STADT HOLZGERLINGEN

EBERHARD KARLS UNIVERSITÄT TÜBINGEN

FB Geowissenschaften
FS Diskurs & integrierte Planung

BÜRGERFORUM MOBILITÄTSKONZEPT HOLZGERLINGEN 2019

Bericht zur Übergabe an den Gemeinderat

Dr.-Ing. Marcus Steierwald und Team
Frank Dratsdrummer MA, Annika Franke BA, Dr. Silvia Körntgen,
Tobias Sontheim BE, AOR Dipl.-Ing. Manfred Wacker,

28. Juni 2019

Inhaltsverzeichnis

Vorwort 3
Verfahrensschema 4
Thema Lärm 5
Aussagen der Beratungsgruppe Lärm: 5
Einzelvoten Lärm: 5
Expertenvotum Lärm: 6
Mentorvotum Lärm 9
Thema Schülerverkehr 11
Aussagen der Beratungsgruppe Schülerverkehr: 11
Einzelvoten Schülerverkehr 11
Expertenvotum Schülerverkehr 12
Mentorvotum Schülerverkehr 13
Thema Radverkehr 15
Beratungsgruppe zum Radverkehr 15
Einzelvoten Radverkehr 15
Expertenvotum Radverkehr: 17
Mentorvotum Radverkehr 19
Thema Vernetzung 20
Aussagen der Beratungsgruppe Vernetzung 20
Einzelvoten zur Vernetzung: 20
Expertenvotum Vernetzung: 22
Mentorvotum Vernetzung: 24
Thema Bus 25
Aussagen der Beratungsgruppe zum Busthema 25
Einzelvoten Bus 26
Expertenvotum Bus 27
Mentorvotum Bus 28
Thema Parken 29
Aussagen der Beratungsgruppen zu Parken: 29
Einzelvoten Parken: 30
Expertenvotum: 30
Mentorvotum Parken 32
Fazit des Mentors 33
Dank 35

Vorwort

Seit den ersten Überlegungen, ein Mobilitätskonzept für Holzgerlingen aus den Vorschlägen und Anliegen der Bürgerschaft zu entwickeln, ist ein Jahr ins Land gegangen. Zunächst wurden Konzeptionen entwickelt und Arbeitspakete wurden geschnürt. Dann wurden die Teams gesucht und gefunden, die Moderation und Protokollierung leisten sollten. Es wurden Ablaufpläne organisiert und bereitet und Einigkeit über die ansprechbaren Inhalte mit den beteiligten Fachleuten hergestellt. Bürgerinnen und Bürger von Holzgerlingen folgten der Einladung, sich einzubringen, und Experten aus den wichtigen Organisationen in der Stadt wurden ermuntert ihre Voten dazu zu geben. Das Schema auf der Folgeseite zeigt das Verfahren in seiner ganzen Komplexität.

In der heißen Phase des Verfahrens vom 22.Februar bis. 25.März 2019 fanden insgesamt 7 Veranstaltungen statt, davon zwei als sog. „offene Gruppe“, die für alle Interessierten aus Holzgerlingen zugänglich war.

Das Verfahren war im besten Sinne offen. Die fachlichen Inputs der Moderation und die Anmerkungen des Mentors konnten Hinweise geben, Bürgersleut und örtliche Experten waren aber stets gänzlich frei, ihre Ideen und Vorstellungen kundzutun. In der Zusammenfassung im Votum des Mentors durften Vorschläge nur dann nicht empfohlen werden, wenn dies ausführlich begründet wurde.

Insgesamt war die Meinung eindeutig: wenn hier die Ergebnisse an den Gemeinderat übergeben werden, ist ein gutes Werk gelungen. Nicht nur haben wir zahlreiche Anregungen und Voten aus den Protokollen herausarbeiten können, vielmehr haben die Beteiligten und die Stadt Holzgerlingen gezeigt, wie Bürgerbeteiligung in einer ganz frühen Phase souverän funktionieren kann und zu vorzeigbaren Ergebnissen führt.

Holzgerlingen, 28. Juni 2019 Dr. Marcus Steierwald für das Team

Lesehinweis: Diese Ausgabe zeigt für jedes Thema

- die Zusammenfassung des Votums der Beratungsgruppen;
  die ausführlichen Protokolle liegen zur Einsicht bereit
  und können bei Interesse angefordert werden.
- die Ergebnisse der sog. Expertengruppe
  (örtliche Stakeholder), die am 5.April 2019 tagte.
  Moderator: AOR Dipl.-Ing. Manfred Wacker
- das Votum des Mentors, Dr.-Ing. Marcus Steierwald,

Hinweise zur Dringlichkeit kommunalpolitischen Eingreifens finden sich im Fazit am Ende der Ausführungen.

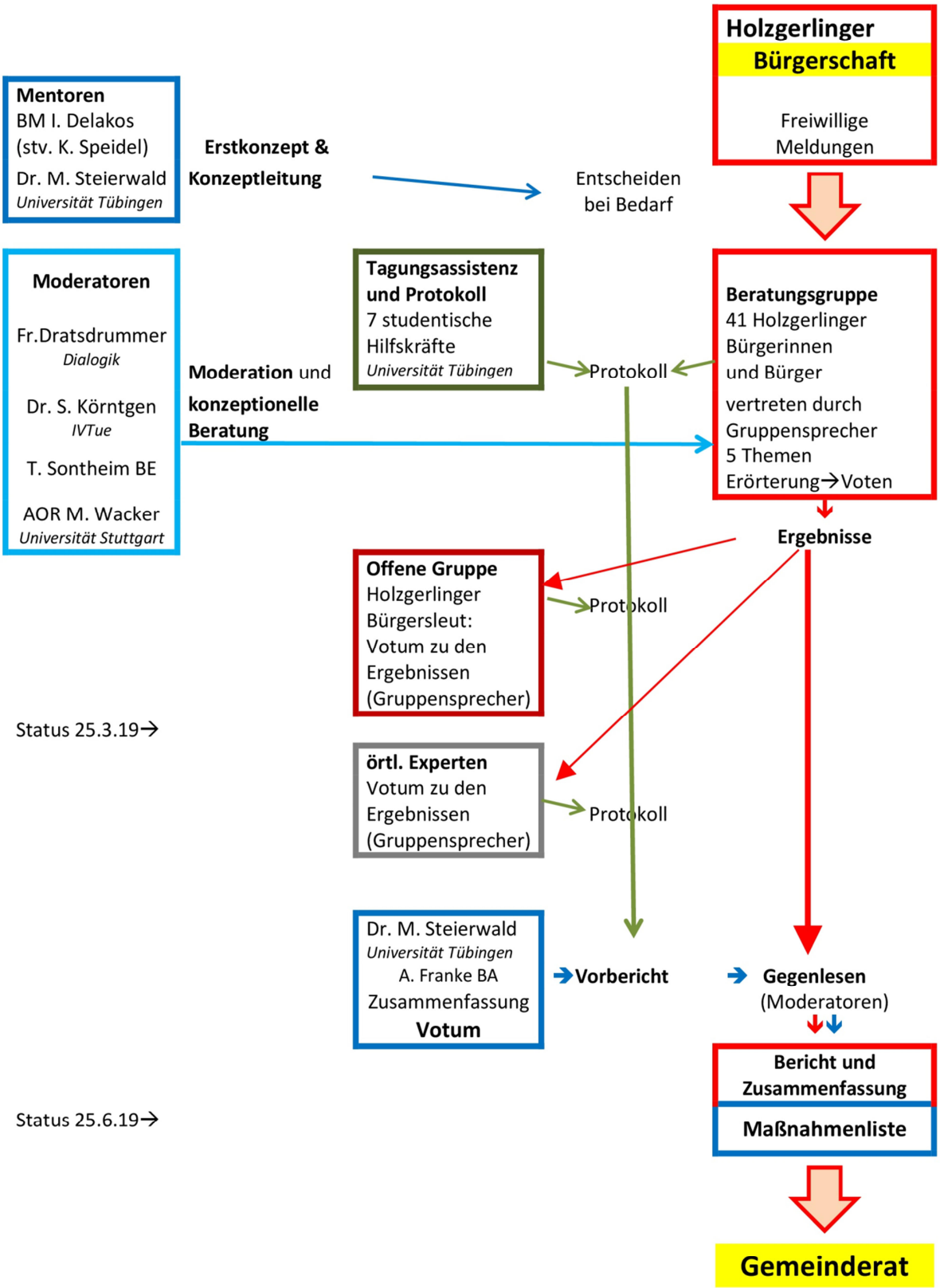


Abb.: Verfahrensschema
Bürgerforum Mobilitätskonzept Holzgerlingen 2019
Abbildung: Marcus Steierwald

Thema Lärm

Aussagen der Beratungsgruppe Lärm:

- Äußere Tübinger Straße sperren für LKWs.
- **Einfädelspur** zur B464 (für LKWs).
- **Feste Blitzer** auf der B464 Nord.
- Feste und mobile Blitzer in der Böblinger Straße.

dazu die Hinweise des Mentors für die Expertengruppe:

- Parkordnung in der Böblinger-/Tübinger Straße im Sinne des besseren Verkehrsflusses (Minderung der Anfahrgeräusche) überprüfen.
- Äußere Tübinger Straße: Sackgassenregelung prüfen.
- Schönbuchbahn: Fahrgeräusche und Winddruck/Vibrationen beobachten. Lärmschutzmaßnahmen könnten nach 16.BImschVO bezuschusst werden Antragsgrund: Verdoppelung der Zugbewegungen durch Taktverdichtung.
- Fahrbahnebenheit prüfen, Höhendifferenzen an Schächten beseitigen.

Einzelvoten Lärm:

Votum / Anmerkung von Gerhard Eichenhofer
Drückampeln durch Zebrastreifen ersetzen. Das verbessert den Verkehrsfluss, speziell in der Böblinger Straße!

Votum / Anmerkung von NN (Name wurde njcht genannt / war n)
Die Sperrung der äußeren Tübinger Straße für LKWs findet Zustimmung.

Man braucht zwei Einfädelspuren:
1) Eine Einfädelspur von Tübingen aus kommend ins Gewerbegebiet
2) Eine Einfädelspur vom Gewerbegebiet in Richtung Böblingen

Feste Blitzer und zusätzliche, automatische Geschwindigkeitsanzeigen.
Feste Blitzer in der Innenstadt werden abgelehnt.
Mobilen Blitzern wird zugestimmt.

Feste Blitzer an der Ampel B464 Nord. Keiner davor!

Votum / Anmerkung von Sybille Kannwischer
Helfen fest installierte Blitzer zur Geschwindigkeitsreduzierung?
Mobiler Blitzerwagen sinnvoller, da er flexibler ist.

Votum / Anmerkung von Gerhard Henkel
Feste Blitzer auf der B464 Nord waren nicht gefordert.

Sehr magere Zusammenfassung [*Redaktion: Die Einzelheiten können dem umfänglichen Protokoll entnommen werden*]. Es fehlen wesentliche Aspekte.
→ Generelles LKW-Leitkonzept mit Ziel, die Innenstadt freizuhalten.

Es fehlen auch alle Vorschläge zum PKW-Lärm. [*Redaktion: aus dem Protokoll nicht nachvollziehbar.]*

Fluglärm[1], Alltags-und Freizeitlärm hätten erwähnt werden können, wurden aber als entweder behandelt oder nicht so relevant deklariert. Das Thema Fluglärm wurde in der Diskussion nachrichtlich als Problem, dessen Relevanz aber von den beteiligten Bürgern sehr unterschiedlich eingestuft wurde, aufgenommen. Eine Ausnahme, die auch in der Diskussion mehrfach genannt wurde, bildet die Meldung beim Lärmbeauftragten des Flughafens bei beobachteten Abweichungen von den vorgegebenen Flugrouten und bei Missachtungen des Nachtflugverbots.

Die Behandlung von Freizeitlärm (Kleintierhaltung, Sportveranstaltungen, sonstige Veranstaltungen, …) wurde explizit von der Diskussion ausgeschlossen

In der blauen Gruppe wurden Raser & Poser thematisiert („Poser fahren laut durch Böblinger Str., um gesehen zu werden.“) Als Maßnahme wurden „mehr Kontrollen“ gefordert .

Expertenvotum Lärm:

Votum / Anmerkung von Walter Hahn
Organisation: Gemeinderat (BNU (Bürger für Natur und Umweltschutz))

Ich finde das Konzept, alle Lastwagen zum und vom Gewerbegebiet Sol und dem Kleineren um das Feuerwehrgerätehaus über die Ausfahrt in die B464 außen am Gewerbegebiet zu führen, gut. Dazu längere Ein-und Ausfädelpuren auf der Ortsseite anzulegen ist nur konsequent.

Ein fester Blitzer ist aus meiner (und der der gesamten BNU) Sicht, nur an der Böblinger- / Eberhardstraße notwendig und sinnvoll. Von dort aus bis zum Taubenbrunnen (Kreuzung Tübinger- und Schlossstraße) Tempo 20 einrichten – und vielleicht noch einen „shared space“ von unten von der Kirche bis zum Rathaus.

[1] Hinwei von Moderator Frank Dratsdrummer: Der Fluglärm wurde erwähnt, aber für die Bearbeitung ausgeschlossen, da das Problem nicht auf Gemeindeebene allein bearbeitet werden kann bzw nicht in deren Kompetenz fällt,

Die Höhendifferenzen an den Schächten (siehe Anmerkungen des Mentors) werden eigentlich jährlich im Rahmen des Jahresstraßenreparaturprogramms beseitigt.

Die Aussage der Beratungsgruppe, feste Blitzer auf der B464 Nord zu installieren ist so zu unspezifisch.

Die mobilen Blitzer in der Böblinger Straße an vielen Stellen im Ort aufstellen und die Standorte wechseln.

Votum / Anmerkung von Albrecht Schmid
Organisation: Freiwillige Feuerwehr

Zu Punkt 1: Wenn die äußere Tübinger Straße auch tagsüber für LKWs gesperrt wird, sehe ich große Probleme an der Kreuzung Rudolf-Diesel-Straße / Erlachstraße, da aufgrund des Rückstaus von der Ampel an ein LKW in Richtung der B464 die ganze Kreuzung blockiert. Würde man die Verengungen in der Tübinger Straße beseitigen, müssten die Fahrzeuge nicht immer am Berg anhalten und anfahren, was viel Lärm macht.

Zu Punkt 2 + 3: Feste Blitzer bringen nur noch mehr Fahrzeuglärm, da jeder vor dem Blitzer seine Geschwindigkeit um mindestens 5 km/h unter die zulässige Geschwindigkeit verringert und nach dem Blitzer wieder beschleunigt. Das beobachte ich täglich durch Böblingen.

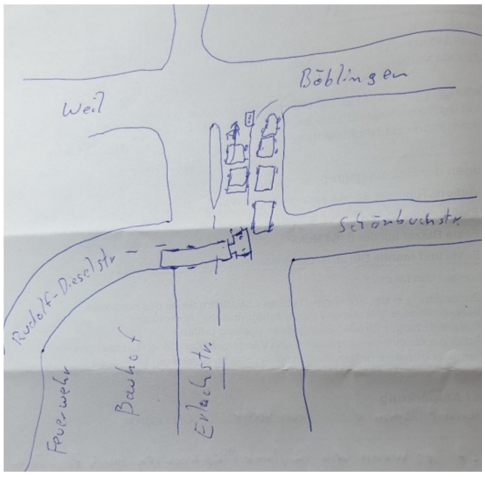


Abbildung 1: Zeichnung von Albrecht Schmid zur Situation B464/ Erlachstraße

Votum / Anmerkung von Ines von Pupka-Lipinski
Organisation: Diakonie

Raus mit den LKWs aus der Innenstadt / Lieferverkehr ausgeschlossen.
„Verbot“ möglich?

Weniger Autos in der Innenstadt → Möglich?
Hier ist eine Verkehrszählung nötig: Wie viele „externe“ Autos fahren durch die Innenstadt?

Datenerhebung in den Geschäften → Einkauf mit dem Fahrrad oder mit dem Auto?

Elektrofahrzeuge → Ladestationen fehlen

Geschwindigkeitsmessung ausweiten

Votum / Anmerkung von Margit Withelm
Organisation: Vereinssprecherin

Zu den Blitzern wegen dem Lärm: Hier wird vor dem Blitzer stark abgebremst und danach wieder beschleunigt. Das bringt nichts.

Zu der Sperrung der äußeren Tübinger Straße für LKWs: Das würde den Verkehr nur verlagern.

Votum / Anmerkung von Manfred Wanner
Organisation: Arbeitsgruppe Schülerverkehr

Keine festen Blitzer, sondern Rot/Grün-Ampeln, die den Verkehrsfluss auf 30 km/h regulieren. Beispiel: Bahnhofsstraße Schönaich. Ein Erfolg! (Da für die Fahrzeuge meistens eine grüne Welle vorherrscht, gibt es kaum Autolärm.)

Votum / Anmerkung von Ioannis Delakos
Organisation: Stadt / Verwaltung, Bürgermeister

Poser als Problem.

Ein Parkverbot in der Altdorfer Straße? Der örtliche Handel muss beachtet werden.

Votum / Anmerkung von Michael Wagner
Organisation: Stadt Holzgerlingen – Tief – und Straßenbau

Anstatt in feste Blitzer eher in mobile Blitzer investieren (z.B. Enforcement-Trailer wie in Stuttgart an der B14 am Neckartor). Flexibel und ohne zusätzlichen Personalaufwand.

Fahrbahnunebenheiten werden regelmäßig kontrolliert. In den Ausgleich von Höhendifferenzen an Schächten wird viel investiert.

Mentorvotum Lärm

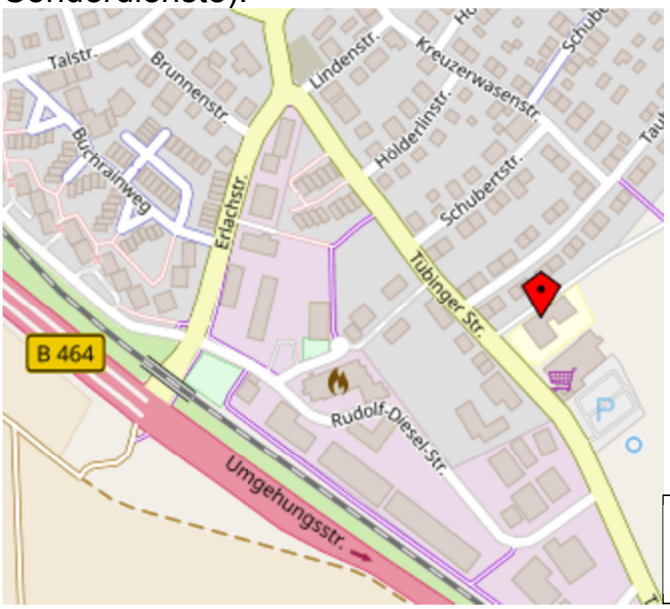
Das Thema Lärm hat zahlreiche Vorschläge erbracht, die in den folgenden drei Punkten kulminieren:

A) Grundsätzliche Straßen- und Bahngestaltung
Nachdem die lärmerhöhende Wirkung von Verschwenkungen und Einbauten im Straßenverlauf erkannt worden ist, sollte das Straßennetz insgesamt auf Potentiale zur Verstetigung des Fahrablaufs untersucht werden.
Auch der ruhende Verkehr (Parken) kann hier einen Beitrag leisten: durch Ordnung der Stellplätze und Zusammenfassung zu größeren Parkstreifen kann das „Lückenhopping“ (Nutzen unbeparkter Ausweichstellen) vermindert werden. Im Zusammenspiel mit der flächendeckenden T-30-Zone wird die bessere Übersichtlichkeit auch die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöhen. Wie erwähnt, sollte eine Lärmkartierung auf der Basis erhobener Messdaten erstellt werden (nicht nur Berechnung aus Verkehrsdaten).
Die Finanzierung eines Lärmschutzes bei der Schönbuchbahn nach 16.BImschVO ist zu prüfen.

B) Geschwindigkeitskontrolle: In der Tat werden im Stadtgebiet die Vorgaben der Tempo-Beschilderung regelmäßig nicht beachtet. Das liegt auch an der örtlichen Gestaltung, die in der Kernstadt, aber auch in den Neubaugebieten nur wenige kurvenreiche Straßen zeigt; in nicht-umgebauten, geraden Straßen ist die Geschwindigkeit auch aus dem Grunde höher, dass das Auge vor allem Fern-Bezugspunkte wahrnehmen kann. Ein Umbau (z.B. durch Buchten, Schwellen, o.Ä.) ist aber im Sinne des Lärmschutzes kontraproduktiv, da an Schwellen Prallgeräusche entstehen und Buchten zu mehr Anfahrvorgängen führen.
In der Diskussion wurden daher wiederholt „Blitzer“ gefordert. Diese sollten m.E. mobil zum Einsatz kommen.
Bei einer stadtweiten Tempo-30-Zone, die grundsätzlich zu begrüßen ist, sollten sensible Bereiche (z.B. an Kindergärten) mit einer T-20- bzw. “Spielstraßen“-Regelung zusätzlich geschützt werden.
Davon unabhängig sollte an den zwei plangleichen Knotenpunkten im 4-streifigen Bereich (d.h. B464-Anschlüsse Nord und Süd) die Einrichtung stationärer “Blitzer“ geprüft werden, da dort v.a. durch “Dunkelgelb-Raser“ das Gefährdungspotential besonders hoch ist.

C) LKW-Verkehr und Berufsverkehr in der äußeren Tübinger Straße zwischen Erlachstraße und Rudolf-Diesel-Straße. Dieser Abschnitt wurde durch Verschwenkungen und Parkbuchten derart verengt, dass ein stabiler Verkehrsfluss nicht mehr möglich ist. Nach Beobachtung vor Ort nutzen im Berufsverkehr zahlreiche Pendler diesen Bereich für die Direktroute vom Gewerbegebiet nach Schönaich bzw. Innenstadt Holzgerlingen. Hier gibt es m.E. zwei Lösungs-

ansätze, die zunächst reversibel getestet werden sollten:
C1) Einbahnregelung[2] für die Tübinger Straße bis Höhe KiTa/Lebensmittelmarkt stadtauswärts.
C2) Sperrung der Tübinger Straße bei Gebäude Nr. 109 (mit Schleuse für Sonderdienste).



Lageplan Tübinger Str. 109
Quelle: Open Street Map

Zur Altdorfer Straße: Siehe Abschnitt Parken

Zur B464-Überdeckelung: siehe Abschnitt Vernetzung

[2] Beide Varianten werden den Knoten R.-Diesel-Str. x Erlachstraße zusätzlich belasten. Hier sollte daran gedacht werden, die Verkehrsregelung wie u.a. von Herrn A. Schmid erwähnt zu verändern: Reduzierung des B464-Querschnitts Richtung Norden um eine Einfahrspur für Einbieger aus der Erlachstraße und aus Richtung Süden in die Erlachstraße, das kann auch die Sicherheit erhöhen. Sollten Pläne realisiert werden, die Fa. Eisenmann am Standort Holzgerlingen zu konzentrieren, müsste die gesamte Planung erneut angegangen werden, insbesondere der Anschluss Gewerbegebiet-B464.

Thema Schülerverkehr

Aussagen der Beratungsgruppe Schülerverkehr:

- Eltern müssten stärker eingebunden werden. **Eltern** sollen selbst **Vorbild** sein, viell. können Schüler auch auf Eltern einwirken, insbesondere wo „Helikopter-Eltern“ einen selbständigen Schulweg ablehnen.
- Es sollen **Fahrradleitwege** eingeführt werden (Wegweisungen).
- **Sperrungen:** Alle Durchgangsstraßen (insb. Kernerstraße, Berkenstraße) könnten evtl. zu den Stoßzeiten für 2-3h gesperrt werden (außer für Anlieger),
- Regelmäßig chaotische Situationen an Kreuzung Bühlen-/Ahornstraße.
- **Fahrradstellplätze** müssen erweitert werden.
- Bus-Verbindungen müssen zuverlässiger werden. Es sollen Stadtbusse mit Direktverbindungen zwischen umliegenden Gemeinden und den Holzgerlinger Schulen eingerichtet werden (z.B. von Weil im Schönbuch.
- Speziell beim Schulzentrum in der Berkenstraße eine **Fahrradstraße** oder einen verkehrsberuhigten Bereich schaffen.
- „Lenkung“ der Schülerströme im Areal des Schönbuch-Gymnasiums soll verbessert werden

dazu die Hinweise des Mentors für die Expertengruppe:

- Temporäre Sperrungen könnten Verwirrung stiften; was ist in den Ferien? Dauernde Regelungen sind besser und prägen sich besser ein.
- Empfehlung:
  - Neuordnung um die Schulen herum, z.B. Elterntaxi-Haltestellen
  - Einbahnregelung in der Berkenstraße,
  - Abschranken des Eingangsbereichs
  - Schülerlotsen aktivieren.
  - Eltern schulen und einbeziehen.
- Straßenraumgestaltung am Knoten Bühlen-/Ahornstraße verändern (z.B. Aufpflasterungen)

Einzelvoten Schülerverkehr

→ siehe Einzelvoten Radverkehr

→ siehe Protokoll.
Die rege Diskussion kann dem umfangreichen Protokoll entnommen werden. Keine Meldung wurde als Einzelvotum gestaltet, die Statements hatten eher den Charakter von Zwischenrufen.

Expertenvotum Schülerverkehr

Votum / Anmerkung NN-

Am Gymnasium sollte ein Elterntaxi-Parkplatz entstehen. Von der Weihdorfer Straße bis zum Wendeplatz.

An der Berkenschule sollte ein Elterntaxi-Parkplatz entstehen. An der Bushaltestelle Eberhardstraße.

An der Realschule sollte ein Elterntaxi-Parkplatz entstehen, an der Grabenrainhalle.

Die Empfehlung des Mentors einer Neuordnung um die Schule herum wird begrüßt.

Auch die Sperrungen der Durchgangsstraßen und die Schaffung einer Fahrradstraße oder eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Berkenstraße werden für gut empfunden.

Votum / Anmerkung von Gerhard Henkel

Alle Lösungen für das Problem „Elterntaxi“ gelten auch für die Weihdorfer Straße (Gymnasium).

Votum / Anmerkung von Walter Hahn
Organisation: Gemeinderat (BNU – Bürger für Natur und Umweltschutz)

Bürgerinitiative zu „Elternzügen“ *[Red.: Begriff unbekannt*] ins Leben rufen.

Die Sperrungen der Durchgangsstraßen sind kaum umsetzbar.

Votum / Anmerkung von Albrecht Schmid
Organisation: Freiwillige Feuerwehr

Würden die Schüler die Brücke über die Bühlenstraße nehmen, wäre das alles kein Problem (vielleicht sollte das besser kontrolliert werden).

Die Radfahrer lassen sich nicht leiten, denn sie fahren meist den kürzesten Weg! Vor allem dort, wo sie sich auskennen.

Votum / Anmerkung von Margit Withelm
Organisation: Vereinssprecherin

Gibt es überhaupt eine Problemlösung? Die Schüler müssten die Neuregelungen auch annehmen.

Votum / Anmerkung von Manfred Wanner
Organisation: Arbeitsgruppe Schülerverkehr

Die „Helikopter-Eltern“ sind das Hauptproblem!

Zu der Empfehlung: Neuordnung um die Schulen herum, z.B. Elterntaxi-Haltestellen, Einbahnregelung in der Berkenstraße, Abschranken des Eingangsbereichs: Nicht innerhalb einer „Bannmeile“.

Schwerpunkte auf der Einführung von Fahrradleitwegen, der Erweiterung der Fahrradstellplätze, der Schaffung einer Fahrradstraße oder eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Berkenstraße und der Straßenraumumgestaltung am Knoten Bühlen-/Ahornstraße.

Votum / Anmerkung von Michael Wagner
Organisation: Stadtverwaltung – Tief und Straßenbau

Die Aktivierung von Schülerlotsen ist eine gute Möglichkeit.

Keine Aufpflasterung quer zur Fahrbahn (Lärm, Schneepflug). Alternative wären Piktogramme oder Farbe / Markierungen.

Zustimmung zur Anmerkung des Mentors, dass temporäre Sperrungen Verwirrung stiften könnten.

Votum / Anmerkung von Kathrin Speidel
Organisation: Stadtverwaltung - BE und Steuerungsaufgaben

Durchsetzung bestehender Verkehrsgebote (Halteverbote, Nutzung bestehender Parkflächen) könnte im Bereich Lehrerparkplatz, Berkenstraße und Parkplatz Stadthalle bereits Entlastung bringen.

Umsetzung von Sensibilisierungsmaßnahmen vor Ort prüfen, z.B. Hinweise auf Straße oder Schilder, Banner, etc. fehlen bisher völlig.

Installation von Geschwindigkeitskontrolltafeln.

Mentorvotum Schülerverkehr

Mit dem Schülerverkehr erreichte das Forum ein mehrfach sensibles Terrain, in dessen Mitte die Sicherheitsfrage steht. Dabei wurde deutlich, dass es

insbesondere um die Schülerinnen und Schüler im Alter bis 12 Jahren geht, während man den Älteren eine selbständige Wahrnehmung und Eigenverantwortung zutraut. Daraus erklärt sich auch die geringe Anzahl von Wortmeldungen zur Lage am Schönbuchgymnasium, wo ohnehin mehr Platz ist.

Da ein weitgreifender Neubau von Straßenanlagen nicht möglich ist, sollte die mehrfach angesprochene Neuregelung folgendermaßen unternommen werden:

A) Abschrankung des Berkenstraße-Gehweges an der Berkenschule, so dass 3 – 4 Elterntaxi-Aufnahmebereiche entstehen und die Anzahl der Querungen minimiert werden.

B) Einbahnstraßenregelung in der Berkenstraße nordwärts. (Dadurch bedingt und um Vorrücker auszubremsen müsste die Goethestraße ebenfalls Anliegerstraße – frei für Fahrräder – werden).

C) Ausweisung des unmittelbaren Schulbereichs in der Berkenstraße als Verkehrsberuhigter Bereich, evtl. durch bauliche Veränderung des Fahrbahnbelags akzentuiert.

Wir sind uns bewusst, dass diese Regelung nur eine geringe Verbesserung für die Anwohner darstellt, sie bietet aber einen erkennbaren Sicherheitsvorteil für die Schulkinder.

D) Straßenraumgestaltung am Knoten Bühlen-/Ahornstraße verändern (z.B. Aufpflasterungen)

Die Förderung des Radverkehrs muss Anliegen von Eltern, Erziehern und Politik bleiben. Die als Pkw-Ersatz in den Medien bezeichnete Einführung und Zulassung von E-Rollern kann dabei kaum beitragen: zwar wird hiermit eine umweltfreundliche Mobilität gefördert, gleichwohl ist das zusätzliche Risiko durch die Möglichkeit des Schnellfahrens zu be(ob)achten.

Es ist Aufgabe von Eltern und Lehrenden, die Notwendigkeit des nicht-motorisierten Fahrens für Gesundheit und Klimaschutz zu verdeutlichen, wie es ja auch im Bürgerforum mehrfach anklang.

Die Schulweg-Problematik zu Stoßzeiten kann nicht durch verkehrsgestalterische Maßnahmen alleine entschärft werden. Hier ist die Initiative von Elternbeiräten, Lehrerschaft und der Gemeinde gefragt, gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern Lösungen zur Verkehrsvermeidung zu entwickeln und damit zu experimentieren. Denkbare Lösungsansätze in diese Richtung wären z.B. die Organisation von Fahrgemeinschaften (auch mit Mitfahrer-Treffpunkten) oder Schulwege-Patenschaften, bei welchen – zu Fuß als auch zu Rad – die „Großen“ auf die „Kleinen“ aufpassen.

Thema Radverkehr

Beratungsgruppe zum Radverkehr

Wo liegt das Hauptproblem? Antwort: Am Bahnhof. Ungeordnete Verkehre, Es wird eher der Altdorfer Kreisel (weniger sicher) als die Unterführung genutzt.

- **Fortführung** des Fahrradweges Stöck ←→ Bahnhof nicht erkennbar. Das würde die Gruppe gerne an Experten weitergeben.
- **Parkordnung** und Fahrradverkehr, z.B. Schönbuchstraße: Hier wird einseitig geparkt. Verkehr muss sich einen Fahrweg teilen. Sobald aber ein Fahrradfahrer dazu kommt, wird es eng. (→Experten?)
- Einigkeit wurde bzgl. der **Fahrradschutzstreifen** erreicht. Diese werden in vielen Bereichen als einsetzbar befunden, da sie bei den Autofahrern Aufmerksamkeit schaffen sowie den Fahrradfahrern Sicherheit vermitteln und diesen auch genug Platz schaffen, sich sicher fortzubewegen. In derlei Umbauten wird ein Symbol für die Verkehrswende gesehen, die auch Holzgerlingen erreichen soll.
- Speziell beim Schulzentrum in der Berkenstraße eine **Fahrradstraße** einrichten Ausdehnung in die Ziegelhofstraße / Goethestraße kann weiter diskutiert werden. Vgl. verkehrsberuhigter Bereich.
- **Mehr Fahrradstellplätze** schaffen (wie in der Achalmstraße). Sie wären auch in der Böblinger / Tübinger Straße schön (wo eben die Hauptgeschäfte liegen).
- Vision: **Hochradweg** im Problembereich des Bahnhofs bis zur Rudolf-Diesel-Str.

dazu die Hinweise des Mentors für die Expertengruppe:

In der teilweise einem Brainstorming ähnelnden Diskussion wurden immer wieder Aspekte der verkehrlich-räumlichen Ordnung genannt. → Mentorvotum

Einzelvoten Radverkehr

<u>Votum / Anmerkung</u> von Sybille Kannwischer

Die Anbindung durch einen Radschnellweg nach Böblingen ist unbedingt notwendig.

Bei der Unterführung von Hülben in Richtung Stadtmitte ist eine klare Verkehrsführung notwendig, da hier eine hohe Unfallgefahr vorliegt.

Die Fahrradfahrer sollten gerade im Bereich der Steigungen der Tübinger / Böblinger Straße geschützt werden.

Bei Neuplanungen sollte immer der Radverkehr mit bedacht werden!

Auch E-Bikes und E-Roller sollten mitberücksichtigt werden.

Der Problemradweg ist an der Bahnlinie entlang: Es ist der Hauptradweg, d.h. schnelle Fahrradfahrer fahren hier entlang, und gleichzeitig ein Fußgängerweg. Das zusammen funktioniert nicht und muss entzerrt werden.

Schutzstreifen mit Piktogrammen finden Zustimmung.

Fahrradschutzstreifen sind in der Tübinger / Böblinger Straße unbedingt notwendig, um die Straße / die Innenstadt fahrradfreundlicher zu gestalten. Die Steigungen gefährden Fahrradfahrer. Hier herrscht dringender Handlungsbedarf. Piktogramme alleine reichen nicht aus.

Die Übergänge an der Altdorfer Kreuzung sind problematisch für Radler und derzeit keine Lösung. Hier sind die Experten gefragt.

Siehe auch: Präsentation und Ideen von Herrn Blascheck.

Votum / Anmerkung von Gerhard Henkel
Organisation: Arbeitsgruppe Radverkehr

Es müsste ein „Marketing“ pro Rad geben (Radfreundliche Stadt, usw.)

Weitere Überlegung: Es sollte eine gleichberechtigte Zone für den Verkehr in der Innenstadt geben (Böblinger Straße bis Rektor Franke Haus).

Votum / Anmerkung von Dr. Stephan Volz

Fahrradschutzstreifen sind zu begrüßen, es gibt aber kaum Straßen mit genügend Platz.

Votum / Anmerkung NN

Es sollten Piktogramme in der Tübinger / Böblinger Straße angebracht werden, da in der 30er-Zone keine Schutzstreifen erlaubt sind.

Die Parkordnung und der Fahrradverkehr in z.B. der Schönbuchstraße sind ein Problem. Hier braucht es eine Lösung, da die durchgängig parkenden Autos eine Gefährdung darstellen.

Expertenvotum Radverkehr:

Votum / Anmerkung von Margret Blascheck
Organisation: Stadtseniorenrat Holzgerlingen e.V.

Wunsch: Abschließbare Fahrradboxen für teurere Pedelecs am Bahnhof und an der Haltestelle Hülben.

Radwege öfter auf Scherben / Verschmutzungen kontrollieren, sowie Ränder mähen, bzw. Sträucher zurückschneiden.

Im Nachrichtenblatt über die Vielfältigkeit der Radabstellmöglichkeiten informieren – siehe Böblinger / Tübinger Straße im Innenstadtbereich. Hier gibt es an den Bänken kombinierte Sitzmöglichkeiten und Abstellbügel für Fahrräder.

Votum / Anmerkung von Ines von Pupka-Lipinski
Organisation: Diakonie

Eine Verkehrsschulung der Schüler wäre gut und würde Sicherheit bringen. Man müsste das Verkehrsbewusstsein schulen.

Es sollte überdachte Fahrradstellplätze geben.

Votum / Anmerkung von Albrecht Schmid
Organisation: Freiwillige Feuerwehr

Würden sich die Radfahrer auch etwas an die StVO halten, wäre es schon viel sicherer. (Sprich: eine Sensibilisierung für Verkehrsbewusstsein wäre nötig)

Votum / Anmerkung von Margit Withelm
Organisation: Vereinssprecherin

Radwege werden von Schülern und auch von Schnell-Fahrern selten genutzt, z. B. der Radweg in der Bahnhofsstraße.

Votum / Anmerkung von Michael Wagner
Organisation: Stadtverwaltung – Tief und Straßenbau

Fahrradschutzstreifen sind rechtlich schwierig (Fahrbahnbreite von mindestens 7,00m)[3]. Welche Piktogramme sollen hier als Alternative aufgebracht werden?

---

[3] Hinweis von Frau Dr. Körntgen (Fahrradexpertin): Das stimmt so nicht ganz. Es gibt - auf Antrag – die Möglichkeit, Schutzstreifen bei schmalen Kernfahrbahnen zu markieren. Mindestens 6.6m zwischen den

Was sagt dieses Piktogramm[4] einem ortsfremden Autofahrer? Evtl. eine Gefährdung durch ein falsches Sicherheitsgefühl.

Fahrradabstellplätze in der Böblinger / Tübinger Straße sind durch „Baumbänke“ vorhanden.

Hochradwege sind sehr kostenintensiv, Beeinträchtigung der Wohnqualität (Aussicht), Trassenführung (Platzbedarf der Stützen) schwierig.

Votum / Anmerkung von Kathrin Speidel
Organisation: Stadtverwaltung – BE und Steuerungsaufgaben

Konzeptionen für den Radverkehr in enger Abhängigkeit zu den Konzeptionen für den Fußverkehr ausarbeiten.

Borden sind dann erforderlich. Außerdem können Schutzstreifen auch einseitig, z.B. bergauf markiert werden

[4] Hinweis von Frau Dr. Körntgen: Fahrrad ist hier anzuwenden. Es zeigt, dass hier mit Radlern zu rechnen ist und Radler hier erwünscht sind.

Mentorvotum Radverkehr

In den Gesamt- wie in den Einzelvoten traten nur wenige spezielle Forderungen zutage. Es ist deutlich geworden, dass der Fahrradverkehr einer ständigen Beobachtung und Optimierung bedarf. Es wurde der Wunsch geäußert, dass der Radverkehr mehr Bedeutung, mehr Wertschätzung und mehr Sichtbarkeit erhält. Es wurde gefordert, dass Holzgerlingen sich engagieren und zeigen soll, dass es wirklich fahrradfreundlich werden möchte.

Bis auf die Frage der Nutzung des sog. Altdorfer Kreisels anstelle der ausgeschilderten Unterführung lassen sich die Probleme auch nach Auffassung des Forums kaum durch Maßnahmen der verkehrlichen Anordnung lösen.

Ein Schutzstreifen für Radler ist in Bereichen mit Zonen-Geschwindigkeit – im Gegensatz zur Einzelanordnung von 30 km/h – laut StVO nicht verwendbar. Zu prüfen ist, ob hier mit Piktogrammen eine ähnliche Wirkung erzeugt werden kann. Bei der rechtlich nicht eindeutig geklärten Verwendung von Piktogrammen, die denen des Fahrrad-Schutzstreifens ähneln, wird hier empfohlen, sich auf einen „Mut zur Lücke“ einzulassen, d.h. in den in Frage kommenden Gemeindestraßen Piktogramme in Verbindung mit dem „Achtung Radverkehr“-Schild (Nr.138 -10 StVO) zu verwenden.

Für die Frage eines Radschnellweges[5] Richtung Böblingen sollte ein Fachmensch konsultiert werden. Das gilt auch für eine integrative Fahrradkonzeption für die Schönbuchlichtung.

Empfohlen wird für die genannten Bereiche eine gesonderte (Kurz-) Expertise zur Entzerrung der einzelnen Verkehrsarten und zu Fahrradstraßen bzw. -Schutzstreifen.

[5] Hinweis von Frau Dr. Körntgen: Es gibt bereits eine Machbarkeitsstudie.
https://www.lrabb.de/site/LRA-BB-2018/get/params_E-1921947614/15887004/19pm130-Machbarkeitsstudie%20Beteiligungsplattform.pdf
Sowie ein aktuelles Radverkehrskonzept für den Landkreis Böblingen von 2014.

Thema Vernetzung

Aussagen der **Beratungsgruppe Vernetzung**

(Ergebnisse des Brainstormings):

- Mitfahrplattform (Plattform für Mitfahrgelegenheiten einrichten, um Fahrgemeinschaften zu bilden).
- Seilbahn zum Bahnhof.
- Park and Ride (Alter Nordbahnhof, Bahnhof)
- Baugebiet Hülben-Dörnach (Anschluss verbessern)
- Beschilderung (z.B. zum Friedhof)
- Car-Sharing, E-Roller, Mehr E-Bike Stationen
- Seniorentaxi (Ausweitung auf Altdorf, Hildrizhausen)
- Hauptverkehrsachse Auslastung: Wie ist die Verkehrssituation?

dazu die Hinweise des Mentors für die Expertengruppe:
Das Thema zeigte sich wenig fassbar. In der Brainstorming-Diskussion wurden vor allem Instrumente der technischen Verbindung genannt, obwohl Vernetzung auch ein Thema der persönlichen Teilhabe (Teilnahme-Möglichkeit) ist.

- Empfohlen werden kann für die wichtigsten Verkehrswege für alle Verkehrsträger (Fußgänger, Radfahrer, Bus, Pkw, Lkw) eine Zählung der Mengen und Aufenthalte.
- Das Gebiet Hülben-Dörnach scheint sehr separiert zu sein. Sollte das Gebiet eine Stadtteilmitte haben bzw. bekommen und was sollte dort stattfinden?
- Frage an die Anwesenden: Welche Erfahrungen nennen Ihre Kunden / Gäste / Patienten in Bezug auf die Umsetzung von Mobilitätswünschen?

Einzelvoten zur Vernetzung:

Votum / Anmerkung von Manfred Wanner

Zur Aussage „Beschilderung (z.B. zum Friedhof)“:
Die Schilder nehmen über Hand. Hier ist weniger mehr. Das würde auch dem innerstädtischen Bild entgegenkommen. Man sollte intelligente Maßnahmen entwickeln und nicht für jede Kleinigkeit ein Schild aufstellen.

Votum / Anmerkung von Dr. Stephan Volz

Der Lieferservice via DHL ist eine interessante Alternative.

E-Roller sind eine Gefahr für den Straßenbetrieb, da sie gerne kreuz- und querfahren und auch in 30er Zonen von Autos überholt werden.

Votum / Anmerkung von Sybille Kannwischer

Wichtige Frage: Wie können Hülben und Dörnach mehr mit der Stadt Holzgerlingen vernetzt werden?

Die Fahrpläne, bzw. die Verkehrsmittel, sollten untereinander mehr vernetzt werden. D.h. bei der Frage: „Wie komme ich von A nach B mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln?“, spielt es eine große Rolle, wie gut die Vernetzung von Bus, Zug, Fahrrad, Car-Sharing, etc. untereinander ist.

Der Lastenrad-Lieferservice könnte ggf. durch Schüler/innen unterstützt werden.

Eine Bürgerbefragung oder eine Bürgerzählung hinsichtlich „Mobilität“ (Wo wohnen Sie? / Wo wollen Sie hin? / Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier? / Was wünschen Sie sich? / etc.) wäre sinnvoll.

Die Frage „Wie sieht die Zukunft von Holzgerlingen aus?“ muss unbedingt in das Mobilitätskonzept mit einfließen!

Votum / Anmerkung NN

Die Mitfahrplattform sollte per App angeboten werden.

Für das Park and Ride sollten neue Parkplätze vis-à-vis der Haltestelle Dörnach (West) geschaffen werden.

Für das Car-Sharing-Angebot bitte in Kontakt mit Margret Blascheck treten.

Das Seniorentaxi evtl. auch auf Abruf mit Sonderpreis anbieten.
Was sind die Fahrpreise für das Seniorentaxi?

Votum / Anmerkung von Gerhard Henkel

Es fehlen die Vorschläge:

- Kurzfristige Nutzbarkeit von Seniorentaxi und Bürgerbus
- Autonome Busse und Fahrbänke / Rolltreppen (Visionen)

Expertenvotum Vernetzung:

Votum / Anmerkung von Albrecht Schmid
Organisation: Freiwillige Feuerwehr

Wollte man das Gebiet Hülben und Dörnach in die Stadt integrieren, müsste man die B464 und die Bahn überdeckeln. Dann wäre das Problem für alle gelöst. Die Einfahrt müsste beim Tunnel Holzgerlingen Nord sein und die Ausfahrt beim Kreisverkehr Altdorf. Damit wären auch gleichzeitig der Lärm der Bahn und der Lärm der Straße beseitigt.

Votum / Anmerkung von Margret Blascheck
Organisation: Stadtseniorenrat Holzgerlingen e.V.

Eine Mitfahrplattform für den engeren Umkreis von Holzgerlingen sollte auf der Holzgerlinger App aktiviert werden. Der Vorteil wäre, dass sich Menschen kennen und man nicht bei völlig Fremden mitfahren muss.

Auch sollten „Mitfahrbänkle“ zu Fahrten in die Stadtmitte (zu Ärzten, zum Rewe, der Physiotherapie, …) an entlegenen Gebieten aufgestellt werden (z.B. in der äußeren Bühlenstraße, der Siedlung, der Talstraße, …).
Im Stadtgebiet gibt es auch schon viele Bänke, die mit einem „Nimm mich mit“ gekennzeichnet werden könnten. Dies könnte auch ein Beitrag zur Vernetzung der Bewohner untereinander werden.

Für mich persönlich ist ein Angebot eines Car-Sharing-Anbieters für Holzgerlingen wichtig.

Votum / Anmerkung von Ines von Pupka-Lipinski
Organisation: Diakonie

Das Seniorentaxi sollte bis nach Böblingen ausgeweitet werden.

Außerdem sollte es an mehr Tagen in der Woche fahren und täglich telefonisch abrufbar sein.

Eine Begleitung für gehbehinderte Menschen sollte angeboten werden.

Votum / Anmerkung von Margit Withelm
Organisation: Vereinssprecherin

Wenn die Schönbuchbahn genutzt werden soll, muss es bessere Möglichkeiten geben, von den einzelnen Wohngebieten zu den Haltestellen der Bahn zu kommen. Hier wären evtl. auch Kleinbusse eine Option.

Votum / Anmerkung von Walter Hahn
Organisation: Gemeinderat (BNU – Bürger für Natur und Umweltschutz)

Sitzbänke an bestimmten Plätzen im Ort, die klar mit einer bestimmten Destination gekennzeichnet sind.

Votum / Anmerkung von Kathrin Speidel
Organisation: Stadtverwaltung - BE und Steuerungsaufgaben

Das Thema Beschilderung (v.a. für Fuß-und Radwege) bzw. die Ausgestaltung des Wegenetzes könnte den Aspekt einer guten Vernetzung / Anbindung positiv unterstützen.

Votum / Anmerkung von Michael Wagner
Organisation: Stadtverwaltung – Tief und Straßenbau

Wegen des Trassenverlaufs der Höchstspannungsleitung wird eine Seilbahn nicht umsetzbar sein (von der Aichtalstraße bis in die Innenstadt)

Der Anschluss der Gebiete Dörnach und Hülben ist gegeben und beträgt auf die Strecken
Dörnach zum Bahnhof → 8 min zu Fuß
Hülben – Haltestelle Nord → 9 min zu Fuß.

Mentorvotum Vernetzung:

Das große Thema „Vernetzung“ konnte in der Beratungsgruppe wie in der Expertengruppe nur durch ein Brainstorming ansatzweise erschlossen werden.

Es ist allen bewusst, dass die separate Lage von Hülben und Dörnach von Dauer sein wird. Die Bewusstseinsbildung der dort Lebenden als Mitglieder der Bürgerschaft dieser Stadt ist nicht auf einfache Weise zu erreichen.

Der „große Deckel“ über B464 oder über B464 und Bahn wäre eine Maßnahme, die viele Probleme lösen würde. Gleichwohl ist eine Realisierung angesichts der Kosten nicht zu erwarten. Hier wurden bei der Trassenfindung bzw. der Ausweisung von Wohngebieten Fakten geschaffen. Eine Teil-Lösung könnte die Absenkung der B464 von Anschluss Nord bis Altdorfer Straße auf Höhe der Unterfahrung Altdorfer Kreisel darstellen. Dadurch würde die Möglichkeit eröffnet, weitere Übergänge zu schaffen.

Die Separierung der peripher gelegenen Stadtgebiete wird sich mit dem Altersfortschritt zunehmend negativ auf Lebensgefühl und Identifikation auswirken. Der Bedarf an Vernetzung wird durch elektronische Netze nur teilweise befriedigt. Daher kommt Angeboten wie Seniorentaxi bzw. Flanierbus (Bürgerbus im Richtungsbandbetrieb, hält auf Aufforderung) besondere Bedeutung zu. Die Durchbindung nach Böblingen ist meines Erachtens nicht nötig, wenn ein seniorengerechter Übergang zur Schönbuchbahn ermöglicht wird.

Die an sich reizvolle Idee einer Seilbahn ist m.E. nicht umsetzbar, und dies nicht nur wegen der Stromtrassen: Seilbahnen mit sog. hängenden Seil (Sessel- oder Kabinenbahn) benötigen entweder höher gelegene Haltestellen, die im Ortsbild Holzgerlingens kaum zu realisieren sind oder längere Absenkstrecken, die im Vor- und Nachlauf nicht gequert werden können. Als Einsatzbereiche für Seilbahnen mit liegendem Seil (z.B. Bergbahnen) kommen wegen deren mangelhaften Querbarkeit in holzgerlingen nur die Bergflanken in Betracht, z.B. als Aufstiegshilfe vom Aichtal.

Spezielle Events (Flohmarkt etc.) zur Stärkung der Identifikation kommen in Holzgerlingen wegen der Siedlungsdichte und den Straßenbreiten nur auf wenigen Plätzen infrage. M.E. ist die Identifikation und in deren Folge die persönliche Vernetzung schon durch die vorhandenen Highlights gegeben: Mauritiuskirche, Rathaus, Kalteneck u.v.a.m., aber auch Waldfreibad und die (noch) vorhandenen Streuobstwiesen wirken hier unmittelbar mit. Insofern sind die Überbauungen und die Eingriffe ins Ortsbild kritisch zu sehen; hier wird künftig mehr Schutz notwendig sein.

Thema Bus

Aussagen der Beratungsgruppe zum Busthema

- Innerörtlicher Busverkehr (**Anbindung aller Stadtteile**) ist zu verbessern
- **Autonomer Bus** (um einen 24 Stunden Transport zur Verfügung zu stellen)
- **Verdichtung der Taktzeiten** (Wengertsteige: Taktzeiten erhöhen oder zusätzlicher Bus, der kann auch klein sein).
- **Anbindung Schönbuch** – Nachbargemeinden (Diskussion wie man das mit der Anbindung Schönbuch macht (Bsp. Nachts Ruftaxi)
- **Anbindung** in Dettenhausen an Linien Richtung Leinfelden-Echterdingen bzw. Tübingen: Übergang zu kurz. Ähnliches betrifft den Übergang in Böblingen.
- **Pünktlichkeit** für Anschlusszüge (Fahren nur im Stundentakt. Das bedeutet, wenn man den Anschlusszug verpasst muss man eine Stunde warten.)
- Busverbindung 754 **Tübingen** (Einfachere Möglichkeit nach Tübingen zu kommen. Man kommt auch hin, aber abends nicht mehr zurück.)
- Attraktivität von Angeboten erhöhen (Car-Sharing, E-Roller, Bürgerbus)

dazu Anmerkungen des Mentors für die Expertengruppe:

- Das Thema ist fokussiert auf Anbindungen und Verfügbarkeit. Komfort und Sicherheit werden damit als ausreichend empfunden.
- Gerne hätten wir etwas zur Zugänglichkeit gehört. Daher Frage an die Experten-Runde nach den Meldungen vom Kundenkreis zu der Benutzbarkeit des Busses auch für mobilitätseingeschränkte oder ortsunkundige Personen.
- Der autonome Bus setzt m.E, den Umbau bzw. die Neuordnung des Straßenraums voraus. Hier sollte über ein Realisierungsgutachten nachgedacht werden.
- „Pünktlichkeit“ übersetzen wir mit Anschluss-Sicherheit. Das wäre zu überprüfen.

Einzelvoten Bus

Votum / Anmerkung von Dr. Stephan Volz

Verbesserung der Kommunikation: Z. B. Plakate an den zentralen Ausfahrtsstraßen, Aushänge in der Buslinie R72E, Newsletter der Stadt, …

Verbesserung der Zugänglichkeit: Die Haltestellen (die es noch nicht sind) müssen vorbereitet werden und die Busse ersetzt, bzw. verändert werden.

Problematisch ist es außerdem, wenn mehrere Rollstühle und Kinderwagen in den Bus wollen. Hier sind die Kapazitäten der Busse sehr schnell ausgelastet, besonders momentan mit dem Schienenersatzverkehr.

Votum / Anmerkung NN

Die „Verdichtung der Taktzeiten“ sollte insbesondere zu bestimmten Tageszeiten erfolgen, wie morgens und mittags zu den Stoßzeiten der Schüler sowie morgens und abends zu Berufsverkehrszeiten

Die Akzeptanz eines Bürgerbusses wird nicht gesehen (Bsp. auch in Waldenbuch).

Votum / Anmerkung von Gerhard Henkel

Wir brauchen eine Untersuchung darüber, wer den Bus nutzt, zu welchen Uhrzeiten und zu welchem Preis.

Votum / Anmerkung von Sybille Kannwischer

Die Überprüfung der Anschluss-Sicherheit ist sehr wichtig.

Votum / Anmerkung von Manfred Wanner

Die Überprüfung der Anschluss-Sicherheit wird für sehr wichtig empfunden.

Expertenvotum Bus

Votum / Anmerkung von Walter Hahn
Organisation: Gemeinderat (BNU – Bürger für Natur und Umweltschutz)

Ich habe dazu im Gemeinderat den Vorschlag gemacht, dass sich die Stadt mit einem Busunternehmen zusammentut und bei der nächsten Vergabe der Buszubringerdienste für die Schönbuchbahn ein gemeinsames Angebot abgibt. Dann erst wird es möglich, bedarfsbezogen weitere Verbindungen anzubieten. Derzeit ist das wegen des Ausschlusses von „Konkurrenzlinien“ nicht möglich.

Votum / Anmerkung von Margret Blascheck
Organisation: Seniorenrat Holzgerlingen e.V.

Eine Idee wäre ein „Veranstaltungsbüsle“ für Abendveranstaltungen einzuführen.
Mit einer eventuellen Ausweitung, bzw. Aktivierung des Seniorenmobils für einzelne Veranstaltungen.
Hier müssen zuerst die bereits vorhandenen Fahrdienste erfasst und koordiniert werden.

Votum / Anmerkung von Margit Withelm
Organisation: Vereinssprecherin

Wenn die Schönbuchbahn genutzt werden soll, muss es bessere Möglichkeiten geben, von den einzelnen Wohngebieten zu den Haltestellen der Bahn zu kommen. Hier wären evtl. auch Kleinbusse eine Option.

Votum / Anmerkung von Ines von Pupka-Lipinski
Organisation: Diakonie

Die Verdichtung der Taktzeiten wäre auch für ältere Menschen gut.

Die leichte Zugänglichkeit /Benutzbarkeit ist insbesondere auch für ältere Menschen wichtig, da diese auch häufig mit Rollatoren unterwegs sind. Einstiegshilfen in den Bus wären z. B. gut.

Votum / Anmerkung von Kathrin Speidel
Organisation: Stadtverwaltung - BE und Steuerungsaufgaben

Vor der Einführung, bzw. Konzeption eines Bürgerbusses sollten wettbewerbsrechtliche Beschränkungen beleuchtet werden.

Ein Bürgerbus als Mobility-on-Demand-Lösung wäre wünschenswert. Dadurch käme es ggf. auch zu einer Attraktivitätssteigerung.

Mentorvotum Bus

In der Diskussion wurde mehrfach die Möglichkeit erörtert, mit einem autonom fahrenden (Klein-)Bus viele Probleme zu lösen. In einem vielgestaltigen Straßenraum wie dem in unserer Stadt wären aber zahlreiche Umbauten vorzunehmen, so dass die Erprobung eines solchen Fahrzeugs die Finanzierung z.B. durch Fördermittel voraussetzt.

Zur Qualitätssicherung bei den Buslinien als Zubringer zur Schönbuchbahn wäre – wie in den Gruppen vorgeschlagen – die Kooperation von Stadt und einem Busunternehmen zu prüfen, könnte aber auch m.E. wettbewerbsrechtlich unzulässig sein. Hier sollte die Stadt ihre Vorstellungen eher in den Zweckverband einbringen, so dass schon die Ausschreibung die geforderten Qualitätsstandards enthält, die vor allem den mobilitätseingeschränkten Personen gewidmet sind.

Der Vorrang der Anschluss-Sicherheit vor der scharfen Pünktlichkeit könnte durch eine Flexibilisierung in mehreren Ebenen seinen Ausdruck finden. D.h. es würde z.B. der Anschlussbus von der Schönbuchbahn (in Grenzen) auf diese warten. Hier wäre eine einfache Anzeigetafel oder auch eine App eine gute Entscheidungshilfe für Busfahrer wie für Fahrgäste.

Eine Veränderung der Linienführung im Busnetz für die Anbindung von Breitenstein, Neuweiler oder Schönaich an die Schönbuchbahn (d.h. die direkte Verbindung über die Schönaicher Straße anstelle des “Kurvens“ über die Wengertsteige) ist sinnvoll, solange sie nicht zu Lasten der Verbindung zu den Stadtteilen führt, die über dem Aichtal liegen. Diese Verbindung würde die Akzeptanz der Busverbindung Weil/Schönaich ←→ Holzgerlingen verbessern, ist aber wohl Aufgabe von Kreis bzw. Zweckverband.

Es ist berichtet worden, es sei eine spezielle Schüler-Busverbindung eingestellt worden, so dass nun wieder mehr Elterntaxi fahren. Hier wird man die Wiederauflage eines städtischen Schülerbusses prüfen können; durch die Widmung speziell für den Schülerverkehr würde ein solches Angebot auch genehmigungsfrei und somit sehr flexibel gestaltbar sein.

(vgl. Abschnitt Vernetzung)

Thema Parken

Aussagen der Beratungsgruppen zu Parken:

Kein eigener Termin, folglich keine eigene thematische Diskussion, nur Anregungen aus den Gruppen und Gremien. Thema wird zur Zeit (d.h. Sommer 2019) zusätzlich als eigenes Kurzgutachten mit Befragung (siehe Nachrichtenblatt) bearbeitet.

Vor-Aussagen und -Anmerkungen des Mentors:

- Beim Thema Parken zeigen sich die Defizite im Ausbau der Verkehrswege und in der Abstimmung zum Einwohner- und Flächenwachstum besonders deutlich:
    - Wohnstraßen sind teilweise überparkt.
    - In der Kernstadt werden die Parkplätze knapp; Anwohner stehen in Konkurrenz zu Kunden und Besuchern.
    - In der Nähe der ÖPNV-Haltestellen gibt es wildes Park & Ride.
    - Lieferverkehr und zunehmende Belieferung aus Online-Handel konkurrieren mit parkenden Pkws (Parken „in zweiter Reihe“).
- Tiefgaragen müssen nutzerfreundlich gestaltet werden.
- Möglichkeiten:
  -- Neuerliche Parkflächenzählung (Basis).
  -- In einigen Wohnstraßen Einbahnregelung und Schrägparken[6].
  -- Bei Neubauten / Verdichtungen mehr Stellplätze vorschreiben bzw. die Einrichtung von Parkflächen andernorts verlangen.
  -- Zusätzliche Parkierungsflächen ausweisen.
- Innenstadt für große SUV sperren bzw. Parkraum bevorzugt für kleine / E-Autos.
- Eventuell werden als Folge der Energiewende die Kraftfahrzeuge heutiger Prägung durch platzsparendere Modelle ersetzt werden.
- <u>Frage an die Runde</u>: besondere Beobachtungen und/oder Anmerkungen?

[6] Hinweis von Frau Dr. Körntgen auf eine Dilemmasituation Parken←→Radfahren: Schrägparken ist aus Sicht des Radverkehrs ungünstig. Das Auto muss erst 1,5 m zurücksetzen, damit Straße eingesehen werden kann. In diesem Distanzbereich zu parkenden Autos fahren Radler (Rechtsfahrgebot!). Wenn Einbahnstraßen, dann nur mit Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung.

Einzelvoten Parken:

Votum / Anmerkung NN

Es sollte ein Parkverbot in der Achalmstraße geben. Diese ist zu eng. Auch gibt es hier Dauerparker durch die Bus- und Bahnnutzer.

Auch in der Altdorfer Straße sollte es ein Halteverbot geben. Hier ist sonst bei Gegenverkehr der gesamte Verkehr blockiert. Es sollten Ausweichlücken geschaffen werden.

Die Innenstadt nur für große SUV zu sperren und den Parkraum nur für kleine / E-Autos freizugeben, wird als Blödsinn erachtet.

Votum / Anmerkung von Gerhard Henkel

Es braucht ein Konzept zum Parken in der Innenstadt.

Die Idee ist, keinen Autoverkehr in der Innenstadt und damit einhergehend auch kein Parken im Zentrum zu erlauben (außer den Lieferdiensten). Einkäufer wären zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Mit dem Auto könnte nur etwas weiter entfernt geparkt werden.

Außerdem wäre ein Lieferkonzept des Einzelhandels nötig.

Votum / Anmerkung von Sybille Kannwischer

In Holzgerlingen gibt es meiner Einsicht nach kein Parkhaus, welches öffentlich ist? Die Altdorfer Straße ist eine Problemstraße.

Expertenvotum:

Votum / Anmerkung von Walter Hahn
Organisation: Gemeinderat (BNU – Bürger für Natur und Umweltschutz)

In der Altdorfer Straße sollte es laut Schmid / Lauxmann ein Parkverbot geben. Auch würde ein Parkhaus in der Gartenstraße begrüßt werden.

Votum / Anmerkung von Margret Blascheck
Organisation: Stadtseniorenrat Holzgerlingen e.V.

Die Parkmöglichkeiten in der Innenstadt sollten erfasst werden. Anschließend könnte ein Flyer erstellt werden, der sie ausweist und jener dann den Händlern und Gesundheitspraxen zur Weitergabe an Besucher gegeben werden.

„Parksünder“ sollten auf die Problematik der zugeparkten Gehwege und abgesengten Gehwegübergänge aufmerksam gemacht werden. Das stellt insbesondere ein Hindernis für Rollatoren, Kinderwägen, Rollstühle, Gebehinderte, etc. ein Problem dar. Hier evtl. eine Smiley-Aktion?

Votum / Anmerkung von Margit Withelm
Organisation: Vereinssprecherin

Ein Parkhaus in der Altdorfer Straße wäre zu begrüßen. Ein Solches wäre auch bei Großveranstaltungen in der Stadt eine Parkmöglichkeit für Fremde.

Votum / Anmerkung von Kathrin Speidel
Organisation: Stadtverwaltung - BE und Steuerungsaufgaben

Es könnte ein Anwohnerparkplan für Wohngebiete mit eng beparkten Straßen entwickelt werden.

Votum / Anmerkung von Ioannis Delakos
Organisation: Stadtverwaltung - Bürgermeister

Eventuell wäre ein Parkhaus in der Altdorfer Straße eine Option, gegenüber von der Bäckerei Binder.

Auch wäre die Entwicklung eines Konzepts zum Anwohnerparken positiv.

Votum / Anmerkung von Michael Wagner
Organisation: Stadt Holzgerlingen – Tief- und Straßenbau

Etwas entfernte Parkplätze werden nicht genutzt und stehen leer.

Die geforderten privaten Stellplätze bei Neubauten liegen in Holzgerlingen bei 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit. Die Landesbauordnung fordert lediglich 1,0 Stellplätze pro Wohneinheit.

Bei der Aussage, dass die Wohnstraßen teilweise überparkt sind, muss geprüft werden, um welche es sich handelt und zu welchen Zeiten.

Bei dem Vorschlag, die Innenstadt für SUV zu sperren und den Parkraum bevorzugt für kleine / E-Autos freizugeben muss erst die rechtliche Situation überprüft werden.

Mentorvotum Parken

In der Altdorfer Straße zeigt sich das Ausbau-Defizit besonders deutlich – wir könnten auch sagen: der Ausbau der Siedlung bzw. die Ausweitung der Nutzung, in Sonderheit die Nachverdichtung ist inkompatibel mit dem Ausbauzustand der Straßen, bei der Altdorfer Straße verschärft durch deren Anbindungsfunktion für den überörtlichen Verkehr.

In der Diskussion leuchtete immer wieder die Idee auf, auf dem Grundstück des heutigen Parkplatzes Garten-/Altdorfer Straße (ehemals Nr. 10 und 12) ein Parkhaus zu errichten. Da Parkhäuser wegen der erforderlichen Rampen einen sehr großen Platzbedarf haben und ein mechanisches Parkhaus wegen der Kosten und der Lärmemission nicht zu empfehlen ist, wird hier angeregt, dort den Bau eines Split-Level-Parkhauses mit sog. d'Humy-Rampen zu prüfen, in dessen erstem Level die Kurzparker untergebracht sein sollten.

Durch einen Parkhausbau würde der Weg frei für eine Regelung des Ruhenden Verkehrs (die aber noch die besonderen Bedarfe der mobilitätsbehinderten Personen zu berücksichtigen hätte) vorausgesetzt, es wäre den Geschäften Lauxmann und Blumen-Schmidt möglich, Kundenparkplätze auf eigenem Grund vorzuhalten. Eine großräumigere Alternative würde sich als Quartier-Kreisverkehr darstellen: Einbahnregelung Bahnhofstraße stadteinwärts und Altdorfer Straße stadtauswärts. Durch den Wegfall eines Fahrstreifens könnte gleichzeitig auch mehr Parkraum bereitgestellt werden kann.

Insgesamt wäre als Basis eine Parkraumzählung wichtig, um die zahlreich mitgeteilten persönlichen Eindrücke zu verifizieren. Eventuell ist es eine Gewöhnungsfrage: Im Dorf Holzgerlingen war das Auto vor dem Haus selbstverständlich, aber in der Stadt Holzgerlingen ist eine solche Situation eher ein Glücksfall.

Restriktive Maßnahmen spielten kaum eine Rolle. Hier könnte man an die Wiedergewinnung des Straßenraums für Aufenthaltszwecke denken, bei der die Fahrzeuge an einem entferneren Platz abgestellt werden müssten.

Eine Parkraumbewirtschaftung würde nur in der Innenstadt Sinn machen. Ein Dauerparken von Anwohnern, die einen eigenen (TG-) Stellplatz haben, ist dort zu unterbinden. Anderes gilt für die Wohnstraßen in stark verdichteten Gebieten (Hülben, Stöck I, Gebiet zwischen Palmerstraße und Erlachstraße, zzgl. weitere kleinräumige Gebiete), dort ist die Notwendigkeit weiterer Parkhäuser zu prüfen.

Die Stellplatzpflicht sollte bei Neubauten für alle WE über zwei Zimmern Größe (bzw. über 60m² Wohnfläche) auf zwei Plätze angehoben werden, wobei der zweite Stellplatz auch an anderer, naher Stelle angeboten werden könnte. Darüber hinaus sollten die Wohnstraßen umfassend auf eine Neuordnung der Parkierung (einschl. Maßnahmen der Verkehrsführung) hin geprüft werden; z.B.

ist es möglich, an geeigneter Stelle (vgl. oben, Fußnote Nr.5) Einbahnregelungen mit Schrägparken zu kombinieren.

Fazit des Mentors

Die fleißige und profunde Arbeit der Diskutanten mündete in einer Vielzahl von Vorschlägen, die nun dem politischen Repräsentanten – dem Gemeinderat – zu übergeben sind. Dessen Aufgabe in den nächsten Jahren wird es sein, die für Holzgerlingen wichtigen Lösungsansätze herauszuarbeiten und die entsprechenden Maßnahmen in Zusammenarbeit mit Verwaltung und Bürgermeister umzusetzen.

Aus den Verhandlungen sind aus Mentor-Sicht folgende Maßnahmen wichtig – Details sind den jeweiligen Hauptkapiteln zu entnehmen. Dabei kann diese Liste zwangsläufig nicht alle vielleicht aus fachlicher Sicht zusätzlich möglichen Maßnahmen wiedergeben, sondern muss sich, dem Auftrag des Mentors entsprechend, auf die im Bürgerforum genannten beschränken.

Die aus Sicht der Diskutanten und des Mentors vorrangig zu bearbeitenden, wichtigen Aufgaben sind:

A) Allgemein: Erstellung aktueller Basisdaten, d.h. neue Verkehrszählung, v.a. Aufenthaltsdauern, Routen, Parken, Knotenbelastung, Mengen.
B) Allgemein: Stadtweite Tempo-30-Zone mit Sonderregelungen für besonders zu schützende Bereiche.
C) Vernetzung: Bürgerbus, Seniorentaxi und Flanierbus neu konzeptionieren.
D) Radverkehr: Anwendung der „Holzgerlinger Lösung“, d.h. anstelle von Fahrrad-Schutzstreifen bei stark frequentierten Routen die Kombination von Piktogrammen auf der Fahrbahn und dem Achtung-Radverkehr-Schild am Anfang.
E) Radverkehr / Schülerverkehr Beauftragung einer Expertise für den Fahrradverkehr im Sinne *Fahrradfreundliches Holzgerlingen* (s.u. Radverkehr).
F) Schülerverkehr: Umbau der Berkenstraße im Schulbereich, Einbahnregelung und Neuordnung der umgebenden Straßen.

Zu den wichtigen Aufgaben, die zu gegebener Zeit auszuführen sind, zählen:

a) Vernetzung: Stärkere Einbeziehung des Jugendgemeinderats.
b) Vernetzung: Entwicklung der Identifikationswirkung durch eine Ortsbildsatzung.
c) Lärm: Probeweiser Umbau der äußeren Tübinger Straße: Einbahnregelung für Pkw, Sperrung für Lkw.
d) Lärm: Lärmkartierung auf Messwerte-Basis.
e) Lärm, Sicherheit: Anschaffung eines mobilen Geschwindigkeits-messgeräts und Schulung von Bedienpersonal. Lärm, Sicherheit: Stationäre Geschwindigkeitskontrollen an der B464.
f) Bus: Entwicklung von Qualitätsstandards für künftige Ausschreibungen über jene des Nahverkehrsplans für die Region Stuttgart hinaus.
g) Bus: Anzeigetafel am Bahnhof für Fahrgäste und wartende Busse.
h) Bus: Probebetrieb Schülerbus als kommunale Serviceleistung.
i) Radverkehr: Expertisen zu einem integrativen Fahrradkonzept und zu einem Radschnellweg (siehe entspr. Kapitel) nach Böblingen.
j) Parken: Erhöhung der Stellplatzpflicht. Identifikation von Flächen für den Parkhausneubau, Planungen für ein Parkhaus an der Altdorfer Straße.
k) Parken: Beobachtung des P+R-Verhaltens.
l) Parken: Beplanung von Straßenzügen, die für einen Umbau zugunsten mehr Parkraum geeignet sind.

Das Bürgerforum ist nun abgeschlossen, die erarbeiteten Vorschläge werden dem Gemeinderat zur kommunalpolitischen Prüfung und Beschlussfassung übergeben. Ein Bürger-Dialog zur Mobilität ist aber eine Daueraufgabe – so wie sich die technischen Bedingungen und Möglichkeiten verändern, so verändern sich auch die Ansprüche und Lebensweisen der Bürgerinnen und Bürger. Auch um die zwischenzeitlich erfolgten Realisierungen zu prüfen sollte in ca. 5 Jahren eine fachkundig begleitete Befragung stattfinden, in zehn Jahren spätestens eine Neuauflage des Bürgerforums.

Dank

Bürgermeister Ioannis Delakos als Initiator dieses Bürgerforums
und Dr. Marcus Steierwald als beauftragter Mentor
bedanken sich bei den Bürgerinnen und Bürgern und den lokalen Experten für die eingesetzte Zeit und die engagierte und fruchtbare Diskussion!

Großer Dank gebührt auch den Mitgliedern des Teams, die als Moderatorin bzw. Moderator die Diskussionen begleitet haben, den Gruppensprechern, sowie den Protokollanten.

Besonders bedanken wir uns bei Kathrin Speidel für die exzellente Organisation und beim technischen Team des Rathauses, das die Veranstaltungen gesichert hat.

Und last but not least wird ein später Dank an Dr. Elmar Wienhöfer abgestattet, der in der Zeit um die Jahrtausendwende die Entwicklung des Mentorverfahrens maßgeblich begleitete.

Anhang: Beispiel für eine Einsatzplanung im Bürrgerforum (Veranstaltungsphase). Die tatsächlichen Einsätze wurden bedarfsweise erhöht.

Einsatzplanung Mobilitätskonzept Holzgerlingen: Bürgerforum im Rathaus Holzgerlingen — Stand: **15. Mrz. 19**

x = sichere Teilnahme | (x) = mögliche Teilnahme, je nach Ressourcenbedarf

Datum Zeit*	BM Delakos	K. Speidel	Dr.M. Steier-wald	Dr. S. Körtgen	T. Sontheim BE	DI AOR M. Wacker	F. Drats-drummer	Jonas Pauthner	Annika Franke	Hanna Joß	Moritz Kollmer	Martin Schwab-auer	Status
Fr., 15. 2. 19 14°° - 16°° **Besichtigung**	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	FIX
Fr, 22.2.19 17:30 – 22°°* **Einführ & BerGr 1: Lärm**	GW		V/T	X	X	X	X	X	X	X	X	X	FIX
Mi., 27.2.19 17:30 – 22°° **BerGr 2+3: Bus & Vernetzung**			V/T	X	X		(x)	X	X	X	X	X	FIX
Mo., 11.3.19 19 - 22°° **offene Gr A**			V/T		X	X			X		X	X	FIX
Mi., 13.3.19 17:30-22°° **BerGr 4+5 Rad & Schülervk.**			V/T	X	X		X		X		X		FIX
Mo., 18.3.19 19 - 22°° **offene Gr B**			V/T	X		X		X	X	X			FIX
Mo., 25.3.19 19:00 - ? **Fazit + Präsent.**	X	X	X	X	X	X	X	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	Termin
Fr., 05.04.19 19:00 – 22:00 **Expertengr.**	X	X	V/T	(x)	X	X		(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	

*Zeit: End-Zeit ist maximaler Bedarf: Veranstaltung 18:00 – 21:00 | GW=Grußwort | V/T: Vor-bzw Nachbereitung

Abbildung: M.Steierwald und Team BF Holzgerlingen, 2019