

DOKUMENTATION

IMEP Pforzheim
Öffentlichkeits-
veranstaltung

Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan Pforzheim (IMEP)
Dokumentation Öffentlichkeitsveranstaltung 18.01.2022

Karlsruhe, 31.01.2022

Dokumentinformationen

Kurztitel	IMEP Pforzheim Öffentlichkeitsveranstaltung
Auftraggeber	Stadt Pforzheim - Grünflächen- und Tiefbauamt
Auftrags-Nr.	
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter	Andreas Clouth, Johanna Gladis, Janna Münt, Christoph Schulze
Erstellungsdatum	24.01.2022
zuletzt gespeichert	31.01.2022

Inhalt

1	Hintergrund und Ablauf der Veranstaltung	3
1.1	Zur Beteiligung	3
2	Analyse- und Zieldiskussion	4
3	Maßnahmendiskussion	5
3.1	Ausblick	9

1 Hintergrund und Ablauf der Veranstaltung

Im Rahmen der Entwicklung des Integrierten Mobilitätsentwicklungsplans Pforzheim fand am 18.01.2022 eine Öffentlichkeitsveranstaltung zum Thema „Maßnahmenansätze“ statt. Die Veranstaltung wurde von Christoph Schulze, Andreas Clouth und Janna Müntst seitens PTV durchgeführt. An dieser Online-Veranstaltung nahmen neben Sibylle Schüssler, der Bürgermeisterin für Planen, Bauen, Umwelt und Kultur der Stadt Pforzheim rund 35 weitere Teilnehmende teil.

1.1 Zur Beteiligung

Nach der Begrüßung durch Bürgermeisterin Sibylle Schüssler wurde von PTV mit dem Online-Tool „mentimeter“ eine interaktive Umfrage durchgeführt, um die generellen und verkehrlichen Umstände der Teilnehmenden einschätzen zu können. Die erste Frage, die sich darauf bezogen hat, aus welchen Bereichen die Anwesenden Personen gekommen sind, zeigte, dass etwa die Hälfte als Privatpersonen teilgenommen haben. Jedoch sind auch die Nichtregierungsorganisationen von Umwelt, Sozialem und Mobilität mit 1/4 der Teilnehmenden breit vertreten worden. Einzelne Teilnehmende waren zusätzlich aus den Bereichen Verwaltung, Politik, Medien sowie sonstigen, nicht separat aufgeführten Bereichen. Bei der anschließenden Frage, wie sich die Teilnehmenden innerhalb der Stadt Pforzheim bewegen wurde deutlich, dass knapp 2/3 der Teilnehmenden häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Etwas weniger als die Hälfte der Teilnehmenden nutzt häufig das eigene Auto oder Motorrad. Außerhalb der Stadt Pforzheims bewegen sich etwa 2/3 der Teilnehmenden häufig jeweils mit dem eigenen Auto oder Motorrad, öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad. Darüber hinaus ergaben Fragen zum Wohnort der Teilnehmenden, dass etwa 80% innerhalb der Stadt Pforzheim und etwa 20% außerhalb der Stadtgrenzen Pforzheims wohnen. Mehrere Teilnehmende wohnen in der Nordstadt, Südweststadt und Dillweißenstein. Darüber hinaus waren auch Teilnehmende aus Eutingen, Arlinger, Würm, Nordweststadt, Schömberg, Oststadt, Hohenwart, Innenstadt, Südstadt, Sonnenberg, Knittlingen, Rod, Kreis Calw, Wiernsheim und Neuenbürg vertreten.

Die Teilnehmerschaft kann aufgrund der Umfrageergebnisse nicht als repräsentative Stichprobe der Pforzheimer Bevölkerung gesehen werden.

2 Analyse- und Zieldiskussion

Nach der Umfrage stellte Projektleiter Christoph Schulze von PTV den bisherigen Stand des Projekts vor (s. Anlage).

Nach der Vorstellung des Projektstandes wurden von den Teilnehmenden Fragen und Anmerkungen zur Analyse und den Zielen des IMEP eingebracht:

- ▶ Pforzheim ist noch nicht barrierefrei. Dies solle zukünftig einen großen Stellenwert bekommen, da die Barrierefreiheit sehr wichtig ist, um alle Personen integrieren zu können.
- ▶ Die Aspekte des Umweltschutzes, der Steigerung der Aufenthaltsqualität und die damit verbundene Reduktion des Autoverkehrs spiele eine wichtige Rolle. Hier müsse sich das Verhalten der Bevölkerung aus Sicht einiger Teilnehmenden verändern, weg vom Auto, hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Hier fehle allerdings in der Bevölkerung aktuell die Akzeptanz, ohne ein Auto zu leben und dafür dauerhaft auf umweltverträgliche Verkehrsmittel umzusteigen, um den Platzbedarf und die Umweltbelastung zu verringern.
- ▶ Die Reduktion des Autoverkehrs könne aus Sicht einiger Teilnehmenden nur mit der Reduktion der Flächen für den Autoverkehr erreicht werden. Hier müssen zunächst alternative und attraktive Angebote geschaffen werden, gefolgt von Restriktionen für den Autoverkehr, bevor dann eine Verhaltensveränderung zu erwarten ist. Eine für die Teilnehmenden notwendige Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs ist beispielsweise die aktuell schwierige Situation der Abstellplätze für Fahrräder und Pedelecs. Hier seien sichere und eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen nötig. Ein weiterer besprochener Aspekt ist eine kostenlose Fahrradmitnahme im Bus, das ebenfalls zur Steigerung der Attraktivität des Fahrradverkehrs beitragen könne.
- ▶ Die Verkehrssicherheit war ebenfalls ein Teil der Diskussion im Plenum. Das langfristige Perspektivziel soll laut einigen Teilnehmenden die Vision Zero sein, bei der es keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt.

3 Maßnahmendiskussion

Im Anschluss an die erste Diskussion der Analyse und Ziele stellte Andreas Clouth von PTV die Themenfelder für die Maßnahmenausarbeitung vor. Im Anschluss folgte die Diskussion von Maßnahmenansätzen im Workshop-Teil. Die Maßnahmendiskussion erfolgte in drei Kleingruppen mit jeweils einem Teil der Themenfelder bzw. Maßnahmenansätze, denen die Teilnehmenden zufällig zugewiesen wurden.

In der ersten Gruppe sind folgende zwei Themen diskutiert worden, die mit den Erkenntnissen der Diskussion zusammen aufgeführt werden:

Digital und innovativ - neue Mobilitätsformen fördern:

- ▶ **Mobilitäts-App:** Eine Mobilitäts-App sollte es geben. Die Integration eines vielfältigen Angebots von Sharing-Angeboten bis ÖV sollte neben einer Bezahlungsfunktion gegeben sein
- ▶ **Bike-Sharing:** Die Etablierung eines Bike-Sharing-Systems macht laut einigen Teilnehmenden erst Sinn, wenn eine gute Radinfrastruktur vorhanden ist. Andere Teilnehmende halten ein Bike-Sharing-System mit Pedelecs auch jetzt schon für notwendig
- ▶ **Ausweitung Pforzheim Shuttle:**
 - ▶ Die Bedarfsangebote sollen in den Bereichen vorhanden sein, in denen es keine oder nur eine schlechte Busanbindung gibt. Eine Ausweitung auf das ganze Stadtgebiet ist wünschenswert, insbesondere für die Bereiche außerhalb der Erschließungsradien
 - ▶ Verlagerung der zentralen Busdrehkreuz vom Leopoldplatz hin zum Hauptbahnhof und dortige Konzentration aller Buslinien mit Verknüpfung zur Bahn. Dadurch wäre eine Erweiterung der Fußgängerzone durch einen Entfall des Leopoldplatzes möglich. Shuttlebusse sollten die Verbindung vom Hauptbahnhof in die Innenstadt herstellen. Ein Ziel ist hier im Kreisverkehrsprinzip über die Zerrennerstraße zu verkehren
- ▶ **Ausweitung des Car-Sharing-Angebotes:** Der Fokus sollte hier auf den Stadtteilen mit einem größeren und vielfältigen Typenangebot liegen. Wichtig bzw. notwendig sei auch, dass die Stadt das Angebot für eine Ausweitung subventioniert; z.B. Dillweißstein
- ▶ **Intelligenter Ampelschaltungen:** Die Ampelschaltungen sollten das Ziel verfolgen, den Fußverkehr gegenüber dem Autoverkehr zu bevorzugen. Die Wartezeiten sollten kurz sein, und es muss das Gefühl vermittelt werden, die Straße sicher und bequem überqueren zu können, wobei abgesenkte Bordsteine mitgedacht werden müssen. Die Grünphasen sollten zudem so angepasst werden, dass die ganze Fahrbahn bei grün überquert werden kann (Verständlichkeit, subjektives Sicherheitsempfinden). Der Fußverkehr hat aktuell meist eine Bedarfsanmeldung, was eine zu geringe Priorisierung darstellt, da hier die Wartezeiten als

zu lange wahrgenommen werden. An allen Knotenpunktarmen gerade in Verbindung mit Bushaltestellen sollten mit Furten für den Fußgänger ausgestattet werden

- Ein von den Teilnehmenden geäußelter Wunsch beinhaltet eine Verbindung zwischen Tal und Berglagen mittels einer Seilbahn. Als Beispiele wurden hier der Wildpark, die Hochschule, Huchenfeld, Buckenberg, Haidach sowie Hohenwart genannt
- Güterverkehr / Logistikverkehr: Der Güter- und Logistikverkehr in der Innenstadt sollte durch ein Verteilerkonzept (in Verbindung mit den Mobilitätsstationen) mit Lastenrädern weiterentwickelt werden. Dieses ist kombinierbar mit einem lokalen Auslieferungskonzept des Einzelhandels an die Bürgerinnen und Bürger, wobei dies analog und online denkbar ist
- Bezüglich der Betriebszeiten des Öffentlichen Verkehrs ist eine Ausweitung wünschenswert, ebenso wie der Anschluss innerhalb der Stadt. Die Nachtverkehre sollen nicht nur wiederbelebt werden, auch ein weiterer Ausbau des Taktes wird gefordert

Gemeinsam stark – Mobilitätsangebote verknüpfen:

- Mobilitätsstationen: Die Parkhäuser sind in der Regel nicht ausgelastet und somit könnten diese auch Platz für weitere Angebote bieten, wie beispielsweise Mobilitätsstationen und Anwohnerparken. Zusätzlich sollten auch Lastenräder berücksichtigt werden
- Hol- und Bring-Zone: Elterntaxen stellen an Schulen ein Problem dar, wobei das Problem vor allem ein fehlendes Bewusstsein darstellt. Hier müssten Kontrollen stattfinden sowie eine Absicherung der Gehwege. Eigenständige Schulwege müssen ermöglicht werden, durch beispielsweise Hol- und Bring-Zonen und sicheren Geh- und Radwegen
- Weitere Haltepunkte: Die Erreichbarkeit, zum Beispiel des Bahnhalts Maihalden ist problematisch für mobilitätseingeschränkte, da zu umständliche Zuwege vorhanden sind. Zudem wäre eine Reaktivierung des Haltepunktes Dillweißenstein sinnvoll, da dieser eine sehr gute Anbindung in die Innenstadt besitzt.
- Konzept Fahrradparken: Bike and Ride ist insbesondere bei Haltepunkten des ÖV zu berücksichtigen. Dies würde den Radverkehr und den ÖV stärken. In Wohnbereichen ohne private Abstellmöglichkeiten sind Angebote ebenfalls notwendig

In der zweiten Gruppe sind insgesamt drei Themen diskutiert worden, die ebenfalls mit den Erkenntnissen der Diskussion nachfolgend aufgeführt werden:

Mobilitätsangebot für alle – effizient von A nach B:

- Radnetz priorisiert ausbauen: Das Radnetz hat eine sehr hohe Priorität, weshalb hier finanzielle und personelle Mittel geschaffen werden müssen. Insgesamt

besitzen die Stadtteile Buckenberg / Haidach / Südstadt eine schlechte Anbindung für den Radverkehr. Auch die Calwer Straße hat eine Barrierewirkung insbesondere für Kinder.

- Weitere Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Fußverkehrskonzept erstellen: Die Gehwege werden als zu schmal empfunden, und es gibt Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr. Der Fußverkehr ist in Pforzheim nicht sehr dominant, da z.B. nur wenige Zebrastreifen vorhanden seien und es müsse eine Attraktivitätsförderung von Umsteigepunkten stattfinden, insbesondere die Verbindung Messplatz - Innenstadt

Barrieren überwinden - Straßen als Bindeglieder:

- Absenkung der Borde: Die Absenkung der Bordsteine ist zu schmal, was insbesondere bei neu gestalteten Übergängen auffällt
- Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit: Die Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit an Lichtsignalanlagen durch Anpassung der Signalisierung mit Erhöhung der Grünzeiten, wird insbesondere in den Nebenverkehrszeiten als notwendig empfunden. Als Beispiel wurde hier die Zerrennerstraße aufgeführt und diskutiert
- Querungsanlagen verbessern: Als Beispiel wurde bei dieser Thematik der Altstädter Kirchenweg diskutiert, da sich hier eine Schule und ein Kindergarten in der Nähe befinden, es allerdings trotzdem an Querungsmöglichkeiten fehlt, da eine Mittelinsel zu gefährlich wäre. Weitere Beispiele sind die Jahnstraße, das Schmuckmuseum, die Werderstraße und die Dr. Brandenburg Straße, welche eine schöne Verbindung von der Südstadt in die Stadt darstellt, wobei auch hier keine direkte Querung möglich ist

Platz schaffen - Straßenraum als Stadtraum begreifen

- Fahrradparken: Es gibt viel gewerblichen Leerstand, weshalb diese unter Umständen als Fahrradparkhäuser genutzt werden könnten. Quartiersgaragen könnten zudem sichere und abgeschlossene Abstellanlagen für den Radverkehr beinhalten, analog zu der Situation am Bahnhof
- Verlagerung der Parkhäuser: Es sollten Park and Ride Stellplätze am Messplatz errichtet werden. Diese Stellplätze fallen bei Veranstaltungen weg
- Parkraumkontrollen: Kontrollen beim Parken und der Geschwindigkeit sind sehr wichtig, insbesondere beim nächtlichen illegalen Parken.
- Konzentration von Kfz-Strömen: durch Quartiersmanagement, beispielsweise mithilfe von Pollern, könnte der Durchgangsverkehr in den Wohnquartieren stark reduziert werden
- Öffentliche Parkstände ordnen und reduzieren: In der Parkraumbewirtschaftung liegt die Priorität in der Reduktion der Parkstände, insbesondere in den innenstadtnahen Stadtteilen.

- Wichtig ist zudem, dass Radabstellanlagen geschaffen werden, bei denen auch Lastenräder berücksichtigt werden.
- Starke Dominanz des Kfz-Verkehrs: wird insbesondere am Kongresszentrum oder auch auf der Wilferdinger Höhe deutlich
- Gehwegbreiten erhöhen: Die Fahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr müssen reduziert werden
- Straßen gestalten: Bei künftigen Planungen sollen alle Verkehrsträger berücksichtigt werden

In der dritten Gruppe wurden folgende Themen diskutiert:

Zukunft verstetigen - Langfristige Umsetzung planen:

- Strategische Verkehrsplanung:
 - Die nachhaltige Mobilität sollte in Bebauungsplänen zukünftig stärker berücksichtigt werden. Beispielsweise auch an Supermärkten könnten Abstellanlagen für Fahrräder sinnvoll sein.
 - Insgesamt sollte die Verkehrsplanung sich auf eine zeitökonomische, sichere und bequeme Mobilität fokussieren.
- Sicherheit: Auch die Sicherheit in den einzelnen Verkehrsmitteln, der Wohlfühlfaktor und ein generelles Sicherheitsgefühl, insbesondere für Frauen, spielen bei der Nutzung der Verkehrsmittel eine große Rolle.
- ÖV-Angebot: Schnellbusse sollen zusätzlich zur Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs beitragen, denn durch den Sonnenberg, einen überalterten Stadtteil, führt keine Busverbindung. Auch die Linie 7 im Rodgebiet wird insbesondere in den Nebenzeiten als unzureichend ausgebaut angesehen.
- Budget Datenerfassung: In dieser Thematik ist eine Kontinuität sinnvoll, ebenso wie Sensorzählungen im Fuß- und Radverkehr. Hierfür beteiligt sich Pforzheim 2023 an der SrV.
- Jährliches Grundbudget: Es muss mehr Budget und Personal zur Überwachung des Parkens, sowie der Geschwindigkeit zur Verfügung gestellt werden
- Stellplatzsatzung: Garagen sollen nur für Autos und nicht für sonstige Gegenstände festgeschrieben werden in einer Satzung. Die Gebühren für das Anwohnerparken sollen nach dem Modell Tübingen mit sozialer Staffelung erhöht werden. Eine App zur Parkraumkontrolle ist ebenfalls erwünscht
- ÖV-Nutzungskosten reduzieren: Die ÖV-Nutzungskosten sollten für alle Verkehrsarten und über Dezernatsgrenzen hinweg geplant werden. Auch eine Erhöhung der Taktung, sowie eine stärkere Bevorrechtigung gegenüber anderen Verkehrsarten wird gewünscht. Gegebenenfalls sollten auch die Nutzungskosten

abgeschafft werden. Nicht vergessen werden dürfen auch die Betriebskosten, die ebenfalls einen wichtigen Aspekt darstellen

- Insgesamt sollen Konzepte umgesetzt, sowie die Entscheidungsprozesse gestrafft werden, was die Umsetzungseffizienz steigern würde, nachdem Maßnahmen beschlossen werden

Gemeinsam Mobilität gestalten – Information und Mitbestimmung:

- Beteiligung: Die Beteiligung im Seniorenbeirat sowie in der Liga der Wohlfahrtsverbände soll erhöht werden, um auch die ältere Generation ausreichend einzubinden.
- Aktionstage: bestehende Aktionstage sollten mit Aktionen zum Thema Mobilität verknüpft werden, beispielsweise mit dem verkaufsoffenen Sonntag
- Arbeitsgruppe Radverkehr: die Arbeitsgruppe Radverkehr ist sehr wichtig und sollte wieder eingeführt werden
- Ausbau dynamische Fahrgastinformation: Diese Thematik soll im neuen Nahverkehrsplan aufgenommen werden
- Jobticket: Ist ein wichtiges Thema, weshalb auch die Stadtwerke eingebunden werden sollen. Dieses Ticket könnte als Kombi Monatskarte oder dauerhaftes Pedelec-Leasing angeboten werden. Wer mit dem Fahrrad in die Stadt fährt, sollte kostenlos im ÖV zurückfahren dürfen, insbesondere in die Stadtteile, in die bergauf gefahren werden muss
- Insgesamt soll es einen Ausbau von Car-Sharing und E-Mobilität geben

3.1 Ausblick

Im weiteren Projektprozess werden die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung in die Maßnahmenausarbeitung des IMEP einbezogen.