

Protokoll

Mobilitätskonzept Gerlingen Bürgerforum

Ort: Stadthalle Gerlingen
Datum: 15.09.2022
Uhrzeit: 18.00 – 20.30 Uhr
Anwesende: ca. 45 Teilnehmende

Begrüßung und thematische Einführung

Dirk Oestringer, Bürgermeister der Stadt Gerlingen, begrüßt die Anwesenden zum Bürgerforum im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Gerlingen. Er freut sich über die Anwesenden und dass diese sich bei diesem Bürgerforum aktiv einbringen können. Er berichtet, dass das Interesse in der Gerlinger Bevölkerung groß sei, denn „Mobilität beschäftigt“ – sowohl die Stadtverwaltung Gerlingen als auch die Bürger:innen.

Abbildung 1: Herr Oestringer begrüßt die Anwesenden



Quelle: Planersocietät

Nach den einführenden Worten erläutern Nora Rebmann, Stadtverwaltung Gerlingen und Philipp Hölderich, Planersocietät, die Hintergründe zum Mobilitätskonzept. Warum wurde dieses beauftragt und an welcher Stelle befindet sich die Stadt Gerlingen aktuell im Prozessablauf. Auch die Zielsetzungen sowie die integrative Leitlinie, die im Juli durch den Gemeinderat beschlossen wurden, werden erläutert.

Herr Hölderich leitet daraufhin die Diskussionsrunden ein und stellt das Konzept vor. Die Anwesenden besuchen nacheinander drei Stationen, es stehen die Stationen „Fuß- und Radverkehr“, „fließender und ruhender Kfz-Verkehr“ und „ÖPNV und Querschnittsthemen“ zur Verfügung. Anhand von zwei Leitfragen werden an jeder Station die jeweiligen Handlungsfelder diskutiert. Die Bürger:innen haben die Möglichkeit konkrete Maßnahmen und Ideen zur Umsetzung innerhalb dieses Handlungsfeld vorzubringen. Im Folgenden werden die vorgetragenen Maßnahmenideen aufbereitet und strukturiert gelistet:

Aufbereitete und strukturierte Ergebnisse der Stationen

Fuß- und Radverkehr

Barrierefreiheit der Infrastruktur

- Bordsteine sollten im Stadtgebiet an Querungen, Knotenpunkten und Einfahrten abgesenkt werden. Einigen Teilnehmenden ist wichtig, dass es keine durchgehend abgesenkten Niedrigborde gibt, da diese vom Rad- und Kfz-Verkehr überfahren werden und beispielsweise auf dem Gehweg geparkt wird. Als Ort mit Handlungsbedarf wird der Bergheimer Weg genannt.
- Kurvenbereiche an Knotenpunkte im Stadtgebiet sollten zudem so gestaltet werden, dass dort nicht geparkt werden kann. Dies kann beispielsweise über Poller oder Grünflächen erfolgen.
- Bei Neubau und Sanierung von Gehwegen soll immer die Barrierefreiheit mitgedacht werden und beispielsweise an Querungen und Knotenpunkten taktile Leitplatten eingebaut werden.
- Mülltonnen auf dem Gehweg schränken die Bewegungsfreiheit ein. Diese sollten an anderen Stellen platziert werden. Die Teilnehmenden schlagen auf der Straße vor, Müllsammelplätze für ein Quartier werden eher kritisch beurteilt.
- Der Grünschnitt sollte konsequent erfolgen.
- Die Wege zum Friedhof sollten alle barrierefrei ausgebaut werden.
- Der Zugang zur Stadthalle sollte durch eine Rampe am Rathausplatz barrierefrei hergestellt werden (zusätzlich zum vorhandenen Aufzug).

Querungen

- Die Erkennbarkeit von Fußgängerüberwegen sollte verbessert werden, beispielsweise in Bezug auf die Beleuchtung und die Markierung. Dadurch soll unter anderem eine verbesserte Sichtbarkeit der Querungsanlage sowie der Aufstellfläche sichergestellt werden.
- An Fußgängerüberwegen sollten gezielt Kontrollen stattfinden. Einerseits gegenüber Geschwindigkeitsverstößen durch den Kfz-Verkehr, andererseits gegenüber Falschbenutzungen durch den Radverkehr.
- An Querungen an Hauptverkehrsstraßen, die auf einem Schulweg liegen, sollten Schülerlotsen eingesetzt werden, um den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu verbessern.
- An Gehwegüberfahrten oder Einfahrten sollte die Aufmerksamkeit auf den querenden Fußverkehr gelenkt werden, beispielsweise über aufmerksamkeitssteigernde Markierungen. Als Ort mit Handlungsbedarf wird die Einfahrt zur Tiefgarage Stadthalle genannt.

- Innerhalb von Parkgaragen sollten Laufwege für den Fußverkehr durch Markierungen und Piktogramme stärker hervorgehoben werden.

Wegweisung und Orientierung

- Auf Hinweistafeln im Stadtgebiet für den Fußverkehr sollten Gehminuten ergänzt werden.
- Eine vertiefte Wegweisung für den Fußverkehr wird als nicht notwendig erachtet. Als Ausnahme wird der Fußweg zur Schillerhöhe und der dortigen Expressbushaltestelle vom Stadtzentrum aus erachtet. Dieser sollte zukünftig besser ausgeschildert sein.
- Für den Radverkehr soll die Wegweisung verstärkt ausgebaut werden. Ein Beispiel wäre die Errichtung von Übersichtstafeln an Kreuzungen (Beispiel: Leipzig).
- Zudem könnte ein doppeltes Beschilderungssystem eingeführt werden und dabei zwischen „Schnellfahrstrecken“ und „Langsam und Sicher“ unterschieden werden, um unterschiedlichen Radfahrtypen gerecht zu werden.

Sicherheit und Aufmerksamkeit

- An Stellen ohne separate Radinfrastruktur soll die Aufmerksamkeit auf den Radverkehr im Mischverkehr gelenkt werden, indem beispielsweise Piktogrammketten auf der Fahrbahn aufgebracht werden.
- Infrastrukturelemente des Radverkehrs sollen rot markiert werden, beispielsweise an Furten oder auch beispielsweise der mögliche Schutzstreifen in der Panoramastraße.

Nahmobilitätsstrukturen unterstützen

- Im Stadtgebiet sollen Straßen ohne Gehwege in „Nahmobilitätsstraßen“ umgewandelt werden und nur für den Fuß- und Radverkehr freigegeben werden. Als Ort mit Handlungsbedarf werden Straßen in Gehenbühl, die Keimenäckerstraße oder Steinbeißstraße genannt.
- Im Innenstadtdreieck soll der Straßenquerschnitt umverteilt werden und Platz für Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Das bedeutet, dass beispielsweise die Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr auf ein Minimum reduziert wird. Es wird auch der Vorschlag geäußert die Parkplätze zu entfernen und in diesen Bereichen Fuß- oder Radinfrastruktur zu schaffen. Die Schaffung von separater Radinfrastruktur im Innenstadtdreieck sehen einige Anwesende kritisch und sind entschieden dagegen.
- Gemeinsame Geh- und Radwege sollten in Gehwege mit Radverkehr frei umgewandelt werden, wenn die rechtliche Grundlage dies zulässt.
- Inwieweit bestimmte Verkehrsteilnehmende gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden bevorzugt werden soll, darüber sind sich die

Anwesenden uneins. Einigen ist eine Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmenden sehr wichtig, andere sind beispielsweise für die Bevorrechtigung des Radverkehrs an allen Kreuzungen.

Aufenthaltsqualität

- In der Innenstadt sollen überdachte Flächen geschaffen werden, um vor Sonne und Witterung zu schützen.
- Sitzgelegenheiten sollten mit einem Witterungsschutz ausgestattet werden.

Schaffung von durchgängiger Radinfrastruktur

- Lücken innerhalb der Radinfrastruktur sollen geschlossen werden. Folgende Ort mit Handlungsbedarf werden genannt:
 - Weiterführung des Schutzstreifens in der Weilimdorfer Straße
 - Situation vor der Schule (Hasenbergstraße/ Jahnstraße)
 - Einführung eines Schutzstreifens in der Panoramastraße
- Im Stadtgebiet sollen Fahrradstraßen ausgewiesen werden, die nur für den Anliegerverkehr freigegeben sind.
- Im Schelmengraben sollte die Parksituation geprüft und verändert werden, um die Situation für den Radverkehr zu verbessern.
- Im Steingrübenweg sollte eine Radinfrastruktur geschaffen werden. Eine Teilnehmerin schlägt eine Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr vor.

Ausbesserung der bestehenden Radinfrastruktur

- Der Stadtverwaltung bereits bekannte Quellen sollten genutzt werden (ADFC-Mängelliste, RADar!), zum Beispiel zur Ausbesserung von Schlaglöchern.
- Kopfsteinpflaster (zum Beispiel in der Schulstraße) ist ungünstig für den Radverkehr und sollte verändert werden, um den Komfort zu erhöhen.
- Der Fahrradweg entlang der Ditzinger Straße sollte erneuert werden.
- Die Straße im Stöckach sollte geteert werden.
- Die Verbindung zwischen Gehenbühl und dem Gewerbegebiet (Gutenbergstraße) sollte verbessert werden.
- Die Situation am Knotenpunkt Dieselstraße/Max-Eyth-Straße sollte verbessert werden.

Service-Angebote Radverkehr

- Zur besseren Anbindung der Schillerhöhe soll am Bus ein Fahrradanhänger angebracht werden.
- Das Bike-Sharing-Angebot soll so ausgebaut werden, dass es im gesamten Stadtgebiet überall sichtbar wird.

Radabstellanlagen

- Es sollten Standorte für Radabstellanlagen im Stadtgebiet geprüft werden und neue Standort lokalisiert werden.
- An wichtigen Orten im Stadtgebiet soll die Anzahl der Radabstellanlagen ausgebaut werden. Als Orte mit Handlungsbedarf werden das Schwimmbad und die Bücherei genannt.
- Fahrradabstellanlagen sollten in Gerlingen überdacht sein, vor allem an Orten mit längeren Aufenthaltsdauern, wie an den Stadtbahnhaltestellen.
- Bei Abstellanlagen sollte das Prinzip „Funktion statt Design“ gelten, sodass beispielsweise scharfkantige, eckige Abstellbügel durch glatte Bügel mit Rahmenabschließmöglichkeit ersetzt werden.
- An der Stadtbahnendhaltestelle soll der Standort der Fahrradboxen verändert werden und diese deutlich sichtbar platziert werden.
- Auch an anderen Orten im Stadtgebiet sollen Fahrradboxen installiert werden, zum Beispiel an den anderen Stadtbahnstationen oder auf der Schillerhöhe.

Information und Kommunikation

- Die Verkehrserziehung in der Schule soll vertieft werden.
- Die Stadt soll Kampagnen zur Rücksichtnahme starten. Dies wird von vielen Teilnehmenden als sehr hilfreich, von einigen aber auch kritisch angesehen.
- Kontrollen gegenüber Regelverstößen sollen verstärkt werden (zum Beispiel Befahren des Fußgängerüberwegs mit dem Fahrrad, Parken auf Fuß- und Radinfrastruktur).
- Die Anwesenden wünschen sich zukünftig eine schnellere Antwort der Stadtverwaltung bei Anfragen.

fließender und ruhender Kfz-Verkehr

Preisstruktur von Parkmöglichkeiten

- Kritisch wird in allen Durchgängen gesehen, dass aktuell die Parkplätze im öffentlichen Raum nicht bepreist sind, sondern lediglich mit zeitlicher Restriktion versehen sind, wohingegen Parkbauten (zum Beispiel die Tiefgarage Stadthalle) monetär bewirtschaftet sind. Hier sollte künftig eine Umkehr eingeführt werden. Auch Parkuhren / Parkscheinautomaten könnten hierbei zum Einsatz kommen.
- Teilweise wird auch eine Optimierung der zeitlichen Restriktionen für die Parkplätze im öffentlichen Raum gesehen. Hier wären kurze Zeitfenster als aktuell denkbar.
- Viele Teilnehmende sehen die Preisstruktur als Steuerungsansatz bei der

Parkplatzsuche.

Bewohnerparken

- Gegenüber der Einführung von Bewohnerparkzonen sind viele Teilnehmenden sehr aufgeschlossen. Man erhofft sich dadurch eine Minderung des Parkdrucks.
- Einige sehen das Bewohnerparken auch als Möglichkeit die Fehlnutzung von Garagen zu minimieren, bzw. wünschen sich im Allgemeinen, dass Garagen wieder häufiger für ihren eigentlichen Zweck genutzt werden.
- Auf Interesse stoßen eine mögliche Staffelung und Ausdifferenzierung der Bepreisung. Hier können beispielsweise die Größe des Pkws oder auch soziale Aspekte berücksichtigt werden.

Reduktion und Verlagerung von Parkplätzen im öffentlichen Raum

- Viele Stimmen äußern sich auch zu einer Reduktion und / oder Verlagerung von Parkplätzen im öffentlichen Raum. Freiwerdende Flächen könnten zum Beispiel für komfortablere Infrastruktur für den Fuß- oder Radverkehr genutzt werden oder zur Steigerung der Aufenthaltsqualität (zum Beispiel durch Sitzgelegenheiten, Begrünung, Klimaanpassung).
- Optionen zur Verlagerung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum werden auch am Stadtrand (bei gleichzeitig gutem Transfer, zukünftig mit autonomem Shuttlen) oder in Quartiersgaragen (zum Beispiel auch bei einer Nachverdichtung) gesehen.

Überwachung / Kontrolle

- Es wird mehrfach gefordert vorhandene Regelungen auch ordnungsrechtlich durchzusetzen. Besonders zu den Zeiten in denen hoher Parkdruck herrscht oder zu Schulstart- und -endzeiten. Dies betrifft sowohl Parken im Kurvenbereich als auch auf dem Gehweg. Gleiches gilt für die Einhaltung von Restbreiten der Fahrbahn (zum Beispiel für Feuerwehrfahrzeuge) und die Einhaltung der vorgesehen Fahrgeschwindigkeiten.
- Als Maßnahmen werden sowohl eindeutige Markierungsarbeiten vorgeschlagen, als auch in bestimmten Situationen die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen.
- Für den klaren Umgang mit zwingend nötigen Restbreiten des Gehwegs wird vom Leitfaden „Faires Parken“ aus Karlsruhe berichtet.
- Ebenfalls werden als mögliche Maßnahme Geschwindigkeitstafeln vorgeschlagen als Kontrolle ohne Ahndung, aber mit kommunikativem Ansatz.

Geschwindigkeit im Verkehrsnetz

- Eine weitere Entschleunigung der Geschwindigkeiten wird häufig von den

Teilnehmern begrüßt. Falls es die Straßenverkehrs-Ordnung künftig möglich macht, wird auch eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 von einigen Teilnehmenden begrüßt. In diesem Zusammenhang wird von einem Teilnehmer darauf hingewiesen, dass man im Stadtgebiet Gerlingen häufig heute schon nicht viel schneller fahren kann. Allerdings könnte die Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 dazu beitragen den „Schilderwald“ bzw. häufig wechselnde Geschwindigkeiten zu minimieren. Ziel wäre ein homogeneres Geschwindigkeitsnetz.

City-Logistik

- Als mögliche Ansätze werden Quartiersboxen im Stadtgebiet und gezielt eingesetzte Lade- und Lieferzonen in der Innenstadt gesehen.
- Perspektivisch kann sich ein Teilnehmer auch Mikrodepots am Stadtrand als Umschlagsplatz mit anschließender umweltverträglicher Feinverteilung vorstellen. Gegebenenfalls im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet „Bruhweg II“ oder auch der Gewerbeagglomeration. Hier sind Kooperation mit den entsprechenden Dienstleistern nötig.

Straßenraumgestaltung

- Die Teilnehmenden ärgern sich über viel Verkehr in zum Beispiel der Füllerstraße oder Goethestraße. In diesem Zusammenhang wird über entschleunigende Elemente diskutiert (unter anderem Einengungen oder Verschwenkungen).

Sonstiges

- Im öffentlichen Raum abgestellte Wohnmobile stoßen bei vielen Teilnehmenden auf Unmut. Diese schränken zum Beispiel Restbreiten und Sichtbeziehungen ein. Eine Idee ist eine separate Stellfläche am Stadtrand.
- Im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet „Bruhweg II“ wird über zu realisierende Stellplätze gesprochen. Unterschiedliche Meinungen gibt es zu hohen und niedrigen Stellplatzschlüsseln.
- Herr Hölderich erläutert die Notwendigkeit von Evaluationen im Parkraummanagement (zum Beispiel in Bezug auf Verlagerungseffekten im Zuge der Einführung von Bewohnerparken)
- Immer wieder wird die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw betont, die erhalten werden soll. Eine Teilnehmerin sieht dies auch als wesentlichen Faktor für eine lebendige Innenstadt. Gleichzeitig ist die Erreichbarkeit für alle Verkehrsträger von Relevanz und es ist wichtig eine gute Balance zu finden.
- Wichtig erscheint allen Teilnehmenden aber auch eine veränderte Mobilitätskultur der Bewohnenden und Besuchenden in Gerlingen.
- Ein Teilnehmer störte sich an wackelnden Kanaldeckeln, die beim Überfahren

Lärm verursachen. Er wünscht sich auch hier Kontrollen.

- Einzelnen wird auch über Mikromobilitätslösungen diskutiert, die mit dem Zielhorizont 2035 zu betrachten wären.
- Von einem Teilnehmer kommt der Wunsch die Straßennamen kenntlicher zu machen, zum Beispiel durch eine andere Position oder eine größere Darstellung.
- Weitere Einbahnstraßenregelungen werden kontroverser diskutiert. Nach Meinung der Teilnehmenden könnte zwar mehr Platz geschaffen werden, aber auch erhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und ungewollte Verlagerungen des Verkehrs in andere Straßen werden befürchtet.
- Viele Teilnehmenden beklagten den Hol- und Bringverkehr vor den Schulen. Sowohl mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen als auch mit weichen Maßnahmen (z.B. im schulischen Mobilitätsmanagement) könnte hier angesetzt werden.

Abbildung 2: Diskussion an einer Station



Quelle: Planersocietät

ÖPNV und Querschnittsthemen

Betrieb – innerstädtischer und regionaler ÖPNV

- Die Taktung der Busverkehrslinien sollte erhöht werden. Konkret wird eine 15-Minuten-Taktung und ein Nachtbetrieb der Buslinien vorgeschlagen.
- Die begrenzte Fahrradmitnahme in Bussen, besonders in Schulbussen, wird diskutiert und Fahrradanhänger für Busse gefordert.
- Die Erreichbarkeit der Schillerhöhe durch den ÖPNV wird als Maßnahme

diskutiert. Ein erweitertes Kleinbus- und Ruftaxi-Angebot wird in diesem Rahmen vorgeschlagen.

- Von einer Person wird auf die Möglichkeit eines Autonomen „Mikrobusses“ zur Bedienung der innerörtlichen Bereiche aufmerksam gemacht.
- Eine bessere Bedienung von Gehenbühl, Leonberg und Ditzingen wird vorgeschlagen und mehrheitlich begrüßt. Es wird auf die Verlängerung der U6-Linie nach Leonberg eingegangen, was durch viele Teilnehmenden begrüßt wird. Konkrete Linienverläufe werden jedoch nicht genannt.

Tarif

- Die Tarifstruktur wird als unübersichtlich und teuer gesehen. Es sollen gut verständliche Tarife erarbeitet werden.
- Viele Bürger sind nicht über die teilweise billigeren Tickets, wie dem vergünstigten 4-Fahrten-Ticket, informiert. Es soll daher eine bessere Kommunikation der Ticketpreise und Tarife im Gemeindeblättchen und auch im Internet geben.
- Des Öfteren werden Vorschläge wie kostenloser ÖPNV für Gerlingen vorgetragen. Falls diese Maßnahme finanziell nicht möglich sein sollte, wird dies zumindest für Schüler:innen gewünscht, um Elterntaxis (Hol- und Bringverkehr) zu vermeiden. Auch ein vergünstigtes Wochenendtickets wird als Maßnahmen vorgeschlagen.

Infrastruktur

- Von vielen Anwesenden kommt der Wunsch nach Maßnahmen zur Verbesserung der sozialen Sicherheit an Haltestellen, in den Verkehrsmitteln und auch auf den Wegen zu den Haltestellen. Konkret sollen Maßnahmen wie Sicherheitspersonal, Videoüberwachung oder bessere Beleuchtungen umgesetzt werden. Eine Bürgerin nennt beispielsweise den Sicherheitsaspekt als Grund für ihre Nichtnutzung des ÖPNV bei Nacht.
- Eine konkrete Maßnahme betrifft die Haltestelle Breitwiesen: Hier soll ein fehlender Fahrkartenautomat ergänzt werden.

Information und Kommunikation

- Es sollen einheitliche digitale Anzeigen an den Haltestellen installiert werden, um die als teilweise unübersichtlich empfundenen Fahrplanauskünfte zu ergänzen. Speziell an den Haltestellen auf der Schillerhöhe wird vorgeschlagen zusätzlich wegweisende Elemente, wie Schilder mit Angaben zu den Haltestellen und Bedienungsrichtung für die ÖPNV-Nutzung, aufzustellen.
- Vermehrt kommt der Wunsch nach Information über diverse Kanäle: Sowohl auf Mobilgeräten als auch vor Ort oder per Anruf sollen Informationen zu Fahrplänen, Tickets und Verspätungen abrufbar sein.

Querschnittsthemen

- Von einigen Teilnehmenden wird eine verkehrsträgerübergreifenden Informationsplattform vorgeschlagen. In dieser sollen Fahrzeugverfügbarkeiten von Sharing-Stationen, Verspätungen des ÖPNV und auch mögliche Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsmitteln angezeigt werden.
- Der bereits in Gerlingen existierende Walking Bus wird sehr von den Teilnehmenden begrüßt und eine Erhaltung und Erweiterung gewünscht.
- Car- und Bike-Sharing werden nur teilweise von den Teilnehmenden als förderbar wahrgenommen. Es wird vereinzelt angemerkt, dass es keinen Bedarf geben würde. Anders sehen die Anwesenden die Nutzung von Car-Sharing im Betrieb. Die lokalen Arbeitgeber in Gerlingen sollen das Car-Sharing-Angebot aktiv nutzen und dieses den Arbeitnehmenden zur Verfügung stellen.
- Von bereits Car-Sharing-Nutzenden wird vorgeschlagen mehr Car-Sharing-Fahrzeuge anzuschaffen.

Verabschiedung

Die Betreuer der Stationen der Planersocietät fassen noch einmal kurz die Diskussionsergebnisse zusammen. Herr Hölderich gibt daraufhin einen Ausblick auf die nächsten Arbeitsschritte und erläutert anhand von Beispielen wie unterschiedlich Einzelmaßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzepts ausgearbeitet werden können. Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob es im weiteren Prozess vorgesehen ist, ein weiteres Bürgerforum beispielsweise vor der finalen Gemeinderatssitzung durchzuführen. Aktuell ist dazu kein weiterer Termin vorgesehen, falls sich dies durch den Projektverlauf verändert, wird dies frühzeitig bekannt gegeben. Zudem werden Zweifel geäußert, ob für die Ausarbeitung der Maßnahmen nicht eventuell zu wenig Zeit vorgesehen ist, ein Anwesender wünscht sich ein qualitativvolles Mobilitätskonzept und fordern daher „Qualität geht vor Zeit“.

Herr Oestinger verabschiedet sich von den Anwesenden und bedankt sich für die vielen Maßnahmenvorschläge, die die Teilnehmenden an den Stationen getätigt haben. Zum Abschluss stellt er den Anwesenden noch das Team der Stadtverwaltung Gerlingen vor.

Karlsruhe, 20. September 2022

gez. J. Schmid