

# Ergebnisdokumentation

**Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität St. Ingbert**

**Öffentliche Auftaktveranstaltung am 11. September 2018**

Ort: Rathaus St. Ingbert, Kuppelsaal

Uhrzeit: 17:30 Uhr bis 20:00 Uhr

Moderation/ Durchführung: Planersocietät

Dokumentation: Planersocietät

## 1 Einführung

Die Stadt St. Ingbert erstellt derzeit gemeinsam mit dem beauftragten Planungsbüro Planersocietät ein Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität. Dabei handelt es sich um eine übergeordnete Planung, in der die strategischen Grundsätze für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in St. Ingbert für die nächsten Jahre formuliert sowie Leitlinien und Ziele bestimmt werden. Das Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität entsteht als integriertes Gesamtwerk, das alle Verkehrsarten und Nutzergruppen gleichermaßen berücksichtigt.

Als wichtiges Planungsinstrument der nächsten Jahre soll das Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität in einem breiten Dialogprozess entwickelt werden. Daher fand am 11. September 2018 ein erstes Bürgerforum statt, das den öffentlichen Auftakt der Planung darstellte. Zu dieser öffentlichen Auftaktveranstaltung trafen sich ca. 50 Personen im Kuppelsaal des Rathauses.



Neben Informationen über den anstehenden Planungsprozess (Bearbeitungsschritte, zeitlicher Ablauf) und ersten Ergebnissen der bisherigen Bestandsanalyse wurde den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, sich umfangreich an der Diskussion zu beteiligen und Anregungen und Ideen für eine zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in St. Ingbert einzubringen.

## 2 Ablauf der Veranstaltung

Nach der Begrüßung durch den Oberbürgermeister Hans Wagner und eine kurze Einleitung durch Philipp Hölderich (Planersocietät) stellte Kevin Hillen (Planersocietät) aktuelle Herausforderungen und Trends der Verkehrsplanung in einem prägnanten Impulsvortrag vor. Anschließend informierte Philipp Hölderich über das Bearbeiterteam, den aktuellen Zeitplan und Bearbeitungsstand sowie die ersten Ergebnisse und Einschätzungen aus der bisherigen Bestandsaufnahme/ -analyse.

Letzteres war der Einstieg zum Austausch und zur Diskussion an drei Marktständen zu den Themen „Fuß- und Radverkehr“, „Öffentlicher Personennahverkehr“ und „Kfz-Verkehr“. In drei Gesprächsrunden von jeweils zwanzig Minuten konnten sich die Besucherinnen und Besucher themenbezogen über die bisherigen Ergebnisse informieren und ihre Ideen und Kritikpunkte einbringen. Dabei wurden sowohl grundsätzliche Meinungen und konzeptionelle Wünsche sowie Situationsbeschreibungen und konkrete Maßnahmenvorschläge genannt und auf Moderationskarten festgehalten. Die zahlreichen Anmerkungen werden nun ausgewertet und fließen in den weiteren Planungsprozess ein.

Zum Abschluss wurden die Ergebnisse der drei Marktstände durch die jeweiligen Marktstandleiter kurz zusammengefasst, bevor es von Philipp Hölderich einen Ausblick auf das weitere Vorgehen (anstehende Arbeitsschritte und sonstige Beteiligungsbausteine) gab. Besonders hervorgehoben wurde die Online Plattform ([www.buergerbeteiligung.de/mobil-sanktingbert](http://www.buergerbeteiligung.de/mobil-sanktingbert)). Hier besteht bis Ende Oktober die Möglichkeit, Kritik, Verbesserungsvorschläge und Wünsche auf einer interaktiven Karte zu nennen bzw. konkret lokal zu verorten. Die dabei gesammelten Hinweise werden ebenfalls ausgewertet und in den Planungsprozess einbezogen.

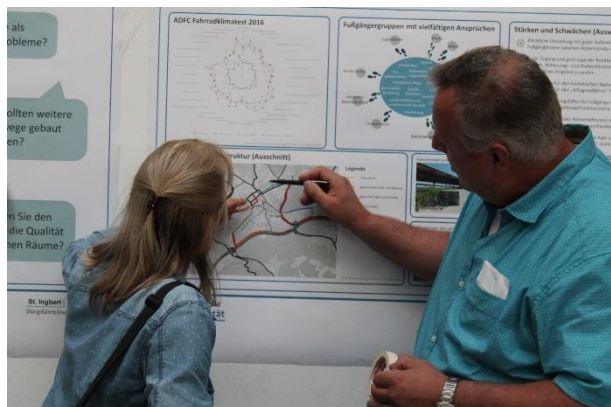
### 3 Ergebnisse der Marktstände

Im Folgenden sollen die Ergebnisse der Marktstände strukturiert und zusammengefasst dargestellt werden.

#### 3.1 Fuß- und Radverkehr

##### *Längsverkehr/ Verkehrsführung*

- Kohlenstraße: Trotz stark frequentierter Einrichtungen, die über die Kohlenstraße zu erreichen sind, gibt es keine sichere Radinfrastruktur
- Schlachthofstraße: nicht vorhandene Radinfrastruktur führt dazu, dass einige Radfahrer auf den Gehweg ausweichen und in Konflikt mit Fußgängern treten
- Radfahren durch Kreisverkehre erscheint einigen Radfahrern unsicher; das Fahren auf der Fahrbahn wird allerdings präferiert; nach Möglichkeit sind z. B. Schutzstreifen bis zur Einfahrt in den Kreisverkehr zu schaffen (Aufmerksamkeit)
- Für den Radverkehr offene Einbahnstraßen sind ein wichtiges Element der Netzplanung; Beschilderung und Kennzeichnung (ggf. regelmäßige Piktogramme) sind dabei bedeutende Bausteine; Verbesserungen im Neunkircher Weg und der Gartenstraße (Ludwigstraße als offene Einbahnstraße prüfen)
- Poststraße/ Rickertstraße: Neuralgischer Punkt, an dem Fußgänger und Radfahrer in Konflikt treten (am Kino)



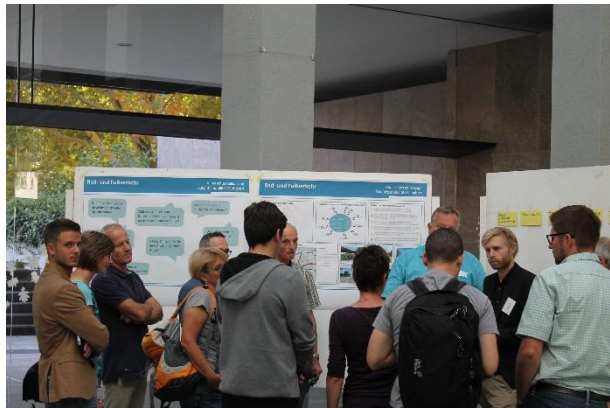
##### *Querungen*

- Neunkircher Weg: Trotz Zone 30 ist die Straße für Fußgänger häufig schwierig zu queren; als Grund werden hohe Kfz-Geschwindigkeiten genannt

- Saarbrücker Straße: Auf die Umwegempfindlichkeit von Fußgängern ist zu achten; regelmäßige Querungsmöglichkeiten sind ein wichtiger Bestandteil für ein attraktives Fußwegenetz
- Hobelstraße/ Kaiserstraße: die fußgängerunfreundliche Ampelschaltung der Druckampel mit langer Reaktionszeit wird kritisiert; generell sollen fußgängerfreundliche Ampelschaltungen zukünftig beachtet werden (kürzere Wartezeiten und längere Grünphasen für den Fußgänger)
- Wendlingseck: Die Querungssituation für Fußgänger und Radfahrer wird als unbefriedigend beschrieben (notwendige Umwege zu Querungshilfen)
- Kaiserstraße (Höhe Alte Brauerei): Eine Querungshilfe wird gewünscht

### **Aufenthaltsqualität**

- Sitzgelegenheiten an Bushaltestellen sind häufig nicht vorhanden; auch Möglichkeiten zum Anlehnen können berücksichtigt werden (bei beengten Platzverhältnissen)
- Sitzgelegenheiten sollen grundsätzlich im öffentlichen Raum vorhanden sein; in der Gustav-Clauss-Anlage eher mehr, in der Kaiserstraße bedarfsgerechter und qualitativ ansprechender
- Die soziale Sicherheit ist häufig durch fehlende oder mangelhafte Beleuchtung beeinträchtigt (z. B. in der Gustav-Clauss-Anlage oder Am Mühlwald)
- Auch eine regelmäßige Reinigung trägt zur sozialen Sicherheit bei (Verbesserungen z. B. am Bahnhof St. Ingbert oder der Unterführung zwischen Gustav-Clauss-Anlage und Innenstadt)
- Die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone und der Gustav-Clauss-Anlage wird überwiegend positiv bewertet; attraktive und interessante Räume für Kinder werden befürwortet (good-practice-Beispiele aus Saarlouis (kleine Spielelemente) und Zweibrücken (Wasserspiel) werden von den Teilnehmern genannt)



### **Allgemeines/ Sonstiges**

- Eine Bewusstseinsbildung für die aktiven Mobilitätsformen (schwächere Verkehrsteilnehmer) wird als großes Ziel formuliert
- Mehr Angebotsplanung im Radverkehr wird gefordert; mehr komfortable, sichere und nach Möglichkeit lückenlose Radinfrastruktur soll geschaffen werden (insbesondere in der Innenstadt)
- Eine Entschleunigung des Verkehrs im Innenstadtbereich wird gefordert, um die Bedingungen für den nicht motorisierten Verkehr zu verbessern

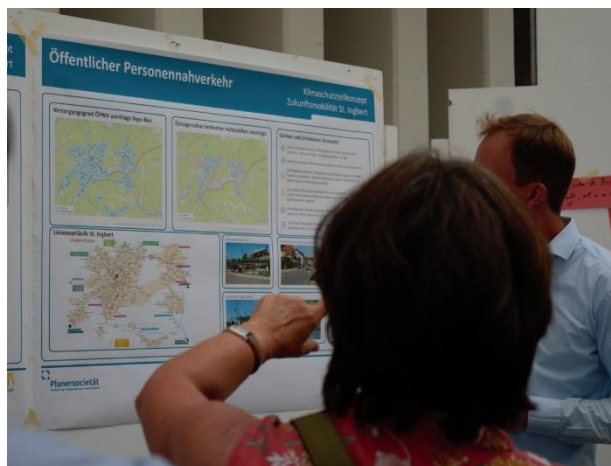
- Winterdienste sind für den Alltagsradverkehr auf besonders wichtigen Relationen in Betracht zu ziehen (z. B. zwischen St. Ingbert Mitte und Rohrbach)
- Für die Radabstellanlagen sollen Qualitätsstandards gelten; „Felgenfresser“ soll es nicht mehr geben; Diebstahl- und Witterungsschutz sollen nach Möglichkeit berücksichtigt werden (Standort- und Bedarfsabhängigkeit); auf eine soziale Kontrolle ist zu achten (z. B. an den Eingängen der Fußgängerzone); mögliche weitere Standorte: Pfarrgasse 8 und an der Ecke Ludwigstraße/ Poststraße
- Gehwegparken auf (ohnehin schmalen) Gehwegen verursacht Engstellen und ist Hindernis für mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen mit Kinderwagen
- Kleinteiliges Pflaster ist häufig ein Hindernis für mobilitätseingeschränkte Personen, dort wo möglich sollen ebene „Fahrflächen“ geschaffen werden (Berücksichtigung in der Fußgängerzone ist vorgesehen; good-practice-Beispiel aus Saarbrücken (Kaltenbachstraße) wird von einem Teilnehmer genannt)
- Die hohen Kfz-Geschwindigkeiten in Rentrisch werden kritisch bewertet und mobile Geschwindigkeitskontrollen gefordert

### 3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

#### *Tarif*

Kritik am Tarif wird am häufigsten als Hemmnis genannt. U. a.:

- Schülerticketproblematik: Das Schülerticket wird von den Kreisen unterstützt; damit gelten in verschiedenen Kreisen unterschiedliche Unterstützungssätze; zudem gilt das Ticket in einigen Kreisen kreisweit und folgt damit nicht der Wabenlogik
- Einige Pendler empfinden die Fahrradkartenregel vor 9.00 Uhr als Hemmnis
- Tarifstruktur und Ticketvielfalt sind unübersichtlich
- Vereinzelt wird das Jobticket lobend erwähnt
- Kritisch wird erwähnt, dass das Monatsticket zwischen St. Ingbert und Saarbrücken nach Hassel gültig ist
- Der „hohe“ Preis hindert die Nutzung des Busses in St. Ingbert und ist ein größeres Hemmnis als das fehlende Angebot des Stadtverkehrs an Sonntagen



#### *Informationsmangel*

- Es fehlen insbesondere vor Ort Informationen, wer die Fahrradboxen am Bahnhof betreibt und wieviel die Benutzung kostet

- Von einigen wird das Informationsangebot an den Haltestellen als unzureichend eingeschätzt
- Das Regionalbusangebot an Sonntagen wird nicht beworben
- Die Gegenläufigkeit der Busse durch einige Wohngebiete wird in einigen Fällen nicht als Angebotsverdichtung wahrgenommen

### **Infrastruktur**

- Die Barrierefreiheit der Fahrzeuge ist aktuell unzureichend
- Die Sauberkeit der Haltestellen und Stehlen ist nicht ausreichend
- Ein P+R Platz (für Autos) fehle am Bahnhof, obwohl es viel freie Parkplätze in der Innenstadt gibt

### **Betrieb**

- Der Rendezvous-Betrieb führt zu einem zusätzlichen Umstieg innerhalb der Reisekette, was die Qualität der Tür-zu-Tür Verbindung mindert und viele Fahrtbeziehungen zu Fuß und mit dem Fahrrad attraktiver macht; insbesondere für Einwohner, die in St. Ingbert Mitte wohnen
- Ein integraler Taktfahrplan besteht nicht; darüber hinaus sind auch während der Rush-Hour Abfahrtszeiten zwischen Schiene und Bus nicht optimal auf einander abgestimmt oder vertaktet

### **Sonstiges/ Allgemein**

- Von den Anwesenden wird häufig darauf hingewiesen, dass das Angebot für den Kfz-Verkehr so attraktiv sei, dass die Nutzung des ÖPNV nicht lohne
- Von den anwesenden Bewohnern sind wenige regelmäßige ÖPNV-Kunden; unter den Anwesenden ist die überwiegende Mehrheit aus St. Ingbert Mitte, aus den anderen Ortsteilen sind wenig Wortmeldungen an diesem Marktstand zu hören
- Der Bus wird nur zu Festen genutzt (Ingobertus-Fest an einem Sonntag durch Zusatzverkehr)
- Die Auswahl der Stärken-Schwächen-Analyse fasse die aktuelle Situation ausreichend zusammen





### 3.3 Kfz-Verkehr

#### ***Orientierung und Effizienz***

- Durch Beschilderung sollten Ortsunkundige zu den zum Zielort nächsten Parkplatz geleitet werden und von dort auch über die fußläufige Erreichbarkeit informiert werden
- Die Beschilderung für Radfahrende ist teilweise fehlerhaft und führt zu gefährlichen Konfliktsituationen zwischen Rad- und Pkw-Verkehr

#### ***Alternative Nutzungen des Parkraums***

- Der Marktplatz wird mit seiner jetzigen Nutzung als Parkplatz nicht der attraktiven Lage gerecht
- Die Kaiserstraße und Poststraße werden durch Parken massiv in ihrer eigentlichen Qualität eingeschränkt
- Der Ring könnte ein Shared-Space-Bereich werden: die Pkw könnten weiterhin fahren und die Gegebenheiten für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende werden deutlich verbessert
- Wenn es Ziel sein soll, mehr Aufenthaltsqualitäten zu schaffen, dann soll auch der Parkraum zum Teil, aber sukzessive, umgewandelt werden
- Weitere Teile der Innenstadt sind durch Parkflächen versiegelt

#### ***Verkehr auf dem „Ring“***

- Der Ring ist für den Pkw-Verkehr leistungsstark, jedoch wirkt er für den Fuß- und Radverkehr als enorme Barriere zwischen den Wohngebieten und der Innenstadt
- Auf dem Ring sollte zur Verbesserung der subjektiven und objektiven Sicherheit die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden
- Kohlenstraße sollte zweispurig befahrbar sein
- Poststraße ist sehr konfliktbehaftet
- Ca. 14.000 Fahrzeuge pro Tag stehen dem Begriff „Biosphäre“ entgegen
- Der Ringverkehr ist für Ortsunkundige nicht immer „durchschaubar“



#### ***Geschwindigkeiten***

- Tempo 30 sollte auch auf Hauptverkehrsstraßen zum Standard werden
- Tempo 30 wird in Wohnquartieren nicht immer befolgt, daher soll es mehr ordnungsrechtliche Kontrollen geben (bspw. Am Schafweiher)

- An den Ortsein- und -ausgängen sind die Geschwindigkeitswechsel (50/ 70) teils sehr kurz; die Beschleunigung beim Hinausfahren ist mit starker Lärmbelastung verbunden

### **Allgemeine Verkehrssicherheit**

- Es gibt ausreichend Parkraum für sämtliche Gruppen
- Es sollten Maßnahmen gefunden werden, um die Autofahrer aufmerksamer gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern zu machen
- Das Umfeld mehrerer Schulen ist derzeit stark belastet durch den Bring- und Abholverkehr von Eltern, was zu gefährlichen Situationen vor Ort führt (Spieser Landstraße, Albert-Weisgerber-Schule, Südschule, Leibniz-Gymnasium)

### **Car-Sharing**

- Car-Sharing sollte gefördert werden
- Nutzungshemmnisse und -barrieren für Car-Sharing senken (Car-Sharing flexibler ausgestalten)

### **Allgemeines**

- Kunden möchten am liebsten direkt vor die Geschäfte fahren
- Autos genießen in St. Ingbert höchste Priorität: allgemeine Qualität leidet darunter
- Ohne Parkplätze in der Innenstadt gäbe es mehr „wildes“ Parken in den Wohngebieten
- Maßnahme zur Sensibilisierung (gegenseitiger Wechsel: Parken nur an geraden/ ungeraden Monaten)
- Hoher Parksuchverkehr durch Auswärtige
- SAP-Mitarbeitende parken im Wohngebiet, das SAP-Parkhaus sei entsprechend auch stark nachgefragt
- Am Bahnhof St. Ingbert soll das P+R-Angebot ausgebaut werden

### **Lieferverkehr**

- Es gibt viele Ausnahmegenehmigungen für den Anlieferverkehr (sollen aber sukzessive auslaufen)
- Der Lieferverkehr soll nicht nur aus Sicht der Bewohner, sondern auch aus Sicht der Gewerbetreibenden betrachtet werden (er ist notwendig und wichtig)

## **4 Weiteres Vorgehen**

Die durch die öffentliche Auftaktveranstaltung und die Online-Plattform gesammelten Anregungen und Hinweise ergänzen die durch das beauftragte Gutachterbüro durchgeführte Bestandsaufnahme und -analyse. Der weitere Ablauf des Planungsprozesses sieht für die kommenden Monate den Abschluss der Bestandsanalyse vor. In diesem Zusammenhang werden auch die durchgeführten Verkehrszählungen sowie die im August und September durchgeführte Haus-



haltsbefragung ausgewertet. Darauf aufbauend wird eine Zieldefinition für die zukünftige Ausrichtung der Mobilitäts- und Verkehrsplanung erarbeitet. Das Jahr 2019 wird durch den Projektbaustein der Maßnahmenermittlung und -untersuchung geprägt sein. Ein Handlungs- und Umsetzungskonzept sowie ein Evaluationskonzept sind für die erste Jahreshälfte 2020 vorgesehen, sodass das Projekt im Sommer 2020 abgeschlossen werden kann.

Die Stadt St. Ingbert und das beauftragte Planungsbüro Planersocietät bedanken sich bei allen Beteiligten für die konstruktiven Diskussion und vielen Beiträge im Rahmen der öffentliche Auftaktveranstaltung zum Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität St. Ingbert und hoffen auf eine weiterhin rege Beteiligung der Bevölkerung.