

## Auftaktworkshop am 3. März 2021, 18.00

Mobilitätskonzept – Kommunales Zentrum Althengstett

Gr. 1: Fuß- und Radverkehr

### Problemlagen:

- Fußgängerwege werden von Radfahrern benutzt (v.a. IBM-Weg, aber auch Verbindung zum Starenweg)
- Zubringerweg zur Hermann-Hesse-Bahn
- Anbindung an regionale Radwege nicht zufriedenstellend
- Fußgänger Überweg Gottlieb-Braun-Straße
- Radwegplanung G-B-S Richtung EDEKA
- Sicherheit auf Hauptstraße verbessern (Radfahrer müssen sich insbes. die Simmozheimer und Gechinger Straße mit Lkws teilen)
- Radwegführung und -beschilderung verbessern
- Diskussionsbedarf zu Radweg durch Industriestraße
- Bordsteine absenken (siehe Gemeinderatsbeschluss, Ordner „Absenkung von Randsteinen“)
- Querungshilfen Fußgänger in Simmozheimer und Hauptstraße (evtl. Höhe Obere Gasse)
- O.g. Querungshilfen auch für Radfahrer:innen, ebenso Gottlieb-Braun-Straße
- Abrupt endende Radwege

### Herausforderungen:

- Viele Baustellen
- Radverkehr der Schüler muss zunehmen
- Barrierefreiheit der Zuwege zur HH-Bahn
- Mehr Elterntaxis durch Corona

### Hemmnisse:

- Straßenbreiten teilweise zu schmal für Fuß- und Radinfrastruktur  
Ausweisung von eigenen (getrennten) Fahrradwegen oder die gleichzeitige Nutzung von Gehwegen von Fußgängern und Radfahrern ist nicht immer möglich.
- Priorisierung Bordsteinabsenkung
- Verhaltensänderung muss herbeigeführt werden – muss man immer mit dem Auto „vor die Hütte“ fahren können
- Bauliche Vorschriften Kreisstraßen
- Fehlende Vorstellungskraft  
In der Region werden die Verkehrswege überwiegend „klassisch“ umgesetzt. Durch Beispiele gut umgesetzter und kreativer Lösungen bzw. durch gute und kreative Vorschläge wäre vermutlich mehr möglich.

## Lösungsvorschläge:

### Radverkehr:

- Lückenlose Radwegverbindungen von allen Nachbargemeinden bis ins kommunale Zentrum (Planung existiert)
- Sichere Radwege auf Hauptstraßen
- Bevölkerung auf Defizite ansprechen – Bürgerdialog
- Bürger-App zum Melden von Defiziten der Radinfrastruktur (Im Rahmen von STADTRADELN wurde die RADar!-App genutzt. Aufgrund der erstmaligen Teilnahme wurde diese aber nicht aktiv beworben, sondern der Fokus auf die Kampagne an sich gelegt)
- Mischverkehr – Begegnungszonen – in Wohngebieten (shared space)
- Stadtradeln besser organisieren bzw. kommunizieren (Erstmalige Teilnahme war erfolgreich (Platz 35 bei Kommunen unter 10.000 Einwohnern). Dennoch gibt es Verbesserungsmöglichkeiten, die genutzt werden sollten)
- Querungshilfen für Radfahrer (Beispiel Simmozheimer Straße: Radweg endet vor Rathaus, Querung der Simmozheimer Straße erforderlich)

### Fußverkehr:

- Tempo 30 auf Gottlieb-Braun-Straße
- Sichere Querungshilfen
- Durchgehende Verkehrsfläche zwischen Seniorenzentrum und Mehrgenerationenpark
- Bürger-App zum Melden von Defiziten der Fußgänger-Infrastruktur

## Wer muss einbezogen werden?

- Landratsamt
- Familienzentrums als Ansprechpartner für aktive Mobilität
- Bürgermeister
- Herr Baumann – aktiver Senior – Seniorenzentrum

## Kommentare:

### Radverkehr:

Verschiedene Aussagen und Lösungsvorschläge der Workshop-Teilnehmer:innen deuten auf Schwächen in der Rad Infrastruktur hin. Die Nutzung von Fußwegen durch Radfahrer:innen ist ein weiteres Indiz.

Es wird außerdem bemängelt, dass verschiedene Radwege abrupt enden.

Für Eingriffe in die Infrastruktur sollten aus Sicht der Berater konkrete Vorschläge erarbeitet und mit Radwegewarten, MoKA -Arbeitsgruppe abgesprochen werden.

Team-red schlägt folgende Prinzipien für die Radnetzplanung vor: (die 3 C der Radnetzplanung)

- Continuity: Kontinuität  
Keine abrupten Endungen der Radwege / Anschluss an die regionale Radinfrastruktur
- Convenience: Komfort / Zweckmäßigkeit  
Radwege sollten nutzerfreundlich, sicher und gut zu fahren sein und funktionale bzw. sinnvolle Verbindungen schaffen
- Community: Gemeinschaft  
Je mehr Nutzer, desto angenehmer und desto sicherer das Radfahren.  
Dieser Punkt spricht dafür den Radverkehr auf wenigen Hauptachsen zu bündeln, um

dort ein größere Nutzerdichte und damit mehr Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmer und letztlich mehr Sicherheit zu erreichen.

Die bestehende Infrastruktur sollte bei der Planung wenn möglich einbezogen und qualitativ angepasst werden. Schwächen in der Infrastruktur können durch ein kartengebundenes Mängelregister einfach an die Verwaltung gemeldet werden.

Abseits der Hauptachsen wäre zu prüfen ob und wo shared Space Konzepte angewandt werden können und auch Sinn machen (enge Straßen, die keinen Platz für getrennte Infrastruktur haben). Auf diesen Flächen sind bauliche Veränderungen nötig, die den gemeinschaftlichen Charakter der Infrastruktur hervorheben. Ein Gestaltungskonzept für solche Flächen könnte im Rahmen des MoKA erarbeitet werden.

#### Fußverkehr:

Eingefordert wurden für den Fußverkehr v.a. Verbesserungen im Bezug auf die Sicherheit der Nutzer. Das gilt für die Querung von Hauptverkehrsstraßen aber auch der Gottlieb-Braun-Straße, für das Problem der Nutzung von Fußwegen durch Radfahrer, und generell für eine Barrierefreie und Seniorengerechte Infrastruktur, sowohl entlang der Straßen als auch innerhalb des Parks in der Ortsmitte.

Konkret wurde ein Eingriff in die Hauptstraße auf Höhe des Seniorenzentrums und der neuen Mitte vorgeschlagen der auf einer bestimmten Breite eine ebenerdige, durchgehende Verkehrsfläche zwischen Neuer Mitte und den Wegen in Richtung Ortsmitte / Mehr-Generationen-Park entstehen lässt.