

Anlass / Thema: Mobilitätskonferenz 2024 - Landkreis Böblingen
Datum: Mittwoch, 18. September 2024, 09:00 bis 12:30 Uhr
Ort: Landratsamt Böblingen
Moderation: Patrick Ansbacher, Michael Weber, Dario Pagnia (B.A.U.M. Consult)
Melanie Kupferschmid, Anja Willmann (NVBW)
Fr. Kriegel (LRA Böblingen)
Dokumentation: B.A.U.M. Consult

Inhalt

1	AGENDA	1
2	PROTOKOLL DER GRUPPENARBEITEN	2
2.1	Der Weg zur Haltestelle	2
2.2	S-Pedelec- Freigabe und Schul-/Kinderwege	6
2.3	Ortsmitten.....	8
3	KONTAKT.....	11

1 Agenda

- 08:30 Gemeinsames Ankommen mit Kaffee und kleinem Frühstück
- 09:00 Begrüßung (*Landrat Roland Bernhard*)
- 09:15 Aktuelles aus der Stabsstelle nachhaltige Mobilität (*Hr. Wagner / Hr. Müller*)
- 09:30 Keynote: Ein Masterplan Gehen für Graz**
(Dlín Renate Platzer Frau Platzer, Fußgänger:innenbeauftragte, Stadt Graz)
- 09:50 Keynote: Zu Fuss durch Stadt und Land - Fussverkehr in der Schweiz**
(Dominik Bucheli, Fussverkehr Schweiz, Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger)
- 10:10 Zeit zum Netzwerken
- 10:30 Workshop-Phase (3 Gruppen)**
- 11:30 Zeit zum Netzwerken
- 11:50 Podiumsdiskussion**
- 12:30 Gemeinsames Mittagessen und Ausklang

2 Protokoll der Gruppenarbeiten

2.1 Der Weg zur Haltestelle

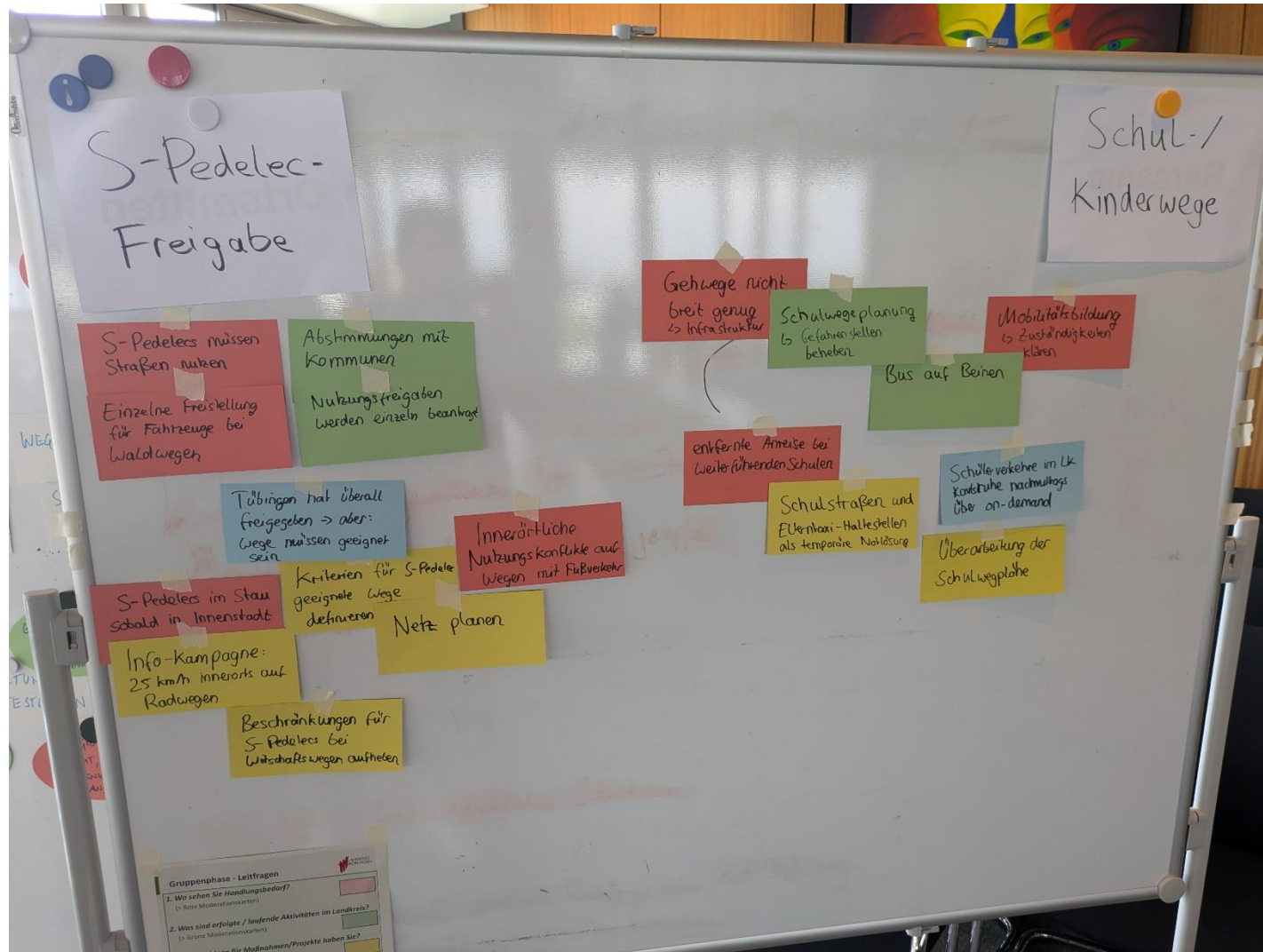


Übergeordnetes Thema	Handlungsbedarf	Bereits erfolgt, laufende Aktivitäten im Landkreis	Ideen für Maßnahmen	Vorbilder
Konflikte Fuß- und Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikte um Verkehrsraum sollten aufgelöst werden: PKW vs. Rad vs. Fuß • Flächenkonkurrenz in der Errichtung der Infrastrukturen • Konflikte in der alltäglichen Fortbewegung 		<ul style="list-style-type: none"> • Mit Blick auf das zuvor Gehörte im Vortrag zum Masterplan Fußverkehr Graz: Gesamtkonzepte in den Kommunen mit sinnvoller Priorisierung der Maßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> • Das Gehörte aus dem Vortrag zum Masterplan Fußverkehr Graz • Das Gehörte aus Vortrag zum Fußverkehr in der Schweiz
Gestaltung Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • Intermodalität: RegioRad ist gut, aber wird zu wenig angenommen > Bewerbung, Evaluation der Platzierung 	<ul style="list-style-type: none"> • Überwiegend gute Gestaltung der Haltestellen • Mitfahrbänke in Teilorten errichtet (Herrenberg) 		<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Gestaltung: In manchen Situationen besser ohne Busbucht (z.B. Schweiz) -> Bus bleibt vor Verkehr, Verkehr wartet
Wegeführung	<ul style="list-style-type: none"> • Sichere Wegeführung • Logische Wegeführung 			<ul style="list-style-type: none"> • Wegeführung, die die Menschen die Wege gerne bewusst wahrnehmen lässt statt vor sich auf den Boden zu starren (Vortrag Schweiz)

<p>Ruhemöglichkeiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von ausreichenden Sitzmöglichkeiten • Schaffung von Rastmöglichkeiten mit hoher Aufenthaltsqualität 			<ul style="list-style-type: none"> • Das Gehörte aus Vortrag zum Fußverkehr in der Schweiz
<p>Straßenquerungen/Übergänge</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichend viele Querungen • Sichere Querungen für alle Zielgruppen 		<ul style="list-style-type: none"> • Flexible(re) Ampelschaltung 	<ul style="list-style-type: none"> • Laufendes Bundesprojekt zum Thema
<p>Sichere Wege zu Bus-/Bahnhaltstellen und Verkehrssicherheit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bushalte im Landkreis teilweise ohne Fußweg (teils aufgrund Naturschutz) 		<ul style="list-style-type: none"> • Neuregelung zu Tempo 30 kann zu mehr Tempo 30 führen und sollte genutzt werden 	
<p>Andere Sicherheitsbedürfnisse</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Für Sicherheitsempfinden optimierte Wegführungen... • ...und Beleuchtung 			
<p>Entfernungen zwischen Wohnorten und Haltestellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung Anzahl Haltestellen teilweise schwer durchsetzbar bei Busunternehmen 		<ul style="list-style-type: none"> • Echtzeitdaten Busse machen Intermodalität attraktiver 	

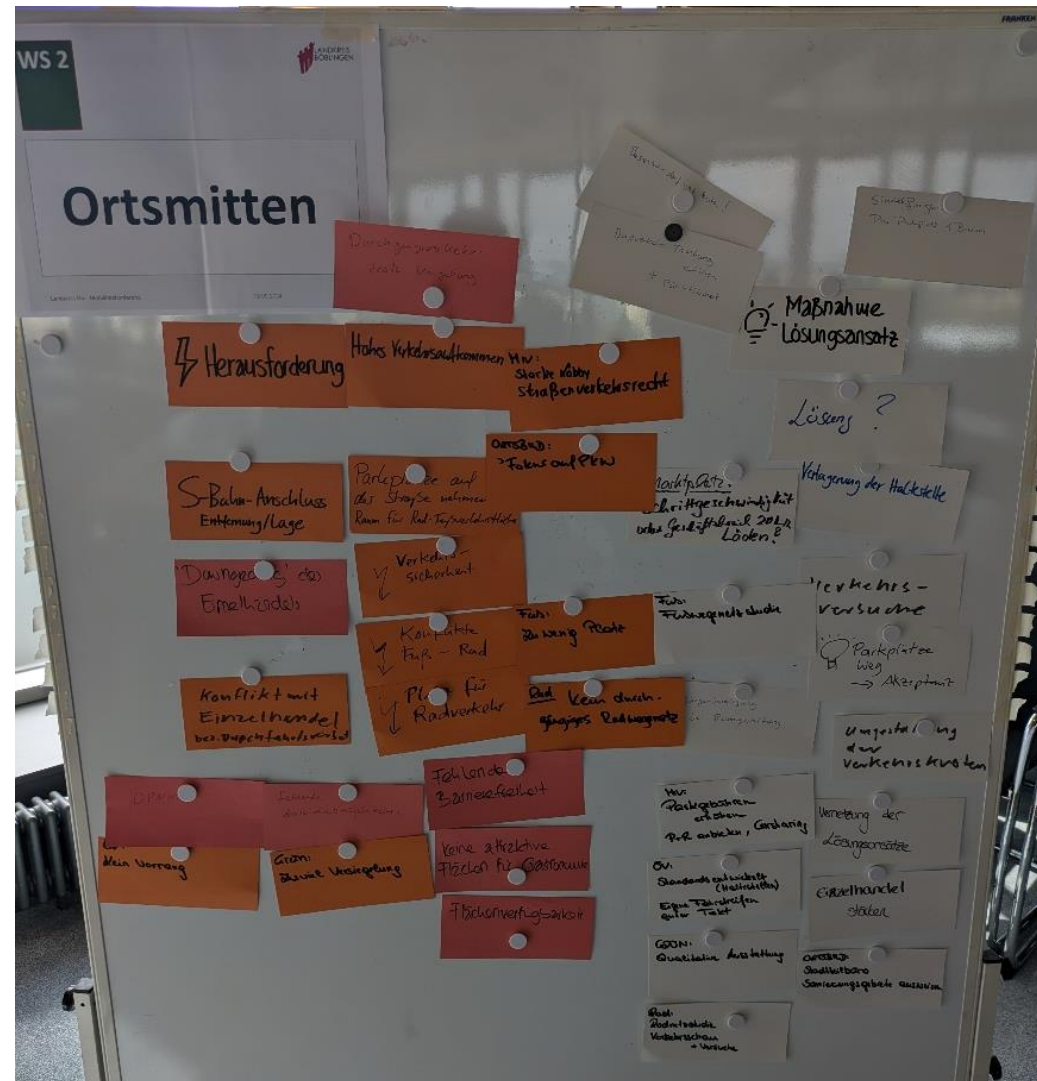
	<ul style="list-style-type: none"> • Herausforderung: Alles ballt sich in der Hauptverkehrszeit 		<ul style="list-style-type: none"> • Standards für Haltestellen- (Entfernungen) 	
Barrierefreiheit – Dimensionierung Hindernisse (auch Kinder? Etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Begrenzt Platzangebot • Meist Baulast der einzelnen Kommunen 		<ul style="list-style-type: none"> • Busse: Elektrische Rollstuhlrampe 	
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> • Zuständigkeiten als Herausforderung • Wissenschaftliche Theorie vs. praktische Umsetzung in den Kommunen (Finanzierung!) 		<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenspiel Fuß + ÖV + Rad + Mitfahren -> Attraktivität der einzelnen Angebote stehen in Abhängigkeit: Beispielsweise stärkt ein sehr gutes ÖPNV-Angebot auch den zubringenden Fuß- und Radverkehr 	

2.2 S-Pedelec- Freigabe und Schul-/Kinderwege



Übergeordnetes Thema	Handlungsbedarf	Bereits erfolgt, laufende Aktivitäten im Landkreis	Ideen für Maßnahmen	Vorbilder
S-Pedelec-Freigabe	<ul style="list-style-type: none"> • S-Pedelecs müssen Straßen nutzen • Einzelne Freistellung für Fahrzeuge bei Waldwegen • S-Pedelecs im Stau sobald in Innenstadt • Innerörtliche Nutzungskonflikte auf Wegen mit Fußverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmungen mit Kommunen • Nutzungsfreigaben werden einzeln beantragt 	<ul style="list-style-type: none"> • Kriterien für S-Pedelec-geeignete Wege definieren • Netz planen • Info-Kampagne: 25 km/h innerorts auf Radwegen • Beschränkungen für S-Pedelecs bei Wirtschaftswegen aufheben 	<ul style="list-style-type: none"> • Tübingen hat überall freigegeben-> aber: Wege müssen geeignet sein
Schul-/ Kinderwege	<ul style="list-style-type: none"> • Gehwege nicht breit genug-> Infrastruktur • Entfernte Anreise bei weiterführenden Schulen • Mobilitätsbildung-> Zuständigkeiten erklären 	<ul style="list-style-type: none"> • Schulwegeplanung-> Gefahrenstellen beheben • Bus auf Beinen 	<ul style="list-style-type: none"> • Schulstraßen und Elterntaxi-Haltestellen als temporäre Notlösung • Überarbeitung der Schulwegpläne 	<ul style="list-style-type: none"> • Schülerverkehre in LK Karlsruhe nachmittags über on-demand

2.3 Ortsmitten



Herausforderungen	Maßnahme/Lösungsansatz
<ul style="list-style-type: none"> • Zu große Entfernungen zwischen Ortsmitten und S-Bahn-Anschluss • Konflikt mit Einzelhandel bezüglich Durchfahrtsverboten aufgrund befürchteter Umsatzeinbußen • Bedarf nach mehr Grünflächen/ Entsiegelung vs. mehr Versiegelung • kein Vorrang des ÖPNV in den Ortsmitten • Hohes Verkehrsaufkommen in Ortsmitten • Durchgangsverkehr kann teilweise auch trotz geeigneter Umgehungen nicht genug reduziert werden • Parkplätze auf der Straße nehmen Raum für Rad- und Fußverkehrsflächen • Verkehrssicherheit ist großes Thema in der Aushandlung der Nutzungen • Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr spielen dabei eine große Rolle • Häufig nicht ausreichend Platz für Radverkehr • Teils keine komplette Barrierefreiheit in den Ortsmitten • Generell ist die Flächenverfügbarkeit ein begrenzender Faktor 	<ul style="list-style-type: none"> • Credo sollte sein: Busverkehr darf was kosten! • Busverkehr attraktiver gestalten: Taktung erhöhen + Pünktlichkeit gewährleisten • Diskussion in Sindelfingen: Dürfen für 10 geplante Bäume 10 Parkplätze weichen? • Verlagerung von Haltestellen kann eine Option zur Attraktivierung sein • Marktplätze: Schrittgeschwindigkeit oder Geschäftsbereiche mit 20 km/h zu den Ladezonen? • Systematische Herangehensweise im Fußverkehr: Fußwegenetzstudien für Ortsmitten • Verkehrsversuche: Wegnahme von Parkplätzen um realistische Erkenntnisse zur Akzeptanz zu gewinnen • Bürgerbeteiligung bei Gestaltung der Ortsmitten ist Schlüssel zu Akzeptanz • Mit umfassender Herangehensweise kann Bedarf von Umgestaltung von Verkehrsknoten nötig werden • Einfluss auch auf den motorisierten Individualverkehr möglich: Parkgebühren erhöhen, P + R anbieten, Carsharing-Angebote schaffen

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Speziell sind auch zu wenig attraktive Flächen für Gastronomie verfügbar• Der Fußverkehr leidet unter Platzmangel• Häufig kein durchgängiges Radwegenetz durch die Ortsmitten• MIV-Dominanz ist verfestigt durch eine starke Lobby und das Straßenverkehrsrecht | <ul style="list-style-type: none">• Für den öffentlichen Verkehr sind Standards entwickelt (Haltestellen), eigene Fahrstreifen sind erprobt• Qualitative Ausstattung des ÖPNV ist zentral für Akzeptanz• Im Radbereich sind eine Radnetzstudie, Verkehrsschauen und Verkehrsversuche zentrale Aktivitäten• Dabei ist die Vernetzung der Lösungsansätze nötig und entscheidend• In der Gesamtschau muss auch der Einzelhandel gestärkt werden• Auf Planungsebene können bei der Gestaltung der Ortsbilder Stadtteilbüros und die Ausweisung von Sanierungsgebieten helfen |
|--|---|

3 Kontakt

B.A.U.M. Consult GmbH

Patrick Ansbacher

Tel.: +49(0)30/53601884-12

p.ansbacher@baumgroup.de

Stabstelle Nachhaltige Mobilität

Landratsamt Böblingen

Andreas Müller

Leiter Stabstelle Nachhaltige Mobilität

Tel.: +49(0)7031/663-1374

And.Mueller@lrabb.de

Moritz Kirczek

Koordinator für nachhaltige Mobilität und
Klimaschutz

Tel.: +49(0)7031/663-1191

M.Kirczek@lrabb.de