

Ergebnisdokumentation

Mobilitätskonzept Bretten

Öffentliche Auftaktveranstaltung am 09. Oktober 2019

<u>Ort:</u>	Hallensportzentrum Im Grüner, Bretten
<u>Uhrzeit:</u>	18:00 Uhr bis 20:15 Uhr
<u>Moderation/ Durchführung:</u>	Planersocietät
<u>Dokumentation:</u>	Planersocietät

1 Einführung

Die Stadt Bretten erstellt derzeit ein Mobilitätskonzept. Zur Unterstützung hat sie erfahrene externe Gutachter – das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Planersocietät mit Büros unter anderem in Karlsruhe und Dortmund – beauftragt.

Was ist ein Mobilitätskonzept?

Das Mobilitätskonzept ist ein Planwerk, in dem die Strategie für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Bretten für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre definiert wird. Zur inhaltlich-thematischen Ausrichtung des Mobilitätskonzepts werden Leitlinien und Ziele unter anderem anhand der Haushaltsbefragung (Juli 2019), einer umfangreichen Bestandsaufnahme und -analyse sowie einem öffentlichen Beteiligungsprozess bestimmt. Auf Basis dieser verkehrlichen Ausgangssituation werden Stärken und Schwächen betrachtet. Diese dienen im Weiteren als Grundlage für das integrierte Handlungskonzept, das unterschiedliche Maßnahmen für alle Verkehrsträger und alle Bereiche der Mobilität in Bretten aufzeigt.

Welche Inhalte hat ein Mobilitätskonzept?

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts werden sowohl die einzelnen Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, MIV, Wirtschaftsverkehr) als auch übergeordnete und querschnittsorientierte Mobilitätsthemen wie die Verkehrssicherheit, ein Mobilitätsmanagement oder die neuen Mobilitätsformen (E-Mobilität/ Carsharing etc.) analysiert. Das Mobilitätskonzept versteht sich hier als strategisches Planwerk, das verkehrsmittelübergreifend die „Leitplanken“ der Verkehrsplanung sowie -entwicklung für die nächsten Jahre definiert, ohne die Maßnahmen bis ins Detail auszuarbeiten. Das Mobilitätskonzept orientiert sich hierbei immer an den rahmengebenden Herausforderungen. Diese betreffen insbesondere die verkehrlichen Folgen des demografischen Wandels, steigende Anforderungen im Klimaschutz sowie die Finanzierbarkeit, Kosteneffizienz und Umsetzbarkeit von Maßnahmen.

Das Mobilitätskonzept soll dialogorientiert gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Vertreterinnen und Vertretern der Politik sowie Vereinen, Verbänden und Interessensvertretungen erarbeitet werden. Um einen transparenten Erarbeitungsprozess sicher zu stellen, fachliche Hintergründe vermitteln zu können und zum Mitdiskutieren anzuregen, sind verschiedene Beteiligungsformate wesentliche Bausteine des Erarbeitungsprozesses.

Zu diesem Zweck fand am 09. Oktober ein Bürgerforum als öffentlicher Auftakt der Planungen statt. Zu dieser Veranstaltung trafen sich ca. 120 Personen im Hallensportzentrum Im Grüner. Neben der Erhaltung von Informationen zum anstehenden Planungsprozess (Bearbeitungsschritte, zeitlicher Ablauf) und dem Sammeln erster Eindrücke aus der Bestandsaufnahme und -analyse wurde den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, sich umfangreich an der Diskussion zu beteiligen sowie Anregungen und Ideen für eine zukunftsfähige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Bretten einzubringen.

2 Ablauf der Veranstaltung

Nach der Begrüßung durch Oberbürgermeister Martin Wolff und dem Leiter des Stadtbauamtes, Karl Velte, informierte Philipp Hölderich (Planersocietät) in einem kurzen und prägnanten Impulsvortrag über den derzeitigen Wandel der Mobilität. Anschließend stellte er das Bearbeiterteam, den aktuellen Zeitplan und Bearbeitungsstand sowie die ersten Eindrücke aus der bisherigen Bestandsaufnahme und -analyse vor.



Letzteres bot einen Einstieg zum Austausch und Diskussion an drei Marktständen zu den Themen „Fuß- und Radverkehr“, „Öffentlicher Personennahverkehr“ sowie „Kfz-Verkehr“. In drei Gesprächsrunden von jeweils 20-25 Minuten informierten sich die Besucherinnen und Besucher themenbezogen über die bisherigen Ergebnisse und brachten ihre Ideen und Kritikpunkte ein. Dabei wurden sowohl grundsätzliche Meinungen und konzeptionelle Wünsche sowie Situationsbeschreibungen und konkrete Maßnahmenvorschläge genannt und auf Moderationskarten festgehalten. Die zahlreichen Anmerkungen werden ausgewertet und fließen in den weiteren Planungsprozess ein.

Zum Abschluss der Öffentlichen Auftaktveranstaltung konnten die Ergebnisse der drei Marktstände durch die jeweiligen Standleiter zusammengefasst werden, bevor es einen Ausblick zum weiteren Vorgehen (anstehende Arbeitsschritte) gab. Besonders hervorgehoben wurde die Online-Beteiligung, die ab dem 10. Oktober 2019 unter www.bretten.de/mobil zu nutzen ist. Hier besteht einen Monat lang die Möglichkeit, Kritik, Verbesserungsvorschläge und Wünsche auf

einer interaktiven Karte zu nennen bzw. lokal zu verorten. Die dabei gesammelten Hinweise werden ebenfalls ausgewertet und in den weiteren Planungsprozess einbezogen.

3 Ergebnisse der Marktstände

Im Folgenden werden die Ergebnisse bzw. die Anregungen und Meinungen aus der Bürgerschaft strukturiert und zusammengefasst dargestellt.

3.1 Fuß- und Radverkehr

Fußverkehr/ Barrierefreiheit

- Verbesserungsnotwendigkeit in der Barrierefreiheit wurde insbesondere im Umfeld von Senioreneinrichtungen gesehen (z. B. ASB Seniorenresidenz). Hier wurden bspw. Oberflächen, Querungen oder fehlende Sitzgelegenheiten bemängelt.
- Nicht abgesenkte Borde sind im gesamten Stadtgebiet noch häufige Hindernisse für gehingeschränkte Personen.
- Es wurde auf die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks 2015 und den noch nicht nachgegangenen Maßnahmenvorschlägen hingewiesen. Die Erwartungshaltung in Bezug auf eine Umsetzung wurde von den Teilnehmenden formuliert.
- Die besonders schwerwiegenden Einschränkungen durch schmale Gehwege, bzw. die übrige Restbreite durch regelwidriges Gehwegparken, wurden von den Teilnehmenden hervorgehoben.
- Die Problematik des Hol- und Bringverkehrs (insbesondere an Kindergärten und Grundschulen) wurde von einigen Teilnehmenden als großes Problem ausgemacht. Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung sind gewünscht.



Radverkehr

- Die gutachterliche Einschätzung, dass Nachholbedarf in Bezug auf Sicherheit und Komfort einzelner Abschnitte der vorhandenen Netzkonzeptionen herrscht, wurde zugestimmt. Von den Teilnehmenden hervorgehoben wurden hierbei auch Netzabschnitte zwischen Ortsteilen und über die Stadtgrenze hinaus (z. B. Neibsheim – Gondelsheim, Kernstadt – Dürrenbüchig, Kernstadt – Neulingen via Landesradfernweg, Kernstadt – Knittlingen via RadNETZ BW).

- Es wurde gefordert, der vorhandenen Netzkonzeption nachzugehen und ein zusammenhängendes, nutzbares Radverkehrsnetz anzustreben („unterbrechungsfreie Radinfrastruktur). Bspw.: Fortführung der Radinfrastruktur zwischen Alexanderplatz und Diebelsheim Ortsmitte.
- Sichere und zusammenhängende Radinfrastrukturen wurde vor allem auch auf Schulwegen (z. B. im Umfeld des Melanchthon-Gymnasiums) als sehr wichtig eingestuft. Das Thema der Schulwegeplanung wurde ganz kurz erläutert.
- Die Umgebung Am Steiner Pfad und Im Brückle wurde von einigen Teilnehmenden für den Radverkehr als schlecht an die Kernstadt angebunden eingestuft. Besonderer Betrachtung bedürfe die Unterführung der Bahnlinie.
- Der Alexanderplatz wurde mehrfach als Gefahrenstelle genannt. In der Melanchthonstraße wurde der schmale Schutzstreifen bemängelt; in der Steinzeugstraße hingegen die gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr bei zugelassenen 50 km/h.
- Ebenso wurde die Wilhelmstraße mit den häufigen Ein-/ Ausfahrten zu den Versorgermärkten als Netzabschnitt mit hohem Gefahrenpotenzial ausgemacht.
- Die Bedeutung der Wirtschaftswege für den Radverkehr konnte benannt werden. Auch hier spielen Komfort und Sicherheit eine Rolle. Darüber hinaus sind sie ein wesentliches Element der Netzkonzeption in Bretten.
- Die Radabstellanlagen in Bretten wurden sehr negativ betrachtet. An wichtigen Punkten im Stadtgebiet fehlen Radabstellanlagen gänzlich oder stehen in zu geringer Anzahl zur Verfügung (z. B. Eingänge der Altstadt/ Fußgängerzone). Hier wurden insbesondere öffentliche Einrichtungen kritisch gesehen, an denen Nachbesserungsbedarf herrscht (z.B. Rathaus, Techn. Rathaus, Krankenhaus).
- In Bezug auf die Radabstellanlagen wurde ebenfalls eine höhere Qualität angeregt, bspw. durch einen sicheren Rahmenschluss, Gummierung an vorhandenen Rahmenhaltern, Witterungsschutz aber auch eine sichtbare (einsehbare) Lage der Radabstellanlagen. Von den Teilnehmenden wurde deutlich kommuniziert, dass Diebstahl und Vandalismus insbesondere an Haltestellen stärker entgegengewirkt werden muss (längere Standzeiten).
- Es wurde angeregt, die Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freizugeben, bspw.: Pforzheimer Straße, Gartenstraße, Melanchthonstraße, Weißhofer Straße
- Die Wartepflicht für Radfahrende am Kreisverkehr der B294 (Richtung Neulingen) wurde bemängelt. Bessere Lösungen finden sich im übrigen Stadtgebiet. Veränderungen sind derzeit bereits angedacht.



- Verbesserungsbedarf wurde vereinzelt bei der Beschilderung von Radwegen ausgemacht.
- Kritisiert wurden nicht vorhandene oder teilweise stark ausgebleichte „Rotmarkierungen“ von Radfurten.
- Die vorhandene Topografie im Stadtgebiet wurde von wenigen Teilnehmenden als Nutzungshindernis für den Radverkehr eingestuft. Eine Mehrzahl sah mit steigenden Absatzzahlen von Pedelecs und einer stetig verbesserten Technologie das Potenzial, den Radverkehr auch in topografisch bewegten Räumen zu etablieren. Voraussetzung dabei ist allerdings auch eine angepasste Infrastruktur.
- Die Vorteile und Einsatzmöglichkeiten (z.B. im privaten Einkauf aber auch in Warentransport, City-Logistik) von Lastenfahrrädern wurde durch die Teilnehmenden erläutert.

Allgemeines/ Sonstiges

- Verschmutzte Wege (bspw. durch Scherben oder auch durch die Landwirtschaft) wurden bemängelt und als Ärgernis ausgemacht.
- Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr wurden sowohl für den Rad- als auch den Fußverkehr mehrfach angesprochen (z. B. Ortsdurchfahrt Rinklingen). Auf dem Gehweg oder auf Radinfrastruktur abgestellte Kfz machen die Nutzung für Zufußgehende und Radfahrende teilweise unmöglich, aber vor allem unsicher und unattraktiv (z. B. durch eingeschränkte Sichtbeziehungen oder zu geringe nutzbare Restbreiten). Ergänzend wurde ausladende öffentliche und private Begrünung als Reduzierung der nutzbaren Gehwegbreite ausgemacht.
- Nachholbedarf wurde von einigen Teilnehmenden auch in der Beleuchtung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt gesehen (Stichwort: soziale Sicherheit).
- Eine planfreie Lösung für Zufußgehende und Radfahrende zwischen Haltestelle Stadtmitte und Am Seedamm wurde von einem Teilnehmer vorgeschlagen.
- Von einer Vielzahl der Teilnehmenden wurden verstärkte Kontrollen in Bezug auf die zulässige Geschwindigkeit, das Abstellen von Kfz, Missachtung von Vorfahrtsregelungen (z. B. LSA Engelsberg/ Am Gottesacker) und regelwidrige Nutzung von Wirtschafts- und Anliegerstraßen gefordert.
- Eine allgemeine Verkehrserziehung für alle Verkehrsteilnehmenden wurde als notwendig angesehen. Als Ziel wurde ein besseres Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und ein neues Verkehrsklima in Bretten formuliert.
- Es wurde gefordert, die Belange der Zufußgehenden und Radfahrenden bei Neu- und Umbaumaßnahmen stärker zu berücksichtigen. Es sollten attraktivere Angebote für beide Verkehrsteilnehmende, unter Berücksichtigung der Belange der übrigen Verkehrsteilnehmenden, geschaffen werden.
- Insgesamt sollte größerer Wert auf die Förderung der Nahmobilität in den Stadtteilen gelegt werden. Hier wird Verlagerungspotenzial auf aktive Mobilitätsformen gesehen.

3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Betrieb – Innerstädtischer ÖPNV

- Die Abstimmung zwischen den verschiedenen ÖPNV-Systemen müsse besser werden, um Umsteigezeiten gering zu halten.
- In Teilen seien die Fahrzeiten im Schülerverkehr nicht auf die Schulzeiten (z. B. später Vormittag oder Nachmittag) abgestimmt und rufen Wartezeiten von bis zu einer Stunde hervor. Dem könne auch durch eine engere Taktung der Busse Einhalt geboten werden.
- Mehrfach wird betont, die Betriebszeiten in den Abendstunden und am Wochenende zu verlängern. Wenigstens durch ständig verfügbare Anruf-Sammel-Taxis solle das Angebot nachts und am Wochenende gewährleistet werden.
- Nach Meinung der Bürgerschaft solle es direkte Busverbindungen aus den Stadtteilen in das Zentrum geben. Dass z. B. die Fahrt von Rinklingen ins Zentrum über Diedelsheim führt, mache die Verbindung langwierig und unattraktiv.
- Einige Nutzer schlagen das Angebot eines Pendelbusses in der Kernstadt und zwischen den Stadtteilen vor. Dieser könne nach dem Hop-On-Hop-Off-Prinzip betrieben werden. Darüber hinaus könnten die eingesetzten Fahrzeuge deutlich kleiner sein, dafür in einem dichteren Takt fahren. Vor allem würde dies die Randzeiten betreffen, wenn der Schülerverkehr abgeklungen ist.
- Die Anbindung des nördlichen Stadtgebietes sowie der nördlichen Stadtteile wird als unzureichend bezeichnet.

Betrieb – regionaler ÖPNV/SPNV

- Die positive gutachterliche Einschätzung des 20-Minuten-Takts der S4 nach Karlsruhe wird untermauert. Verbesserungswürdig sei aber dessen Zuverlässigkeit, die vor allem durch die fehlende Infrastruktur zustande käme. Daher wird mehrfach der zweigleisige Ausbau der S4 gefordert. Zur Entlastung der zu Stoßzeiten sehr vollen Fahrzeuge wird eine Taktverdichtung vorgeschlagen. Dazu bedürfe es in Bretten eines Ausbaus der Abstellmöglichkeiten.
- Es wird moniert, dass die Verbindung nach Stuttgart durch viele Haltepunkte und Umstiege, die nicht immer erreicht werden, sehr langsam sei. Es bedürfe vielmehr einer „Expresslinie“ zwischen Mannheim/Heidelberg und Stuttgart über Bruchsal und Bretten, die den Reisezeitraum erheblich reduziert. Ebenso kommt der Wunsch nach einem dichteren Takt auf dieser Strecke auf.
- Eine Verbindung nach Pforzheim gelingt aktuell nur über Mühlacker und ist mit einem Umstieg verbunden. Es sei demnach „teuer und umständlich“. Dem Problem könne man mit einer Schnellbuslinie gut entgegenwirken.
- Die Angebotsqualität zwischen Bretten und Oberderdingen wird als gut bezeichnet. Leider würde das Angebot aber fast ausschließlich durch Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Rentnerinnen und Rentner wahrgenommen.

Tarif

- Die Tarifstrukturen werden als unübersichtlich und teuer bezeichnet. Nicht selten müsse man für Verbindungen innerhalb Brettens für zwei Zonen bezahlen. Die Forderung nach einer „Brettener Zone“ wird laut, die mit einem Ticket sowohl auf der Bahn als auch mit dem Bus befahren werden darf. Die Tarifstruktur in den Enzkreis, nach Pforzheim und nach Heilbronn wird als besonders unübersichtlich bezeichnet – teilweise müsse man unterschiedliche Preise für den Hin- und Rückweg bezahlen.
- Die Preisstruktur sei ebenfalls zu unübersichtlich und unverhältnismäßig. Nachdem ein Bürger die Relation zwischen einer Einzel- und Monatskarte erläutert, schlägt er ein 365€-Ticket für Bretten sowie in Anlehnung an die „Brettener Zone“ eine „1€-Zone“ bzw. Kurzstreckenticket vor.
- Seitens einer Bürgerin kommt der Einwand, dass, solange der ÖPNV nicht deutlich günstiger werde als die Nutzung des privaten Pkws, ein umfangreicher Umstieg nur schwer zu realisieren sei. Eine mögliche Maßnahme könne aber sein, die Kosten für das Parken (in der Innenstadt) zu erhöhen.
- In der weiteren Diskussion wird mehrfach vorgeschlagen, den gesamten ÖPNV kostenfrei anzubieten. Sollte dies nicht umsetzbar sein, müssten aber wenigstens für Schülerinnen und Schüler kostenfreie oder deutlich vergünstigte Tickets angeboten werden, damit diese eigenständig mobil sein können.
- Zur stärkeren Nutzung des ÖPNV würde es beitragen, wenn die Nutzung der P+R-Parkplätze Teil einer Monatskarte wäre und nur durch Inhaber eines solchen Tickets genutzt werden dürften. So sei der P+R-Parkplatz Wannweg häufig durch Mitarbeiter der Fa. Neff belegt.



Infrastruktur

- Mehrfach wird die Forderung nach einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität an den Haltestellen laut. Dazu gelte es in einem ersten Schritt, durch Wartehäuschen die Haltestellen flächendeckend witterungsgeschützt auszubauen.

- Die Bedienungsfreundlichkeit der Fahrkartenautomaten wird vermehrt kritisiert. Es sei zum einen schwierig, das richtige Ticket zu finden, genauso sei aber auch die Lesbarkeit gerade bei starker Sonneneinstrahlung sehr schlecht. An Bushaltestellen seien Fahrpläne ebenfalls häufig nur schwer zu lesen, da die Plexiglasscheiben wie z. B. aktuell Im Grüner vergilbt oder beschmiert seien.
- Kontrovers wird die Querung von Gleisanlagen diskutiert. Ein Teil der Anwesenden plädiert für niveaugleiche, barrierefreie Querungen über die Gleise, damit möglichst wenig Umwege entstehen. Dem gegenüber fordert ein anderer Teil Treppen oder Unterführungen (z. B. Diedelsheim) zur Erhöhung der Sicherheit und der Möglichkeit, jederzeit queren zu können.
- Viele Haltestellen seien nicht nach dem aktuellen Standard der Barrierefreiheit ausgebaut. Dies müsse sich schnell ändern. Dabei gelte es auch die Zuwegung zu den Haltestellen mitzudenken.
- Eine Bürgerin äußert Bedenken über die fehlende Sicherheit an den Haltestellen und wird von weiteren Anwesenden darin bestärkt. Dies sei ein Grund, warum sie ungern mit dem ÖPNV fährt.
- Eine Bürgerin äußert den Wunsch nach diebstahlsicheren Fahrradabstellplätzen an den Haltestellen und schlägt das Aufstellen von Fahrradboxen vor.

Information und Kommunikation

- An zentralen Haltestellen wie dem Bahnhof wird die Installation von digitalen Fahrplaninformationstafeln für den Busverkehr gefordert. Diese sollten zum einen dem Nutzer zur Information über Verspätungen dienen, aber auch Busfahrern ermöglichen, auf nur geringfügig verspätete Bahnen zu warten.
- Einige Bürgerinnen und Bürger regen an, mit Hilfe einer Marketingkampagne für den ÖPNV zu werben. Das Öffentliche Verkehrssystem sei für viele Bürgerinnen und Bürger nicht „attraktiv und sexy“ genug.
- Da für einen Großteil der Maßnahmen nicht die Stadt allein verantwortlich sei, sondern in erster Linie die Betreiber und Verkehrsverbände, wird der Vorschlag formuliert, sich mit benachbarten Kommunen in gemeinsamen Anliegen zusammen an die Betreiber zu wenden, um sich ein besseres Gehör zu verschaffen. Langfristig müsse die in Baden-Württemberg hohe Anzahl an Verkehrsverbänden hinsichtlich einer deutlichen Reduzierung überdacht werden.



Sonstiges

- Die kostenlose Fahrradmitnahme in Stadtbahnen wird positiv hervorgehoben, könne aber noch weiter ausgebaut werden.
- Im Zuge der Gartenschaubewerbung sollte das Thema Mobilität einen großen Stellenwert einnehmen. Es könnten Fördergelder akquiriert werden, die Verbesserungen im Verkehr ermöglichen sollen sowie alternative Mobilitätsformen und -versuche getestet werden.
- Ein Bürger verweist auf das Mitdenken des Schallschutzes bei schienengebundenen Neubauvorhaben.
- Dem neuen Betreiber der Linie RE17b/RB17c wird eine geringe Zuverlässigkeit bescheinigt.
- Im Sinne der Nachhaltigkeit solle die Busflotte künftig nicht mehr mit Dieselfahrzeugen ausgestattet werden, sondern auf nachhaltige Antriebsformen umgestellt werden.

3.3 Kfz-Verkehr

Fließenden Verkehr verträglich abwickeln, Durchgangsverkehr minimieren

- Es herrscht die Ansicht, dass es grundsätzlich zu viele Autos in der Brettener Innenstadt gebe, darunter auch sehr viele Lkw. Das Problem sei zwar viel Durchgangsverkehr, jedoch sei dies „hausgemacht“, da auch viele Brettenerinnen und Brettener das Auto für kurze Wege in der Stadt benutzen würden.
- Ein Teilnehmer betont, dass man, trotz stark belasteter Straßen, nicht die Begrifflichkeit „Verkehrskollaps“ nutzen solle, da das Wort „Kollaps“ vor medizinischem Hintergrund eine ganz andere Ernsthaftigkeit besitze.
- Geteilter Meinung sind die Teilnehmenden über eine potenzielle Umgehungsstraße als Lösung. Während einige Teilnehmende dies als gute Maßnahme sehen, hinterfragen andere die tatsächliche Entlastungswirkung durch eine neue Straße. Wenn diese kommen würde, eröffne dies aber mehr Spielraum zur fuß- und radverkehrsfreundlichen Umgestaltung der Straßen in der Innenstadt, so die Ansicht einiger Teilnehmenden.
- Einige Teilnehmende sind der Ansicht, man müsse den Verkehrsfluss auf den Hauptstraßen in der Stadt verbessern. Andere befürchten, dass dies nur zu noch mehr (Durchgangs-)Verkehr in der Stadt führe. Es wird auch kritisiert, dass die Straßengestaltung zu schnellem Fahren verleite und den Pkw-Verkehr bevorzuge.



- Die Eppinger Straße in Gölshausen wird als positives Beispiel für eine Stadtstraße genannt – die Ortsdurchfahrt von Diedelsheim sei demgegenüber ein negatives Beispiel, vor allem auch vor dem Hintergrund dortiger Schulwege. Als ein Lösungsvorschlag werden Schülerlotsen genannt.

Ruhenden Verkehr organisieren und kontrollieren

- Sehr kritisch wird auch das Thema des Hol- und Bringverkehrs an Schulen angesprochen. Ideen zur Verbesserung betreffen beispielsweise autofreie Zonen vor Schulen und zusätzliche „Elternhaltestellen“, jedoch müsse auch bei der Verkehrserziehung von Schülerinnen und Schülern sowie von Eltern angesetzt werden.
- Thema ruhender Verkehr: kritisiert wird vor allem, dass an vielen Stellen das Parken auf Gehwegen erlaubt sei und dies den Fuß- und Radverkehr einschränke. Häufig werde zudem falsch geparkt und dies zu wenig geahndet. Falschparkerkontrollen würden jedoch künftig erhöht, wird seitens der Stadt mitgeteilt. Auch das Anwohnerparken im Straßenraum wird kritisch gesehen, geparkt werden solle vielmehr auf eigenen Grundstücken oder in Sammelgaragen. Eine Idee betrifft die Bevorteilung beim Parken von Personen, die ein ÖPNV-Ticket besitzen. Zudem werden einzelne Stellen und Straßen in Bretten genannt, wo die Parksituation unzureichend sei.



Alternativen ausbauen, Rücksichtnahme im Verkehr stärken

- Grundsätzlich ist man sich einig, dass Alternativen zum Auto in Bretten ausgebaut werden müssen. Da hierfür mehr Platz für Rad- und Fußverkehr im Straßenraum erforderlich ist, kann dies nicht verbessert werden, ohne dem Auto Platz wegzunehmen. Dieser Konflikt kann nicht abschließend besprochen und bewertet werden.
- Als Grundsatz im Verkehr solle jedoch immer zunächst die gegenseitige Rücksichtnahme stehen. Beim Verkehrsverhalten müsse immer jeder bei sich selbst und dem eigenverantwortlichen Handeln ansetzen (Benötige ich wirklich das Auto für die Fahrt? Halte ich (als Autofahrender oder Radfahrender) die Verkehrsregeln ein etc.?)

4 Weiteres Vorgehen

Die durch die öffentliche Auftaktveranstaltung und in der Online-Beteiligung gesammelten Anregungen und Hinweise ergänzen die durch das beauftragte Gutachterbüro durchgeführte Bestandsaufnahme und -analyse und fließen in den weiteren Planungsprozess ein. Nach Abschluss der Bestandsaufnahme und -analyse wird eine Zieldefinition für die zukünftige Ausrichtung der Mobilitäts- und Verkehrsplanung erarbeitet. Das Jahr 2020 wird insbesondere durch den Projektbaustein der Maßnahmenermittlung und -untersuchung geprägt sein.

Die Stadt Bretten und das beauftragte Planungsbüro Planersocietät bedanken sich bei allen Beteiligten für die konstruktiven Diskussionen und zahlreichen Beiträge im Rahmen der öffentlichen Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept Bretten und hoffen auf eine weiterhin rege Beteiligung der Bevölkerung.