Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Aktionsplan Mobilität Nagold

Auswertung lokale Foren und Online-Beteiligung

Stadt Nagold

Stadtverwaltung Nagold
Marktstraße 27-29
72202 Nagold

Karlsruhe, im August 2025

www.planersocietaet.de

Impressum

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.
Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Str. 1
44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Jonas Schmid, M.Sc. (Projektleiter)
Philipp Hölderich, M.Sc. (Projektleiter)
Tim Wiesler, M.Sc.
Alexander Riss, M.Sc.

Bildnachweis
Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 5

2 Ergebnisse 14

2.1 Leitlinie 1: Herstellung eines durchgängigen, sicheren und komfortablen Rad und Fußwegenetzes 14

2.2 Leitlinie 2: Herstellung und Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Angebots 14

2.3 Leitlinie 3: Neuverteilung des Straßenraums und Klimawandelanpassung 15

2.4 Leitlinie 4: Steuerung der Siedlungsentwicklung 16

2.5 Leitlinie 5: Änderung von Einstellung und Verhalten 16

2.6 Maßnahmenset A - Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten 17

2.7 Maßnahmenset B – Gesünder Wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere 18

2.8 Maßnahmenset C – Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen 19

2.9 Maßnahmenset D – Mach mal langsam: Tempolimits 20

2.10 Maßnahmenset E – Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement 22

2.11 Maßnahmenset F – Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum 23

2.12 Maßnahmenset G – Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete 24

2.13 Maßnahmenset H – Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen 25

2.14 Maßnahmenset I – Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität 27

2.15 Maßnahmenset J – Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr 28

2.16 Maßnahmenset K – Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen 30

2.17 Maßnahmenset L – Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement 31

3 Zusammenfassung 33

4 Anhang: Plakate 37

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beispiel für Informationen und Bewertungsfelder für ein Maßnahmenset auf den Plakaten 6
Abbildung 2: Impressionen aus dem lokalen Forum in der Innenstadt 7
Abbildung 3: Impressionen aus dem lokalen Forum in Hochdorf 9
Abbildung 5: Beteiligungsverlauf der Online-Beteiligung 10
Abbildung 6: Beispiel für ein Maßnahmenset auf der Umfragewebseite 11
Abbildung 7: Plakat für die lokalen Foren im Rahmen des Aktionsplan Mobilität Nagold 12
Abbildung 4: Flyer und Plakat zur Bewerbung der Online-Beteiligung 13
Abbildung 8: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset A 17
Abbildung 9: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset B 19
Abbildung 10: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset C 20
Abbildung 11: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset D 21
Abbildung 12: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset E 22
Abbildung 13: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset F 24
Abbildung 14: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset G 25
Abbildung 15: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset H 26
Abbildung 16: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset I 27
Abbildung 17: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset J 29
Abbildung 18: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset K 30
Abbildung 19: Bewertung der Relevanz aller Maßnahmensets 35
Abbildung 20: Bewertung der Umsetzbarkeit aller Maßnahmensets 36

1 Einleitung

Hintergrund und Ziele der lokalen Foren und der Online-Beteiligung

Im Rahmen des Aktionsplan Mobilität Nagold wurden am Samstag, 05. Juli 2025 lokale Foren durchgeführt.

Durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg wurden im Leitfaden zur Erstellung von Aktionsplänen für Mobilität, Klima- und Lärmschutz fünf Leitlinien und zwölf Maßnahmensets definiert, die im Aktionsplan Mobilität Nagold beachtet werden sollen. Die Bürger:innen hatten bei den lokalen Foren die Möglichkeit, individuell die Relevanz sowie die Umsetzbarkeit der Maßnahmensets zu bewerten sowie ggf. weitere inhaltliche Hinweise zu geben. Die Hinweise sollen dazu dienen bei der weiteren Ausarbeitung der Maßnahmenplanung zu helfen, Schwerpunkte im Aktionsplan Mobilität Nagold zu setzen sowie bestimmte Maßnahmen besonders zu priorisieren oder andere hinten anzustellen.

Die Beteiligung wurde in Form zweier lokaler Foren durchgeführt. Am Vormittag (09:30 Uhr bis 12:30 Uhr) wurde hierfür ein Stand in der Nagolder Innenstadt bespielt, nachmittags (14:30 Uhr bis 17:00 Uhr) in der Ortsmitte des Stadtteils Hochdorf.

Parallel wurde eine Onlineumfrage mit Laufzeit bis zum 20. Juli 2025 angeboten. Diese konnte etwa durch Personen genutzt werden, welchen aus zeitlichen Gründen im Rahmen der lokalen Foren Beteiligung keine Bearbeitung der Plakate möglich war.

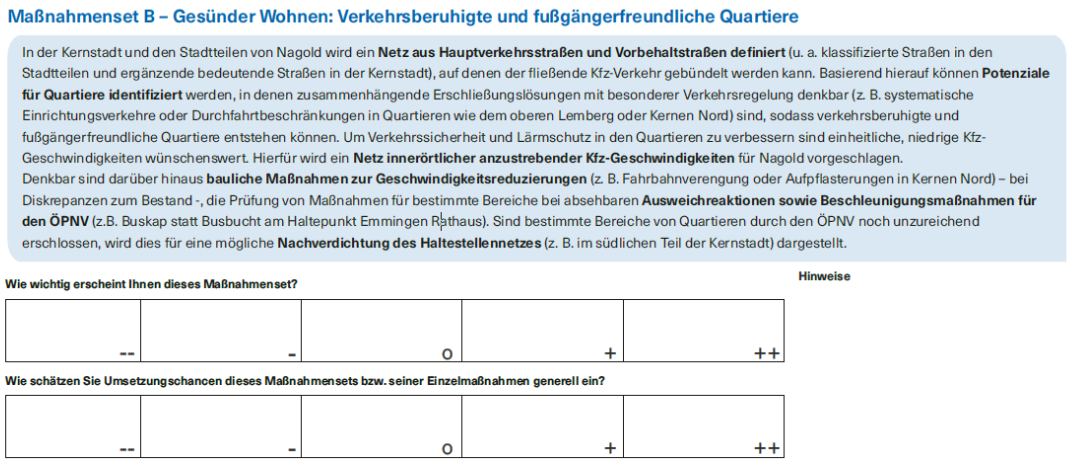
Standorte und Materialien der lokalen Foren

Für die lokalen Foren wurde je ein Stand aufgebaut. Diese umfasste neben einem Pavillon und Stehtischen eine Reihe von Stellwänden. An diesen waren insgesamt sieben Plakate angebracht:

- **Plakat mit Informationen zum Aktionsplan Mobilität Nagold:** Informationen zu Hintergrund und Ablauf des Aktionsplans, zu Leitlinien und Maßnahmensets im Allgemeinen sowie dem Arbeitsauftrag für die Beteiligung
- **Plakat mit Einblick in den aktuellen Zwischenstand:** Informationen zu den Teilkonzepten Radverkehr und Mobilstationen, den Beteiligungsbausteinen Planungsradtour und Workshop zur schulischen Mobilität, sowie der Modal Split aus der Haushaltsbefragung
- **Plakat zu den Leitlinien:** Kompakte Darstellung der fünf Leitlinien in Textform sowie Feld zur Anbringung von Hinweisen auf Moderationskarten
- **Vier Plakate zu je drei Maßnahmensets:** Für jedes der zwölf im Leitfaden für Aktionspläne Mobilität vorgegebenen Maßnahmensets wurde eine Zusammenfassung des geplanten Vorgehens in Textform dargestellt. Dabei wurden geplante Einzelmaßnahmen hervorgehoben. Sofern möglich und sinnvoll wurden Beispielsituationen (z.B. Gebiete, Straßen oder Knotenpunkte) angegeben, für welche die Einzelmaßnahmen vorgesehen werden könnten. Darunter wurden jeweils zwei 5-stufige Bewertungsfelder (von „--" bis „++") dargestellt, welche mit bereitgestellten Klebepunkten ausgefüllt werden konnten. Das jeweils erste Bewertungsfeld hatte die Fragestellung „Wie wichtig erscheint Ihnen

dieses Maßnahmenset?". Hiermit sollte die individuelle Einschätzung der Relevanz des Maßnahmensets für die Stadt Nagold abgefragt werden. Das jeweils zweite Bewertungsfeld hatte die Fragestellung „Wie schätzen Sie die Umsetzungschancen dieses Maßnahmensets bzw. seiner Einzelmaßnahmen generell ein?". Mit dieser Frage sollte ein Eindruck gewonnen werden, wie die Umsetzbarkeit auf Basis individueller Faktoren und Eindrücke für die Stadt Nagold (z.B. Einschätzung der Stimmung in der Stadtgesellschaft) bewertet wird. Die Bewertungen sollen im weiteren Projektverlauf für die weitere Ausarbeitung und Priorisierung der Maßnahmensets genutzt. Zudem bestand auch für die Maßnahmensets die Möglichkeit, Hinweise auf Moderationskarten zu dokumentieren und diese an den Plakaten anzubringen. Im Rahmen der lokalen Foren war zudem ein direkter Austausch mit dem Fachbüro sowie der Stadtverwaltung möglich. Hierbei konnten Maßnahmensets und Einzelmaßnahmen genauer erklärt und diskutiert sowie Fragen beantwortet werden.

Abbildung 1: Beispiel für Informationen und Bewertungsfelder für ein Maßnahmenset auf den Plakaten



Quelle: Planersocietät

Die Plakate werden vollständig in Anhang dargestellt. Am Stand wurden auch weitere Materialien wie DIN A3-Ausdrucke des aktuellen Stands des Radnetzes oder das Factsheet der Haushaltsbefragung ausgelegt. Zur Dokumentation von Hinweisen waren an mehreren Stehtischen Moderationskarten mit Stiften verfügbar. Der Stand wurde durch vier Mitarbeiter der Planersocietät betreut. Zusätzlich waren auch zu jedem Zeitpunkt mehrere Projektbeteiligte/-verantwortliche von Seiten der Stadtverwaltung am Stand präsent und unterstützten die Beteiligung.

Die Stellwände mit den Plakaten wurden so angeordnet, dass Bürger:innen der Reihenfolge nach die allgemeinen Informationen zum Projekt und Zwischenstand, dann die Leitlinien, und schließlich die Maßnahmensets begutachten konnten. Durch die Anordnung der Plakate sowie eines Kundenstoppers wurden die lokalen Foren für Passant:innen kenntlich gemacht. Zusätzlich wurden Passant:innen aktiv angesprochen und zu einer Teilnahme an der Beteiligung eingeladen. Ggf. wurde ein Flyer für die Teilnahme an der Online-Beteiligung ausgegeben (s.u.). Interessierte Passant:innen konnten am Stand die Plakate eigenständig lesen und bearbeiten oder gemeinsam mit einer betreuenden Person durchgehen.

Für das erste lokale Forum in der Innenstadt (09:30 Uhr bis 12:30 Uhr) wurde der Stand in der Marktstraße vor dem Rathaus, gegenüber der Einmündung der Hirschstraße aufgebaut (s. Abbildung 2). Aufgrund des gleichzeitig stattfindenden Wochenmarkts im näheren Umfeld konnte von einer hohen Passant:innenfrequenz profitiert werden. Im Umfeld wurde zusätzlich ein Stand des örtlichen ADFC-Vereins betrieben, an welchem u.a. eine Fahrradcodierung durchgeführt wurde. An diesem wurde ebenfalls auf das lokale Forum hingewiesen. Für eine Teilnahme an der Beteiligung wurden als Zielgruppe insbesondere denjenigen Personen eingeladen, welche einen Mobilitätsbezug zum Stadtgebiet Nagold haben (Einwohner:innen, aber auch Personen mit regelmäßigem Besuch wie Einpendler:innen).

Abbildung 2: Impressionen aus dem lokalen Forum in der Innenstadt

Quelle: Planersocietät

Der Aktionsplan Mobilität umfasst das gesamte Stadtgebiet der Stadt Nagold, ein wichtiger Faktor ist daher auch die Einbindung der Stadtteile in das Planwerk. Bei den bereits durchgeführten Beteiligungsveranstaltungen wurden einzelne Stadtteile im Fokus betrachtet, z.B. Emmingen (Workshop Schulische Mobilität). Bei den lokalen Foren wurde daher neben der Kernstadt ein zweiter Fokus auf einen Stadtteil gesetzt, hierfür wurde der Stadtteil Hochdorf ausgewählt. Das lokale Forum in Hochdorf (14:30 Uhr bis 17:00 Uhr) fand in der Ortsmitte auf dem Dorfplatz statt. Die Beteiligung wurde ergänzt um weitere Angebote als Aktionsnachmittag rund um nachhaltige Mobilität beworben. Die Veranstaltung wurde gemeinsam mit dem Forum Klima, Umwelt und Mobilität (FOKUM) ausgerichtet. So gab es auf dem Dorfplatz mehrere Stände des FOKUM u.a. zum Fahrradfahren im Alltag und zu E-Mobilität. Auch hier wurde eine Fahrradcodierung durch den ADFC angeboten. Von Seiten der Stadtverwaltung wurde ein interaktiver Stand zum Thema Mobilität in Nagold mit Zielgruppe Kinder / Jugendliche aufgebaut. Ein örtlicher Gastronomiebetrieb bot an einem weiteren Stand Getränke und Verpflegung an. Für den Zeitraum des lokalen Forums in Hochdorf wurde eine eher niedrige Passant:innenfrequenz festgestellt.

Abbildung 3: Impressionen aus dem lokalen Forum in Hochdorf

Quelle: Stadt Nagold (oben), Planersocietät (unten)

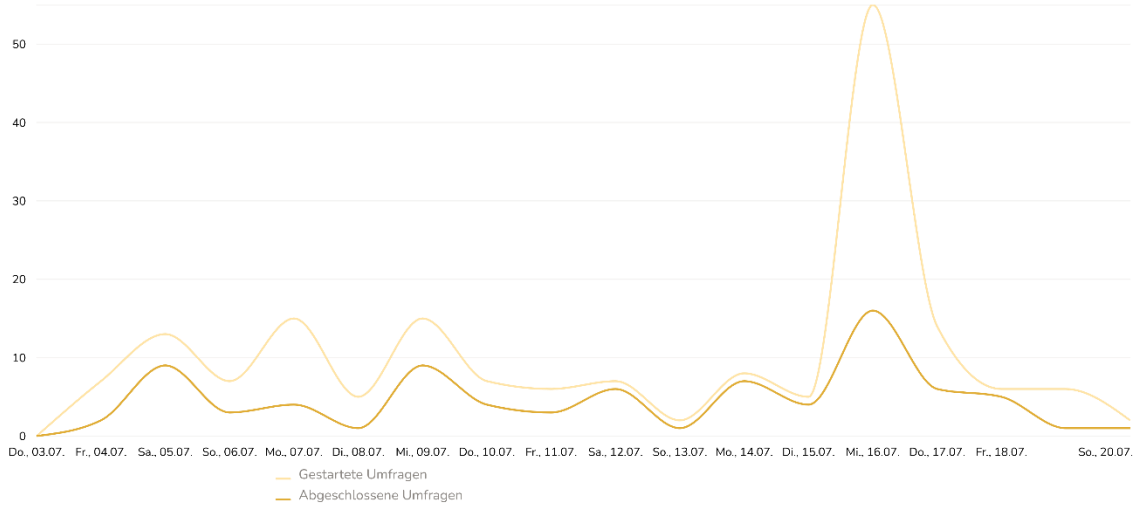
An den einzelnen Ständen diskutierten in der Kernstadt und in Hochdorf den ganzen Tag über verschiedene Personengruppen zu den dargestellten Themengebieten. Durch zahlreiche Gespräche mit am Aktionsplan interessierten Personen konnten zusätzlich auch Personen erreicht werden, die nicht aktiv an der Bewertung von Leitlinien und Maßnahmensets teilnahmen. Zudem haben in Hochdorf Mitglieder des FOKUM sich auch an der Befragung beteiligt und Anregungen zu den Leitlinien und Maßnahmensets eingebracht. Durch das Verteilen einer großen Anzahl an Flyern für die Online-Beteiligung wurde weiterhin über den Aktionsplan informiert.

Online-Umfrage

Die begleitende Online-Umfrage hatte eine Laufzeit vom 04. Juli 2025 bis 20. Juli 2025. Hierfür wurde das Tool senf.app genutzt. Die Onlineumfrage sollte Bürger:innen, welche nicht an den lokalen Foren teilnehmen konnten, eine Bewertung der Maßnahmensets ermöglichen.

In der Laufzeit der Online-Umfrage wurde die Umfrage insgesamt von 180 Personen begonnen und vollständig von 82 Personen abgeschlossen (vgl. Abbildung 4). Ähnlich wie bei lokalen Foren ist das vollständige Ausfüllen der Umfrage nicht erforderlich, da nicht alle Teilnehmende sich zu allen Leitlinien und Maßnahmensets äußern müssen.

Abbildung 4: Beteiligungsverlauf der Online-Beteiligung



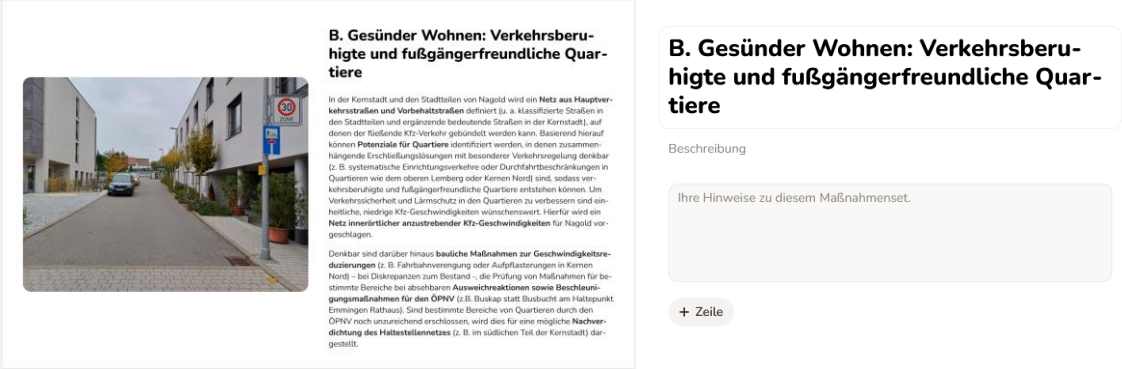
Quelle: Senf.App

Eine Auffälligkeit im Beteiligungsverlauf zeigt sich am 16.07, wo die Zahl der gestarteten Beteiligungen stark erhöht war, aber die abgeschlossenen Beteiligungen nur eine geringe Spitze aufweisen. Am 16.07 wurden ein Aufruf zur Beteiligung auf Instagram gepostet und die Mitarbeiter der Stadtverwaltung per E-Mail auf die Teilnahmemöglichkeit an der Umfrage hingewiesen, wodurch die Zahl der zusätzlichen Registrierungen angestiegen ist. Jedoch haben die Mehrzahl der Personen keine der Leitlinien und Maßnahmensets bewertet und teilweise nur wenige Sekunden auf der Umfragewebseite verbracht, wodurch die Zahl der abgeschlossenen Umfragen nur geringfügig angestiegen ist.

Bei den Leitlinien bestand die Möglichkeit, Hinweise und Anmerkungen einzureichen. Die meisten Rückmeldungen entfielen auf Leitlinie 2 „Herstellung + Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Angebots" – insgesamt 20 Hinweise. Auch bei den Maßnahmensets konnten die Teilnehmenden, wie bereits bei den lokalen Foren, die Wichtigkeit und die Umsetzungschancen einschätzen. Das Bewertungsschema entsprach dabei dem der Plakate. Zusätzlich konnten auch hier wieder Hinweise und Anmerkungen ergänzt werden. Das Maßnahmenset mit den meisten Rückmeldungen ist „A - Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten" mit 93 abgegebenen Bewertungen. Es wurde in der Befragung an erster Stelle angezeigt. Insgesamt zeigt sich ein Rückgang der Beteiligung im weiteren Verlauf der Befragung. So erhielt Maßnahmenset L nur noch 68 Bewertungen. Dieser Rückgang betrifft jedoch ausschließlich die Bewertungen, nicht aber die

Hinweise: Die meisten inhaltlichen Anmerkungen wurden beim Maßnahmenset „D – Mach mal langsam: Tempolimits" abgegeben.

Abbildung 5: Beispiel für ein Maßnahmenset auf der Umfragewebseite



Quelle: Senf.app

Begleitende Medien-/Pressearbeit und Bewerbung der Beteiligung

Die Beteiligung mit lokalen Foren und Online-Beteiligung wurde vorab durch die Stadt Nagold beworben. Dabei wurde über verschiedene Kanäle zur Teilnahme an den lokalen Foren und der Online-Beteiligung aufgerufen: über Artikel im Amtsblatt und in den Mitteilungsblättern der Stadtteile, über die Social Media-Kanäle (am 16. Juli in Form eines Instagram-Posts zur Online-Beteiligung) und die Webpräsenz der Stadt, durch Aushang von Plakaten und Auslage der Flyer in der Innenstadt sowie den Rathausgeschäftsstellen der Ortsteile.

Zudem wurden verschiedene Zielgruppen per Nachricht über die Beteiligungsmöglichkeit informiert (Projektbeirat des Aktionsplan Mobilität, Gemeinderat und Ortschaftsräte in einer Gemeinderatssitzung, Mitarbeitende der Stadtverwaltung, Mitglieder des Jugendgemeinderats sowie die städtischen Kindergärten und Schulen).

Für die lokalen Foren wurde ein Plakat erstellt, welches auf die Rahmendaten hinweist (s. Abbildung 6). Das Plakat wurde online, z.B. über die Projektseite auf der Homepage der Stadt Nagold, sowie physisch an öffentlichen Orten in der Stadt Nagold veröffentlicht. Zum Aktionsnachmittag in Hochdorf wurde über eine Pressemitteilung ein Artikel in der Südwestpresse veröffentlicht.

Für die Online-Beteiligung wurden ebenfalls ein Plakat sowie zusätzlich Flyer erstellt (s. Abbildung 7). Um Passant:innen auf die Beteiligung aufmerksam zu machen oder die Bearbeitung digital zu ermöglichen, wurden im Rahmen der Beteiligung vor Ort Flyer mit QR-Codes verteilt.

Abbildung 6: Plakat für die lokalen Foren im Rahmen des Aktionsplan Mobilität Nagold

Quelle: Planersocietät

Abbildung 7: Flyer und Plakat zur Bewerbung der Online-Beteiligung

Quelle: Planersocietät

2 Ergebnisse

Hinweis: Die Ergebnisse der lokalen Foren in der Innenstadt sowie in Hochdorf werden gemeinsam ausgewertet. Unterschiede werden nur hervorgehoben, wenn hierfür eine besondere Relevanz besteht.

2.1 Leitlinie 1: Herstellung eines durchgängigen, sicheren und komfortablen Rad und Fußwegenetzes

Beschreibung der Leitlinie

Die Herstellung eines durchgängigen, sicheren und komfortablen Rad- und Fußverkehrsnetzes ist eine Voraussetzung für eine nachhaltige Stärkung dieser Verkehrsarten. In diesem Zusammenhang wird im Teilkonzept Radverkehr ein attraktives Radwegenetz für den Alltagsradverkehr konzipiert und entsprechende Maßnahmen verankert (insbesondere im Maßnahmenset J). Der Fußverkehr wird als grundlegende und eigenständige Mobilitätsform verstanden und ist integraler Bestandteil mehrerer Maßnahmensets (insbesondere in den Maßnahmensets A und B).

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Die Leitlinie 1 wurde überwiegend als sehr wichtig betrachtet. Besonders hervorgehoben wird dabei die Bedeutung für Sicherheit, Nachhaltigkeit und Lebensqualität. Es gab auch Hinweise, dass sich die Bedingungen für Fuß- und Radverkehr in den letzten Jahren stark verbessert haben, wenngleich es weiterhin Verbesserungsbedarfe gibt. Gleichzeitig bestehen Bedenken hinsichtlich der Umsetzung, insbesondere in Bezug auf die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden, konkrete Sicherheitsmängel und die tatsächliche Nutzung der Infrastruktur. In Bezug auf das Radwegenetz wird eine sichere, durchgängige und intuitive Führung gefordert.

2.2 Leitlinie 2: Herstellung und Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Angebots

Beschreibung der Leitlinie

Die Herstellung und Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Angebots ist die Basis, um den ÖPNV als eigenständige Alternative zum motorisierten Individualverkehr für Binnen- und Pendlerverkehre – auch im ländlichen Raum – zu etablieren und zu stärken. Ideen zur Weiterentwicklung des Angebots (z. B. Verbesserung Taktung (in Randzeiten), Verdichtung der Haltepunkte, Überlegungen zu Bedarfsverkehren oder autonomen Fahrzeugen im ÖPNV) sollen definiert werden sowie an den Aufgabenträger herangetragen und abgestimmt werden. Darüber hinaus kommt der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf den ÖPNV eine besondere Bedeutung zu (insbesondere im Maßnahmenset H).

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Zum Thema ÖPNV-Angebot wurden in den lokalen Foren konkrete Hinweise zu Relationen gegeben, für welche Verbesserungsbedarf gesehen wird. Häufig wurde die Verbindung zwischen Nagold und Herrenberg sowie Tübingen mit dem Schienenverkehr als mangelhaft bezeichnet, dies sei eine der wichtigsten Relationen aus Nagold. In Hochdorf wurde eine bessere Verbindung zum Bahnhof Hochdorf sowie ggf. ein Bürgerbus-Angebot vorgeschlagen. Bemängelt wurde, dass die Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträgern nicht gut funktioniere, insbesondere an Kreisgrenzen (z.B. zwischen Hochdorf und Bahnhof Hochdorf im Landkreis Freudenstadt), sowie die Unzuverlässigkeit mancher Buslinien und die schlechte Kommunikation bei Ausfällen. Allgemein wurde mehrfach eine bessere Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt gefordert. Insbesondere zu den Randzeiten sei dies ungenügend, und auch für die Hauptverkehrszeiten werden Taktverdichtungen vorgeschlagen. Potenziale wurden im Bereich der Digitalisierung gesehen (z.B. Tickets, Einbindung in Apps). Für Gelegenheitsnutzer wurden attraktivere Tarife, z.B. ein „Markt-Ticket" vorgeschlagen. Um insbesondere Kinder und Jugendlichen entgegenzukommen, wurde gefordert, bei Bedarf z.B. für Ausflüge von Schulen, Vereinen etc. mehr Kapazitäten anzubieten, aber auch im alltäglichen Schulverkehr die Kapazitäten zu erhöhen und besser zu verteilen.

2.3 Leitlinie 3: Neuverteilung des Straßenraums und Klimawandelanpassung

Beschreibung der Leitlinie

Durch eine Optimierung und Neuverteilung des Straßenraums können in unterschiedlichen Bereichen der Stadt Flächen effizienter genutzt und die verschiedenen Nutzungsansprüche / Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden besser und ausgewogener beachtet werden. Gleiches gilt für Anpassungen an den Klimawandel, die durch eine blau-grüne Infrastruktur, Entsiegelung und Verschattung getätigt werden können (insbesondere in den Maßnahmensets A, B, E und F).

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Insgesamt wird die Leitlinie durch zahlreiche Anmerkungen als positiv und wichtig bewertet. Besonders die Themen Entsiegelung, Begrünung und Verschattung werden als dringend notwendig und sinnvoll erachtet. Es werden konkrete Orte für bessere Verschattung (z.B. Busbahnhof, Longwy Platz und Kleb-Spielplatz) sowie für Entsiegelungen (z.B. Riedbrunnen, Vorstadtplatz) vorgeschlagen. Einzelne Hinweise in Bezug auf die Straßenraumgestaltung wurden zum Thema Radverkehr gegeben. So wurde z.B. gefordert, den Radverkehr bevorzugt vom Kfz-Verkehr zu trennen und das Parken in Fahrradstraßen zu unterbinden. Grundsätzlich wurde gefordert, Straßenräume neu zu denken und bei der Umsetzung sowohl ökologische als auch soziale Aspekte zu berücksichtigen.

2.4 Leitlinie 4: Steuerung der Siedlungsentwicklung

Beschreibung der Leitlinie

Mit der Steuerung der Siedlungsentwicklung werden die grundlegenden Bedingungen für eine verkehrssparsame und nahmobilitätsorientierte Mobilität geschaffen. Entsprechende Anforderungen an die Bauleitplanung und Möglichkeiten in der Stadtentwicklung (z. B. 15-Minuten-Stadt, Planung des Straßenraums „von außen nach innen", nachhaltige Flächennutzung) sollen kurz definiert und dort beachtet werden.

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Insgesamt wurde diese Leitlinie mit einer geringeren Priorität bewertet. Dies zeigt sich auch in der deutlich geringeren Zahl an Hinweisen im Vergleich zu den anderen Leitlinien. Konkret wurde gefordert, bei zukünftigen Entwicklungen oder dem Bestand Nutzungen des täglichen Bedarfs vorzusehen, da in der Vergangenheit und bis heute der Trend in der Siedlungsentwicklung in eine andere Richtung gehe. In Bezug auf die Siedlungsentwicklung wurde die Relevanz attraktiver Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie einer guten ÖV-Anbindung hervorgehoben. Kritisch wird zudem der zunehmende Flächenverbrauch bewertet und die Bebauung naturnaher Bereiche.

2.5 Leitlinie 5: Änderung von Einstellung und Verhalten

Beschreibung der Leitlinie

Ein dauerhaft nachhaltiges Mobilitätsverhalten kann lediglich durch eine sich ändernde Mobilitätskultur erreicht werden. Diese ist ein wesentlicher Aspekt bei der Akzeptanz von Maßnahmen und soll durch Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung die entsprechenden Maßnahmen begleiten (insbesondere im Maßnahmenset L) und somit neben den infrastrukturellen Maßnahmen künftig ein wichtiger Baustein sein.

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Zahlreiche Hinweise betonen die Wichtigkeit dieser Leitlinie als Grundstein für den Aktionsplan, da der Erfolg zentral von der Einstellung und dem Verhalten der Menschen abhängt. Besonders betont wird die Bedeutung von Kommunikation, Aufklärung und Beteiligung. Als Beispiel hierfür wurde das Engagement des FOKUMS in einigen Hinweisen aufgeführt. Es wurde vorgeschlagen, in der Kommunikation verstärkt auf positive Aspekte (z.B. Gesundheitsförderung) einzugehen, aber auch ein grundsätzliches Bewusstsein z.B. für Verschmutzung zu schaffen. Ein Vorschlag war, in diesem Bereich auch mit Nachbarkommunen zusammenzuarbeiten. Verbesserungsbedarf wird bei der Einbindung älterer oder mobilitätseingeschränkter Personen gesehen. Die Teilnehmenden wünschen sich insgesamt eine motivierende, transparente und respektvolle Ansprache, die auf Anreize statt auf Verbote setzt und alle Bevölkerungsgruppen einbezieht.

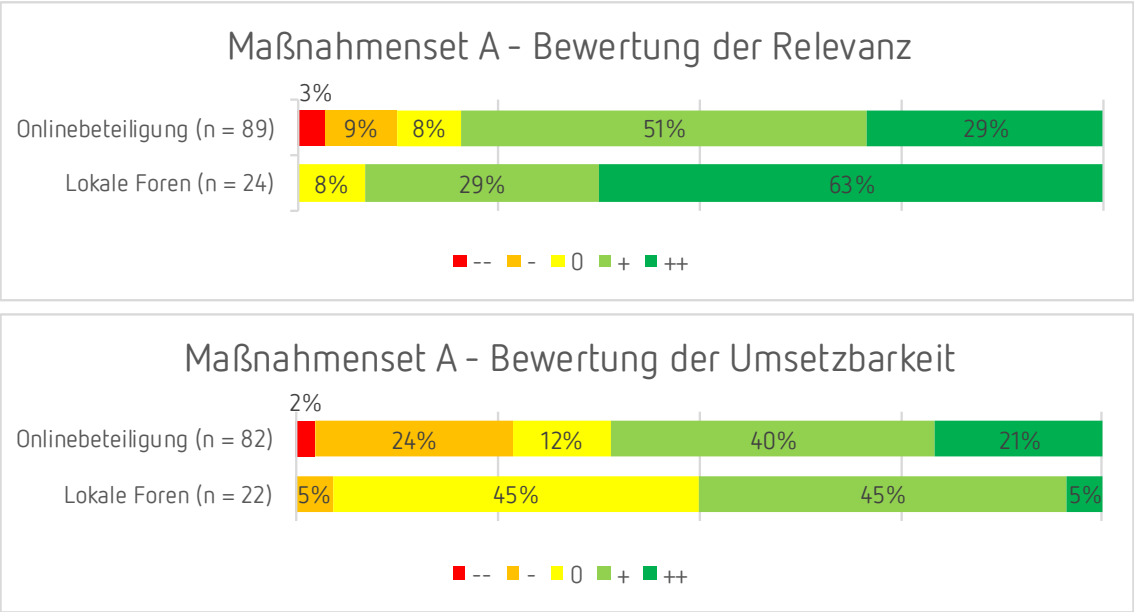
2.6 Maßnahmenset A - Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

Beschreibung des Maßnahmensets

Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten und Stadtzentren sind Orte, an denen zahlreiche verschiedene Nutzungsansprüche aufeinandertreffen. Sie stellen – auch in Nagold – den Kern für ein nahmobilitätsfreundliches Umfeld dar und haben eine große Bedeutung für den sozialen Zusammenhalt. Zunächst muss für jeden Stadtteil die Ortsmitte konkret abgegrenzt werden. Abhängig davon können verschiedene Förderangebote für die Gestaltung von Ortsmitten (z. B. ein qualifiziertes Fachkonzept oder eine Ortsmitten Qualitätserfassung) empfohlen werden. In manchen Ortsmitten (z. B. bessere Angebote für den Fußverkehr in Iselshausen oder Maßnahmen der Klimaanpassung in Vollmaringen) ist der Bedarf nach Neustrukturierung und Stärkung des öffentlichen Raums höher als in anderen – daher ist eine Priorisierung nach Handlungsbedarf sinnvoll. Verbesserungsmöglichkeiten sind vielfältig, in vielen Ortsmitten finden sich jedoch auch ähnliche Problemstellungen. Daher werden ausgewählte exemplarische Einzelmaßnahmen (z. B. Schaffung einer Querungshilfe in Emmingen, barrierefreier Ausbau von Haltestellen in Mindersbach, Schaffung von Sitzgelegenheiten in Vollmaringen) für Verbesserungen insbesondere in den Ortsmitten der Stadtteile vorgeschlagen, die auf andere Ortsmitten übertragbar sind.

Bewertung des Maßnahmensets

Abbildung 8: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset A



Quelle: Planersocietät

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Zum Thema Ortsmitten wird festgestellt, dass ein differenzierter Ansatz zwischen Kernstadt und Stadtteilen erforderlich sei, bei letzten müssten auch die besonderen Strukturen im ländlichen

bzw. stadtzentrumsfernen Raum (z.B. Pkw-Erreichbarkeit) berücksichtigt werden. Als wichtige Punkte wurden die Themen sozialer Treffpunkt, Aufenthaltsqualität und Sicherheit genannt.

Für die Kernstadt wurde häufig die Marktstraße angesprochen, welche durchgehend autofrei werden sollte. Es bestehen Bedenken hinsichtlich der Umsetzbarkeit in Ortsteilen mit Durchgangsstraßen und der Gefahr von Ausweichverkehr. Als Lösungsvorschläge werden temporäre Umgestaltungen (z.B. in Form eines Verkehrsversuches) ins Spiel gebracht, um die Effekte von verkehrsberuhigenden Maßnahmen in Ortsteilen testen zu können. Für die Ortsmitte in Hochdorf werden Entsiegelung, Spiel-/Sport für Kinder und Jugendliche und eine stärkere Abtrennung zwischen Dorfplatz und Fahrbahn gefordert. Eine andere Person schlägt jedoch vor, zwischen Dorfplatz und Fahrbahn eine stärkere gestalterische Einheit zu bilden.

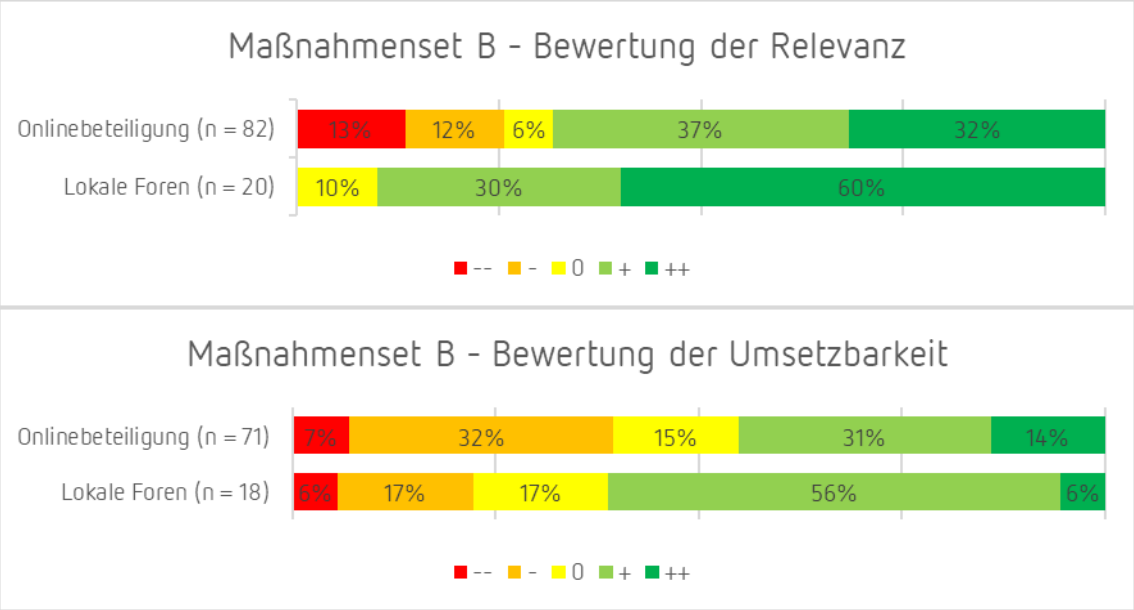
2.7 Maßnahmenset B – Gesünder Wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere

Beschreibung des Maßnahmensets

In der Kernstadt und den Stadtteilen von Nagold wird ein Netz aus Hauptverkehrsstraßen und Vorbehaltstraßen definiert (u. a. klassifizierte Straßen in den Stadtteilen und ergänzende bedeutende Straßen in der Kernstadt), auf denen der fließende Kfz-Verkehr gebündelt werden kann. Basierend hierauf können Potenziale für Quartiere identifiziert werden, in denen zusammenhängende Erschließungslösungen mit besonderer Verkehrsregelung denkbar (z. B. systematische Einrichtungsverkehre oder Durchfahrtbeschränkungen in Quartieren wie dem oberen Lemberg oder Kernen Nord) sind, sodass verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere entstehen können. Um Verkehrssicherheit und Lärmschutz in den Quartieren zu verbessern sind einheitliche, niedrige Kfz-Geschwindigkeiten wünschenswert. Hierfür wird ein Netz innerörtlicher anzustrebender Kfz-Geschwindigkeiten für Nagold vorgeschlagen. Denkbar sind darüber hinaus bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierungen (z. B. Fahrbahnverengung oder Aufpflasterungen in Kernen Nord) – bei Diskrepanzen zum Bestand -, die Prüfung von Maßnahmen für bestimmte Bereiche bei absehbaren Ausweichreaktionen sowie Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV (z.B. Buskap statt Busbucht am Haltepunkt Emmingen Rathaus). Sind bestimmte Bereiche von Quartieren durch den ÖPNV noch unzureichend erschlossen, wird dies für eine mögliche Nachverdichtung des Haltestellennetzes (z. B. im südlichen Teil der Kernstadt) dargestellt.

Bewertung des Maßnahmensets

Abbildung 9: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset B



Quelle: Planersocietät

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Bei diesem Maßnahmenpaket wird gefordert, dass die Verbesserung der Lebensqualität im Fokus steht und bei Umsetzung besonders Rücksicht auf ältere Menschen genommen wird. Als begleitende Maßnahmen wird ein Ausbau vom ÖPNV als wichtig erachtet, um eine bessere Erreichbarkeit der verkehrsberuhigten Quartiere zu ermöglichen, sowie eine Verbesserung der Begrünung und Verschattung in den Bereichen, in denen verkehrsberuhigt wird.

Potenziale für verkehrsberuhigte Areale werden z.B. im Umfeld von Schulen, Kitas und Altenheimen gesehen. Wichtig seien vor allem flächige Lösungen. Als Positiv-Beispiel für Geschwindigkeitsreduzierung wird der Bereich Im Bächlen genannt. Es wird auch das Erfordernis genannt, Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu reduzieren (z.B. Neuwiesenweg). Für die Marktstraße wird eine dauerhafte Sperrung für den Kfz-Verkehr vorgeschlagen (vgl. 2.6 Maßnahmenset A).

2.8 Maßnahmenset C – Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen

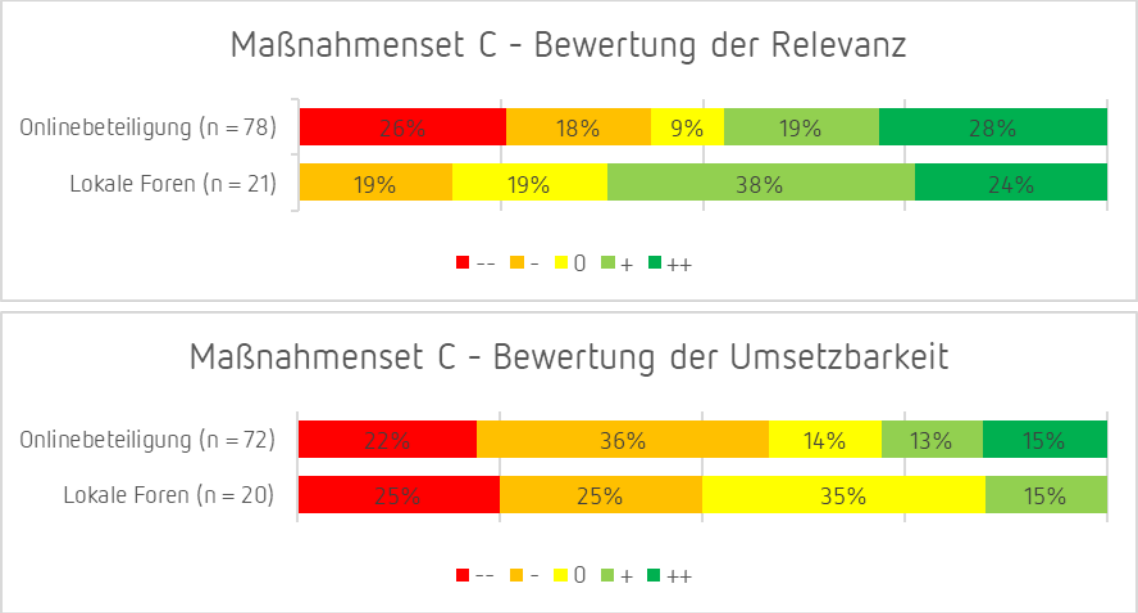
Beschreibung des Maßnahmensets

Das Maßnahmenset „Sauber unterwegs" verfolgt das Ziel, bestimmte Stadtbereiche zu schaffen, in denen emissionsfreie Fahrzeuge wie Elektroautos bevorzugt behandelt werden – sogenannte Null-Emissionszonen. Dadurch sollen lokal die Emissionen reduziert, die Anschaffung von emissionslosen Fahrzeugen gefördert und die Lebensqualität in Quartieren gestärkt werden. Im ersten Schritt könnte hierfür ein konkreter Bereich (z. B. erweiterter Stadtkern) definiert werden, in welchem mögliche Regelungen greifen könnten. Die konkrete Ausgestaltung muss dann noch weitere

Aspekte beinhalten, wie eine Festlegung von Ausnahmeregelungen, um auf die Ansprüche der Anwohnenden und der ansässigen Betriebe Rücksicht zu nehmen, die Definition eines Umsetzungspfades zur konkreten Einführung sowie die Betrachtung alternativer Lösungen.

Bewertung des Maßnahmensets

Abbildung 10: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset C



Quelle: Planersocietät

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Zu diesem Maßnahmenset sind die Anmerkungen überwiegend kritisch. Zwar gibt es Zustimmung zur Förderung der Elektromobilität und einzelne konstruktive Vorschläge wie erst den Ausbau der Ladeinfrastruktur voranzutreiben, doch überwiegen die Bedenken hinsichtlich sozialer Gerechtigkeit, fehlender Infrastruktur und politischer Umsetzbarkeit. Besonders kritisch wird die potenzielle Ausgrenzung einkommensschwächerer Bevölkerungsgruppen gesehen. Auch werden Zweifel an der Wirksamkeit angesprochen. Weitere Anmerkungen zu dem Maßnahmenset sind, dass innerhalb von Null-Emissionszonen auch nur elektrische Linienbusse fahren sollten, dass erst der Ausbau der Ladeinfrastruktur vorangetrieben werden soll, sowie Car-Sharing-Angebote ausgeweitet werden sollen. Als möglicher Ort für eine Implementierung werden das geplante Neubaugebiet am oberen Steinberg sowie die Innenstadt genannt. Es gibt jedoch auch Vorbehalte hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf den Einzelhandel.

2.9 Maßnahmenset D – Mach mal langsam: Tempolimits

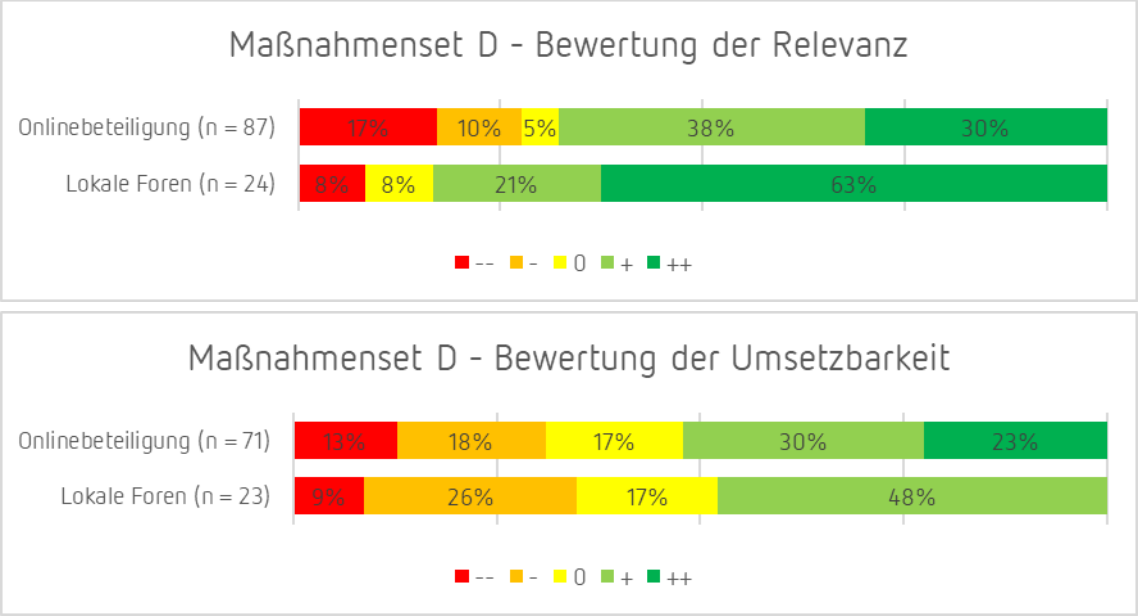
Beschreibung des Maßnahmensets

Wo möglich, sollte auch auf Hauptverkehrsstraßen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angestrebt werden, was Lärmschutz und Verkehrssicherheit zugutekommt. Daher

werden anzustrebende Kfz-Geschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen (z. B. auf der L 356 in Hochdorf oder Emminger Straße in der Kernstadt) dargestellt. Wo Diskrepanzen zum Bestand bestehen, wird eine weitergehende Prüfung einer Geschwindigkeitsreduktion empfohlen. Da Geschwindigkeitsreduktionen auf Hauptverkehrsstraßen insbesondere außerorts (z. B. Emminger Straße) und an Ortseingängen (z. B. Hochdorfer Straße, Gündringer Straße und Schloßstraße in Vollmaringen) meist nur in Kombination mit baulichen Maßnahmen wirksam sind, werden exemplarische und mögliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung außerhalb des innerörtlichen Straßennetzes dargestellt. Ergänzt wird dies durch mögliche, nichtbauliche Begleitmaßnahmen, die Geschwindigkeitsdämpfungen im gesamten Straßennetz unterstützen können.

Bewertung des Maßnahmensets

Abbildung 11: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset D



Quelle: Planersocietät

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Hinsichtlich des Maßnahmensets Tempolimits konnte ein durchmischtes Stimmungsbild festgestellt werden. Mehrfach wurde sich für eine stadtweite Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h innerorts oder in einem Fall 70 km/h außerorts ausgesprochen. Eine hohe Zustimmung gab es auch für Tempolimits an Gefahrenstellen und vor sensiblen Einrichtungen wie Schulen, Kitas und Pflegeheimen. Ablehnung gab es mehrfach für die Einführung von Tempolimits auf Hauptverkehrsstraßen, da hier die Wirkung kritisiert wird und die Akzeptanz als gering eingeschätzt wird. Festgestellt wurde ein Erfordernis einer möglichst einheitlichen/homogenen Regelung ohne eine große Anzahl an wechselnden Verkehrszeichen. In diesem Zusammenhang wurde auch Tempo 40 (auf größeren Achsen, ggf. für bessere Akzeptanz) vorgeschlagen. Als konkrete Beispiele für sinnvolle Temporeduzierungen wurden die Emminger Straße, die Altheimer Straße und die Hohenberger Straße genannt.

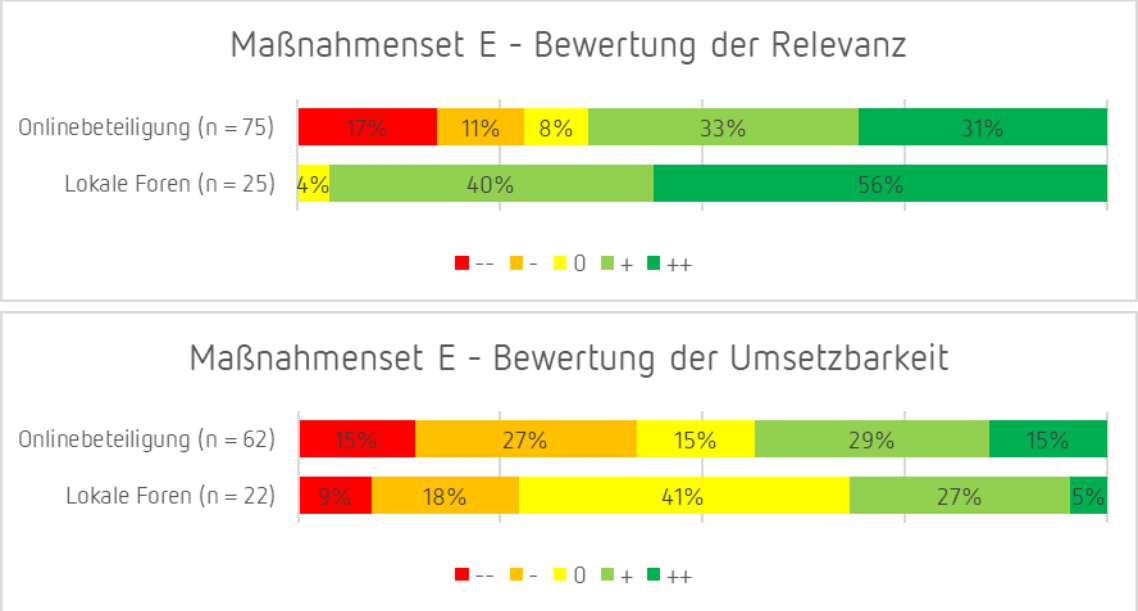
2.10 Maßnahmenset E – Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement

Beschreibung des Maßnahmensets

Der Kfz-Verkehr ist in Nagold noch immer vielerorts sehr präsent und verbraucht einen Großteil der Flächen zum Fahren und Parken. Um den begrenzten, öffentlichen Raum effizient und nachhaltig zu nutzen, ist es hilfreich, für Nagold eine Parkraumstrategie zu entwickeln, in der die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Reduzierung des Parksuchverkehrs und die Förderung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsarten als Ziele festgehalten werden. Durch Parkraumbewirtschaftung in Form von Parkzonen (z. B. in der Innenstadt) und festgelegten Regelungen kann die Parkraumnachfrage im öffentlichen Raum gesteuert und beispielsweise der ruhende Verkehr in Parkbauten verlagert werden, sodass im öffentlichen Straßenraum an bestimmten Stellen Parkstände reduziert werden können und die gewonnenen Flächen z. B. dem Fuß- und Radverkehr zugutekommen (z. B. Kernstadt: Iselshauser Straße, Friedhofstraße; Emmingen: Große-Äcker- Straße). Um das Verständnis für Maßnahmen des Parkraummanagements zu steigern und um verkehrswidrigem Parken in Nagold entgegenzuwirken, sollte hierfür die Parkraumüberwachung verstärkt werden.

Bewertung des Maßnahmensets

Abbildung 12: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset E



Quelle: Planersocietät

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Zahlreiche Anmerkungen weisen auf eine Benachteiligung von Berufspendler:innen, Anwohnende und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen durch eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung hin. Auch gibt es Sorgen von wirtschaftlichen Verlusten durch ausbleibende Besucher, wenn das zentrumsnahe Parken unattraktiv gemacht werden würde. Der bisherige Ausbau der Parkgarage an der Calwer Straße wird positiv bewertet und es gibt einen Vorschlag, das Parkhaus an der

Waldachpassage zu erweitern. Diese Ideen wird durch einen Vorschlag wie eine kombinierte Nutzung (z.B. durch UrbanGardening oder Pop-Up-Biergärten) ergänzt.

Für den Bereich der Innenstadt wurde bemängelt, dass es einen Mangel an Parkraum für Anwohner:innen gebe. Auch wurde ein Mangel an sicher verfügbaren, zentrumsnahen Parkmöglichkeiten für Pendler:innen genannt. Positiv aufgenommen wurde eine mögliche Reduzierung von Flächenversiegelung im Zuge des Parkraummanagements. Eine konkrete als wichtig empfundene Stelle sind die Fahrradstraßen, für welche das Potenzial zur Verringerung von Konflikten zwischen Radverkehr und ruhendem Kfz-Verkehr gesehen wird.

Mehrere Personen schlugen weitere konkrete Maßnahmen zum Thema Parkraum vor. Um ruhenden Verkehr in der Innenstadt zu minimieren, wurde vorgeschlagen, Parkmöglichkeiten an Ortseingängen kostenfrei zur Verfügung zu stellen und z.B. einen Shuttle-Dienst zur Innenstadt einzurichten. Ein weiterer Vorschlag war die Einrichtung von Quartiersgaragen.

Betont wurde die Relevanz von Parkmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkten Personen. Die Anzahl der bestehenden Sonderparkstände in der Innenstadt fällt zu gering aus, wodurch diese häufig belegt sind. Die Teilnehmenden fordern eine ausgewogene Umsetzung mit bezahlbaren, gut erreichbaren Parkmöglichkeiten, fairer Kontrolle und kreativen Lösungen zur Aufwertung bestehender Parkhäuser. Besonders wichtig ist vielen, dass die Bedürfnisse von Pendlern, Anwohnern und mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigt werden.

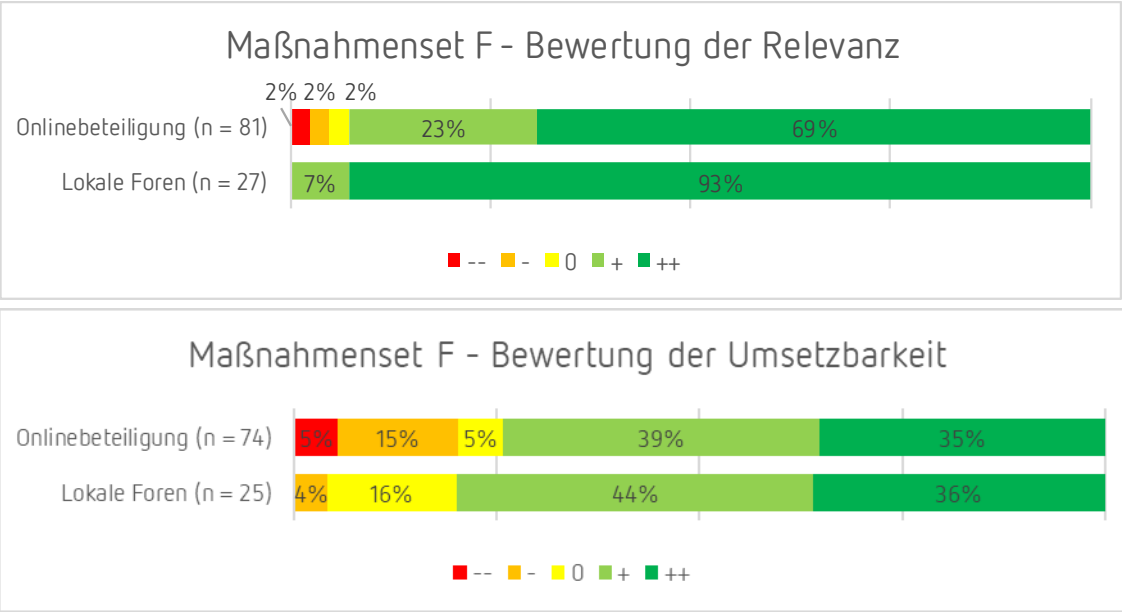
2.11 Maßnahmenset F – Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum

Beschreibung des Maßnahmensets

Beim Maßnahmenset "Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum" steht die Begrünung und Entsiegelung von Straßen und Plätzen im Fokus. Das Ziel ist durch bereits kleine Entsiegelungsmaßnahmen wie die Schaffung von neuen Baumstandorten die Klimaresilienz von Straßenräumen in Nagold zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu steigern. In diesem Zusammenhang könnte die Stadt Nagold ein Programm definieren und darin konkrete Umsetzungsziele für die Entsiegelung und Begrünung benennen, wodurch die Straßenräume in Nagold grüner und attraktiver für die Menschen werden.

Bewertung des Maßnahmensets

Abbildung 13: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset F



Quelle: Planersocietät

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Maßnahmen für eine verstärkte Begrünung von Straßenräumen werden begrüßt, neben Vorteilen in Bezug auf die Aufenthaltsqualität wird z.B. auch Artenvielfalt als Begründung genannt. Begrünung wird als zentrale Maßnahme für Verbesserung in den Bereichen Klimaschutz, Lebensqualität und Stadtbild gesehen. Insbesondere die Schaffung zusätzlicher Baumstandorte wird positiv gesehen.

Ein Vorschlag ist, bei der Schaffung neuer Grünstrukturen auf weniger pflegeintensive Arten zurückzugreifen. Zudem werden für Pflege/Unterhalt von Baumstandorten entsprechende Patenschaften vorgeschlagen. Mehrfach wird auch die Möglichkeit von Fassdenbegrünung (z.B. verpflichtend bei Neubauten) als weitere Teil des Maßnahmensets hingewiesen. Als konkrete Orte für die Verbesserung von Grünstrukturen werden die Burg Hohennagold sowie für eine stärkere Entsiegelung der Gerichtsplatz genannt.

2.12 Maßnahmenset G – Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete

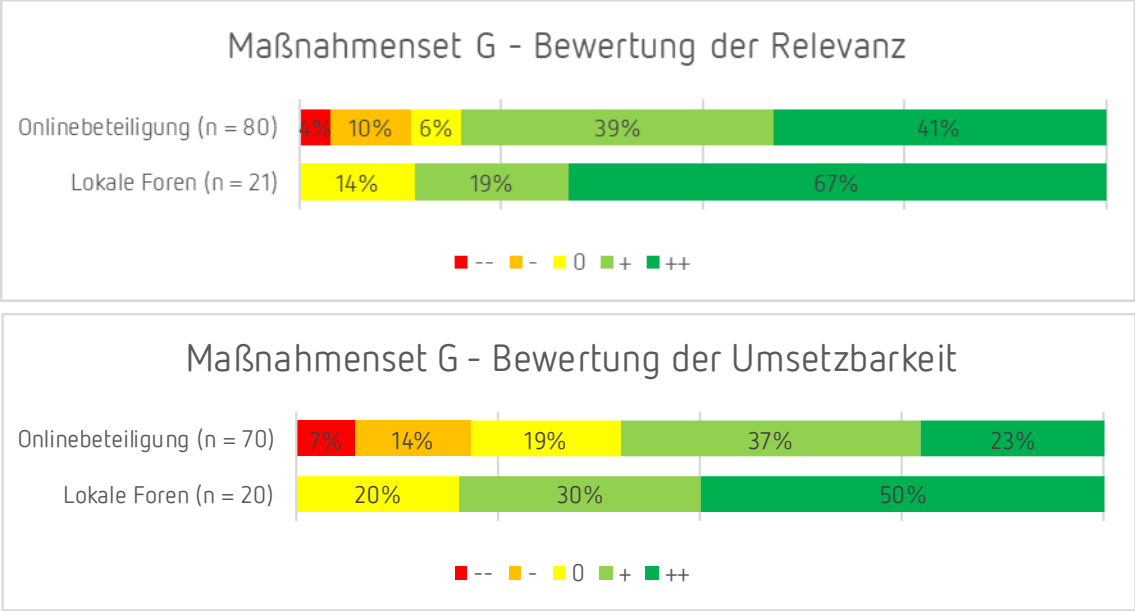
Beschreibung des Maßnahmensets

In sogenannten ruhigen Gebieten in Nagold ist die Lärmbelastung gering, was der Aufenthalts- und Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zugutekommt. Diese Gebiete müssen daher in besonderem Maße vor erhöhter Lärmbelastung geschützt werden. Hierfür wird zunächst eine Vorgehensweise zur Auswahl geeigneter Areale (z. B. die Wald- und Schutzgebiete außerhalb der Siedlungsgebiete, Stadtpark Kleb oder die Gebiete an Waldach und Nagold) entwickelt, die ruhigen

Gebiete werden anschließend in einer Karte dargestellt. Exemplarisch werden Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete (z. B. Zufahrtsbeschränkungen im Stadtwald, Geschwindigkeitsreduzierungen für den Kfz-Verkehr rund um den Ziegelberg) aufgelistet, welche eine zukünftige Mehrbelastung verhindern können. Daneben werden auch allgemeine Maßnahmen zur verbesserten Erreichbarkeit ruhiger Gebiete zu Fuß formuliert (z. B. durch die Stärkung von Fuß- und Radwegeachsen am Ziegelberg und Eisberg), damit deren Besuch nicht mit weiteren Lärmbelastungen einhergeht.

Bewertung des Maßnahmensets

Abbildung 14: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset G



Quelle: Planersocietät

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Der Status quo wird in diesem Bereich bereits als gut eingeschätzt. So seien potenzielle ruhige Gebiete wie Parkanlagen in der Kernstadt bereits ruhig und auch die Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Rad sei gut gegeben. Angeregt wird eine bessere Beschilderung von Tempolimits. Weitere Vorschläge und Anmerkungen zu diesem Maßnahmenset umfassen den Einsatz von Flüsterasphalt auf dem Viadukt und die Schaffung von Sitzmöglichkeiten an Spazierwegen. Zudem wird auf Projektideen aus dem FOKUM verwiesen.

2.13 Maßnahmenset H – Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen

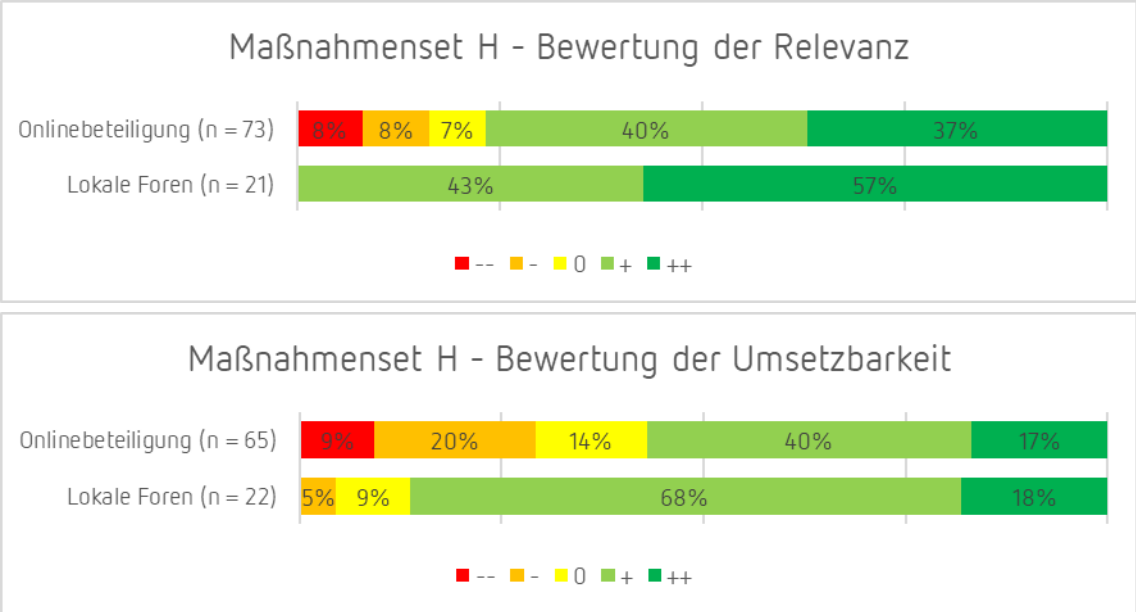
Beschreibung des Maßnahmensets

Um die verschiedenen Verkehrsmittel einfach und komfortabel miteinander zu verknüpfen, sollen in Nagold moderne Knotenpunkte, so genannte Mobilitätsstationen geschaffen werden. Digitale Angebote sollen den Zugang erleichtern, ergänzt durch praktische Services wie Packstationen. Im

Rahmen des separaten Teilkonzepts für Mobilitätsstationen werden konkrete Standorte festgelegt, wie bestehende Umstiegspunkte im ÖPNV oder zentrale Plätze in den Stadtteilen (aktuell geplant: drei Mobilstationen am Bahnhof Nagold, dem Mobilitätsband Innenstadt und Dorfplatz/Rathaus Hochdorf sowie sieben Mobilpunkte an verschiedenen Standorten, z. B. am Hoher-Baum-Weg im Gewerbegebiet Wolfsberg). Anschließend wird ein Umsetzungspfad entwickelt, in dem die Umsetzung der Standorte priorisiert und Ausstattungsmerkmale (z. B. Sitzgelegenheiten, Car-Sharing-Station am Bahnhof Nagold) festgelegt werden. Im letzten Schritt werden begleitende Maßnahmen dargestellt (z. B. eine bessere Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz durch eine neue Radabstellanlage am ZOB), um die Mobilitätsstationen sinnvoll in das bestehende Verkehrsnetz zu integrieren.

Bewertung des Maßnahmensets

Abbildung 15: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset H



Quelle: Planersocietät

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Das Maßnahmenset wird von vielen Teilnehmenden als zukunftsweisende Idee begrüßt. Gleichzeit merken vielen Teilnehmende an, dass die Attraktivität und Wirksamkeit von Mobilstationen stark von einem funktionierenden ÖPNV abhängt, welcher laut weiteren Anmerkungen im Ortsgebiet nicht überall vorhanden ist. Viele Hinweise bzgl. dem Thema Mobilstationen beziehen sich zudem auf den Radverkehr. Insbesondere Radabstellanlagen wie Fahrradboxen werden als sinnvolle Ausstattungsmerkmale angesehen, z.B. am ZOB oder dem Bahnhof Hochdorf. Bei der Schaffung der Mobilstationen sollen auch explizit die Ortsteile mitberücksichtigt werden, da hier alternative Mobilitätsangebote aufgrund des teilweise als schlecht bewerteten ÖPNV als notwendig bewertet werden. Dabei sollen die Stationen in die Ortsentwicklung integriert werden. In Hochdorf wird vorgeschlagen, Anlehnbügel im Rahmen einer Mobilstation zu nutzen, um eine Abgrenzung zwischen Dorfplatz und der Bundesstraße zu schaffen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass eine Unsicherheit hinsichtlich der Fahrradmitnahme im Bus bestehe. Ein Carsharing-Angebot wird in Kernstadt

und Stadtteilen, z.B. Hochdorf, als sinnvoll erachtet. Außerdem wird vorgeschlagen, beim Thema Mobilstationen digitale und zentralisierte Angebote per App mitzudenken, etwa für die Ausleihe von Fahrrädern oder Carsharing-Fahrzeugen.

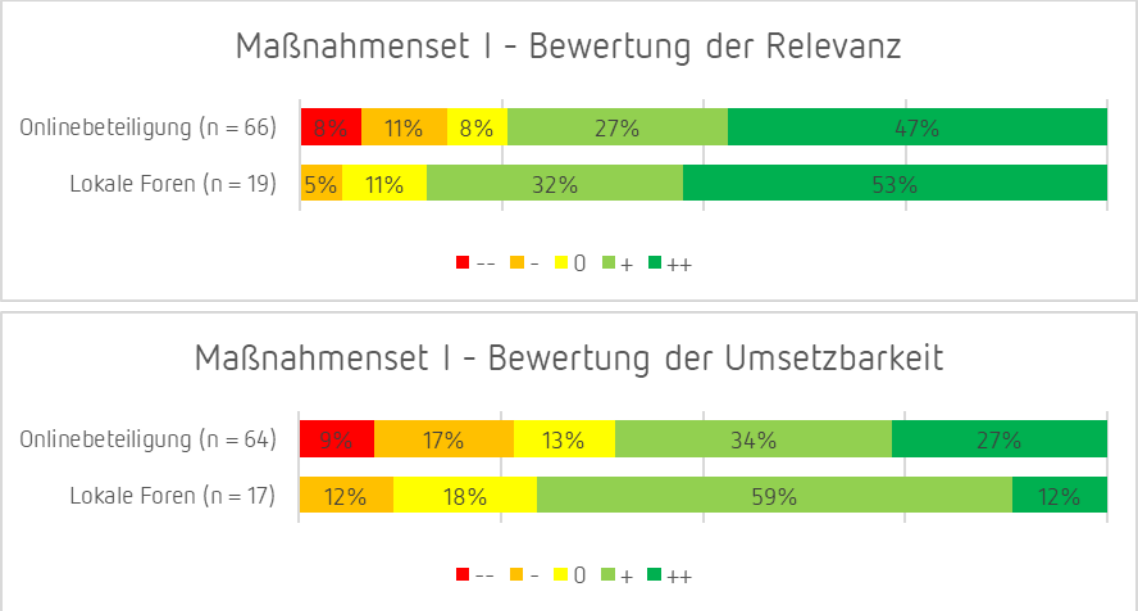
2.14 Maßnahmenset I – Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

Beschreibung des Maßnahmensets

Die Ladeinfrastruktur für den Kfz-Verkehr in Nagold soll durch die Maßnahmen im Maßnahmenset „Strom Satt" flächendeckend und nutzungsorientiert ausgebaut werden. Ladesäulen und -punkte sollen an den passenden Standorten zur Verfügung stehen. Im ersten Schritt muss der quantitative Bedarf in Nagold grob abgeschätzt werden, dies kann mit Hilfe eines vom Bund geschaffenen Tools erfolgen – unterliegt jedoch eine Dynamik. Danach wird der Ausstattungsbedarf in den Teilräumen von Nagold definiert, um in den verschiedenen Stadtteilen ein ausreichendes Angebot zu schaffen. Eine Priorität für die neuen Standorte hilft bei der Umsetzung, um einzuordnen wann welcher Standort umgesetzt werden soll. Im letzten Schritt werden Zuständigkeiten für die Errichtung und den Betrieb definiert, um eine Umsetzung und weitere konkretisierende Planungsschritte auf dem Weg zu bringen.

Bewertung des Maßnahmensets

Abbildung 16: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset I



Quelle: Planersocietät

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Die Schaffung von mehr Ladeinfrastruktur für Elektromobilität wird als wichtig und insbesondere bei Neubauten gut umsetzbar gesehen. Besonders betont wird der große Nachholbedarf in Nagold

im Vergleich zu anderen Städten. Bedarf wird insbesondere für mehr bzw. ausschließlich öffentliche Schnellladesäulen gesehen. Dabei wird darauf verwiesen, dass diese Ladeinfrastruktur Personen mit längeren Fahrtstrecken und so z.B. dem Tourismus-Sektor zugutekommen. Angeregt wird zum einen mehr Lademöglichkeiten in Parkhäusern zu schaffen, zum anderen sei eine Verknüpfung mit Carsharing-Standorten (Beispiel „deer") denkbar. Zudem wird vorgeschlagen bestehende und neue Ladepunkte entsprechend auszuschildern, um die Auffindbarkeit auch für nicht ortskundige zu verbessern. Einzelne Bürger:innen geben den Hinweis, dass vorhandene Ladestationen auf privatem Grund verortet sind. Der Wunsch nach der Einrichtung von mehr öffentlichen Lademöglichkeiten wird geäußert. Bemängelt wird hier von den Bürger:innen eine fehlende Unterstützung von Seiten der Stadt bei der Umsetzung von Lademöglichkeiten.

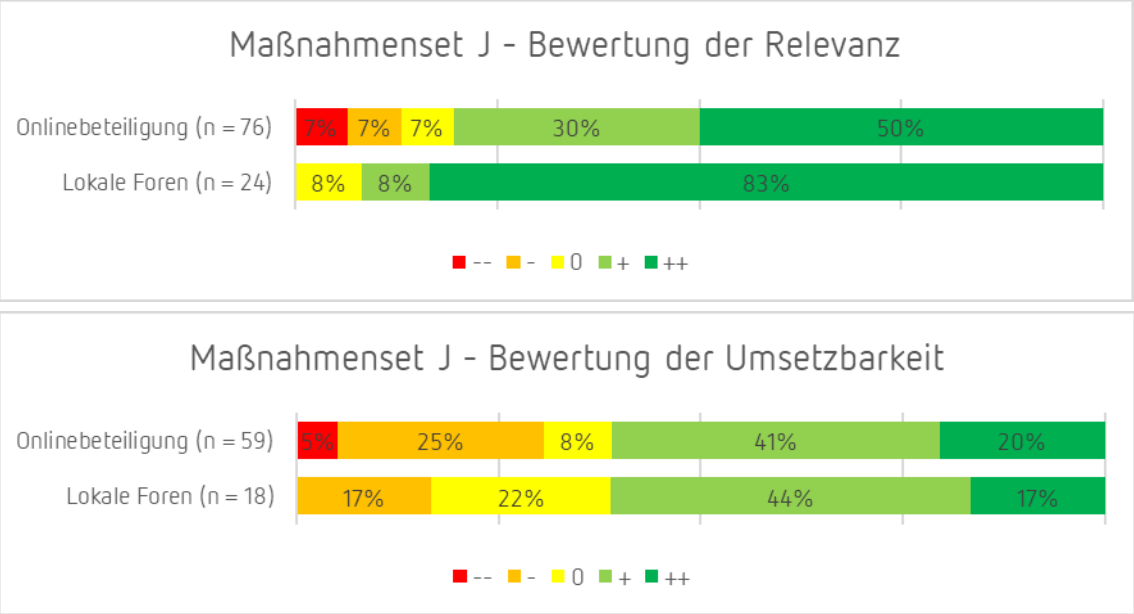
2.15 Maßnahmenset J – Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr

Beschreibung des Maßnahmensets

Der Radverkehr stellt neben dem Fußverkehr die wichtigste Säule der aktiven Mobilität dar und ist insbesondere auf kurzen und mittleren Strecken eine umweltverträgliche Alternative zum Kfz-Verkehr. Durch die immer stärkere Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs gewinnt der Radverkehr auch in topografisch bewegten Städten wie Nagold an Bedeutung. In einem separaten Teilkonzept Radverkehr wird ein hierarchisiertes Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr in Nagold entwickelt, welches die wichtigsten örtlichen und (über-)regionalen Verbindungen enthält. Um eine durchgehende, sichere und komfortable Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes zu gewährleisten, wird ein Maßnahmenkonzept erarbeitet. Dieses enthält konkrete Maßnahmen zu Strecken und Knoten (z. B. die Schließung der Netzlücke zwischen Hochdorf und Vollmaringen, Darstellung von geeigneten Führungsformen wie Überlegungen zu Fahrradstraßen im Kreuzertalweg oder der Wolfsbergstraße sowie die Schaffung einer radverkehrsfreundlichen Querungsanlage über die L 362 am Vollmaringer Weg). Des Weiteren werden Maßnahmen für Radabstellanlagen im Stadtgebiet (z. B. Vorschläge zur Optimierung von vorhandenen Radabstellanlagen (beispielsweise noch vorhandener Vorderradhalterungen am Badepark) oder das Aufzeigen von möglichen Ausstattungsmerkmalen größerer Radabstellanlagen an den Bahnhöfen und Schulen) und Maßnahmen zu Service und Kommunikation (z. B. Darstellung von möglichen Kampagnen zur Erhöhung von Respekt im Straßenverkehr oder Aktionen zur Förderung des Radverkehrs oder Aufzeigen von Service-Angeboten wie zentralen Reparaturstationen für den Radverkehr) für Nagold definiert.

Bewertung des Maßnahmensets

Abbildung 17: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset J



Quelle: Planersocietät

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Die Förderung des Radverkehrs durch geeignete Maßnahmen wird als sehr wichtig erachtet. Obwohl hier von vielen Beteiligten eine in den vergangenen Jahren verbesserte Situation beschrieben wird, wurden viele Hinweise zum Maßnahmenset dokumentiert.

Zahlreiche Anmerkungen weisen auf eine Verbesserung der Verbindungen für den Radverkehr zwischen den Ortsteilen und zu den Nachbarkommunen hin. Ein weiteres wichtiges Thema für viele Beteiligte stellt die Reduzierung von Konflikten zwischen Radverkehr und andere Verkehrsarten dar. Es wird etwa angeregt, den Radverkehr, wo dies möglich ist, getrennt von Kfz- und Fußverkehr bzw. abseits größerer Straßen zu führen. Allgemein wird gefordert, für mehr Rücksicht im Verkehr zu werben. Um Konflikte etwa in der Iselshauser Straße zu reduzieren und auf bestehende Regeln in einer Fahrradstraße hinzuweisen, werden verstärkte Hinweistafeln o.Ä. vorgeschlagen. Außerdem wird für diese Straße ein modaler Filter vorgeschlagen, um Durchgangsverkehr zu unterbinden. Zur Verbesserung der Querbarkeit am südlichen Ende des Iselshauser Straße wird eine Unterführung vorgeschlagen. Ein wichtiges Thema war ein ausreichendes Angebot von Radabstellanlagen in der Innenstadt, etwa mit zusätzlichen Anlagen entlang der Waldach. In Bezug auf die Nutzbarkeit von Radwegen wurde mehrfach die Instandhaltung und fehlender Grünschnitt bemängelt. Zudem wurde vereinzelt der Einsatz von Schotter als Oberflächenmaterial bzw. das Ausbringen abstumpfender Streustoffe im Winterdienst als hinderlich für bestimmte Fahrräder und Nutzergruppen beschrieben. Verbesserungsmöglichkeiten werden für Radverkehrsverbindungen aus der Kernstadt in die südlichen Stadtteile sowie zwischen diesen gesehen. Auch für weitere konkrete Situationen wurden Hinweise auf Defizite oder Verbesserungsmöglichkeiten gegeben.

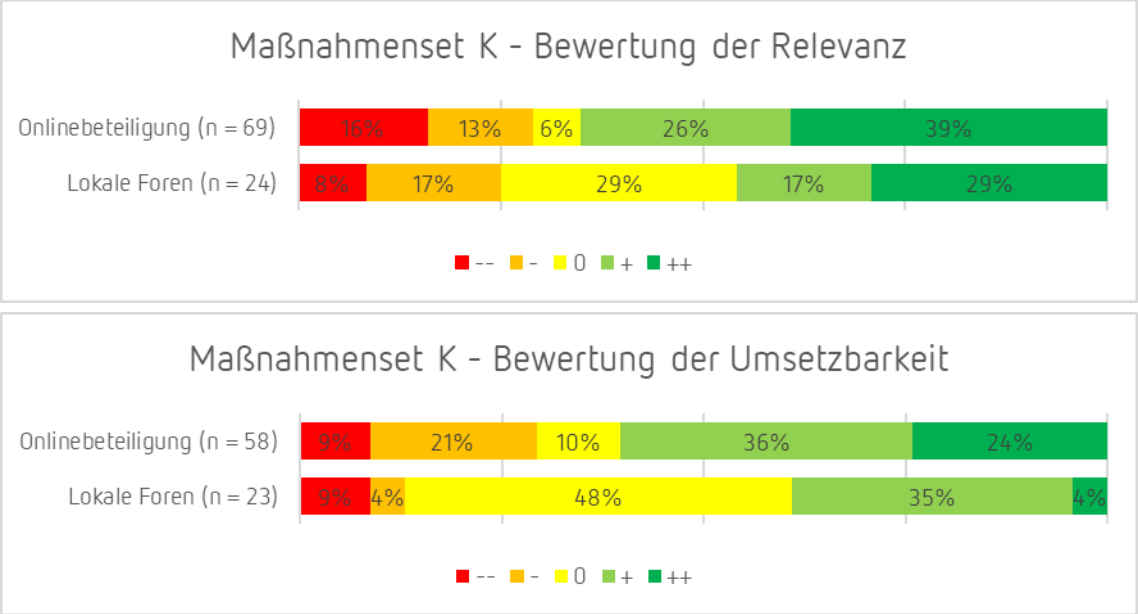
2.16 Maßnahmenset K – Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen

Beschreibung des Maßnahmensets

Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen haben das Ziel die Wartezeiten an Ampeln für Rad- und Fußverkehr zu verkürzen, den ÖPNV durch vorrangige Ampelschaltungen zu beschleunigen sowie den Zufluss des Kfz-Verkehrs in die Stadt durch Ampelschaltungen zu dosieren und an hoch belasteten Straßen durch eine Koordinierung der Ampelanlagen homogener fließen lassen zu können. Um diese Ziele zu erreichen, kann eine grundlegende Steuerungsstrategie festgelegt werden. Diese enthält zum einen die Festlegung von Kriterien für die Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten bei den einzelnen Ampelsteuerungen und die Aufstellung einer integrierten Strategie für die Verkehrslenkung und -steuerung im gesamten Straßennetz von Nagold. Auf Basis dieser Steuerungsstrategie können dann bei Bedarf in einem weiteren Schritt konkrete Knotenpunkte und Strecken festgelegt werden, für die eine Anpassung der Verkehrssteuerung vorgenommen werden soll. Dadurch können Prioritäten geschaffen werden und mit der Umsetzung begonnen werden.

Bewertung des Maßnahmensets

Abbildung 18: Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit des Maßnahmenset K



Quelle: Planersocietät

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Diesem Maßnahmenset wird grundsätzlich nur eine geringe Relevanz für Nagold zugesprochen, da es Stadtgebiet nur wenige signalisierte Knotenpunkte gibt. Die bereits an vielen zentralen Knotenpunkten vorhandenen Kreisverkehre werden allgemein als gute Alternative zu signalisierten Knotenpunkten betrachtet. Für verbliebende Knotenpunkte mit Signalisierung (z.B. an der VHS, Calwer Straße und Kaufland) werden Maßnahmen wie längere Freigabezeiten in der Hauptrichtung vorgeschlagen. Auch Aspekte aus anderen Maßnahmensets werden genannt. Des Weiteren

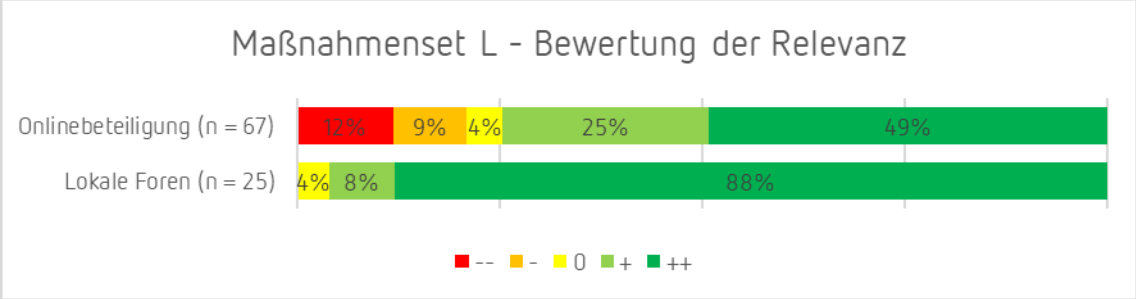
wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen dieses Maßnahmensets keine neuen Ampeln aufgestellt werden sollen.

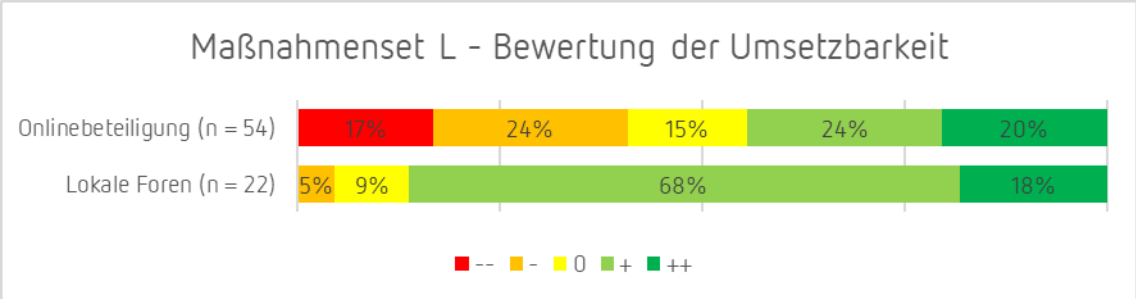
2.17 Maßnahmenset L – Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Beschreibung des Maßnahmensets

Zentral für den Erfolg des Aktionsplans und die nächsten Umsetzungsschritte ist das Verteilen von Zuständigkeiten und das Schaffen von personellen Ressourcen dafür. Das Maßnahmenset "Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement" hat das Ziel, die Umsetzung von Maßnahmen und Projekten an einer Stelle zu bündeln. Die Person koordiniert alle Belange der nachhaltigen Mobilität in Nagold und unterstützt das behördliche, betriebliche und schulische Mobilitätsmanagement. Die Stadt Nagold schafft eine Stelle und legt Zuständigkeiten und Kompetenzen fest. Die verantwortliche Person arbeitet konkret Maßnahmen im Rahmen des behördlichen Mobilitätsmanagements aus, damit die Verwaltung in diesem Feld eine Vorreiterrolle einnehmen kann (z. B. im Bereich Radverkehrsförderung). Darüber hinaus wird geprüft, ob die Stadt Nagold mögliche Initiativen und Unterstützungsangebote für schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement in die Wege leiten kann, um auch Betrieben und Schulen bei ihrem Mobilitätsmanagement zu unterstützen (z. B. durch die Finanzierung von Schulwegeplänen oder die Bereitstellung von Mobilitätsinformationen zur An- und Abreise mit dem Umweltverbund für Unternehmen).

Bewertung des Maßnahmensets





Quelle: Planersocietät

Weitere Hinweise und Rückmeldungen aus der Beteiligung

Bestehende Initiativen/Angebote im Bereich des Mobilitätsmanagements werden positiv gesehen. Als Ansatzpunkt für schulisches Mobilitätsmanagement werden bessere Radabstellanlagen im

Schulumfeld genannt. Die Schaffung und insbesondere dauerhafte Gewährleistung einer Stelle mit Koordinationsaufgaben und zur Umsetzung von Maßnahmen des Aktionsplans wird begrüßt und als zentrale Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung gesehen. Es werden Bedenken bezüglich der Finanzierung geäußert, da der städtische Haushalt knapp ist. Es wird vorgeschlagen, die bisherige Stelle des Klimaschutzmanagers von 50% auf 100% zu erhöhen oder alternativ eine neue Stelle für Mobilität zu schaffen und diese mit der Umsetzung der Maßnahmen des Aktionsplans zu betrauen. Auch wird eine Zusammenarbeit mit engagierten Bürger:innen empfohlen, wie beispielsweise mit dem FOKUM, sowie eine gute öffentliche Kommunikation und Beteiligung gewünscht.

3 Zusammenfassung

Fazit und Ausblick

Die Beteiligung mit zwei lokalen Foren in der Innenstadt sowie im Stadtteil Hochdorf wird insgesamt als Erfolg gewertet. Der Stand in der Innenstadt war gut besucht, sodass zahlreiche individuelle Bürger:innen beteiligt und informiert werden konnten. Mit dem lokalen Forum in Hochdorf konnte leider nur eine geringe Anzahl an Bürger:innen erreicht werden. Mögliche Gründe sind die am Nachmittag hohen Temperaturen, mehrere weitere Veranstaltungen sowie die insgesamt an diesem Tag geringe Passant:innenfrequenz, welche auch die anderen Stände betraf. Im Bereich der Innenstadt waren durch den Wochenmarkt gute Bedingungen für ein lokales Forum gegeben, da neben der hohen Frequenz durch die vorrangigen Wegezwecke (Einkauf auf dem Markt, Shopping, andere Freizeitwege) eine erhöhte Bereitschaft bestand, sich Zeit für eine Teilnahme an der Beteiligung zu nehmen.

Vereinzelt war es der Fall, dass angesprochene Passant:innen nicht genügend Zeit mit sich brachten und daher die Umfrage vor Ort nur in Teilen oder nicht bearbeiten konnten. Daher war es positiv, dass auf das Alternativangebot der Online-Beteiligung verwiesen werden konnte, um auch diese Personengruppen zu erreichen. Für bestimmte Maßnahmensets (z.B. Null-Emmisionszonen, Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete) wurden Probleme bei Verständnis sowie darauf aufbauend bei der Bewertung festgestellt, während sich andere (z.B. Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, Verbesserungen für den Radverkehr) als greifbarer erwiesen.

Die Online-Beteiligung ist insgesamt als positiv zu bewerten. Zwar haben insgesamt nur 82 der 180 gestarteten Umfragen die Umfrage abgeschlossen, jedoch haben insgesamt 106 Nutzer:innen zu mindestens einer Leitlinie oder einem Maßnahmenpaket eine Bewertung abgegeben. Mögliche Gründe hierfür könnten der Umfang der Umfrage und die geringere Relevanz einzelner Maßnahmensets für bestimmte Gruppen sein. Die Zahl der Anmerkungen schwankt zwischen verschiedenen Maßnahmensets leicht, die Qualität der Inhalte sind jedoch größtenteils konstruktiv und geben zusätzliche Hinweise und Anregungen zur Umsetzbarkeit von einzelnen Maßnahmen. Bei den Leitlinien gibt es insgesamt deutlich weniger Anmerkungen als bei den Maßnahmensets. Dies kann mit der höheren Komplexität und der Detailtiefe bei den durch den Leitfaden des Aktionsplans vorgegebenen Leitlinien begründet werden. Die Zahl der Hinweise zeigt trotzdem, dass die Verständlichkeit durchaus vorhanden war.

Die lokalen Foren wurden vorab umfangreich von Seiten der Stadt Nagold beworben. Einzelne Personen gaben auch an, in der Folge die lokalen Foren gezielt aufgesucht zu haben. Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden kann jedoch zur Gruppe der spontanen Teilnehmer:innen gezählt werden. Auffällig war, dass eine große Anzahl der angesprochenen oder teilnehmenden Passant:innen bereits Kenntnis vom Aktionsplan Mobilität hatte, mit unterschiedlichem Wissensstand. Dies kann als Anhaltspunkt dazu gewertet werden, dass die Gesamtkommunikation des Projektes und bisheriger Bausteine (Radverkehrskonzept, Planungsradtour, Schulworkshop, Termine in Gremien, die Social Media-Präsenz sowie Pressearbeit und Haushaltsbefragung) durch die Verwaltung und die lokalen Medien bereits einen großen Anteil der Bürger:innen erreicht.

Die Ergebnisse der lokalen Foren und der Online-Beteiligung können in der weiteren Bearbeitung des Aktionsplans genutzt werden, um eine stärkere Akzentuierung der Maßnahmensets entsprechend ihrer Relevanz für die Stadt Nagold vorzunehmen, sowie weitere inhaltliche Punkte zu ergänzen. Im Rahmen der erstmaligen Durchführung von lokalen Foren in dieser Form in Nagold konnten auch Erfahrungen gewonnen werden, welche der Beteiligungskultur in Nagold langfristig zugutekommen können. Auch mit Blick auf die bisherigen Beteiligungsformate (Planungsradtour und Schulworkshop) konnte ein weiterer Stadtteil direkt in die Erarbeitung des Aktionsplans mit eingebunden werden.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Rückmeldungen der teilnehmenden Bürger:innen können für die weitere Bearbeitung der Maßnahmensets genutzt werden. Neben der Berücksichtigung individueller Hinweise kann mit Hilfe der Bewertungen der Maßnahmensets die gezielte Akzentuierung der Maßnahmensets, in einer ansonsten vorgegebenen Struktur, erfolgen.

Die Leitlinien werden insgesamt positiv aufgenommen. Zu den Leitlinien wurde ein Mix aus Feedback zur Relevanz sowie konkreten Hinweisen und Ergänzungen geäußert, wobei letztere klar überwogen. Bei den lokalen Foren wurden insbesondere zu den Leitlinien 2 (ÖPNV) und 4 (Siedlungsentwicklung) viele konkrete Hinweise/Ideen eingebracht, bei der Online-Beteiligung vor allem zur Leitlinie 2.

Bei der Bewertung von Relevanz und Umsetzbarkeit der Maßnahmensets sind Unterschiede zwischen den Ergebnissen der lokalen Foren sowie der Online-Beteiligung erkennbar. Die Bewertungen im Rahmen der Onlinebeteiligung sind dabei insgesamt differenzierter (meist wurden alle fünf Punkte der Bewertungsskala genutzt). Gleichzeitig sind tendenziell kritischere Bewertungen und Hinweise gegeben als bei den lokalen Foren. Ein Fokusthema, das bei der Online-Beteiligung dominierte, waren Sorgen hinsichtlich der Erreichbarkeit der Innenstadt z.B. für mobilitätseingeschränkte Personen.

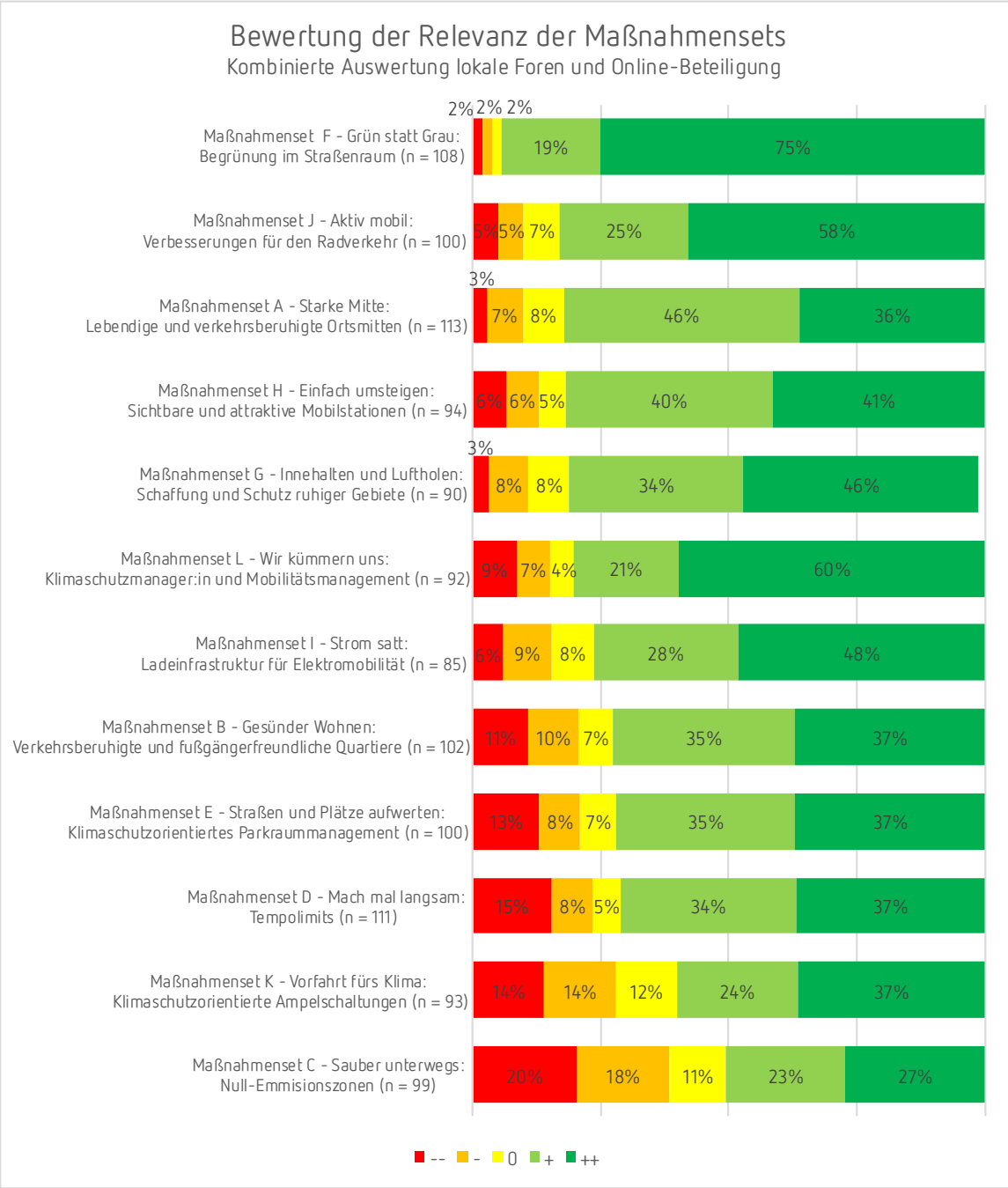
Auffällig ist auch, dass die Umsetzbarkeit der Maßnahmensets in jedem Fall weniger positive Bewertungen (+/++) erhielt als die Relevanz. Eine mögliche Interpretation dieses Ergebnisses unter Berücksichtigung der bei den lokalen Foren geführten Gesprächen ist, dass einige Teilnehmende die Maßnahmensets selbst zwar als wichtig und relevant betrachten, jedoch Umsetzungshürden wie Finanzierung, politischen Willen oder Akzeptanz in der Stadtgesellschaft sehen.

Die Maßnahmensets wurden insgesamt in Bezug auf die Relevanz überwiegend positiv bewertet. Den höchsten Zuspruch erhielt das Maßnahmenset F (Begrünung im Straßenraum) mit 92 % (Online-Beteiligung) bzw. 100 % (Lokale Foren) positiver oder sehr positiver Bewertung gefolgt von den Maßnahmensets J (Radverkehr) und A (Ortsmitten). Weitere Maßnahmensets mit hoher Zustimmung zur Relevanz sind H (Mobilitätsstationen), G (ruhige Gebiete) und L (Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement) und I (Ladeinfrastruktur). Bzgl. dem Maßnahmenset H kann ergänzt werden, dass besonders häufig Interesse an einem (erweiterten) Carsharing-Angebot im Rahmen von Mobilstationen geäußert wurde. Das insgesamt als am wenigsten relevant bewertete Maßnahmenset ist das Maßnahmenset C (Null-Emissionszonen) mit 47 % (Online-Beteiligung) bzw. 62 % (Lokale Foren) positiver oder sehr positiver Bewertung. Für dieses Maßnahmenset wurde auch die Umsetzbarkeit als sehr gering eingeschätzt. Neben dem Maßnahmenset E

(Parkraummanagement) wurden insbesondere zum Maßnahmenset J (Radverkehr) viele inhaltliche Hinweise eingereicht, die im Rahmen der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt werden können.

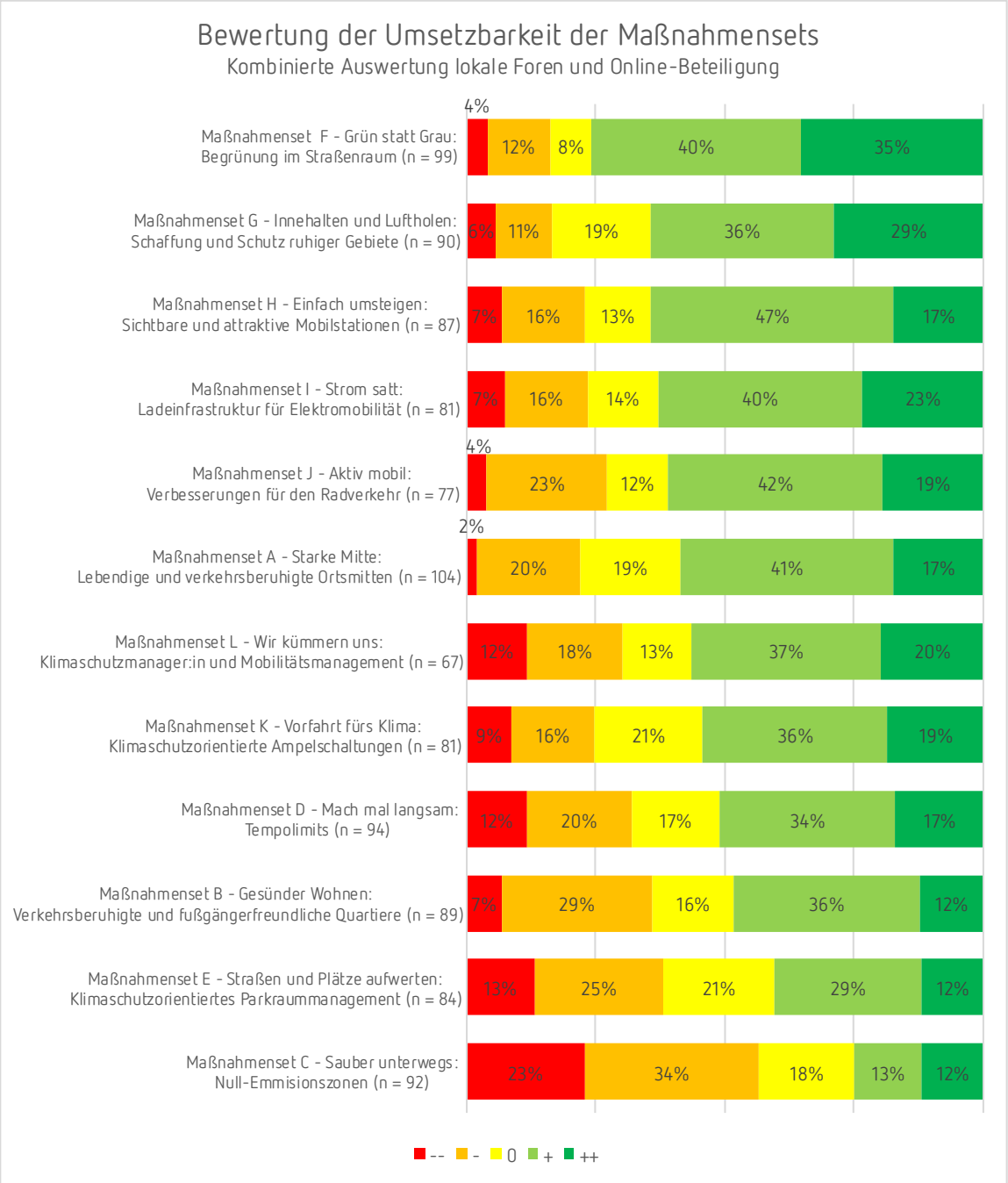
Die jeweils zusammengefassten Bewertungen aus lokalen Foren und Online-Beteiligung zur Relevanz und Umsetzbarkeit werden in Abbildung 19 und Abbildung 20 vergleichend für die 12 Maßnahmensets dargestellt.

Abbildung 19: Bewertung der Relevanz aller Maßnahmensets



Quelle: Planersocietät

Abbildung 20: Bewertung der Umsetzbarkeit aller Maßnahmensets



Quelle: Planersocietät

4 Anhang: Plakate

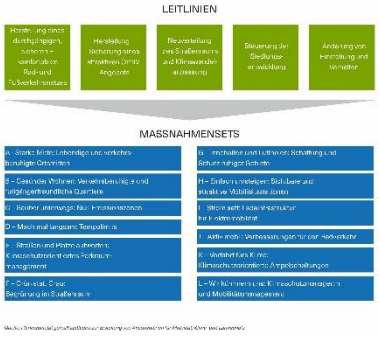
Aktionsplan Mobilität Nagold

Herzlich willkommen zu den lokalen Foren!

WORUM GEHT ES?

Die Stadt Nagold erarbeitet bis Ende 2025 einen **Aktionsplan Mobilität.** Ziel ist es, die Grundlagen für ein modernes, zukunftsfähiges Verkehrssystem, eine hohe Lebensqualität, einen attraktiven (Stand-)Ort für Menschen und Unternehmen, soziale Teilhabe und Gleichberechtigung zu schaffen. Im vorgesehenen Prozess werden zunächst Handlungsbedarfe rund um das Thema Mobilität identifiziert und ein Leitbild sowie Ziele erarbeitet. Schließlich werden wirkungsvolle Maßnahmen festgelegt, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

WARUM SIND WIR HEUTE HIER?



Durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg wurden im Leitfaden zur Erstellung von Aktionsplänen für Mobilität, Klima- und Lärmschutz **fünf Leitlinien und zwölf Maßnahmensets** definiert, die im Aktionsplan Mobilität Nagold beachtet werden sollen.
Die fünf Leitlinien legen dabei grundsätzliche Elemente für eine langfristige Entwicklung im Sinne des Klima- und Lärmschutzes fest und inkludieren mittel- bis langfristige Maßnahmen. Als grundlegende Weichen haben die Leitlinien viele Verbindungen zu den Maßnahmensets und beeinflussen diese nachhaltig.
Die zwölf Maßnahmensets betrachten Maßnahmen, die sich als (relativ) schnell umsetzbar und besonders wirksam für den Klima- und Lärmschutz herausgestellt haben. Die Maßnahmensets spielen alle in unterschiedlichem Maße eine wichtige Rolle und sind im Hinblick auf die konkreten, örtlichen Verhältnisse in Nagold zu bearbeiten, inhaltlich zu konkretisieren und räumlich zu verorten.

WIE KANN ICH MICH BETEILIGEN?

Auf den nachfolgenden Plakaten können Sie **Ihre Meinung** einbringen. Geben Sie uns wichtige Hinweise zu den Leitlinien und Maßnahmensets in Nagold, bewerten Sie und ordnen ein! Ihre Anmerkungen geben uns wichtige Hinweise zur weiteren Ausarbeitung der Maßnahmenplanung und helfen uns Schwerpunkte im Aktionsplan Mobilität Nagold zu setzen sowie bestimmte Maßnahmen besonders zu priorisieren oder andere hinten anzustellen.

Sie möchten sich gerne **online beteiligen** oder mehr über den Aktionsplan Mobilität Nagold erfahren. Weitere Informationen finden Sie auf der Projektwebsite: **www.nagold.de/aktionsplan_mobilitaet**

Online mehr erfahren

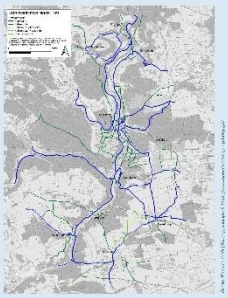
Stadt Nagold Planersocietät

Aktionsplan Mobilität Nagold

Einblick in den aktuellen Zwischenstand

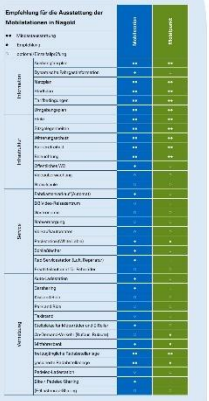
RADNETZKONZEPTION

Das Radverkehrskonzept stellt ein Schwerpunktthema im Aktionsplan Mobilität dar und wird als integriertes Teilkonzept bereits detaillierter ausgearbeitet.
Zentrales Element des Radverkehrskonzeptes ist eine **integrierte Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr,** die es ermöglicht, sicher und bequem sowie möglichst zügig und umwegefrei von den Ortsteilen ins Zentrum, zwischen den Ortsteilen untereinander sowie in die Nachbarkommunen zu fahren.
Für die Netzkonzeption wurden wichtige **Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs** wie Wohngebiete, Arbeitsstätten, Schulen oder Einkaufsmöglichkeiten in der Stadt betrachtet, und mit weiteren Verknüpfungspunkten (z.B. zu angrenzenden Kommunen) ergänzt. Darauf aufbauend wurde ein Verbindungsliniennetz gebildet und dieses auf das reale Wegenetz umgelegt. Bei der Umlegung wurde eine große Anzahl verschiedener Aspekte berücksichtigt, u.a. die vorhandenen Zustände, Führungsformen und Platzverhältnisse, die topografischen Gegebenheiten sowie vorhandene städtische, regionale und überregionale Netzplanungen.
Die Netzkonzeption ist ein zentraler Baustein für entsprechende Einzelmaßnahmen auf Strecken und Knoten sowie für die langfristige Radverkehrsföderung in Nagold im Allgemeinen.



MOBILITÄTSSTATIONEN

Das Thema Mobilitätsstationen stellt ein weiteres Schwerpunktthema im Aktionsplan Mobilität dar und wird als integriertes Teilkonzept bereits detaillierter ausgearbeitet.
Im Rahmen der Konzeptentwicklung für Mobilitätsstationen in Nagold wird ein Ausstattungskonzept erstellt, um auch zukünftig die geplanten Standorte durch einheitliche Ausstattungsmerkmale zu erweitern. Dabei wird in Nagold zwischen **Mobilstationen** und **Mobilpunkten** unterschieden – nicht nur hinsichtlich ihrer Größe, sondern auch ihrer verkehrlichen Bedeutung. Je nach Stationstypen werden dann verschiedene Ausstattungsmerkmale in den Kategorien **Mindestausstattung, Empfehlung und optional/Einzelfallprüfung** eingeteilt. Mobilstationen sind aktuell beispielsweise denkbar am Bahnhof Nagold oder in Hochdorf am Dorfplatz / Rathaus; Mobilpunkte am Bahnhof Iselshausen oder in Emmingen.



PLANUNGSRADTOUR

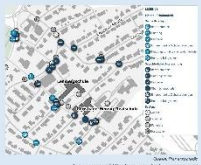
Am 11. April 2025 fand eine **Planungsradtour** mit Teilnehmenden der Stadtverwaltung, des Projektbeirats, des ADFC und des Ortschaftsrats Iselshausen (Anschlusspunkte zum Radnetz Kernstadt) statt. An insgesamt sieben verschiedenen Stellen in der Kernstadt wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Radfahrende diskutiert. Die Teilnehmenden teilten Hinweise aus der Alltagspraxis und beurteilten mögliche Maßnahmenvorschläge.

Die Ergebnisse der Befahrung fließen in die Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzepts ein. Die Dokumentation zu dieser Veranstaltung finden Sie auf der Projektwebsite.

SCHULISCHE MOBILITÄT

Am 26. Mai 2025 fand ein gemeinsamer **Workshop zur schulischen Mobilität** mit Rektor:innen, Lehrer:innen und Eltern der Lembergschule, der Christiane-Herzog-Realschule und der Wiestalschule Emmingen statt. Basierend u.a. auf den Hinweisen in der Online-Beteiligung wurden mögliche Verbesserungsmaßnahmen im Schulumfeld besprochen und weitere mögliche Maßnahmen eines schulischen Mobilitätsmanagements diskutiert.

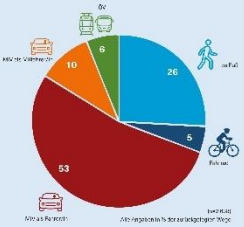
Die Ergebnisse der Fokus-Analyse fließen in den Aktionsplan Mobilität mit ein. Die Dokumentation zu dieser Veranstaltung finden Sie auf der Projektwebsite.



MODAL SPLIT

Mit der Haushaltsbefragung „Mobil in Nagold" wurden Datengrundlagen zum Mobilitätsverhalten ermittelt.

Bei der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) überwiegt das Auto (63% der Wege, 85% der Personenkilometer). Mehr als die Hälfte der Wege (53%) werden mit dem Pkw als fahrende Person zurückgelegt, weitere 10% als mitfahrende Person. Der Anteil der Wege, die mit dem Umweltverbund unternommen werden, liegt bei 37%: 26% der Wege werden zu Fuß, 5% der Wege mit dem Fahrrad und 6% der Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt.



Stadt Nagold Planersocietät

Aktionsplan Mobilität Nagold

Ihre Meinung zu den Leitlinien ist gefragt!

Geben Sie uns wichtige Hinweise zu den Leitlinien!

Leitlinie 1: Herstellung eines durchgängigen, sicheren + komfortablen Rad- und Fußverkehrsnetzes

Die Herstellung eines durchgängigen, sicheren und komfortablen Rad- und Fußverkehrsnetzes ist eine Voraussetzung für eine nachhaltige Stärkung dieser Verkehrsarten. In diesem Zusammenhang wird im Teilkonzept Radverkehr ein attraktives Radwegenetz für den Alltagsradverkehr konzipiert und entsprechende Maßnahmen verankert (insbesondere im Maßnahmenset J). Der Fußverkehr wird als grundlegende und eigenständige Mobilitätsform verstanden und ist integraler Bestandteil mehrerer Maßnahmensets (insbesondere in den Maßnahmensets A und B).

Hinweise

Leitlinie 2: Herstellung + Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Angebots

Die Herstellung und Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Angebots ist die Basis, um den ÖPNV als eigenständige Alternative zum motorisierten Individualverkehr für Binnen- und Pendlerverkehre – auch im ländlichen Raum – zu etablieren und zu stärken. Ideen zur Weiterentwicklung des Angebots (z. B. Verbesserung Taktung (in Randzeiten), Verdichtung der Haltepunkte, Überlegungen zu Bedarfsverkehren oder autonomen Fahrzeugen im ÖPNV) sollen definiert werden sowie an den Aufgabenträger herangetragen und abgestimmt werden. Darüber hinaus kommt der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf den ÖPNV eine besondere Bedeutung zu (insbesondere im Maßnahmenset H).

Hinweise

Leitlinie 3: Neuverteilung des Straßenraums und Klimawandelanpassung

Durch eine Optimierung und Neuverteilung des Straßenraums können in unterschiedlichen Bereichen der Stadt Flächen effizienter genutzt und die verschiedenen Nutzungsansprüche / Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden besser und ausgewogener beachtet werden. Gleiches gilt für Anpassungen an den Klimawandel, die durch eine blau-grüne Infrastruktur, Entsiegelung und Verschattung getätigt werden können (insbesondere in den Maßnahmensets A, B, E und F).

Hinweise

Leitlinie 4: Steuerung der Siedlungsentwicklung

Mit der Steuerung der Siedlungsentwicklung werden die grundlegenden Bedingungen für eine verkehrssparsame und nahmobilitätsorientierte Mobilität geschaffen. Entsprechende Anforderungen an die Bauleitplanung und Möglichkeiten in der Stadtentwicklung (z. B. 15-Minuten-Stadt, Planung des Straßenraums „von außen nach innen", nachhaltige Flächennutzung) sollen kurz definiert und dort beachtet werden.

Hinweise

Leitlinie 5: Änderung von Einstellung und Verhalten

Ein dauerhaft nachhaltiges Mobilitätsverhalten kann lediglich durch eine sich ändernde Mobilitätskultur erreicht werden. Diese ist ein wesentlicher Aspekt bei der Akzeptanz von Maßnahmen und soll durch Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung die entsprechenden Maßnahmen begleiten (insbesondere im Maßnahmenset L) und somit neben den infrastrukturellen Maßnahmen künftig ein wichtiger Baustein sein.

Hinweise

Stadt Nagold Planersocietät

Aktionsplan Mobilität Nagold

Ihre Meinung zu den Maßnahmensets ist gefragt!

Bewerten und kommentieren Sie die Maßnahmensets!

Maßnahmenset A - Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten und Stadtzentren sind Orte, an denen zahlreiche verschiedene Nutzungsansprüche aufeinandertreffen. Sie stellen – auch in Nagold – den Kern für ein nahmobilitätsfreundliches Umfeld dar und haben eine große Bedeutung für den sozialen Zusammenhalt. Zunächst muss für jeden Stadtteil die **Ortsmitte konkret abgegrenzt** werden. Abhängig davon können verschiedene **Förderangebote für die Gestaltung von Ortsmitten** (z. B. ein qualifiziertes Fachkonzept oder eine Ortsmitten Qualitätserfassung) empfohlen werden. In manchen Ortsmitten (z. B. bessere Angebote für den Fußverkehr in Iselshausen oder Maßnahmen der Klimaanpassung in Vollmaringen) ist der Bedarf nach Neustrukturierung und Stärkung des öffentlichen Raums höher als in anderen – daher ist eine **Priorisierung nach Handlungsbedarf** sinnvoll. Verbesserungsmöglichkeiten sind vielfältig, in vielen Ortsmitten finden sich jedoch auch ähnliche Problemstellungen. Daher werden ausgewählte **exemplarische Einzelmaßnahmen** (z. B. Schaffung einer Querungshilfe in Emmingen, barrierefreier Ausbau von Haltestellen in Mindersbach, Schaffung von Sitzgelegenheiten in Vollmaringen) für Verbesserungen insbesondere in den Ortsmitten der Stadtteile vorgeschlagen, die auf andere Ortsmitten übertragbar sind.

Wie wichtig erscheint Ihnen dieses Maßnahmenset?

--	-	o	+	++

Hinweise

Wie schätzen Sie Umsetzungschancen dieses Maßnahmensets bzw. seiner Einzelmaßnahmen generell ein?

--	-	o	+	++

Maßnahmenset B – Gesünder Wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere

In der Kernstadt und den Stadtteilen von Nagold wird ein **Netz aus Hauptverkehrsstraßen und Vorbehaltstraßen definiert** (u. a. klassifizierte Straßen in den Stadtteilen und ergänzende bedeutende Straßen in der Kernstadt), auf denen der fließende Kfz-Verkehr gebündelt werden kann. Basierend hierauf können **Potenziale für Quartiere identifiziert** werden, in denen zusammenhängende Erschließungslösungen mit besonderer Verkehrsregelung denkbar (z. B. systematische Einrichtungsverkehre oder Durchfahrtbeschränkungen in Quartieren wie dem oberen Lemberg oder Kernen Nord) sind, sodass verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere entstehen können. Um Verkehrssicherheit und Lärmschutz in den Quartieren zu verbessern sind einheitliche, niedrige Kfz-Geschwindigkeiten wünschenswert. Hierfür wird ein **Netz innerörtlicher anzustrebender Kfz-Geschwindigkeiten** für Nagold vorgeschlagen.
Denkbar sind darüber hinaus **bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierungen** (z. B. Fahrbahnverengung oder Aufpflasterungen in Kernen Nord) – bei Diskrepanzen zum Bestand -, die Prüfung von Maßnahmen für bestimmte Bereiche bei absehbaren **Ausweichreaktionen sowie Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV** (z.B. Buskap statt Busbucht am Haltepunkt Emmingen Rathaus). Sind bestimmte Bereiche von Quartieren durch den ÖPNV noch unzureichend erschlossen, wird dies für eine mögliche **Nachverdichtung des Haltestellennetzes** (z. B. im südlichen Teil der Kernstadt) dargestellt.

Wie wichtig erscheint Ihnen dieses Maßnahmenset?

--	-	o	+	++

Hinweise

Wie schätzen Sie Umsetzungschancen dieses Maßnahmensets bzw. seiner Einzelmaßnahmen generell ein?

--	-	o	+	++

Maßnahmenset C – Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen

Das Maßnahmenset „Sauber unterwegs" verfolgt das Ziel, bestimmte Stadtbereiche zu schaffen, in denen emissionsfreie Fahrzeuge wie Elektroautos bevorzugt behandelt werden – sogenannte Null-Emissionszonen. Dadurch sollen lokal die Emissionen reduziert, die Anschaffung von emissionslosen Fahrzeugen gefördert und die Lebensqualität in Quartieren gestärkt werden. Im ersten Schritt könnte hierfür ein **konkreter Bereich** (z. B. erweiterter Stadtkern) definiert werden, in welchem mögliche Regelungen greifen könnten. Die konkrete Ausgestaltung muss dann noch weitere Aspekte beinhalten, wie eine Festlegung von **Ausnahmeregelungen**, um auf die Ansprüche der Anwohnenden und der ansässigen Betriebe Rücksicht zu nehmen, die **Definition eines Umsetzungspfades** zur konkreten Einführung sowie die **Betrachtung alternativer Lösungen**.

Wie wichtig erscheint Ihnen dieses Maßnahmenset?

--	-	o	+	++

Hinweise

Wie schätzen Sie Umsetzungschancen dieses Maßnahmensets bzw. seiner Einzelmaßnahmen generell ein?

--	-	o	+	++

Stadt Nagold Planersocietät

Aktionsplan Mobilität Nagold

Ihre Meinung zu den Maßnahmensets ist gefragt!

Bewerten und kommentieren Sie die Maßnahmensets!

Maßnahmenset D – Mach mal langsam: Tempolimits

Wo möglich, sollte auch auf Hauptverkehrsstraßen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angestrebt werden, was Lärmschutz und Verkehrssicherheit zugutekommt. Daher werden **anzustrebende Kfz-Geschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen** (z. B. auf der L 356 in Hochdorf oder Emminger Straße in der Kernstadt) dargestellt. Wo Diskrepanzen zum Bestand bestehen, wird eine **weitergehende Prüfung einer Geschwindigkeitsreduktion** empfohlen. Da Geschwindigkeitsreduktionen auf Hauptverkehrsstraßen insbesondere außerorts (z. B. Emminger Straße) und an Ortseingängen (z. B. Hochdorfer Straße, Gündringer Straße und Schloßstraße in Vollmaringen) meist nur in Kombination mit baulichen Maßnahmen wirksam sind, werden exemplarische und **mögliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung außerhalb des innerörtlichen Straßennetzes** dargestellt. Ergänzt wird dies durch **mögliche, nicht-bauliche Begleitmaßnahmen**, die Geschwindigkeitsdämpfungen im gesamten Straßennetz unterstützen können.

Wie wichtig erscheint Ihnen dieses Maßnahmenset? — **Hinweise**

--	-	o	+	++

Wie schätzen Sie Umsetzungschancen dieses Maßnahmensets bzw. seiner Einzelmaßnahmen generell ein?

--	-	o	+	++

Maßnahmenset E – Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement

Der Kfz-Verkehr ist in Nagold noch immer vielerorts sehr präsent und verbraucht einen Großteil der Flächen zum Fahren und Parken. Um den begrenzten, öffentlichen Raum effizient und nachhaltig zu nutzen, ist es hilfreich, für Nagold eine **Parkraumstrategie zu entwickeln**, in der die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Reduzierung des Parksuchverkehrs und die Förderung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsarten als Ziele festgehalten werden. Durch **Parkraum-bewirtschaftung in Form von Parkzonen** (z. B. in der Innenstadt) und festgelegten Regelungen kann die Parkraumnachfrage im öffentlichen Raum gesteuert und beispielsweise der ruhende Verkehr in Parkbauten verlagert werden, sodass im öffentlichen Straßenraum **an bestimmten Stellen Parkstände reduziert** werden können und die gewonnenen Flächen z. B. dem Fuß- und Radverkehr zugutekommen (z. B. Kernstadt: Iselshauser Straße, Friedhofstraße; Emmingen: Große-Äcker-Straße). Um das Verständnis für Maßnahmen des Parkraummanagements zu steigern und um verkehrswidrigem Parken in Nagold entgegenzuwirken, sollte hierfür die **Parkraumüberwachung verstärkt** werden.

Wie wichtig erscheint Ihnen dieses Maßnahmenset? — **Hinweise**

--	-	o	+	++

Wie schätzen Sie Umsetzungschancen dieses Maßnahmensets bzw. seiner Einzelmaßnahmen generell ein?

--	-	o	+	++

Maßnahmenset F – Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum

Beim Maßnahmenset "Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum" steht die Begrünung und Entsiegelung von Straßen und Plätzen im Fokus. Das Ziel ist durch bereits kleine Entsiegelungsmaßnahmen wie die Schaffung von neuen Baumstandorten die Klimaresilienz von Straßenräumen in Nagold zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu steigern. In diesem Zusammenhang könnte die Stadt Nagold ein **Programm definieren** und darin konkrete Umsetzungsziele für die Entsiegelung und Begrünung benennen, wodurch die Straßenräume in Nagold grüner und attraktiver für die Menschen werden.

Wie wichtig erscheint Ihnen dieses Maßnahmenset? — **Hinweise**

--	-	o	+	++

Wie schätzen Sie Umsetzungschancen dieses Maßnahmensets bzw. seiner Einzelmaßnahmen generell ein?

--	-	o	+	++

Aktionsplan Mobilität Nagold

Ihre Meinung zu den Maßnahmensets ist gefragt!

Bewerten und kommentieren Sie die Maßnahmensets!

Maßnahmenset – Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete

In sogenannten ruhigen Gebieten in Nagold ist die Lärmbelastung gering, was der Aufenthalts- und Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zugutekommt. Diese Gebiete müssen daher in besonderem Maße vor erhöhter Lärmbelastung geschützt werden. Hierfür wird zunächst eine **Vorgehensweise zur Auswahl geeigneter Areale** (z. B. die Wald- und Schutzgebiete außerhalb der Siedlungsgebiete, Stadtpark Kleb oder die Gebiete an Waldach und Nagold) entwickelt, die ruhigen Gebiete werden anschließend in einer Karte dargestellt. Exemplarisch werden **Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete** (z. B. Zufahrtsbeschränkungen im Stadtwald, Geschwindigkeitsreduzierungen für den Kfz-Verkehr rund um den Ziegelberg) aufgelistet, welche eine zukünftige Mehrbelastung verhindern können. Daneben werden auch **allgemeine Maßnahmen zur verbesserten Erreichbarkeit ruhiger Gebiete** zu Fuß formuliert (z. B. durch die Stärkung von Fuß- und Radwegeachsen am Ziegelberg und Eisberg), damit deren Besuch nicht mit weiteren Lärmbelastungen einhergeht.

Wie wichtig erscheint Ihnen dieses Maßnahmenset?

Hinweise

--	-	o	+	++

Wie schätzen Sie Umsetzungschancen dieses Maßnahmensets bzw. seiner Einzelmaßnahmen generell ein?

--	-	o	+	++

Maßnahmenset H – Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen

Um die verschiedenen Verkehrsmittel einfach und komfortabel miteinander zu verknüpfen, sollen in Nagold moderne Knotenpunkte, so genannte Mobilitätsstationen geschaffen werden. Digitale Angebote sollen den Zugang erleichtern, ergänzt durch praktische Services wie Packstationen. Im Rahmen des separaten Teilkonzepts für Mobilitätsstationen werden **konkrete Standorte festgelegt,** wie bestehende Umstiegspunkte im ÖPNV oder zentrale Plätze in den Stadtteilen (aktuell geplant: drei Mobilstationen am Bahnhof Nagold, dem Mobilitätsband Innenstadt und Dorfplatz/Rathaus Hochdorf sowie sieben Mobilpunkte an verschiedenen Standorten, z. B. am Hoher-Baum-Weg im Gewerbegebiet Wolfsberg). Anschließend wird ein **Umsetzungspfad entwickelt**, in dem die Umsetzung der Standorte priorisiert und Ausstattungsmerkmale (z. B. Sitzgelegenheiten, Car-Sharing-Station am Bahnhof Nagold) festgelegt werden. Im letzten Schritt werden **begleitende Maßnahmen** dargestellt (z. B. eine bessere Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz durch eine neue Radabstellanlage am ZOB), um die Mobilitätsstationen sinnvoll in das bestehende Verkehrsnetz zu integrieren.

Wie wichtig erscheint Ihnen dieses Maßnahmenset?

Hinweise

--	-	o	+	++

Wie schätzen Sie Umsetzungschancen dieses Maßnahmensets bzw. seiner Einzelmaßnahmen generell ein?

--	-	o	+	++

Maßnahmenset I – Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

Die Ladeinfrastruktur für den Kfz-Verkehr in Nagold soll durch die Maßnahmen im Maßnahmenset „Strom Satt" flächendeckend und nutzungsorientiert ausgebaut werden. Ladesäulen und -punkte sollen an den passenden Standorten zur Verfügung stehen. Im ersten Schritt muss der **quantitative Bedarf in Nagold grob abgeschätzt** werden, dies kann mit Hilfe eines vom Bund geschaffenen Tools erfolgen – unterliegt jedoch eine Dynamik. Danach wird der **Ausstattungsbedarf in den Teilräumen von Nagold definiert**, um in den verschiedenen Stadtteilen ein ausreichendes Angebot zu schaffen. Eine **Priorität für die neuen Standorte** hilft bei der Umsetzung, um einzuordnen wann welcher Standort umgesetzt werden soll. Im letzten Schritt werden **Zuständigkeiten für die Errichtung und den Betrieb definiert**, um eine Umsetzung und weitere konkretisierende Planungsschritte auf dem Weg zu bringen.

Wie wichtig erscheint Ihnen dieses Maßnahmenset?

Hinweise

--	-	o	+	++

Wie schätzen Sie Umsetzungschancen dieses Maßnahmensets bzw. seiner Einzelmaßnahmen generell ein?

--	-	o	+	++

Stadt Nagold Planersocietät

Aktionsplan Mobilität Nagold

Ihre Meinung zu den Maßnahmensets ist gefragt!

Bewerten und kommentieren Sie die Maßnahmensets!

Maßnahmenset J – Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr

Der Radverkehr stellt neben dem Fußverkehr die wichtigste Säule der aktiven Mobilität dar und ist insbesondere auf kurzen und mittleren Strecken eine umweltverträgliche Alternative zum Kfz-Verkehr. Durch die immer stärkere Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs gewinnt der Radverkehr auch in topografisch bewegten Städten wie Nagold an Bedeutung. In einem separaten Teilkonzept Radverkehr wird ein **hierarchisiertes Radverkehrsnetz** für den Alltagsverkehr in Nagold entwickelt, welches die wichtigsten örtlichen und (über-)regionalen Verbindungen enthält. Um eine durchgehende, sichere und komfortable Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes zu gewährleisten, wird ein **Maßnahmenkonzept** erarbeitet. Dieses enthält konkrete **Maßnahmen zu Strecken und Knoten** (z. B. die Schließung der Netzlücke zwischen Hochdorf und Vollmaringen, Darstellung von geeigneten Führungsformen wie Überlegungen zu Fahrradstraßen im Kreuzertalweg oder der Wolfsbergstraße sowie die Schaffung einer radverkehrsfreundlichen Querungsanlage über die L 362 am Vollmaringer Weg). Des Weiteren werden **Maßnahmen für Radabstellanlagen** im Stadtgebiet (z. B. Vorschläge zur Optimierung von vorhandenen Radabstellanlagen (beispielsweise noch vorhandener Vorderradhalterungen am Badepark) oder das Aufzeigen von möglichen Ausstattungsmerkmalen größerer Radabstellanlagen an den Bahnhöfen und Schulen) und **Maßnahmen zu Service und Kommunikation** (z. B. Darstellung von möglichen Kampagnen zur Erhöhung von Respekt im Straßenverkehr oder Aktionen zur Förderung des Radverkehrs oder Aufzeigen von Service-Angeboten wie zentralen Reparaturstationen für den Radverkehr) für Nagold definiert.

Wie wichtig erscheint Ihnen dieses Maßnahmenset? Hinweise

--	-	o	+	++

Wie schätzen Sie Umsetzungschancen dieses Maßnahmensets bzw. seiner Einzelmaßnahmen generell ein?

--	-	o	+	++

Maßnahmenset K – Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen

Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen haben das Ziel die Wartezeiten an Ampeln für Rad- und Fußverkehr zu verkürzen, den ÖPNV durch vorrangige Ampelschaltungen zu beschleunigen sowie den Zufluss des Kfz-Verkehrs in die Stadt durch Ampelschaltungen zu dossieren und an hoch belasteten Straßen durch eine Koordinierung der Ampelanlagen homogener fließen lassen zu können. Um diese Ziele zu erreichen, kann eine **grundlegende Steuerungsstrategie festgelegt** werden. Diese enthält zum einen die Festlegung von Kriterien für die Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten bei den einzelnen Ampelsteuerungen und die Aufstellung einer integrierten Strategie für die Verkehrslenkung und -steuerung im gesamten Straßennetz von Nagold. Auf Basis dieser Steuerungsstrategie können dann bei Bedarf in einem weiteren Schritt **konkrete Knotenpunkte und Strecken festgelegt** werden, für die eine Anpassung der Verkehrssteuerung vorgenommen werden soll. Dadurch können Prioritäten geschaffen werden und mit der Umsetzung begonnen werden.

Wie wichtig erscheint Ihnen dieses Maßnahmenset? Hinweise

--	-	o	+	++

Wie schätzen Sie Umsetzungschancen dieses Maßnahmensets bzw. seiner Einzelmaßnahmen generell ein?

--	-	o	+	++

Maßnahmenset L – Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zentral für den Erfolg des Aktionsplans und die nächsten Umsetzungsschritte ist das Verteilen von Zuständigkeiten und das Schaffen von personellen Ressourcen dafür. Das Maßnahmenset "Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement" hat das Ziel, die Umsetzung von Maßnahmen und Projekten an einer Stelle zu bündeln. Die Person koordiniert alle Belange der nachhaltigen Mobilität in Nagold und unterstützt das behördliche, betriebliche und schulische Mobilitätsmanagement. Die Stadt Nagold schafft eine Stelle und legt **Zuständigkeiten und Kompetenzen** fest. Die verantwortliche Person arbeitet konkret **Maßnahmen im Rahmen des behördlichen Mobilitätsmanagements** aus, damit die Verwaltung in diesem Feld eine Vorreiterrolle einnehmen kann (z. B. im Bereich Radverkehrsförderung). Darüber hinaus wird geprüft, ob die Stadt Nagold mögliche **Initiativen und Unterstützungsangebote für schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement** in die Wege leiten kann, um auch Betrieben und Schulen bei ihrem Mobilitätsmanagement zu unterstützen (z. B. durch die Finanzierung von Schulwegeplänen oder die Bereitstellung von Mobilitätsinformationen zur An- und Abreise mit dem Umweltverbund für Unternehmen).

Wie wichtig erscheint Ihnen dieses Maßnahmenset? Hinweise

--	-	o	+	++

Wie schätzen Sie Umsetzungschancen dieses Maßnahmensets bzw. seiner Einzelmaßnahmen generell ein?

--	-	o	+	++

Stadt Nagold Planersocietät