

Vorschlag 1

Modellprojekt Parkraummanagement, Anwohnerparken und Parkraumbewirtschaftung im Stadtteil Gerlingen-Gehenbühl

Welches Problem möchten wir angehen?

Wie in vielen Gerlinger Stadtteilen leidet auch Gerlingen Gehenbühl unter einem extremen Parkdruck. Dieser wird dadurch verstärkt, dass viele Gerlinger*innen ihre Garagen als Lagerräume nutzen, statt ihr Fahrzeug darin zu parken. In der Folge gibt es einen extremen Parksuchverkehr, in Zukunft sogar noch verstärkt, wenn Stuttgart-Giebel Anwohnerparken einführt. Zahlreiche Autos werden auch auf Bordsteinen oder im Kreuzungsbereich abgestellt. Das bedeutet sowohl eine Einschränkung als auch eine Gefährdung aller anderen Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere von Kindern.

Was schlagen wir konkret vor?

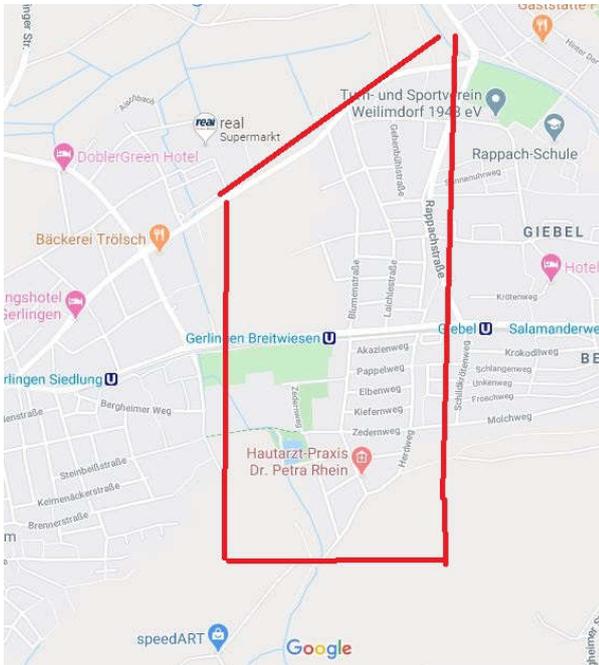
Wir schlagen vor, im Stadtteil Gehenbühl ein Modellprojekt zum Anwohnerparken durchzuführen. Die Eckpunkte sind bekannt, deshalb hier in aller Kürze (angelehnt an das Vorgehen der Stadt Stuttgart):

- Im gesamten Gebiet werden Parkautomaten aufgestellt. In einem festgelegten Zeitraum (z.B. 8-20 Uhr) ist das Parken auf der Straße kostenpflichtig.
- Anwohner*innen erhalten für einen Betrag (z.B. 30€/Jahr) einen Parkausweis und dürfen damit gebührenfrei auf der Straße parken.
- Anwohner*innen, die nachweislich über eine Garage / einen Stellplatz (zum Grundstück zugehörig oder angemietet) verfügen, erhalten keinen Parkausweis.
- Für Gewerbetreibende (z.B. Handwerker) können Ausnahmegenehmigungen erteilt werden.

Der Stadtteil Gehenbühl ist aus mehreren Gründen besonders für ein Modellprojekt geeignet:

- Die Stadt Stuttgart plant die Einführung von Anwohnerparken im Stadtteil Giebel. Es ist zu erwarten, dass viele Autobesitzer dann auf Parkplätze im Gehenbühl ausweichen.

Ideenaufwurf: Konkrete verkehrs- und mobilitätsverbessernde Maßnahmen



- Der Stadtteil Gehenbühl ist räumlich klar abgegrenzt: Im Norden durch die Weilimdorfer Straße, im Süden durch den Wald, im Osten durch die Stadtgrenze zu Stuttgart und im Westen durch die Frischluftschneise (Sportgelände / Grünfläche).

Wer gewinnt durch die Umsetzung unseres Vorschlags?

Zunächst profitieren von unserem Vorschlag die Gerlinger*innen. Der Parkdruck sinkt, es gibt mehr Entspannung auf den Straßen. Die Aufenthaltsqualität des Gebietes steigt, wenn weniger Fahrzeuge abgestellt werden und unterwegs sind. Insbesondere Fuß- und Radverkehr werden erleichtert und auch Kinder sind im Straßenverkehr sicherer unterwegs.

Allerdings profitiert auch die Stadt, da Garagen zum Großteil zweckgemäß genutzt werden. Natürlich geht die Aufstellung der Parkautomaten mit Kosten einher, allerdings gibt es für die Stadt auch laufende Einnahmen durch Gebühren für Parkscheine und Parkausweise sowie durch Bußgelder.

Die Stadt leistet hier zudem einen aktiven Beitrag zur Stärkung alternativer Mobilitätsformen. Zu erwartende Parkgebühren sind ein wichtiger Anreiz für den Umstieg auf ÖPNV oder das Fahrrad.

Wieso soll und kann der Vorschlag unabhängig vom Mobilitätskonzept umgesetzt werden?

Der Trend zum Anwohnerparken ist deutschlandweit erkennbar. Es ist zu erwarten, dass auch Gerlingen diesen Weg gehen wird. Diese Grundsatzfrage wird im Mobilitätskonzept abgewogen und diskutiert. Ein Modellprojekt kann wichtige Erkenntnisse und Erfahrungen liefern, die in die Diskussion einfließen sollten.

Darüber hinaus kann ein Modellprojekt die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöhen und als best-practice-Beispiel in die gesamte Stadtbevölkerung wirken.

Besonders wichtig ist aber auch die Tatsache, dass der hohe Parkdruck schon lange als Problem wahrgenommen wird. Hier zwei weitere Jahre untätig zu sein, ist inakzeptabel – insbesondere wenn eine weitere Verschärfung der Situation durch Anwohnerparken im Giebel droht. Deshalb ist ein Modellprojekt ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation.

Ideenaufwurf:
Konkrete verkehrs- und mobilitätsverbessernde Maßnahmen



Vorschlag 2

Verbesserung des Radwegesystems und Ausbau der zugehörigen Beschilderung

Welches Problem möchten wir angehen?

Die Radwegeführung in unserer Stadt ist optimierungsbedürftig. Einige Radwege sind beschädigt oder enden unvermittelt, so dass die weitere Wegführung unklar ist. Das Stadtradeln hat die Bedeutung des Radverkehrs unterstrichen und das Instrument RADar konkrete Verbesserungsbedarfe aufgezeigt.

Was schlagen wir konkret vor?

Die Instandhaltung und Verbesserung der vorhandenen Radwege muss für die Stadtverwaltung zur Priorität werden. D.h., es muss laufend überprüft werden, wo Schäden sind – dazu könnte ein Instrument wie RADar auf der Homepage der Stadt eingebunden werden.

Darüber hinaus sollten alle Radwege (allzu viele sind es in Gerlingen ja nicht) verbreitert werden, insb. in der Feuerbacher Straße und der Ditzinger Straße. Wo hohe Übergänge zwischen Radweg und Fahrbahn vorhanden sind, sollen diese abgeflacht werden. Poller, die auf Radwegen stehen, müssen deutlich markiert werden, um auch nachts gut erkennbar zu sein. Dies ist z.B. an beiden Enden des Adolph-Kolping-Wegs ein Problem.

Zuletzt sollte die Beschilderung des vorhandenen Radwegenetzes verbessert werden. An vielen Stellen ist für Radfahrer nicht klar, wo sie weiterfahren sollen, wenn der Radweg endet (z.B. Kreuzung Feuerbacher Straße/Breitwiesenstraße oder in der Weilimdorfer Straße vor der Goethe-Apotheke). Hier sollte die Wegführung klarer dargestellt werden und den Radverkehr priorisieren.

Wer gewinnt durch die Umsetzung unseres Vorschlags?

Unser Vorschlag macht Radfahren sicherer, schafft Klarheit und vermeidet Umwege. Zudem vereinfacht es das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer, aber insbesondere von Auto und Fahrrad, wenn Radwege genutzt werden können.

Wieso soll und kann der Vorschlag unabhängig vom Mobilitätskonzept umgesetzt werden?

Unser Vorschlag bezieht sich nur auf das bisher vorhandene Radwegenetz. Ein Ausbau desselben wird sicherlich Teil des Mobilitätskonzeptes sein – unsere Vorschläge sind auf die evtl. neu entstehenden Radwege übertragbar, beeinflussen das grundlegende Radwegekonzept aber nicht.

Vorschlag 3

Verstärkung der Kontrollen (Tempo und Parken) im gesamten Stadtgebiet

Welches Problem möchten wir angehen?

Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung sorgen immer wieder für Unmut bei den Einwohner*innen unserer Stadt. Auch in der Verkehrsschau sind diese Jahr für Jahr Thema. Die hauptsächlichen Probleme gibt es beim Parken (Bordsteinparken, Parken im Kreuzungsbereich, Parkverhalten, das Feuerwehr / Müllfahrzeugen die Durchfahrt unmöglich macht) und bei Geschwindigkeitsüberschreitungen (schwerpunktmäßig auf der Feuerbacher und Weilimdorfer Straße und im Innenstadtring). In Randzeiten und Randgebieten finden hier nur punktuell Kontrollen statt, was dazu führt, dass dieses Verhalten als geduldet wahrgenommen wird.

Was schlagen wir konkret vor?

Wir schlagen vor, die genannten Verstöße stärker zu überwachen. Konkret:

- Schaffung einer weiteren 100%-Stelle im Bereich der Verkehrsüberwachung (dies ist auch in Zusammenhang mit unserem Vorschlag 1 (Anwohnerparken im Gehenbühl) sinnvoll und angebracht). Diese Stelle amortisiert sich zumindest teilweise durch die höheren Bußgeld-Einnahmen.
- Errichtung von zwei stationären Blitzern in der Feuerbacher / Weilimdorfer Straße: Ein Blitzer zwischen Breitwiesenhaltestelle und Skiclub, ein weiterer zwischen der Haltestelle Siedlung und Lidl / Rossmann

Wer gewinnt durch die Umsetzung unseres Vorschlags?

Unser Vorschlag hat mehrere Vorteile für die Autofahrer*innen in Gerlingen. Durch die Geschwindigkeitsüberwachung wird gefährdendem Fahrverhalten vorgebeugt und die Sicherheit erhöht. Darüber hinaus wird der Verkehrsfluss durch eine gleichmäßigere Fahrweise verbessert. Auch aus Lärm- und Umweltgesichtspunkten ist ein Einhalten der erlaubten Höchstgeschwindigkeit vorteilhaft. Die strengere Überwachung von Parkverstößen führt zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Das Ahnden von Bordsteinparken stärkt den Fußverkehr und ermöglicht es auch mobilitätseingeschränkten Gerlinger*innen, sicher und direkt von A nach B zu gelangen.

Wieso soll und kann der Vorschlag unabhängig vom Mobilitätskonzept umgesetzt werden?

Die Einhaltung bestehender Regelungen zu überwachen ist eine dauerhafte Aufgabe, der die Stadt bereits nachkommt. Uns geht es darum, diese verstärkt wahrzunehmen, was vollkommen unabhängig vom Mobilitätskonzept ist.

Ideenaufwurf:
Konkrete verkehrs- und mobilitätsverbessernde Maßnahmen



Vorschlag 4

Durchführung von zwölf Aktionstagen „Autofreier Innenstadtring“ pro Jahr

Welches Problem möchten wir angehen?

Seit Jahren ist der Wunsch vieler Einwohner*innen bekannt, den „Innenstadtring“ (Kirchstraße / Schulstraße / Hauptstraße) verkehrsberuhigt oder ganz autofrei zu gestalten. Um eine dauerhafte Lösung zu ermöglichen, ist allerdings eine Umfahrung notwendig. Eine Lösung dazu ist auch nach Erstellung des Mobilitätskonzeptes nicht absehbar. Wir möchten dem Wunsch der Gerlinger*innen dennoch entgegenkommen, wenigstens im Rahmen von Aktionstagen.

Was schlagen wir konkret vor?

Wir schlagen vor, den Innenstadtring einen Tag im Monat, vorzugsweise Samstags (da der Einzelhandel geöffnet hat), für den Autoverkehr zu sperren. Ein bis zwei Mal im Jahr könnten auch begleitende Aktionen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durchgeführt werden. Durch Veranstaltungen, wie das Rathausplatzfest oder das Straßenfest, sind Umleitungsmöglichkeiten bekannt. Wir regen an, die Beschilderung und damit den Aufwand auf ein Minimum zu reduzieren. Für Anwohner*innen (nicht Anlieger*innen!) können Sonderregelungen ermöglicht werden.

Wer gewinnt durch die Umsetzung unseres Vorschlags?

Eine autofreie Innenstadt ist lebendig und attraktiv. Fußgänger und Radfahrer sind sicherer unterwegs und Kinder können sich unbeschwerter bewegen. Das Stadtzentrum ist nach wie vor über Tiefgaragen Stadthalle und Schillerstraße gut mit dem Auto erreichbar, lädt aber viel stärker zum Verweilen und Flanieren ein. Eine belebterer Innenstadt stärkt darüber hinaus den Einzelhandel.

Wieso soll und kann der Vorschlag unabhängig vom Mobilitätskonzept umgesetzt werden?

Die Umsetzung von Aktionstagen ist eine verhältnismäßig kleine und isolierte Maßnahme, die jederzeit wieder beendet oder auch ausgebaut werden kann. Deshalb kann sie problemlos unabhängig vom Mobilitätskonzept umgesetzt werden. Eine direkte Feedback-Möglichkeit an den Aktionstagen wäre wünschenswert.

Vorschlag 5

Höchstgeschwindigkeit 10 km/h auf allen Ost-West-Verbindungen im Gehenbühl

Welches Problem möchten wir angehen?

In Gerlingen-Gehenbühl gibt es fünf zentrale Nord-Süd-Verbindungen: Die Laichlestraße die Blumenstraße und der Grenz- / Eichenweg im nördlichen Gehenbühl sowie die Breitwiesenstraße und den Herdweg im südlichen Gehenbühl. Diese Straßen werden jeweils durch zahlreiche kleinere Straßen, die von Osten nach Westen verlaufen, verbunden (Keltenweg, Espenweg, Birkenweg, Pappelweg, Eichenweg etc.) In diesen Ost-West-Verbindungen gibt es häufig nur auf einer Straßenseite einen Gehweg, teilweise auch überhaupt keinen. Allerdings befindet sich ein Großteil der Hauseingänge in diesen kleineren Verbindungsstraßen, was viel Fußverkehr zur Folge hat. Zudem laufen Erwachsene und Kinder (häufig auf dem Weg zur Schule) mangels Gehweg oft auf der Straße. Autofahrer*innen haben bei 30 km/h eine geringe Reaktionszeit. Diese Situation führt, verbunden mit dem großen Parkdruck und den damit einhergehenden üblichen Parkverstößen, zu einer unverhältnismäßigen Gefährdung von Fußgängern, insbesondere Kindern.

Was schlagen wir konkret vor?

Da die Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereiches kompliziert und aufwendig ist, schlagen wir zur Verbesserung der Situation vor, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit in allen Ost-West-Verbindungsstraßen auf 10 km/h zu reduzieren. Das ist u.a. deshalb einfacher, weil bei dieser Lösung kein einheitlicher Bodenbelag gestaltet werden muss und Parkplätze nicht einzeln markiert werden müssen – zudem fallen auch weniger Parkplätze weg.

Wer gewinnt durch die Umsetzung unseres Vorschlags?

Unser Vorschlag erhöht die Sicherheit aller Fußgänger, insbesondere aller Kinder, extrem. Eine langsamere Geschwindigkeit ermöglicht es, schneller auf Fußgänger oder spielende Kinder zu reagieren. Für viele Anwohner*innen reduziert sich die Lärmbelastung. Zudem wird der Verkehr damit noch stärker in die zentralen Nord-Süd-Achsen gelenkt, die breiter sind und einen besseren Verkehrsfluss zulassen.

Wieso soll und kann der Vorschlag unabhängig vom Mobilitätskonzept umgesetzt werden?

Es liegt in unserer Verantwortung, unnötige Gefährdungssituationen zu vermeiden. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes könnte z.B. eine Einbahnstraßenregelung geprüft werden. Unser Vorschlag dient als unkomplizierte und hervorragende Überbrückung zur Gefahrenvermeidung.

Ideenaufwurf:
Konkrete verkehrs- und mobilitätsverbessernde Maßnahmen



Vorschlag 6

Einrichtung einer Bushaltestelle im Träuble-Areal

Welches Problem möchten wir angehen?

Mit dem Träuble-Areal hat die Stadt Gerlingen ein neues innerstädtisches Zentrum geschaffen. Neben Einkaufsmöglichkeiten entsteht zwischen Gusto und Konfus ein Platz, der sicherlich ein beliebter Aufenthaltsort werden wird. Dieser neue Aufenthaltsort ist jedoch nicht unmittelbar an den ÖPNV angeschlossen.

Was schlagen wir konkret vor?

Wir schlagen die Einrichtung einer Bushaltestelle im Bereich des Träuble-Areals vor.

Wer gewinnt durch die Umsetzung unseres Vorschlags?

Unser Vorschlag vervollständigt das Träuble-Areal. Dieses dezentrale Stadtzentrum wird gestärkt und besser mit dem Rathausplatz verbunden. Von einer guten Anbindung an den ÖPNV profitieren alle, die sich dort aufhalten. Zudem ermöglicht eine Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe auch bei größeren Einkäufen eine Hin- und Rückfahrt ohne Auto und kann so die Verkehrsbelastung reduzieren. Da ohnehin Busse am Areal vorbeifahren, gibt es keine zusätzliche Belastung durch die Anbindung.

Wieso soll und kann der Vorschlag unabhängig vom Mobilitätskonzept umgesetzt werden?

Der Vorschlag kann in die derzeitige Streckenführung der Stadtbusse eingebunden werden und hat daher keinen Einfluss auf das Mobilitätskonzept. Der Bus könnte ggf. auch auf der Straße halten, dann sind keine baulichen Veränderungen notwendig.

Vorschlag 7

Einrichtung einer Bike-Repair-Station

Welches Problem möchten wir angehen?

Dem Radverkehr kommt eine immer größere Bedeutung zu, nicht zuletzt dank Aktionen wie dem Stadtradeln und der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes. Nicht alle Radfahrer*innen sind aber mit dem passenden Werkzeug und den notwendigen Ersatzteilen ausgestattet oder haben dies immer bei sich.

Was schlagen wir konkret vor?

Wir schlagen die Errichtung einer Bike-Repair-Station vor, ausgestattet mit

- Werkzeug
- Luftpumpe
- Automat für Schläuche und Flick-Sets
- sowie Kettenöl.



Einen Schlauch-Automat gibt es bereit beim Zweiradhaus Maier, allerdings sollte die Bike-Repair-Station der Vollständigkeit halber trotzdem auch damit ausgestattet sein. Eine Station kostet je nach Modell zwischen 1000 und 2000€.

Eventuell wäre auch ein Sponsoring der Station durch eines bzw. mehrere der Gerlinger Geschäfte denkbar, diese könnten die Station als Werbefläche nutzen.

Ein geeigneter erster Standort ist z.B. an der Pumptrack an der Graffiti-Wand sein (wettergeschützt, Nutzer in unmittelbarer Umgebung).

Wer gewinnt durch die Umsetzung unseres Vorschlags?

Unser Vorschlag hilft allen Radfahrer*innen weiter, insbesondere denjenigen, die unterwegs eine Panne ereilt. Aber auch Radler*innen, die kein entsprechendes Werkzeug besitzen, weil man es nur selten benötigt, können ihr Rad so kostengünstig selbst reparieren.

Wieso soll und kann der Vorschlag unabhängig vom Mobilitätskonzept umgesetzt werden?

Die Errichtung ist eine klar abgrenzbare Einzelmaßnahme (die langfristig an mehreren Standorten umgesetzt werden kann) und muss nicht ins Mobilitätskonzept einbezogen werden.

**Ideenaufwurf:
Konkrete verkehrs- und mobilitätsverbessernde Maßnahmen**



Vorschlag 8

Einrichtung baulicher Barrieren zwischen Parkbuchten

Welches Problem möchten wir angehen?

In der Gerlinger Innenstadt gibt es zahlreiche Parkplätze, die als solche ausgewiesen und erkennbar sind. Insbesondere im Innenstadtring sind die Parkbuchten klar erkennbar. Dennoch werden immer wieder Fahrzeuge in den Bereichen zwischen zwei Parkbuchten abgestellt. Das stellt eine Verkehrsgefährdung dar, stört das Stadtbild und versperrt ggf. Zufahrten.

Was schlagen wir konkret vor?

Wir wünschen uns bauliche Hindernisse, die ein Parken zwischen ausgewiesenen Parkbuchten verhindern – im Innenstadtring sowie den umgebenden Straßen.

Dies können z.B. sein:

- Fahrradparker (wie z.B. vor der Doimo-Eisdiele)
- Blumenkübel (bepflanzt mit pflegeleichter Blumenwiese)
- Sitzgelegenheiten

Dabei muss für jede Parkbucht einzeln entschieden werden, welche Barriere geeignet ist, damit Sichtbehinderungen für Fußgänger*innen verhindert werden. Jeder dieser Vorschläge bringt eine Erleichterung für andere Verkehrsteilnehmer, verschönert das Stadtbild und verhindert gleichzeitig unkompliziert das Parken an Stellen, die dafür nicht vorgesehen sind.

Wer gewinnt durch die Umsetzung unseres Vorschlags?

Durch unseren Vorschlag gewinnen alle Verkehrsteilnehmer*innen. Zudem wird die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Innenstadt erhöht. Sitzgelegenheiten laden zum Flanieren ein.

Wieso soll und kann der Vorschlag unabhängig vom Mobilitätskonzept umgesetzt werden?

Unser Vorschlag bewirkt unkomplizierte, kleine Verbesserungen. Diese können ins Konzept einbezogen werden, Konflikte mit dem Gesamtkonzept sind nicht zu erwarten.

Ideenaufwurf:
Konkrete verkehrs- und mobilitätsverbessernde Maßnahmen



Vorschlag 9

Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Feuerbacher, Weilimdorfer und Ditzinger Straße

Welches Problem möchten wir angehen?

Wie in Vorschlag 3 beschrieben gibt es in Gerlingen an gewissen Schwerpunkten immer wieder Probleme mit deutlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Letztes Jahr führte dies unter anderem auch zu einem schrecklichen Unfall, bei dem ein Mitfahrer tödlich verunglückte. Abgesehen von der offensichtlichen Gefahr, die mit überhöhter Geschwindigkeit einhergeht, ist dieses Fahrverhalten auch für Anwohner*innen extrem störend und ganz grundsätzlich auch vollkommen unnötig.

Was schlagen wir konkret vor?

Die Überwachung von Geschwindigkeitsüberschreitungen durch stationäre Blitzer haben wir in unserem Vorschlag 3 bereits gefordert. Zudem schlagen wir aber auch die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, in der Feuerbacher Straße, der Ditzinger Straße und der Weilimdorfer Straße vor. In Zeiten, in denen sich Mobilitätsformen mehr denn je mischen, ist es nicht mehr angebracht, innerorts mit 50 km/h (oder sogar mehr) unterwegs zu sein. Auch die geplanten 40km/h auf der Ditzinger Straße finden wir zu viel.

Wer gewinnt durch die Umsetzung unseres Vorschlags?

Unser Vorschlag erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, egal ob sie mit dem Auto, dem Rad, zu Fuß oder anderweitig unterwegs sind. Zudem beruhigt sie die Verkehrssituation merklich, das Einbiegen von Seitenstraßen wird (mit Auto oder Fahrrad) einfacher und ungefährlicher.

Wieso soll und kann der Vorschlag unabhängig vom Mobilitätskonzept umgesetzt werden?

Wir sehen es als möglich und wahrscheinlich an, dass im Rahmen des Mobilitätskonzeptes in der gesamten Stadt eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h eingeführt wird. In den genannten Straßen sehen wir schon jetzt akuten Handlungsbedarf, dem wird mit einem verhältnismäßig kleinen Eingriff begegnet was deshalb keinen Einfluss auf das Mobilitätskonzept hat. Diese drei Straßen werden weiterhin Hauptverkehrsrouten bleiben, unabhängig von der Geschwindigkeitsbegrenzung.

Ideenaufwurf:
Konkrete verkehrs- und mobilitätsverbessernde Maßnahmen



Vorschlag 10

Anpassung der Ampelschaltung für Fußgänger über die Breitwiesenstraße an der Haltestelle Breitwiesen

Welches Problem möchten wir angehen?

Die Problematik haben wir in unserem Artikel im Gerlinger Anzeiger am 14.02.2020 zur Genüge dargestellt, nachzulesen hier: <https://www.junge-gerlinger.de/stillstand-an-der-ampel/>

Was schlagen wir konkret vor?

Wir schlagen vor, die Ampelschaltung endlich anzupassen, so dass Fußgänger häufiger und schneller Grün bekommen.

Wer gewinnt durch die Umsetzung unseres Vorschlags?

Unser Vorschlag garantiert Sicherheit auf dem Schulweg zur Breitwiesenschule und ist auch für alle anderen Fußgänger*innen eine wichtige Erleichterung.

Wieso soll und kann der Vorschlag unabhängig vom Mobilitätskonzept umgesetzt werden?

Es geht um eine einzige Ampelschaltung, also eine vollständig isolierte Maßnahme, die schon lange überfällig ist.

Ideenaufwurf:
Konkrete verkehrs- und mobilitätsverbessernde Maßnahmen



Vorschlag 11

Einführung einer Fahrradstraße

Welches Problem möchten wir angehen?

Bei diesem Vorschlag geht es nicht in erster Linie um ein Problem. Viel mehr möchten wir der Tatsache gerecht werden, dass der Radverkehr eine immer wichtigere Rolle im Mobilitätsmix einnimmt. Das soll auch in der Stadt sichtbar werden.

Was schlagen wir konkret vor?

Wir schlagen die Einführung einer Fahrradstraße in Gerlingen vor. Fahrradstraßen sind so gestaltet, dass sie deutlich als solche erkennbar sind. Radfahrer dürfen dort jederzeit nebeneinander fahren. Autos können zugelassen werden, i.d.R. aber nur für Anlieger*innen bzw. nur in eine Fahrtrichtung und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Fahrradstraßen werden an Stellen eingeführt, an denen der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Um hier eine geeignete Stelle auszuwählen, könnte die Verkehrszählung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes hilfreich sein.

Wer gewinnt durch die Umsetzung unseres Vorschlags?

Unser Vorschlag unterstützt Radfahrer*innen und macht deren wachsende Bedeutung für die Stadt deutlich. Die Fahrradstraße macht Radfahren sicherer und attraktiver.

Wieso soll und kann der Vorschlag unabhängig vom Mobilitätskonzept umgesetzt werden?

Auch hier handelt es sich um eine isolierte Maßnahme. Die Grundlage für die Standortfindung kann, wie geschrieben, die Verkehrszählung sein. Diese Einzelmaßnahme kann aber bereits vor Fertigstellung des Konzepts umgesetzt werden.

**Ideenaufwurf:
Konkrete verkehrs- und mobilitätsverbessernde Maßnahmen**



Vorschlag 12

Ausbau Ladeinfrastruktur für E-Autos und E-Bikes

Welches Problem möchten wir angehen?

Elektromobilität hat weltweit einen immer wichtigeren Stellenwert. Sowohl Elektroautos als auch E-Bikes werden immer beliebter. Allerdings stehen nicht allen die entsprechenden Lademöglichkeiten zu Hause zur Verfügung. Die Ladeinfrastruktur ist ein wesentliches Kaufargument. Hier sollten wir als Stadt daher in Vorleistung gehen und Anreize für den Kauf schaffen.

Was schlagen wir konkret vor?

Wir schlagen vor, die Ladeinfrastruktur für E-Autos und E-Bikes auszubauen. Wo schon Ladesäulen vorhanden sind, soll geprüft werden, ob diese durch eine Lademöglichkeit für E-Bikes ergänzt werden können (z.B. Fürsaastraße). Darüber hinaus müssen weitere Ladesäulen aufgestellt werden.

Wo es möglich ist, sollten auch Fahrradparker installiert werden (Kombination mit Vorschlag Nr.8 denkbar), so dass man sein E-Bike während des Ladevorgangs sicher abschließen kann. Zur Umsetzung kann von den zahlreichen Förderprogrammen zu Elektromobilität Gebrauch gemacht werden. Die Nutzung der Ladestationen ist wie bisher auch gegen Entgelt möglich.

Wer gewinnt durch die Umsetzung unseres Vorschlags?

Unser Vorschlag bringt Verbesserungen für alle Nutzer*innen von Elektromobilität. Zudem schafft eine gute Ladeinfrastruktur einen Anreiz zum Umstieg vom Verbrennungsmotor auf den Elektromotor oder sogar zum E-Bike.

Wieso soll und kann der Vorschlag unabhängig vom Mobilitätskonzept umgesetzt werden?

Wir schlagen vor, bereits vorhandene Parkplätze umzuwidmen und zu ergänzen, weshalb keine unmittelbare Verbindung zu einem gesamten Auto- / Rad-Park-Konzept besteht. Ladeinfrastrukturverbesserungen sind ohnehin ein Muss, das Mobilitätskonzept kann die erbrachten Vorleistungen einbeziehen.