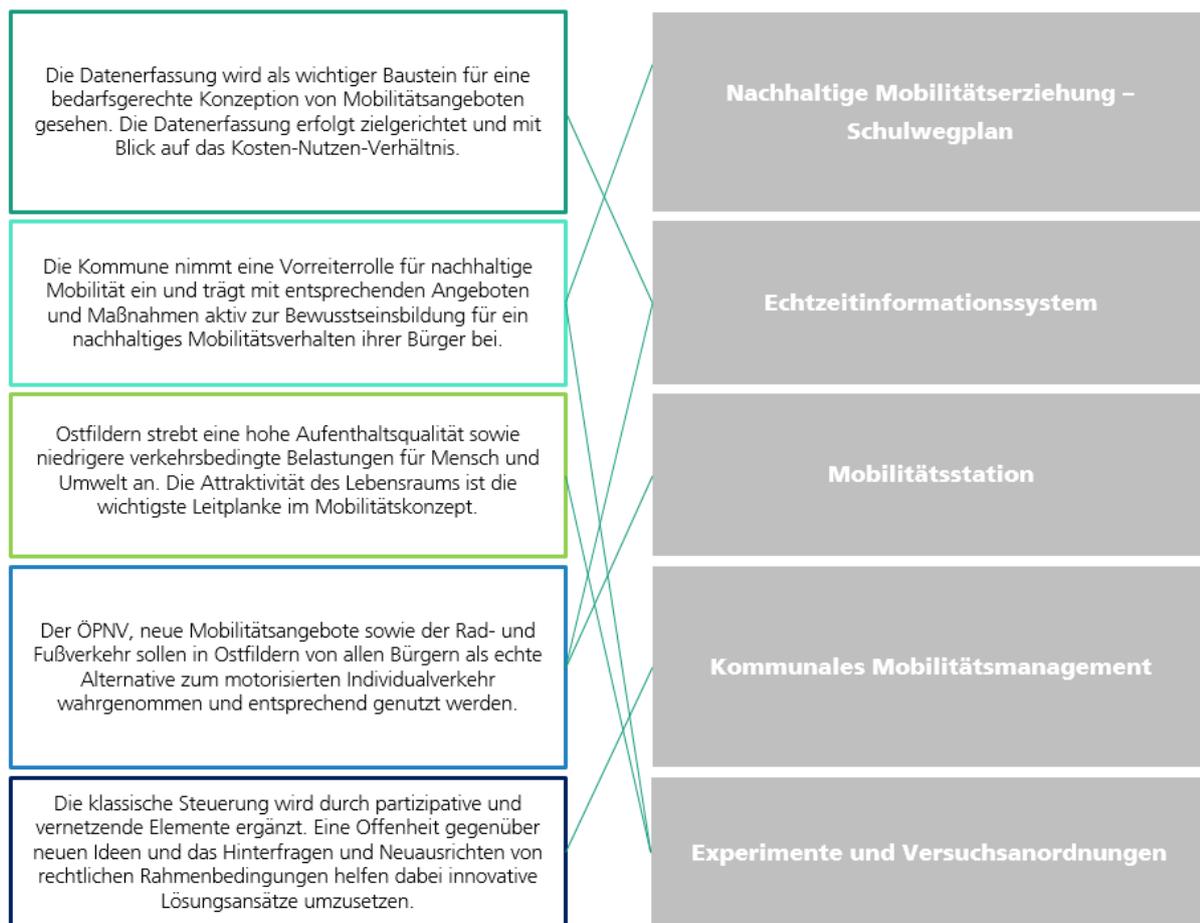
- Titel des Projektes
- Zuordnung zu Handlungsfeldern
- Adressierte Herausforderung oder Problemlage
- Die Zielorientierung
- Zielgruppe
- Akteure

Die ausgewählten Leitprojekte basieren im ersten Schritt auf best-practice Analysen. Diese wurden nach dem ersten Stakeholderworkshop als erste Lösungsansätze den identifizierten Herausforderungen zugeordnet. Zusätzlich wurden die Projekte im zweiten Verwaltungsworkshop von den Teilnehmern priorisiert und in jedem Handlungsfeld ein Leitprojekt in Form eines Projektsteckbriefes ausgearbeitet. Die Leitprojekte verdeutlichen die geplante Vorgehensweise in der Projektphase 2. Sie sind daher an dieser Stelle exemplarisch aufgelistet und können im Zuge der weiteren Bearbeitung verändert, ergänzt oder auch durch andere Leitprojekte ersetzt werden - grundsätzlich ist die Festlegung von Projekten und Projektzielen Bearbeitungsphase 2 vorbehalten.

Abb. 17: Ausschnitt aus der Tabelle über Herausforderungen und Lösungsansätze

Handlungsfeld	Herausforderung/ Problemfeld	Maßnahme/ Strategie	Zielgruppe/ Handlungsraum	Lösungsansatz (best-practice/ Workshop)	Einflussmöglichkeit der Kommune	laufende/ durchgeführte Projekte	
Vision	fehlende Mobilitätsvision	gemeinsame Entwicklung einer Vision		100% nachhaltige Mobilität bis 2040 vgl. Amsterdam	+++		
	fehlende Priorisierung der Mobilitätsstufen	Klare Priorisierung der Mobilitätsstufen	Kommune		+++		
Bewusstsein	zunehmender Bildungsverkehr	Anzahl der Schüler verringern, die von Eltern zur Schule gefahren zu werden	Eltern und Kinder	Nachhaltige Mobilitätserziehung- Schulwegplan vgl. Albert Schweizer Grundschule Heidelberg	++	"Zu Fuß zur Schule" 04.06. - 29.06.18	
			Eltern über Kinder erreichen				
	fehlendes Bewusstsein für umweltgerechte Mobilität	Bewusstseinsstärkung durch Belohnung	alle	Gamification App- Bella Mossa vgl. Bologna	+		
		Bewusstseinsstärkung durch Events	alle	Europäische Mobilitätswoche	+++		
fehlende Wahrnehmung, Rücksichtnahme und Verständnis für andere Verkehrsteilnehmer	Bewusstseinsstärkung durch Sichtbarmachung	Landwirte, Radfahrer, Spaziergänger tc.	Tag der Landwirtschaft	++			
Datenerfassung	Fehlende Daten über Mobilitätsverhalte	Quell- und Zielorte, Wegelänge, Wegeschild, WMT, etc. (Lernaktivitäten)	Pendler, Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV Nutzer, etc	Trafi vgl. Litauen	+		
			Pendler, Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV Nutzer, etc	Telefónica NEXT Datenanalyse für die Verkehrsplanung	+++		
	Ladeverhalten analysieren	E-Auto Besitzer		+++	E-Mobility-Allee		
	fehlendes Wissen über Mobilitätsbedarf	Erfassung von Mobilitätsbedarf	allgemein		Mobilitäts-Mobil: aufsuchendes Beteiligungsverfahren vgl. Obernhäusen	++	
			Radfahrer		Tracking vgl.Reallabor Herrenberg		
			Autofahrer				
Fußgänger							
		ÖPNV Nutzer					

Abb. 18: Rückkopplung der strategischen Ziele mit den Leitprojekten



5.1 Nachhaltige Mobilitätserziehung- Schulwegplan

NACHHALTIGE MOBILITÄT SERZIEHUNG- SCHULWEGPLAN	
Themenfeld Bewusstsein für nachhaltige Mobilität	
Adressierte Herausforderung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zunehmender Hol- und Bringverkehr zu Schulen ▪ Steigerung des Bewusstseins für umweltgerechte Mobilität 	Zielorientierung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl der Schüler verringern, die von Eltern zur Schule gefahren werden ▪ Eltern werden über die Kinder erreicht
Zielgruppe Eltern und Kinder	
Treibende Akteure Schulen, Lehrer, Stadtverwaltung, Polizei	

Obwohl die Option für eine selbstständige und gefahrlose Nutzung der Schulwege entsprechend den Schulwegempfehlungen der Stadt grundsätzlich gegeben ist, werden dennoch viele Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht. Dies hat unter anderem zur Folge, dass zu Stoßzeiten gefährliche Situationen vor Schulen entstehen. Mit dem Leitprojekt „Schulwegplan“ soll daher nicht nur das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität von Kindern, sondern insbesondere das der Eltern durch eigene Aktion und experimentelle Herangehensweisen sowie durch Erfahrungssammlung direkt vor Ort geschärft werden. Das Projekt ist als Ergänzung der (bestehenden) Schulwegempfehlungen angelegt. Langfristig soll die Anzahl der Schülerinnen und Schüler, die zu Fuß zur Schule kommen erheblich erhöht werden, ohne dass die Verkehrssicherheit der Kinder darunter leidet.

Der Schulwegplan soll gemeinsam mit Eltern, Lehrern, Stadtverwaltung und Schülern in einem mehrstufigen Verfahren erstellt werden. Mögliche Bausteine können u.a. sein:

- Schülerwettbewerb für einen Flyer, um Interesse der Schüler zu wecken und Eltern zu informieren
- Veranstaltungen und Aktionen zur Sensibilisierung für das Thema „Schulwegsicherheit“ in den Schulen
- Markieren des Schulwegs mit Kreide
- Begehungen zur Feststellung potenzieller Gefahrenstellen
- Erstellung des gemeinsam entwickelten Schulwegplans
- Fortwährende Pflege und Aktualisierung des Schulwegplans

5.2 Echtzeitinformationssystem

ECHTZEITINFORMATIONSSYSTEM/ MOBILITÄTSAPP	
Themenfeld Zielorientierte Datenerfassung Zukunftsorientierter Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur	
Adressierte Herausforderung <ul style="list-style-type: none"> ▪ gezielte Datenerfassung über Mobilitätsverhalten ▪ Verknüpfung von Mobilitätsangeboten 	Zielorientierung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erfassung von Quell- und Zielorten, Wegelängen, Wegezwecken und die Wahl der Verkehrsmittel ▪ Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und ergänzender Angebote ▪ Einfach, schnell und übersichtlich Informationen zum ÖPNV und weiteren Mobilitätsangeboten bekommen ▪ Informative Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote (Stichwort: Multimodalität)
Zielgruppe ÖPNV- und Sharing-Nutzer sowie Personen, die auf intermodale Verknüpfungen angewiesen sind.	
Treibende Akteure Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, Planungsbüros / Entwickler	

Die Entwicklungen im Bereich Digitalisierung machen sich vermehrt auch im Bereich Mobilität bemerkbar. Ein Echtzeitinformationssystem, z.B. in Form einer anwenderfreundlichen App oder auch anderer Medien, soll genutzt werden, um die Attraktivität des ÖPNV und weiterer Mobilitätsangebote stetig zu steigern. Die Nutzer haben durch die Erfassung, Verarbeitung und Bereitstellung von Echtzeitdaten die Möglichkeit, vielfältig über ihre Optionen informiert zu sein. Gleichzeitig profitieren die Mobilitätsanbieter und Verkehrsverbünde von den Echtzeitdaten. Die Nutzung kann genau erfasst werden und etwaige Kapazitätslücken können schnell geschlossen werden. Langfristig sollte eine übergreifende Anwendung in Nachbargemeinden angestrebt werden.

Die Dauer der Umsetzung wird langfristig abgeschätzt. Eine Abschätzung der Kosten wird erst mit einer Detailplanung möglich. Unter Umständen können Förderprogramme in Anspruch genommen werden.

5.3 Mobilitätsstation

MOBILITÄTSSTATION / VERKEHRSHUB	
Themenfeld Zukunftsorientierter Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur	
Adressierte Herausforderung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verknüpfung von Mobilitätsangeboten mit Arbeit, Einkaufen und sonstigen Dienstleistungen 	Zielorientierung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktive Gestaltung von Haltestellen zur verbesserten Wahrnehmung des ÖPNVs ▪ Ausgestaltung von intermodalen Mobilpunkten, an denen unterschiedlichste Angebote abgerufen werden können ▪ Steigerung der ÖPNV-Nutzerzahlen
Zielgruppe Gesamte Bevölkerung von Ostfildern sowie Pendler und Gäste der Region	
Treibende Akteure Kommune, Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsanbieter, lokale Unternehmen	

Um den ÖPNV, alternative Mobilitätsangebote und intermodale Nutzung gegenüber dem bisher dominanten PKW-Verkehr attraktiver zu machen, werden Mobilitätsstationen an ausgewählten Standorten verwirklicht.

Im ersten Schritt soll eine fundierte Wissensgrundlage zu bestehenden Haltestellen geschaffen werden. Geeignete Standorte werden anhand von Lage, Frequentierung und umliegenden Funktionen genauer definiert.

Mögliche Ausgestaltungsmerkmale umfassen:

- Barrierefreiheit
- Informationselemente
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (Car- und Bikesharing, Ridepooling etc.)
- Versorgungsinfrastruktur (z.B. Ladesäulen)
- P&R Möglichkeit
- Dienstleistungen (z.B. Packstationen/ Paketzentren/ Coworking-Space)

Die Umsetzung eines Konzeptes für Mobilitätsstationen wird als kurzfristig umsetzbar eingestuft. (innerhalb eines Jahres) Die Kosten sind je nach Umfang der Mobilitätsstation sehr variabel. Die Umsetzung eines voll funktionstüchtigen Mobilitätspunktes beträgt in der Regel 3-5 Jahre.

5.4 Kommunales Mobilitätsmanagement

KOMMUNALES MOBILITÄTSMANAGEMENT	
Themenfeld Organisation Stadtverwaltung	
Adressierte Herausforderung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nicht geklärte, aufgesplitterte Zuständigkeit für Mobilitätsfragen innerhalb der Stadtverwaltung 	Zielorientierung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quervernetzung und Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Stakeholdern fördern ▪ Informationen und Planungen laufen an einem zentralen Punkt zusammen
Zielgruppe Stadtverwaltung, Mobilitätsanbieter, Fachplaner	
Treibende Akteure Kommune	

Ein effizientes und modernes Mobilitätssystem basiert auf gemeinschaftlich erarbeiteten und vernetzten Lösungen. Um die Koordinierung und Kommunikation von verschiedenen Fachbereichen, Mobilitätsanbietern und externen Dienstleistern / Fachplanern zu gewährleisten, hilft ein kommunales Mobilitätsmanagement. Geleitet wird dieses von einem Mobilitätsmanager innerhalb der Stadtverwaltung. Es laufen an zentraler Stelle Informationen, Bedarfe und Ansprüche der involvierten Akteure gebündelt zusammen und können entsprechend aufbereitet und in die Gesamtplanung einfließen. Zu bestimmten Projekten können Arbeitskreise gebildet werden, die vom Mobilitätsmanagement aus organisiert werden. So wird auf eine zielführende Weise eine Kommunikationsplattform geschaffen, die eine Optimierung in der ressortübergreifenden Zusammenarbeit darstellt. Weitere Vorteile die sich daraus ergeben sind unter anderem der Ausbau des Wissensfundus und die Vermeidung von Parallelarbeiten.

5.5 Experimente und Versuchsanordnungen

EXPERIMENTE UND VERSUCHSANORDNUNGEN	
Themenfeld Attraktiver Lebensraum Bewusstsein für nachhaltige Mobilität	
Adressierte Herausforderung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentlicher Raum geprägt von parkenden Autos ▪ Öffentlicher Raum teilweise unattraktiv für Fußgänger 	Zielorientierung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inwertsetzung des öffentlichen Raums / Schaffung von Aufenthaltsqualität ▪ Erweiterung des öffentlichen Gehwegs ▪ Stärkung des Nachbarschaftscharakters
Zielgruppe Alle Bewohner Ostfilderns, insbesondere Fußgänger	
Treibende Akteure Kommune, Vereine, aktive und interessierte Bürger, Einzelhandel, Gastronomie	

Ostfildern hat sich unter dem Leitsatz „Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird stetig verbessert“ das Ziel gesetzt, den öffentlichen Lebensraum attraktiver für die Bevölkerung zu gestalten. Dies kann durch eine Vielzahl möglicher Interventionen geschehen, teilweise auch nur temporär, im Rahmen experimenteller Versuchsanordnungen, unter Einbeziehung der Bevölkerung.

Vorstellbar ist u.a. das Aufstellen mobilen (veränderlichen) Stadtmobiliars an hierfür geeigneten Stellen oder die temporäre (und damit reversible) Herstellung sog. „Parklets“. (Erläuterung: Ein Parklet ist die Umwandlung von Verkehrs-/ Parkierungsfläche zur Erweiterung des öffentlichen Gehwegs, welcher damit mehr Raum für den Menschen bietet. Parklets können möbliert werden oder mehr Grün in den Straßenraum bringen und als Treffpunkte für die Nachbarschaft fungieren. Sie können mit geringem Mitteleinsatz realisiert werden. Sie reflektieren im Idealfall den einzigartigen Charakter der Umgebung und der dort lebenden Menschen. Parklets bieten nicht nur die Chance den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten, sondern bieten auch die Möglichkeit die Gemeinschaft der Nachbarn zu stärken).

Die Stadt Stuttgart hat nach positiven experimentellen Erfahrungen mittlerweile eine offizielle Seite zur Beantragung und Genehmigung von Parklets eingerichtet.

<https://www.stuttgart.de/parklets>

6 Quellenverzeichnis

AGFK (2019a): Stadt Ostfildern. Wie geht es weiter? Online abrufbar: <https://www.agfk-bw.de/verein/stadt-ostfildern/>

AGFK (2019b): Pilotprojekt Schulweghelden. Online abrufbar: <https://www.agfk-bw.de/projekte/pilotprojekt-schulweghelden/>

Becker, U.; Gerike, R.; Völlings, A.: Gesellschaftliche Ziele von und für Verkehr, Heft 1 der Schriftenreihe des Instituts für Verkehr und Umwelt e.V. (DIVU), S. 71; Dresden 1999

Flächenagentur Baden-Württemberg GmbH (2017): Autobahnparallele zwischen der L 1204 und der L 1202. Umweltbericht zum Planfeststellung ersetzenden Bebauungsplan.

Landratsamt Esslingen (2019): Landkreis Esslingen – Wirtschafts- und Tourismusförderung. Laufende Projekte 2019, Fortschreibung 2020; Jahresplanung 2020, online abrufbar: https://www.landkreis-esslingen.de/site/LRA-ES-Internet-2019/get/params_E-1634929196/16343114/120-2019%20Anlage_Jahresbericht%202019.pdf

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019): Fußverkehrs-Checks für Baden-Württemberg. Online abrufbar: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/>

Stadt Ostfildern (2019): Leitbild, online abrufbar unter https://www.ostfildern.de/Stadt+_Geschichte/Stadtportr%C3%A4t/Leitbild.html

Stadt Ostfildern (2019): Druck und Maschinenbau, online abrufbar unter https://www.ostfildern.de/Stadt+_Geschichte/Stadtportr%C3%A4t/Druck+und+Maschinenbau.html

Stadt Ostfildern (2019): Stadtporträt, online abrufbar unter https://www.ostfildern.de/Stadt+_Geschichte/Stadtportr%C3%A4t.html

Schwarz, Konstantin (2019): Halten die Stromnetze der E-Auto-Welle stand? Stuttgarter Nachrichten, 28.10.2019, online abrufbar: <https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.elektromobilitaet-kein-kurzschluss-in-der-e-mobility-allee.8aad8868-2682-4796-90d1-0cd476b5667c.html>

Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (2019): Parklets für Stuttgart, online abrufbar unter www.r-n-m.net/ergebnis/parklets-fuer-stuttgart/