

Ergebnisdokumentation

**Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität St. Ingbert
Planungsspaziergang am 19. Oktober 2018**

<u>Treffpunkt:</u>	Kreuzung Theodorstraße/ Gabelsbergerstraße
<u>Datum:</u>	19.10.2018
<u>Uhrzeit:</u>	17:00 bis 19:00 Uhr
<u>Moderation/ Durchführung:</u>	Planersocietät
<u>Dokumentation:</u>	Planersocietät

1 Hintergrund

Derzeit erstellt die Stadt St. Ingbert gemeinsam mit dem beauftragten Planungsbüro Planersocietät das „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 für die nächsten Jahre soll das „Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität“ in einem breiten Dialogprozess entwickelt werden. Nach dem ersten Bürgerforum (11. September 2018) als öffentlicher Auftakt der Planung fanden im Oktober ein Planungsspaziergang (19. Oktober 2018) und eine Planungsradtour (20. Oktober 2018) statt. Hierbei hatten die Teilnehmer gemeinsam mit der Planersocietät und einem Vertreter der Stadt St. Ingbert die Möglichkeit, konkrete Situationen vor Ort zu betrachten und zu diskutieren. Neben diesen Beteiligungsformaten kann die Bevölkerung seit dem öffentlichen Auftakt bis zum 4. November 2018 jegliche Kritik, Verbesserungsvorschläge und Wünsche auf einer interaktiven Karte nennen bzw. konkret lokal verorten (<https://www.buergerbeteiligung.de/mobil-sanktingbert/>).

2 Planungsspaziergang

Nach der Begrüßung durch Martin Ruck (Geschäftsbereichsleiter Stadtentwicklung und Umwelt/ Stadt St. Ingbert) und Philipp Hölderich (Planersocietät) wurden an mehreren Stationen im Stadtgebiet – nach jeweils einem kurzen Input durch die beauftragten Gutachterbüros – durch die konkreten Situationen über Möglichkeiten, Grenzen und Ansatzpunkte zum Thema Fußverkehr diskutiert. Die zentralen Inhalte der Stationen sind nachfolgend festgehalten und fließen in die weitere Bearbeitung des „Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität St. Ingbert“ ein.

2.1 Theodorstraße/ Gabelsbergerstraße

- Im verkehrsberuhigten Bereich der Theodorstraße dominiert der ruhende Kfz-Verkehr und schränkt den Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs ein
- Die Kfz-Geschwindigkeiten werden als überhöht wahrgenommen
- Insbesondere die Sichtbeziehungen in den Kurvenbereichen (z. B. Hildegardstraße) werden durch abgestellte Kfz deutlich eingeschränkt
- Sitzpoller, Spielelemente und „Ruheinseln“ zum Verweilen werden als mögliche Maßnahmen thematisiert und an Beispielen wie Freiburg oder Frankfurt erläutert
- Die Theodorstraße wird als wichtige Verbindung der nördlichen Wohnlagen zur Innenstadt beschrieben, weshalb hohe Qualitäten für den Fußverkehr sichergestellt werden sollen

2.2 Theodorstraße/ Kohlenstraße

- Der Einmündungsbereich wird als unübersichtlich wahrgenommen
- Abgestellte Kfz im Kurvenbereich schränken die Sichtbeziehungen ein
- Die Verkehrsführung in der St.-Barbara-Straße wird als missverständlich bzw. schlecht kommuniziert wahrgenommen (Einbahnstraße; Radverkehr frei)
- Die Kohlenstraße stellt eine erhebliche Barriere für Fußgänger aus der nördlichen Wohnlage in die Innenstadt dar; gesicherte Querungen sind nur durch Umwege möglich
- Die Arbeiten am Verkehrsmodell sollen mögliche Führungsformen auf der Kohlenstraße betrachten und ein verbessertes Querungsangebot nach Möglichkeit berücksichtigen

2.3 Marktplatz

- Als ungünstig wird die notwendige Betätigung des Drucktasters an der Kreuzung Kohlenstraße/ Rickertstraße bewertet
- Ungünstige, für den Fußverkehr benachteiligende Ampelschaltungen und die Änderung von Zebrastreifen auf Anforderungsampel, werden an diversen Stellen im Stadtgebiet bemängelt
- Der ruhende Kfz-Verkehr auf dem Marktplatz wird als sensibles Thema dargestellt zu dem es unterschiedliche Meinungen gibt
- Ansprüche der Aufenthaltsqualität in den zentralen Bereichen einer Stadt stehen einem guten Parkplatzangebot teilweise gegenüber
- Eine Weiterentwicklung des Parkraummanagements wird als notwendig eingestuft
- Neben klassischen Elementen der Aufenthaltsqualität (z. B. durch Sitzgelegenheiten, Wasserelemente, Spielelemente, Grün) werden auch temporäre alternative Nutzungen des Parkraums diskutiert
- Temporäre Parklets entlang der Rickertstraße werden zur Sensibilisierung der Bevölkerung vorgeschlagen
- Engstellen für Fußgänger durch legalisiertes Gehwegparken ergeben sich am Marktplatz und an der Poststraße
- Die zu geringe Breite des Radfahrstreifens auf der Rickertstraße zwischen Poststraße und Kohlenstraße wird bemängelt
- Der Marktplatz kann verstärkt als Ausgangspunkt touristischer Aktivitäten genutzt und kommuniziert werden
- Eine Geschwindigkeitenreduktion als Konfliktreduzierung wird für die Rickertstraße gewünscht



2.4 Unterführung Maxplatz/ Gustav-Clauss-Anlage

- Unterführungen sind in der Regel keine zeitgemäßen Querungshilfen
- Es herrschen Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern; Maßnahmen zur gegenseitigen Rücksichtnahme und Miteinander im Straßenverkehr aller Verkehrsteilnehmer wird gefordert
- Die Sauberkeit der Unterführung wird kritisiert
- Die mangelnde Beleuchtung in der Gustav-Clauss-Anlage wird angemerkt



2.5 Maxplatz

- Der Maxplatz wird als attraktiver Raum charakterisiert
- Die Bekanntheit des Maxplatzes scheint nicht in der gesamten Bevölkerung vorhanden zu sein
- Wegweisungen, z. B. durch eine geeignete Oberflächengestaltung wird als Möglichkeit diskutiert

2.6 Kaiserstraße/ Rickertstraße

- Der innerörtliche Radfahrsteifen, der für den Zweirichtungsverkehr freigegeben und auf der Fahrbahn markiert ist, wird kritisch gesehen und stellt keine zufriedenstellende Lösung für den Radverkehr dar. Dadurch entstehen Unsicherheiten und eine komfortable Nutzung für Radfahrer ist eingeschränkt
- Die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone wird generell als gut empfunden
- Spielelemente könnten die Attraktivität des Raumes weiter stärken
- Das Angebot konsumfreier Sitzgelegenheiten kann verbessert werden; unterschiedliche Ansprüche und Ausprägungen werden diskutiert
- Lieferverkehr innerhalb der Fußgängerzone führt zeitweise zu Komforteinbusen für Fußgänger



2.7 Bahnhof St. Ingbert

- Anmerkung: Die Situation wurde nicht vor Ort betrachtet, sondern an der Station Kaiserstraße/ Rickertstraße besprochen
- Der Bahnhof soll als „Ankunfts- und Willkommensort“ weiterentwickelt werden (z. B. zugängliches touristisches Informationsmaterial)
- Fußwege in die Innenstadt sollen besser kommuniziert werden, z. B. über Gehzeiten
- Querungssituationen für Fußgänger sind am Wendlings Eck ungünstig, da nicht alle Kreuzungsarme über eine Querungshilfe verfügen und daraus Umwege resultieren



Der Planersocietät wird im Nachgang der Veranstaltung durch einen engagierten Teilnehmer ein Dokument mit weiteren Anregungen und Hinweisen zum Thema Fußverkehr per Mail übergeben.

Die Stadt St. Ingbert und das beauftragte Büro Planersocietät bedanken sich bei allen Beteiligten für die konstruktive Diskussion und den zahlreichen Beiträgen, die im Rahmen der Planungsradtour zum „Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität St. Ingbert“ zusammengetragen wurden und hoffen auf eine anhaltende rege Beteiligung seitens der Bevölkerung.