

Protokoll

Mobilitätskonzept Gerlingen Planungsradtour

Start: Haltestelle Breitwiesen

1. Weilimdorfer Straße
2. Friedhof / Brennerstraße
3. Stadtbahnendhaltestelle
4. Ditzinger Straße
5. Leonberger Straße / Ortseingang

Ziel: Rathausplatz

Datum: 18.07.2022

Uhrzeit: 18.00 – 20.30 Uhr

Anwesende: 19 Teilnehmende

Begrüßung und thematische Einführung

- Herr Oestringer begrüßt die Anwesenden zur Planungsradtour. Er gibt einen kurzen Überblick über den aktuellen Stand des Mobilitätskonzeptes und an welcher Stelle sich die Erarbeitung aktuell befindet. Zudem erläutert er, dass der Zwischenbericht mit der Bestandsanalyse und der Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes vergangene Woche dem Technischen Ausschuss vorgestellt wurde und am morgigen Tag (19.07) dem Gemeinderat vorgestellt wird. Er gibt auch einen kurzen Ausblick welche nächsten Schritte in der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes anstehen.

Abbildung 1: Herr Oestringer begrüßt die Anwesenden



Quelle: Planersocietät

- Auch Herr Hölderich begrüßt die Anwesenden und erklärt worum es bei der Planungsradtour geht. Er gibt einige Informationen zum Ablauf sowie Sicherheitshinweise. Kurz stellt er den Verlauf der Route vor und geht auf die Stationen ein. Der Verlauf wird im Folgenden dargestellt.

Abbildung 2: Route der Planungsradtour



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: © openstreetmap.org und Mitwirkende

- Die Teilnehmenden erkunden sich nach den Zielsetzungen für den Radverkehr im Mobilitätskonzept und inwieweit eine Einflussnahme bei den Maßnahmen durch die Bevölkerung möglich ist. Herr Oestringer und Herr Hölderich erklären die Ziele des Mobilitätskonzeptes sowie das zentrale Wirkungsziel. Beispielsweise ist in Bezug auf die Verkehrssicherheit oder die Unfallzahlenreduktion kein quantitatives Wirkungsziel vorgesehen, die Sicherheit ist allerdings als ein zentrales Motiv in der integrativen Leitlinie verankert. Auch wird betont, dass eine Einflussnahme über Maßnahmenvorschläge seitens der Bürger:innen möglich ist und begrüßt wird.

Start: Haltestelle Breitwiesen

- Herr Hölderich spricht die Parksituation für den Radverkehr an der Haltestelle Breitwiesen an und möchte von den Anwesenden wissen, ob diese die Haltestelle mit dem Rad anfahren und wenn ja, was sie sich an dieser Stelle an Parkierungsinfrastruktur wünschen würden. Es werden Fahrradbügel und überdachte Abstellanlagen genannt.
- Die Teilnehmenden sind sich uneinig darüber, wie stark diese Haltestelle von Personen frequentiert wird, die sich intermodal fortbewegen und an dieser Stelle vom Fahrrad in die Stadtbahn umsteigen. Ein Teilnehmer berichtet, dass viele direkt weiter zur nächsten Haltestelle „Giebel“ fahren, um innerhalb der Tarifzone 1 zu bleiben. Eine andere Teilnehmerin erwidert, dass an dieser Haltestelle im Durchschnitt 5-6 Fahrräder zu finden sind, die auf Grund mangelnder Verfügbarkeit einer Abstellanlage überall herumstehen.
- Eine Teilnehmerin merkt an, dass bei der Positionierung von möglichen neuen Abstellanlagen möglichst eine Position direkt an der Haltestelle westlich der

Breitwiesenstraße zu wählen ist. Bereits aktuell werden vereinzelt Rotläufer über die LSA Breitwiesenstraße beobachtet, um noch schnell die einfahrende Stadtbahn zu erreichen. Eine neue Abstellanlagen könnte dies verstärken.

- Auch die Schaltung der Lichtsignalanlage wird von einem Anwesenden als nicht fahrradfreundlich beschrieben. Lange Umlaufzeiten ergeben sich an dieser Stelle durch die ÖPNV-Priorisierung.
- Neben der Parksituation und der LSA-Schaltung werden noch die Sichtbeziehungen am Knotenpunkt angesprochen. Der Fuß- und Radweg nördlich der Feuerbacher Straße wird Beobachtungen zufolge regelwidrig von Radfahrenden in beide Richtungen verwendet. Durch eine große Hecke können Fahrzeuge, die aus der Blumenstraße kommen von Westen kommende Falsch-Radfahrer:innen allerdings nur schwer erkennen. Dadurch entstehen gefährliche Situationen.

Abbildung 3: Teilnehmende am Startpunkt



Quelle: Planersocietät

Station 1: Weilimdorfer Straße

- Die Teilnehmenden diskutieren über den Knotenpunkt Weilimdorfer Straße / Dieselstraße. Der Knotenpunkt wird von vielen als sehr fahrradunfreundlich beschrieben. Die Teilnehmenden berichten, dass es für sie kein Sicherheitsempfinden gibt, da der Radverkehr am Knotenpunkt im Mischverkehr ohne eigene Infrastruktur geführt wird.

- Herr Schmid stellt Möglichkeiten vor, wie man einen LSA-gesteuerten Knotenpunkt fahrradfreundlicher gestalten könnte.
- Es wird diskutiert, ob die Umgestaltung des Knotenpunktes in einen Kreisverkehr an dieser Stelle einen Mehrwert für den Radverkehr bringen könnte. Einige Teilnehmende berichten positiv über Lösungen einer Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen im Kreisverkehrsvor- und nachfeld und eine Führung im Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn. Andere Teilnehmende sind gerade solchen Führungsformen gegenüber skeptisch und wünschen sich eine Führung im Seitenraum am Kreisverkehrsplatz.
- Häufig kommt auch der Punkt auf, dass nicht nur der Knotenpunkt betrachtet werden sollte, sondern auch die Führung in der Dieselstraße. Auch diese wird als unattraktiv beschrieben, beispielsweise auf Grund von ein- und ausparkenden Fahrzeugen. Auf der Dieselstraße wünschen sich die Teilnehmenden eine eigenständige Fahrradinfrastruktur.
- Auch eine Alternative zur Weilmendorfer Straße wird diskutiert. Die Anwesenden sehen die Parallelachse Margaretenweg – Max-Eyth-Straße als attraktiv für den Fahrradverkehr an und befürworten die bereits vorhandene Aufnahme in das Radverkehrsnetz.

Station 2: Friedhof / Brennerstraße

- Die Teilnehmenden befahren auf dem Weg zu dieser Station die Brennerstraße in ihrer vollen Länge. An der Station berichten sie von ihren Erlebnissen und Erfahrungen: Vor allem den ruhenden Kfz-Verkehr in der Brennerstraße empfinden die Teilnehmenden als Einschränkung für den Radverkehr.
- Das Stichwort „Fahrradstraße“ wird angesprochen.
- Herr Hölderich erklärt die Standards, die in einer Fahrradstraße gelten.
- Die Idee der Fahrradstraße in der Brennerstraße wird von vielen Teilnehmenden als sehr positiv aufgefasst. Ein Teilnehmer spricht von einem „großen Schritt für Gerlingen“. Eine Teilnehmerin berichtet, dass sie es sehr gut fände, wenn es eine solche Ost-West-Achse in Gerlingen gäbe. Einige Teilnehmende berichten auch, dass die Route von Kindern auf dem Schulweg genutzt wird. Andere sehen auch „Parallelstraßen“ zur Brennerstraße als wichtige Verbindung für den Radverkehr.
- Die Situation des ruhenden Verkehrs wird diskutiert. Aktuell wird vor allem auf der Nordseite der Brennerstraße entlang des Gehwegs geparkt. Die

Ausweisung von Parkständen auf der Südseite und der Verzicht von Parken auf der Nordseite wird von einigen Teilnehmenden unterstützt, von anderen als nicht gut bewertet. Auch die Möglichkeit der Parkraumbewirtschaftung wird angesprochen.

Die Anwesenden sind sich einig, dass, um dem Radverkehr in der Brennerstraße mehr Qualität zu bieten, der ruhende Kfz-Verkehr neu strukturiert werden muss. Die Aussage eines Teilnehmers „Wir müssen dem Kfz-Verkehr an dieser Stelle auch etwas wegnehmen.“ erntet überwiegend Zustimmung in der Gruppe.

- Ein Teilnehmer spricht auch die Möglichkeit der Schaffung einer Einbahnstraße an, wobei hier aber auch ungewünschte Folgen entstehen können.

Abbildung 4: Teilnehmende an Station 2



Quelle: Planersocietät

Station 3: Stadtbahndhaltestelle

- An der Endhaltestelle der Stadtbahn wird analog zur Haltestelle Breitwiesen die Verknüpfung zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV thematisiert.
- Die vorhandenen Abstellanlagen werden von den Anwesenden gemischt bewertet. Einige schätzen die Lage am Rande des Platzes, andere wünschen sich eine Positionierung präsent auf dem Platz. Ein Kompromiss wäre eine Positionierung an beiden Standorten.
- Oftmals herrscht Unklarheit über das vorhandene Angebot. Vor allem in Bezug auf die abschließbaren Radboxen in der Tiefgarage Schillerstraße wünschen sich die Teilnehmenden mehr Informationen und breitere Bewerbung dieser Möglichkeit. Auch die Lage dieser Fahrradboxen wird thematisiert. Eine Teilnehmerin spricht die soziale Sicherheit in der Tiefgarage an. Wünsche

kommen auf, dass die Garage heller werden soll und die Attraktivität der Abstellanlagen gesteigert werden soll.

- Auch der Platz an der Endhaltestelle ist seit längerem in der Diskussion. Er dient häufiger als Treffpunkt von Jugendlichen, wodurch sich ein Teil der Bevölkerung unwohl fühlt. Die Stadt Gerlingen erarbeitet dazu gerade eine Strategie um die subjektive Sicherheit für alle Bürger:innen auf dem Platz zu erhöhen.
- Ebenso wird die Positionierung der Bike-Sharing-Station angesprochen, diese wird von einigen als unangenehm empfunden. Herr Oestringer berichtet, dass die Station verlegt werden soll und zukünftig präsent auf dem Platz positioniert wird.
- In Bezug auf Bike-Sharing kommt der Wunsch einiger Teilnehmenden auf, dass weitere Bike-Sharing-Stationen auf Gerlinger Gemarkung ausgewiesen werden. Vor allem in Quartieren wünschen sich die Bürger:innen die Möglichkeit das Sharing-Bike, das sie an der Stadtbahnhaltestelle ausgeliehen haben, wieder abzugeben.

Station 4: Ditzinger Straße

- Die Ditzinger Straße wurde bereits an anderen Stationen immer wieder kurz angesprochen, u.a. der Konflikt mit dem Kfz-Verkehr auf dem Schutzstreifen wurde öfters thematisiert.
- Herr Schmid stellt die verschiedenen Möglichkeiten vor, die es in der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn gibt und erläutert den Unterschied zwischen Schutzstreifen und Radfahrstreifen.
- Die Teilnehmenden begrüßen, dass es eine Infrastruktur für den Radverkehr gibt, allerdings sind sie mit dem Schutzstreifen an dieser Stelle nicht zufrieden. Es wird berichtet, dass bei den Autofahrer:innen Unwissen herrscht, wie diese sich am Schutzstreifen verhalten sollen. Dadurch kommt es zu Situation, in denen Kfz-Führer:innen Radfahrende sehr eng überholen oder in den Sicherheitsraum dieser einfahren.
- Das unvermittelte Ende des Schutzstreifen auf Höhe des Knotenpunktes Christophstraße wird von den Teilnehmenden als schlecht bewertet. Herr Prager erklärt, dass auf Grund des schmalen Fahrbahnquerschnitts der beidseitige Schutzstreifen zwischen Christophstraße und Hauptstraße nicht weitergeführt werden kann. Eine Teilnehmerin wirft ein, dass man in solchen

Fällen auch s.g. „Sharrows“ als Maßnahme einsetzen kann. Diese Doppelpfeile verdeutlichen, dass auf dem entsprechenden Straßenabschnitt Radfahrende im Mischverkehr unterwegs sind. Auch die Möglichkeit des Schutzstreifens bei beengter Kernfahrbahn wird in den Raum geworfen und diskutiert, aber auch kritisch gesehen.

- Ein Teilnehmer berichtet, dass er während der Baustelle in der Ditzinger Straße ausgewichen ist auf die Parallelachse Bachstraße / Fürsaalstraße. Eine mögliche Radverkehrsführung dort können sich aber nicht alle Teilnehmenden auf Grund der Parksituation und den dortigen verkehrsberuhigten Bereichen vorstellen.
- Ein Teilnehmer spricht die Querungssituation über die Ditzinger Straße an. Er berichtet, dass es nur schwierig möglich ist, diese zu manchen Zeiten zu queren und wünscht sich ähnlich wie der dortige Fußgängerüberweg ein Angebot für den Fußverkehr schafft, ein Angebot für den Radverkehr.

Station 5: Leonberger Straße / Ortseingang

- Die Auflösung des Zweirichtungsverkehrs und der Übergang in den Einrichtungsverkehr am Ortseingang wird von den Teilnehmenden diskutiert. Herr Schmid stellt zwei mögliche Musterlösungen für Radverkehrsanlagen aus dem RadNETZ BW vor, die an dieser Stelle denkbar wären.
- Ein Teilnehmer merkt an, dass es auch wichtig sei, die Fortführung der Radverkehrsführung auf der Leonberger Straße zu beachten.
- Die Einmündung „In den Grundwiesen“ wird angesprochen. An dieser Stelle queren viele Radfahrende trotz nicht vorhandener Querungsmöglichkeit.

Abbildung 5: Teilnehmende an Station 5



Quelle: Planersocietät

Ziel: Rathausplatz

- An der letzten Station am Rathaus werden von Herrn Hölderich noch weitere Querschnittsthemen zum Thema Radverkehr angesprochen.
- Ein für die Teilnehmendengruppe wichtiges Thema ist die Beschilderung. Vor allem zentrale, wichtige POIs (wie beispielsweise Rathaus, Schulen, etc.) sollten für den Radverkehr ausgeschildert werden. Dies vermischen viele aktuell in Gerlingen.
Ein Teilnehmer wünscht sich, dass die Beschilderung als ad-hoc-Maßnahme umgesetzt wird, sodass ein Wirken des Mobilitätskonzeptes direkt sichtbar wird.
- Außerdem wünschen sich die Anwesenden, dass das abgestimmte Radnetz deutlicher kommuniziert wird und in digitale Angebote integriert wird, z.B. in der App Komoot hinterlegt ist.
- Neben der Stadtradeln-Initiative werden noch weitere Aktionen angesprochen. Beispielsweise können sich die Teilnehmenden einen Tag vorstellen, an dem ein bestimmter Streckenabschnitt nur für den Fahrradverkehr freigegeben wird.

Abbildung 6: Teilnehmende vor dem Rathaus



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung

Herr Oestringer fasst die Planungsradtour noch einmal kurz zusammen und zeigt auf, dass der Wille in der Bevölkerung und in der Stadtverwaltung da ist, etwas für den Radverkehr zum Positiven zu verändern. Er berichtet, dass mit dem Mobilitätskonzept nun eine gute Grundlage angefangen wurde und sich die Stadt Gerlingen auf einem guten Weg befindet.

Auch Herr Hölderich und Herr Schmid verabschieden sich von den Teilnehmenden und bedanken sich für die vielen Anmerkungen

Karlsruhe, 7. September 2022

gez. J. Schmid