

**Anhang 1 – Steckbriefe für Leuchtturmprojekte**

0.1 Kosteneinordnung.....	2
0.2 Erfolgskontrolle.....	2
<b>1. Verkehrsentlastung Innenstadt .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Großräumige Umfahrung Metzingen.....</b>	<b>4</b>
<b>3. Verkehrsberuhigung Neuhausen .....</b>	<b>5</b>
<b>4. Flächendeckendes Verkehrs- und Parkleitsystem .....</b>	<b>6</b>
<b>5. Untersuchung und Konzeption für den Ruhenden Verkehr ...</b>	<b>7</b>
<b>6. Etablierung Rad-Hauptwegenetz.....</b>	<b>8</b>
<b>7. Fahrradstraße .....</b>	<b>9</b>
<b>8. Rundlauf Bahnhof – Innenstadt – Outletcity .....</b>	<b>10</b>
<b>9. Sicherheit und Barrierefreiheit für den Fußverkehr.....</b>	<b>11</b>
<b>10. Mobilitätsplattform Bahnhof .....</b>	<b>12</b>
<b>11. Erweitertes ÖPNV-Angebot in den Randzeiten.....</b>	<b>13</b>
<b>12. Prüfung und Konzeption einer ÖPNV-Versorgung für Metzingen Süd und Ost.....</b>	<b>14</b>
<b>13. Förderung klimagerechte Mobilität.....</b>	<b>15</b>

## 0.1 Kosteneinordnung

Nachdem den im Aktionsplan aufgeführten Maßnahmen noch keine konkreten Planungen zugrunde liegen, kann auch die Angabe von Kosten nur als eine erste Schätzung verstanden werden. Es wird im Steckbrief zu den Leuchtturmprojekten daher eine Abschätzung zur Größenordnung der von der Stadt zu tragenden Kosten durch eine Eingruppierung in folgende Kostengruppen vorgenommen:

฿: Kosten von 0 € bis 50.000 €.

฿฿: Kosten von 50.000 € bis 200.000 €.

฿฿฿: Kosten von 200.000 € bis 1.000.000 €

฿฿฿฿: Kosten über 1.000.000 €.

Sollten noch andere Kostenträger oder Fördergelder bzw. Zuschüsse bei der Maßnahme eine maßgebliche Rolle spielen, wird dies durch das Zusatzzeichen + angegeben, da diese Kostenteile nicht von der Stadt zu tragen sind, aber zu den Gesamtkosten hinzukommen.

## 0.2 Erfolgskontrolle

Mit der späteren Überprüfung der einzelnen ausgewählten Maßnahmen soll einerseits festgestellt werden, ob die Maßnahme umgesetzt wird. Für diesen Fall wird mit dem Zeithorizont eine Zielgröße genannt, anhand der die Realisierung eingeordnet und geprüft werden kann. Andererseits werden mit den Maßnahmen auch Erwartungen verknüpft, die nicht immer erreicht werden, sodass ggf. nachgesteuert werden muss. Durch eine Vorgabe von Kenngrößen, die einen Vorher-Nachher-Vergleich ermöglichen, wird eine Kontrolle im laufenden Prozess im Sinne eines Monitorings ermöglicht. Werden die vorgenommenen Kenngrößen und Erfolgsfaktoren erreicht, kann dies positiv im Stadtrat und in der Bevölkerung dargestellt werden. Werden die Kenngrößen nicht oder nur schleppend erreicht, können weitere Ergänzungsmaßnahmen in Angriff genommen werden. Für den Fall, dass eine Maßnahme nicht umsetzbar ist oder die Erfolgsziele nicht erreicht werden können, kann abschließend eine Endkorrektur vorgenommen werden, die einerseits das weitere Verfolgen des Ziels aussetzt oder die Erwartungsziele an ein anderes Niveau anpasst.

In den Steckbriefen werden die beobachtbaren Parameter und messbaren Kenngrößen genannt, die für eine Erfolgskontrolle jeder Maßnahme ausgewählt sind. Aufgrund der Wechselwirkungen zu den unter 'Flankierende Maßnahmen / Verstärker' genannten Leuchttürmen, kann das Erreichen der für eine Maßnahme genannten Kenngrößen auch von dem Erfolg anderer Maßnahmen abhängen.

## 1. Verkehrsentlastung Innenstadt

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer			
Kfz-, Rad-, Fuß-Verkehr	S 06 - S 08	mittel	5-10 Jahre			
<b>Ziel</b>						
<i>Förderung der Attraktivität der Innenstadt und der Verbindung zwischen Innenstadt und Outletcity</i>						
<b>Worum geht es?</b>						
Im Zentrum von Metzingen treffen als Haupt-Netzelemente für den Fahrverkehr die Wilhelmstraße und der Ulmer Straße am Lindenplatz zusammen. Gleichzeitig findet über den Lindenplatz eine Haupt-Fußwegequerung statt. Diese Achse ist Bestandteil des geplanten "Rundlaufs" bis zum Bahnhof (siehe Leuchtturm 9).						
Durch ein Gesamtkonzept aus verkehrlicher und städtebaulicher Entwicklung soll diesem Bereich ein anderes Gesicht gegeben werden, welches die Attraktivität der Stadt steigert. Die Attraktivität und Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr soll verbessert werden, ohne den Kfz-Fahrverkehr gänzlich auszuschließen, ihn jedoch auf ein "notwendiges" Maß zu reduzieren.						
<b>Was soll erreicht werden?</b>						
Die Wilhelmstraße, die Reutlinger Straße und der Lindenplatz sollen perspektivisch vom verlagerbaren Durchgangsverkehr befreit werden und gleichzeitig ihre Bedeutung und Funktion für die Erreichbarkeit der Innenstadt behalten. Durch die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20) kann dieses Ziel unterstützt werden. Gleichzeitig wird durch die Verkehrsberuhigung Spielraum für eine städtebauliche Aufwertung der Bereiche geschaffen. Dies trägt zu Attraktivitätserhöhungen der Innenstadt bei, sodass sie in den gewohnten Funktionen gestärkt und fortentwickelt wird und sich nicht wie in anderen Städten stark wandelt.						
Der Eintritt in diesen Innenstadtbereich soll durch die Umgestaltung des Straßenraums mit Torwirkung an den Rändern verdeutlicht werden. Die Zufahrten zu den Parkmöglichkeiten finden außerhalb der Bereiche bzw. an deren Rändern statt.						
<b>Impulsgeber</b>	<b>Zielgruppe</b>					
Stadt, Bürgerschaft	Bürgerschaft, Besucher					
<b>Akteure / Träger</b>						
Stadt, Regierungspräsidium						
<b>Kosteneinordnung</b>		<b>\$\$\$\$</b>				
<b>Erfolgskontrolle</b>						
<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Gesamtkonzept für die Verkehrsberuhigung der Innenstadt ist erarbeitet und liegt vor</li> <li>II. Teilkonzepte sind als Infrastrukturmaßnahme geplant und werden etappenweise realisiert</li> <li>III. Attraktivität der öffentlichen Flächen steigt</li> <li>IV. Mobilitätsschließung der Innenstadt wird aufrecht erhalten</li> </ol>						
<b>Flankierende Maßnahmen / Verstärker</b>						
Leuchtturm 2: Großräumige Umfahrung Metzingen Leuchtturm 4: Flächendeckendes Verkehrs- und Parkleitsystem Leuchtturm 6: Etablierung Rad-Hauptwegenetz Leuchtturm 8: Rundlauf Bahnhof – Innenstadt – Outletcity Leuchtturm 9: Sicherheit und Barrierefreiheit für den Fußverkehr Leuchtturm 13: Leuchtturm 13: Förderung klimagerechte Mobilität						

## 2. Großräumige Umfahrung Metzingen

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer		
Kfz-Verkehr	S 03	mittel	5-10 Jahre		
<b>Ziel</b>					
<i>Förderung der Innenstadtentwicklung und Verlagerung von Durchgangsverkehr</i>					
<b>Worum geht es?</b>					
<p>Das Umgehungsstraßensystem aus B 28 / B 312 und B 313 ist in den Hauptlastzeiten überlastet und das städtische Hauptstraßennetz wird als Alternative genutzt. Vom Durchgangsverkehr durch die Ortslage von Metzingen ist vor allem der Streckenzug Auchtstraße – Noyonallee – Nürtinger-Straße in Nord-Süd-Richtung stark belastet, sowie in Ost-West-Richtung der Streckenzug Stuttgarter Straße – Ulmer Straße.</p> <p>Die Folge sind Lärm- und Luftschaadstoffbelastungen für Anwohnende sowie ein Verlust an Attraktivität und Sicherheit in den durch Fuß- und Radverkehr hoch frequentierten Innenstadtbereichen. Nur eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs kann innerstädtische Planungsoptionen im Kfz-Verkehr eröffnen und die Sicherheit für Radfahrende entlang der Stuttgarter Straße und Ulmer Straße erhöhen.</p>					
<b>Was soll erreicht werden?</b>					
<p>Die B 312 im Westen, die B 28/B 313 im Süden und Norden (Nordtangente Nagykallo Allee / Hexham-Allee) sollen die Verkehrsströme zur Entlastung der Innenstadt aufnehmen. Ein Ausbau der genannten Streckenabschnitte und insbesondere der Anschlussknoten ist nötig, um diese Streckenführung zu einer attraktiven, flüssigen Umfahrungsmöglichkeit zu ertüchtigen, damit die Durchfahrt durch Metzingen nicht mehr attraktiver ist.</p> <p>Das innerstädtische Hauptstraßennetz soll vorrangig der Bündelung des Quell- und Zielverkehrs der Stadt dienen und wenig Schwerlastverkehr aufweisen.</p>					
<b>Impulsgeber</b>		<b>Zielgruppe</b>			
Stadt		Stadt, Bürgerschaft, Besucher			
<b>Akteure / Träger</b>					
Regierungspräsidium / Land					
<b>Kosteneinordnung</b>		\$ +			
<b>Erfolgskontrolle</b>					
<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Zustimmung des Landes zur Ertüchtigung der Bundesstraßen liegt vor</li> <li>II. Überörtliche Wegweisung ist angepasst</li> <li>III. Verkehrsentlastung der Reutlinger Straße, Noyon-Allee, Auchtstraße sowie Stuttgarter Straße und Ulmer Straße ist erreicht bzw. ermöglicht die weitergehenden Mobilitätsmaßnahmen in der Innenstadt</li> </ol>					
<b>Flankierende Maßnahmen / Verstärker</b>					
Leuchtturm 1: Verkehrsentlastung Innenstadt Leuchtturm 5: Flächendeckendes Verkehrs- und Parkleitsystem					

### 3. Verkehrsberuhigung Neuhausen

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer
Kfz-, Rad-, Fuß-Verkehr	S 05	mittel	ca. 5 Jahre
<b>Ziel</b>			
<i>Förderung der Verkehrsberuhigung und Sicherung der Funktionalität für Anwohnende</i>			
<b>Worum geht es?</b>			
<p>In Neuhausen ist die Hauptstraße im Zuge der Metzinger Straße / Insel bis zur Uracher Straße von Verkehrsstärken von ca. 9.000 - 10.000 Kfz/d belastet. Gleichzeitig befinden sich viele Grundstückszufahrten und Ziele entlang des Streckenzugs. Bedarfe im Längs- und Querungsverkehr von Zufußgehenden und Radfahrenden bieten an vielen Stellen in Verbindung mit der hohen Verkehrsbelastung und der zulässigen Streckengeschwindigkeit von Tempo 50 Konfliktpotential. Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur in Form eines Schutzstreifens wird von einigen Radfahrenden aus der Bürgerschaft als nicht ausreichend wahrgenommen um das Sicherheitsbedürfnis zu erfüllen. Die Ortsmitte bzw. der Dorfplatz (Kreuzung Metzinger Straße / Kelternstraße / Insel) stellt einen besonders konfliktträchtigen Knoten im Streckenverlauf dar.</p>			
<b>Was soll erreicht werden?</b>			
<p>Ziel ist es, die Attraktivität entlang der Ortsdurchfahrt zu verbessern und die Lebensqualität für die Bewohner von Neuhausen in ihrem Ortskern zu erhöhen, indem Verkehrslärm und -emissionen reduziert werden und der Straßenraum verkehrsberuhigt und attraktiver gestaltet wird. Zentrales Element ist der Umbau / die Umgestaltung der Ortsmitte bzw. des Dorfplatzes in Verbindung mit der Geschwindigkeitsreduzierung der Ulmer Straße, Metzinger Straße und Uracher Straße. Ein Konzept soll den Handlungsrahmen aufzeigen und bewerten sowie Fördermittel eruieren.</p>			
<b>Impulsgeber</b>		<b>Zielgruppe</b>	
Stadt, Bürgerschaft		Bürgerschaft, Besucher	
<b>Akteure / Träger</b>			
Stadt, Regierungspräsidium			
<b>Kosteneinordnung</b>			\$\$\$+
<b>Erfolgskontrolle</b>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Ein Konzept zeigt ein machbares Maßnahmenpaket auf und Fördermittel stehen zu Verfügung</li> <li>II. Der Baulastträger stimmt der Umgestaltung zu</li> <li>III. Das Konzept oder Teile davon sind in ca. 5 Jahren realisiert</li> </ol>			
<b>Flankierende Maßnahmen / Verstärker</b>			
<p>Leuchtturm 2: Großräumige Umfahrung Metzingen      Leuchtturm 5: Untersuchung und Konzeption für den Ruhenden Verkehr      Leuchtturm 6: Etablierung Rad-Hauptwegenetz      Leuchtturm 9: Sicherheit und Barrierefreiheit für den Fußverkehr      Leuchtturm 13: Förderung klimagerechte Mobilität</p>			

## 4. Flächendeckendes Verkehrs- und Parkleitsystem

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer		
Kfz-Verkehr, Parken	P 06	kurz/mittel	ca. 5 Jahre		
<b>Ziel</b>					
<i>Förderung der Erreichbarkeit der Innenstadt; Reduktion Parksuchverkehr und "wildes Parken"</i>					
<b>Worum geht es?</b>					
<p>Aktuell gibt es in Metzingen ab den Bundesstraßen lediglich ein dynamisches Parkleitsystem zu den Parkplätzen der Outletcity und dieses auch nur mit wenigen Standorten.</p> <p>Eine Ausweitung der Anzeigen und Integration aller Öffentlichen Parkplätze, Hochgaragen und Tiefgaragen von Outletcity und der Innenstadt erleichtert Auswärtigen den Besuch von Outletcity und Innenstadt, wenn sie mit dem Pkw anreisen. Außerdem wird das Ziel der Stadt Metzingen als Fahrtziel mit dem Parkleitsystem attraktiver, wenn das gute Angebot an Stellplätzen dann umfassend und auf den Parkleitschildern gut sichtbar wird. Vom Parkleitsystem profitieren Innenstadt und Outletcity gleichermaßen.</p>					
<b>Was soll erreicht werden?</b>					
<p>Die Erreichbarkeit der Parkmöglichkeiten in Metzingen soll zielgerichtet und ohne langes Suchen den Komfort für Besuchende erhöhen und damit die Attraktivität von Metzingen als Ziel stärken. Geeignete Straßen können für die Erreichbarkeit der Parkmöglichkeiten bestimmt werden. Außerdem verringern frühzeitige Hinweise und Wegeführungen zu guten Parkmöglichkeiten unter Angabe der Kapazitäten das "wilde Parken" in den Wohngebieten. Die einhergehende Verringerung von Parksuchverkehr sorgt für ein Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Kfz-Verkehr und dient der Mobilitätswende und dem Klimaschutz.</p> <p>Auf der langfristigen Zeitschiene sollen die Fortschritte in der Sensorik und digitalen Datenverarbeitung auf ihre Einsetzbarkeit in Metzingen geprüft werden.</p>					
<b>Impulsgeber</b>		<b>Zielgruppe</b>			
Stadt, Bürgerschaft		Bürgerschaft, Besucher			
<b>Akteure / Träger</b>					
Stadt, Outletcity, Baulastträger					
<b>Kosteneinordnung</b>		\$\$\$			
<b>Erfolgskontrolle</b>					
<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Einbeziehung aller Parkmöglichkeiten wird erreicht</li> <li>II. Bestimmte Zuwegstrecken sind konfliktfrei nutzbar</li> <li>III. Wegweisung (mit Kapazitätsangaben) beginnt ab den Bundesstraßen und wird im Stadtgebiet fortgesetzt</li> </ol>					
<b>Flankierende Maßnahmen / Verstärker</b>					
<p>Leuchtturm 1: Verkehrsentlastung Innenstadt      Leuchtturm 2: Großräumige Umfahrung Metzingen      Leuchtturm 5: Untersuchung und Konzeption für den Ruhenden Verkehr</p>					

## 5. Untersuchung und Konzeption für den Ruhenden Verkehr

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer		
Kfz-Verkehr, Parken	P 02 - 05	kurz	1- 5 Jahre		
<b>Ziel</b>					
<i>Förderung der Mobilitätswende, Freihalten von Gehwegen und sichere Befahrbarkeit für Einsatzfahrzeuge</i>					
<b>Worum geht es?</b>					
Die Nutzung der Haupt-, Quartiers- und Anliegerstraßen wird zusehends durch abgestellte Pkw schwieriger. Oft führt die Begegnung von zwei Pkw zu Störungen des Verkehrsflusses, weil Ausweichstellen fehlen. Besondere Gefahren bestehen, wenn die Fahrgasse für Einsatzfahrzeuge unpassierbar ist oder wenn Gehwege von Pkw zugeparkt sind. Eine Ordnung des Ruhenden Verkehrs ist daher erforderlich. Gleichzeitig führt die Regelung der Stellplätze an der Straße zu einer Reduzierung der privaten Pkw auf der Straße und unterstützt damit die Ziele der Verkehrswende und des Klimaschutzes.					
<b>Was soll erreicht werden?</b>					
Das Ziel liegt in der Sicherstellung der Erreichbarkeit aller Wohnstraßen für Einsatzfahrzeuge und der Sicherstellung der Begegnungsverkehre. Gehwegparken soll nur dort zugelassen werden, wo die Restgehwegbreite ausreichend ist. Markierungen der Stellplätze schaffen klare Regeln und erhöhen die Verkehrssicherheit. Eine Zonenparkregelung erlaubt das Parken nur auf markierten Flächen und Parkzeitregelungen oder Anwohnerparkregelungen können integriert werden.					
Auf der langfristigen Zeitschiene sollen die Fortschritte in der Sensorik und digitalen Datenverarbeitung auf ihre Einsetzbarkeit in Metzingen geprüft werden.					
<b>Impulsgeber</b>		<b>Zielgruppe</b>			
Stadt, Bürgerschaft		Bürgerschaft, Besucher			
<b>Akteure / Träger</b>					
Stadt, Verkehrsbehörde					
<b>Kosteneinordnung</b>			\$\$		
<b>Erfolgskontrolle</b>					
<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Gesamterhebung der Stellplatzauslastung liegt über alle Straßen vor</li> <li>II. Maßnahmenkonzept liegt für alle neuralgischen Straßenabschnitte vor</li> <li>III. Anforderungen aus Anwohnerparken oder Parkzeitregelungen sind beachtet</li> <li>IV. Markierung von Stellplätzen wird kontinuierlich realisiert.</li> </ol>					
<b>Flankierende Maßnahmen / Verstärker</b>					
Leuchtturm 4: Flächendeckendes Verkehrs- und Parkleitsystem Leuchtturm 9: Sicherheit und Barrierefreiheit für den Fußverkehr					

## 6. Etablierung Rad-Hauptwegenetz

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer		
Rad-Verkehr	R 02, R 08, R 09, R 11, R 13, R 14, R 21, F 05	kurz - lang	1 - 10 Jahre		
<b>Ziel</b>					
<i>Förderung des Radverkehrs und der Mobilitätswende</i>					
<b>Worum geht es?</b>					
<p>Die Radverkehrsmengen im Stadtgebiet liegen bereichsweise bereits im Bestand auf hohem Niveau. Der Radverkehrsanteil an der Gesamtmobilität kann soll weiter erhöht werden und das Fahrrad als 'Hauptverkehrsmittel' auf innerstädtischen Straßen etablieren. Gerade auf den Hauptachsen des Kfz-Verkehrs ist die Sicherheit und der Fahrkomfort für Radfahrende nicht ausreichend gegeben. Durch die Verbesserung der Infrastruktur für Fahrräder sollen mehr Menschen zum Umstieg auf den umweltfreundlichen Radverkehr bewegt und die Verkehrssicherheit insgesamt erhöht werden Dafür müssen vielseitige Anreize geboten werden. Neben der Verbesserung oder dem Neubau der Infrastruktur ist der Ausbau und die Optimierung der Beschilderung von Radhauptwegen elementarer Bestandteil eines nutzerfreundlichen Radwegenetzes.</p>					
<b>Was soll erreicht werden?</b>					
<p>Um den Radverkehrsanteil sowohl am Binnenverkehr der Stadt als auch am Quell-Zielverkehr zu erhöhen, soll ein attraktives Haupt Radwegenetz in Nord-Süd und Ost-West-Richtung durch die Kernstadt sowie in die Ortsteile und Nachbarorte etabliert werden. Bevorzugt auf diesen Hauptachsen ist die Sicherheit und der Fahrkomfort für Radfahrende zu verbessern und die Attraktivität des Radfahrens als Verkehrsmittel ist zu steigern. Neben baulichen Maßnahmen und Markierungsarbeiten sollen vielseitige Anreize geboten werden, den Radverkehr zu fördern. Neben der Optimierung der Beschilderung von Radwegen sollen für die Haupt-Radrouten Fahrbahn-Markierung mittels Piktogrammketten verwendet werden. Ziel der Maßnahmen ist es, die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende auf dem Hauptnetz zu erhöhen und die Nutzung des Fahrrads als Hauptverkehrsmittel zu fördern. Mit der Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn soll einerseits der Weg leicht erkennbar sein und andererseits die Aufmerksamkeit auf Radfahrer erhöht werden, wo keine separate Infrastruktur vorhanden ist. Durch die Verbesserung der Infrastruktur für Fahrräder sollen mehr Menschen zum Umstieg auf den umweltfreundlichen Radverkehr bewegt werden.</p>					
<b>Impulsgeber</b>		<b>Zielgruppe</b>			
Stadt, Bürgerschaft		Bürgerschaft, Besucher			
<b>Akteure / Träger</b>					
Stadt, Baulastträger, Verkehrsbehörden					
<b>Kosteneinordnung</b>		\$\$\$\$			
<b>Erfolgskontrolle</b>					
<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Die Anzahl an Fahrradfahrenden steigt kontinuierlich</li> <li>II. Fahrradpiktogramme werden schrittweise markiert</li> <li>III. An 10 Zählpunkten werden im 2-Jahres-Turnus Vergleichszählungen durchgeführt</li> <li>IV. Der Anteil der Radfahrenden erreicht bis 2040 im Binnenverkehr 33 %</li> </ol>					
<b>Flankierende Maßnahmen / Verstärker</b>					
<p>Leuchtturm 1: Verkehrsentlastung Innenstadt      Leuchtturm 3: Verkehrsberuhigung Neuhausen      Leuchtturm 7: Fahrradstraße</p>					

## 7. Fahrradstraße

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer		
Kfz-, Rad-Verkehr	R 02, R 13, R 14	kurz	1- 5 Jahre		
<b>Ziel</b>					
<i>Förderung der Fahrradmobilität</i>					
<b>Worum geht es?</b>					
<p>Fahrradstraßen sind in der Straßenverkehrsordnung geregelt und sollen dort eingerichtet werden, wo sie eine hohe Wirkung im Radverkehr erzielen und Teil einer Gesamtnetzstrategie bilden. Ob und in welchem Umfang die Möglichkeit zum Befahren durch Kfz erhalten bleiben soll, muss im Einzelfall bewertet werden.</p> <p>Zur Stärkung der Fahrradachse aus dem östlichen Siedlungsbereich / Neuhausen in Richtung Zentrum und Bahnhof müssen zwei neuralgische Bereiche kurzfristig gelöst werden, und zwar im Bereich Heerstraße und Innere Heerstraße.</p> <p>Durch die Möglichkeit der Bahnquerung im Verlauf der Strecke soll diese Achse als direkte Verbindung gegenüber anderen für den Radverkehr bevorzugt verbessert werden. Gegenüber der parallel verlaufenden Ulmer Straße ist die Verkehrsbelastung geringer, was die Achse zudem als attraktivere Verbindung darstellt.</p>					
<b>Was soll erreicht werden?</b>					
<p>Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen soll die Sicherheit und der Komfort für Radfahrende erhöht und die Nutzung des Fahrrads als Hauptverkehrsmittel durch Sichtbarmachung gefördert werden.</p> <p>Eine Imageförderung und Nutzungsintensivierung des Radverkehrs dient den Zielen der Mobilitätswende und des Klimaschutzes.</p> <p>Die Möglichkeit zum Befahren durch Kfz bleibt erhalten, um die Erreichbarkeit der angrenzenden Nutzungen nicht zu beeinflussen.</p>					
<b>Impulsgeber</b>		<b>Zielgruppe</b>			
Stadt, Bürgerschaft		Bürgerschaft, Besucher			
<b>Akteure / Träger</b>					
Stadt, Verkehrsbehörden					
<b>Kosteneinordnung</b>			\$\$		
<b>Erfolgskontrolle</b>					
<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Fahrradstraßen gemäß Konzeption sind eingerichtet</li> <li>II. In der Inneren Heerstraße ist eine Dauerzählstelle für Fahrradmengen eingerichtet</li> <li>III. Die Fahrradmenge in der Inneren Heerstraße steigt kontinuierlich</li> </ol>					
<b>Flankierende Maßnahmen / Verstärker</b>					
Leuchtturm 6: Etablierung Rad-Hauptwegenetz Leuchtturm 10: Mobilitätsplattform Bahnhof					

## 8. Rundlauf Bahnhof – Innenstadt – Outletcity

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer		
Fuß-Verkehr	F 01, F 12	kurz	1 - 5 Jahre		
<b>Ziel</b>					
<i>Verbesserung der Orientierung für Besucher und der Verbindung zwischen Innenstadt und Outletcity</i>					
<b>Worum geht es?</b>					
Für Besucherinnen und Besucher der Metzinger Innenstadt sowie der Outletcity soll eine attraktive und barrierefreie Fußwegeverbindung geschaffen werden, die sicher und ansprechend gestaltet ist und eine leichte Orientierung ermöglicht. Damit soll vor allem die Erkennbarkeit der Altstadt für Outletcity-Besucher erhöht und das Interesse an der Erkundung der Altstadt geweckt werden.					
Anreisenden mit dem Zug sollen außerdem bereits am Bahnhof „abgeholt“ und auf den so genannten „Rundlauf“ sicher geführt werden.					
<b>Was soll erreicht werden?</b>					
Zielsetzung ist die Lenkung der Besucher durch die Innenstadt mit ihren Geschäftsbereichen. Die Frequenz in der Altstadt soll erhöht werden.					
Es soll erreicht werden, für Besucherinnen und Besucher von Metzingen eine attraktive Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof, Innenstadt und Outletcity zu schaffen und auf diesem Weg eine leichte Orientierung mit hohem Sicherheitsgefühl zu ermöglichen. Dabei soll die Wegeführung möglichst direkt verlaufen, jedoch auch an den attraktiven Zielen und Einkaufslagen vorbeiführen und damit den Einzelhandel stärken.					
<b>Impulsgeber</b>		<b>Zielgruppe</b>			
Stadt, Outletcity		Besucher			
<b>Akteure / Träger</b>					
Stadt, Outletcity					
<b>Kosteneinordnung</b>			\$\$\$+		
<b>Erfolgskontrolle</b>					
<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Die Wegeverbindungen des „Rundlaufs“ sind attraktiv und sicher gestaltet</li> <li>II. Eine Beschilderung der Wege erleichtert die Orientierung</li> <li>III. In der Outletcity gibt es deutliche Hinweise zur Erkundung der Altstadt</li> </ol>					
<b>Flankierende Maßnahmen / Verstärker</b>					
Leuchtturm 1: Verkehrsentlastung Innenstadt					
Leuchtturm 9: Sicherheit und Barrierefreiheit für den Fußverkehr					
Leuchtturm 10: Mobilitätsplattform Bahnhof					

## 9. Sicherheit und Barrierefreiheit für den Fußverkehr

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer		
Fuß-, Rad-, Kfz-Verkehr	F 02-08; F 10	kurz / mittel	ca. 1-5 Jahre		
<b>Ziel</b>					
<i>Förderung der Verkehrssicherheit und Teilhabe und damit der Mobilitätswende</i>					
<b>Worum geht es?</b>					
<p>Barrierefreiheit im öffentlichen Raum für Fußverkehr bedeutet, dass räumliche Umgebungen und Verkehrsanlagen so gestaltet sind, dass sie von allen Menschen, unabhängig von ihren physischen Fähigkeiten, selbstständig und ungehindert genutzt werden können. Dies umfasst unter anderem die Beseitigung von Treppen, Bordsteinen und anderen Hindernissen. Barrierefreiheit auf Fußwegen gewinnt durch den demografischen Wandel zunehmend an Bedeutung und ist elementar für Unabhängigkeit und Teilhabe.</p> <p>Wichtiges Element für sichere Fußverkehrsnetze an stark befahrenen oder unübersichtlichen Stellen, sind Querungshilfen als bauliche oder verkehrsrechtliche Maßnahme. Besondere Relevanz haben diese Stellen oft im Rahmen sicherer Schulwege.</p> <p>Je komfortabler und sicherer sowie von allen Gruppen nutzbarer die Wege wahrgenommen werden, umso höher wird die Akzeptanz der aktiven Mobilität. Dies dient der Mobilitätswende und dem Klimaschutz.</p>					
<b>Was soll erreicht werden?</b>					
<p>Das Ziel ist, eine inklusive Umgebung zu schaffen, in der Mobilitätseinschränkungen kein Hindernis darstellen, Gehwege breit genug sind und Aufenthaltsflächen bereit stehen.</p> <p>Das Ziel einer Querungshilfe ist es, Unfallrisiken zu minimieren und die Sicherheit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende zu verbessern. Zum Einsatz kommen Mittelinseln oder Fahrbahneinengungen. Der Anteil der aktiven Mobilität soll im Binnenverkehr erhöht werden, damit die Nutzung des Kfz verringert wird.</p>					
<b>Impulsgeber</b>		<b>Zielgruppe</b>			
Stadt, Bürgerschaft		Bürgerschaft			
<b>Akteure / Träger</b>					
Stadt, Baulastträger, Verkehrsbehörden					
<b>Kosteneinordnung</b>		\$\$\$ +			
<b>Erfolgskontrolle</b>					
<b>Barrierefreiheit</b>					
<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Ein Konzept liegt für die gesamte Stadt vor</li> <li>II. Entlang der gewählten Hauptachsen ist die Barrierefreiheit erreicht</li> <li>III. Anteil an Mobilitätseingeschränkten an mobilen Personen nimmt stetig zu</li> <li>IV. Barrierefreie Erreichbarkeit der maßgeblichen öffentlichen Einrichtungen ist erreicht</li> </ol>					
<b>Verkehrssicherheit</b>					
<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Die Anzahl an gesicherten Querungsmöglichkeiten steigt</li> <li>II. Unfallrate an Querungsstellen sinkt kontinuierlich</li> </ol>					
<b>Flankierende Maßnahmen / Verstärker</b>					
<p>Leuchtturm 1: Verkehrsentlastung Innenstadt      Leuchtturm 3: Verkehrsberuhigung Neuhausen      Leuchtturm 8: Rundlauf Bahnhof – Innenstadt – Outletcity      Leuchtturm 12: Prüfung und Konzeption einer ÖPNV-Versorgung für Metzingen Süd und Ost</p>					

## 10. Mobilitätsplattform Bahnhof

<b>Handlungsfeld</b> Kfz-, Rad-, Öffentlicher Verkehr, Alternative Mobilität, Parken	<b>Maßnahmen Nr.</b> Ö 04, A 03, R 07, R 12, F 01, P 07	<b>Zeithorizont</b> kurz	<b>Dauer</b> 1-5 Jahre			
<b>Ziel</b>						
<i>Förderung der Elektromobilität und der Antriebswende; Förderung von Sharing-Angeboten</i>						
<b>Worum geht es?</b>						
<p>Der Umbau des Bahnhofsvorplatzes und des ZOB befindet sich bereits in der Planungsphase. Im Zuge dessen ist es naheliegend, den Bahnhof in seinen Angeboten insgesamt auf ein zeitgemäßes Level zu heben und zur Mobilitätsplattform zu entwickeln. Als Bestandteil einer solchen Mobilitätsplattform werden die folgenden Angebote / Maßnahmen angesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Radverleih-Station mit (E-) Lastenradverleih</li> <li>▶ Erweiterung des bestehenden Angebot an Radabstellanlagen z.B. auch Ausweitung des Angebots an Fahrradboxen</li> <li>▶ Fahrradparkhaus mit Service-Station</li> <li>▶ Erhalt und Erweiterung des Angebots an P+R Plätzen</li> <li>▶ Umgestaltung von ZOB und Bahnhofsvorplatz</li> <li>▶ Haltepunkt für die Innenstadtlinien</li> <li>▶ Beibehalten / Optimierung des Angebots an Taxi-Abstellplätzen</li> <li>▶ Beschilderung Rundlauf</li> </ul>						
<b>Was soll erreicht werden?</b>						
<p>Ziel ist ein attraktives Angebot für Berufspendelnde und Besucherinnen und Besucher von Metzingen zu schaffen. Bereit stehen vielfältige und individuelle Verkehrsmittel, um für die verschiedenen Bedarfe ein attraktives Angebot zu bieten und somit viel Individualität zu ermöglichen. Ein klarer Schwerpunkt wird dabei auf den Umweltverbund und alternative Mobilitätsangebote gesetzt, um die Ziele der Mobilitätswende und des Klimaschutzes zu unterstützen.</p>						
<b>Impulsgeber</b> Stadt, Bürgerschaft, Dritte	<b>Zielgruppe</b> Bürgerschaft, Besucher					
<b>Akteure / Träger</b> Stadt, Dritte						
<b>Kosteneinordnung</b>	<b>\$\$\$\$</b>					
<b>Erfolgskontrolle</b>						
<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Umgestaltung von ZOB und Bahnhofsvorplatz sind erfolgt</li> <li>II. Der Bahnhof wird sukzessive um weitere Angebote ergänzt und damit schrittweise zur Mobilitätsplattform erweitert</li> <li>III. Die verschiedenen Angebote werden intensiv genutzt</li> </ol>						
<b>Flankierende Maßnahmen / Verstärker</b>						
<p>Leuchtturm 8: Rundlauf Bahnhof – Innenstadt – Outletcity      Leuchtturm 12: Prüfung und Konzeption einer ÖPNV-Versorgung für Metzingen Süd und Ost      Leuchtturm 13: Förderung klimagerechte Mobilität</p>						

## 11. Erweitertes ÖPNV-Angebot in den Randzeiten

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer			
ÖPNV	Ö 08	kurz/mittel	ca. 5 Jahre			
<b>Ziel</b>						
Förderung des ÖPNV und der Teilhabe in Nebenverkehrszeiten						
<b>Worum geht es?</b>						
<p>Der Busverkehr bildet die Grundversorgung im Stadtgebiet und bietet die Erreichbarkeit des Schienenverkehrs am Bahnhof, der eine gute regionale Vernetzung vorzuweisen hat. In den Randzeiten am Abend und an den Wochenenden ist das Angebot im Busverkehr allerdings lückenhaft und verhindert damit die Nutzung für einen maßgeblichen Personenkreis, der auf die Verbindungen zur Arbeit oder zu Freizeitaktivitäten auch außerhalb der Kernzeiten angewiesen ist oder auf den Pkw als Verkehrsmittel verzichten möchte.</p> <p>Die konsequente Nutzung von aktuellen Bedienungsformen im ÖPNV soll die Nutzung des ÖPNV in den Neben- und Randzeiten ausbauen.</p>						
<b>Was soll erreicht werden?</b>						
<p>Um als verlässliches Verkehrsmittel in der Bevölkerung wahrgenommen zu werden, ist ein flächendeckendes und zeitlich umfassendes ÖPNV-Angebot nötig. Dies meint zum Einen Linienverläufe und Haltestellendichten, zum Anderen die zeitliche Verfügbarkeit und Nutzbarkeit der Angebote, z.B. in den Randzeiten am Abend und an den Wochenenden. Hier sollen Verbesserungen im bestehenden Angebot geschaffen werden und dadurch die Mobilität insbesondere für Menschen ohne eigenes Fahrzeug erhöht und ein Beitrag zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs geleistet werden.</p> <p>Das Ziel dieser Optimierung ist es, das Angebot in den Randzeiten im Linienverkehr auszuweiten. Wo dies nicht möglich ist, soll zumindest eine Ausweitung der bestehenden On-Demand-Angebote (RT Shuttle) realisiert werden. Bei der Optimierung des vorhandenen Angebotes geht es darum, dieses bedarfsgerecht zu erweitern und bestehende Hindernisse für die Nutzung zu beseitigen, bzw. die Bekanntheit zu fördern. Die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit des On-Demand-Services sollte dabei so niederschwellig und nutzerfreundlich wie möglich sein.</p>						
<b>Impulsgeber</b>	<b>Zielgruppe</b>					
Stadt, Bürgerschaft, Dritte	Bürgerschaft					
<b>Akteure / Träger</b>						
Stadt, Nahverkehrsträger						
<b>Kosteneinordnung</b>		\$\$				
<b>Erfolgskontrolle</b>						
<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Anzahl an Bedienungsfällen in den Randzeiten steigt kontinuierlich</li> <li>II. Angebot besteht flächendeckend</li> <li>III. Störungen im Angebot werden schnell erkannt und beseitigt</li> </ol>						
<b>Flankierende Maßnahmen / Verstärker</b>						
Leuchtturm 10: Mobilitätsplattform Bahnhof						
Leuchtturm 12: Prüfung und Konzeption einer ÖPNV-Versorgung für Metzingen Süd und Ost						

## 12. Prüfung und Konzeption einer ÖPNV-Versorgung für Metzingen Süd und Ost

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer		
ÖPNV	Ö 01, Ö 02	kurz	1-5 Jahre		
<b>Ziel</b>					
<i>Förderung des Öffentlichen Verkehrs, der Teilhabe und damit der Mobilitätswende</i>					
<b>Worum geht es?</b>					
<p>Für die südliche Ortslage von Metzingen wird eine Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Bus gewünscht. Hier liegen Ziele wie z.B. Wohnbauflächen, der Friedhof Auchtert und das Stadion, die im Bestand nur schlecht oder in Verbindung mit weiten Fußwegen mit dem Bus erreichbar sind. Gleiches gilt für die Wohnlage von Neuhausen nördlich der Bahnlinie, welche die Ortslage trennt und die Erreichbarkeit der bestehenden Haltestellen südlich der Bahnlinie zusätzlich erschwert.</p>					
<b>Was soll erreicht werden?</b>					
<p>Ziel ist es, für die wichtigen innerstädtischen Ziele, v.a. Bahnhof, eine Alternative zur Pkw-Nutzung zur Verfügung zu stellen. Da vor allem bei älteren Personengruppen von der Möglichkeit zur Nutzung des Fahrrads als Alternative nicht ausgegangen werden kann, ist eine gute ÖV-Erschließung wichtig und auch essentielle Element für Teilhabe.</p> <p>Auch außerhalb der zuvor genannten Personengruppe soll die ÖPNV-Nutzung gesteigert werden. Um das innerstädtische Linienangebot sinnvoll zu ergänzen und Lücken zu schließen, soll die Einführung einer neuen innerstädtischen Linie geprüft werden, die die Erschließung des Südens und Ostens (Neuhausen) von Metzingen verbessert.</p> <p>Diese Innenstadtlinie sollte nach Möglichkeit auch Neuhausen, das Gewerbegebiet Braike-Wangen, den Friedhof Auchtert, das Stadion und die Outletcity einbinden.</p> <p>Damit werden durch die Förderung des ÖPNV sowohl die Teilhabe aller Personengruppen, als auch die Ziele der Mobilitätswende und des Klimaschutzes unterstützt.</p>					
<b>Impulsgeber</b>		<b>Zielgruppe</b>			
Stadt		Besucher			
<b>Akteure / Träger</b>					
Stadt, Nahverkehrsträger					
<b>Kosteneinordnung</b>			\$ +		
<b>Erfolgskontrolle</b>					
<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Die Linie wird geplant und in den Verkehrsverbund aufgenommen</li> <li>II. Die Haltestelleninfrastruktur wird barrierefrei hergestellt, die Linie in Betrieb genommen</li> <li>III. Die Nutzerzahlen steigen kontinuierlich</li> </ol>					
<b>Flankierende Maßnahmen / Verstärker</b>					
Leuchtturm 10: Mobilitätsplattform Bahnhof					

## 13. Förderung klimagerechte Mobilität

Handlungsfeld	Maßnahmen Nr.	Zeithorizont	Dauer			
Rad- und Kfz-Verkehr	A 01-03, R 04-07, S 04-05, S 12, S 21-25	kurz	1-5 Jahre			
<b>Ziel</b>						
<i>Förderung Elektromobilität, Antriebswende; Sharing-Angebote und Reduzierung Geschwindigkeiten gemäß Lärmaktionsplan</i>						
<b>Worum geht es?</b>						
<p>Die Herstellung und der Betrieb klimaneutraler Fahrzeuge ist zusammen mit geringer Geschwindigkeit ein übergeordnetes Ziel. In Metzingen soll der Trend begleitet und unterstützt werden. Der Anteil an batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen wird in den nächsten Jahren deutlich steigen. Als vordergründiges Hemmnis steht die Verfügbarkeit von öffentlichen Lademöglichkeiten entgegen. Es sollen im gesamten Stadtgebiet weitere Ladepunkte installiert werden und nach den Zielen im Leitbild soll die Elektromobilität gefördert werden.</p> <p>Neben dem Umstieg auf E-Fahrzeuge muss der Anteil an Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen und Parkplätzen flächensparender werden. Der Verzicht auf ein eigenes Fahrzeug gelingt, wenn die Mobilität dadurch nicht eingeschränkt wird. Das Angebot an 'mietbaren' Pkw, Kleintransportern und Fahrrädern sowie Lastenrädern muss angemessen vorhanden sein. Nach den Zielen im Leitbild kann die Elektromobilität in Verbindung mit Sharing-Diensten gut gefördert werden.</p>						
<b>Was soll erreicht werden?</b>						
<p>Das Ziel des steigenden Anteils an E-Pkw setzt voraus, dass ausreichende und zuverlässige Ladeeinrichtungen zur Verfügung gestellt wird. Langfristig soll dies in Verbindung mit Geschwindigkeitsreduzierungen zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und zur Förderung nachhaltiger Mobilität beitragen. Das Ziel von Sharing-Angeboten ist es, die Mobilität effizienter zu gestalten, den Parkraumbedarf zu senken und die Umweltbelastung durch geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu minimieren. Die Realisierung als E-Carsharing kann den positiven Effekt verstärken und wird daher angestrebt.</p> <p>Durch die Bereitstellung von Lastenrädern zum Verleihen soll der Verzicht auf den Pkw auch bei kurzen Fahrten mit Transportbedarf in der Stadt ermöglicht werden.</p> <p>Die Verfügbarkeit von ausreichenden Angeboten an Lademöglichkeiten und Fahrzeugen von Sharing-Diensten auch an dezentralen Standorten (in den Wohnlagen) ist zu sichern.</p>						
<b>Impulsgeber</b>	<b>Zielgruppe</b>					
Stadt, Bürgerschaft, Dritte	Stadt, Bürgerschaft, Besucher					
<b>Akteure / Träger</b>						
Stadt, Dritte						
<b>Kosteneinordnung</b>	\$\$+					
<b>Erfolgskontrolle</b>						
<p><b>E-Ladepunkte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I. Anteil an neu gemeldeten E-Fahrzeugen in Metzingen steigt</li> <li>II. Anzahl und Nutzung der E-Ladepunkte steigt in Frequenz und Strommenge</li> </ul> <p><b>Sharingdienste</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I. Anzahl an ausreichenden Fahrrädern / Lastenrädern durch Sharing-Angebote steigt</li> <li>II. Anteil an E-Fahrzeugen bei Sharing-Diensten steigt</li> </ul>						
<b>Flankierende Maßnahmen / Verstärker</b>						
<p>Leuchtturm 1: Verkehrsentlastung Innenstadt</p> <p>Leuchtturm 3: Verkehrsberuhigung Neuhausen</p> <p>Leuchtturm 10: Mobilitätsplattform Bahnhof</p> <p>Leuchtturm 11: Erweitertes ÖPNV-Angebot in den Randzeiten</p> <p>Leuchtturm 12: Prüfung und Konzeption einer ÖPNV-Versorgung für Metzingen Süd und Ost</p>						

