

Auszug Protokoll Bürgerwerkstatt Erbach – Teilgruppe Erlenbachstraße

Datum: 28. April 2015
Ort: Schulzentrum, Jahnstraße 36, 89155 Erbach
Uhrzeit: 18.30 bis 21.45 Uhr
Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste (Anlage 1)
Protokoll: Frau Uta Altendorf-Bayha

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Bürgermeister Achim Gaus
2. Ablauf der Bürgerbeteiligung und Vorstellen der Tagesordnung, Ute Kinn
3. Arbeit in drei Arbeitsgruppen (gemäß Anmeldung bzw. nach Neigung)
 - AG 1 Verkehrsgestaltung Innenstadt Erlenbachstraße,
Moderation Uta Altendorf-Bayha
 - AG 2 Verkehrslenkung – Chance für Ehingerstraße und die Stadtteile,
Moderation Ilse Erzigkeit
 - AG 3 Förderung des Rad- und Fußverkehrs in Erbach,
Moderation Ute Kinn

TOP 1 Begrüßung

Herr Bürgermeister Gaus begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur 1. Bürgerwerkstatt im Rahmen der Bürgerbeteiligung am Verkehrsentwicklungskonzept 2030 für Erbach, siehe Anlage 2. Zu den wichtigsten Themen, die Erbach in den nächsten Jahren anpacken muss, gehören u.a. die Belebung der Stadtmitte, die Gestaltung der Innenstadt, Regulierung des motorisierten Individualverkehrs und ÖPNV, Flächennutzung, Lärmaktionsplan, Wohnraum u.a.m. Die Innenstadtentwicklung und das Verkehrskonzept sind dabei eng verzahnt. Basierend auf der Innstadtoffensive wurde ein strategisches Entwicklungskonzept von der Imakomm Akademie erstellt. Es folgten die Aufnahme in Stadtsanierungsprogramm und ein städtebaulicher Wettbewerb.

Das Verkehrskonzept 2030 wurde vom Gemeinderat im Herbst 2013 in Auftrag gegeben, um die verschiedenen Fragestellungen zum Thema Verkehr und Mobilität systematisch und effektiv anzugehen. Bei der Bearbeitung wirken der Projektbeirat und die Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH aus Aalen mit. Das "Verkehrskonzept 2030" setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen. Dabei sind die Schwerpunkte auf die Themen Radverkehr, Innenstadt, Fußgängerverkehr und Verkehrslenkung gelegt. Der Planungsprozess umfasst mehrere Schritte. Begonnen wurde im Jahr 2013 mit Verkehrszählungen und einer umfassenden Haushaltsbefragung. Zwischenzeitlich wurden die grundlegenden Konzeptentwürfe erstellt. Im Rahmen der Bürgerwerkstätten sollen nun Erbacher Bürger/innen ihre Meinung zu den Entwürfen einbringen und mit Vorschlägen und Ideen an der Erstellung des "Verkehrskonzepts 2030" mitwirken. Ein erster Schritt war die Informationsveranstaltung am 15. April 2015 um 18.30 Uhr in der Erlenbachhalle.

TOP 2 Ablauf der Bürgerbeteiligung und Vorstellen der Tagesordnung

Anschließend stellt Ute Kinn vom Büro GRiPS den Ablauf der Bürgerbeteiligung am Verkehrsentwicklungskonzept sowie die Tagesordnung für die 1. Bürgerwerkstatt vor (siehe Anlage 3).

Da sich für die Teilnahme an der geplanten Arbeitsgruppe zur Förderung des Fußverkehrs nur zwei Personen angemeldet haben, wird das Thema Radverkehr und Fußverkehr zusammen in einer gemeinsamen Gruppe unter Moderation von Ute Kinn bearbeitet. In der Informationsveranstaltung am 15. April zeigte sich ein hohes Interesse am Thema Verkehrslenkung und den zugrunde liegenden Prognosen. Es werden deshalb zwei Arbeitsgruppen gebildet:

- AG 1 Verkehrsgestaltung Innenstadt Erlenbachstraße unter Moderation von Uta Altendorf-Bayha
- AG 2 Verkehrslenkung – Chance für Ehingerstraße und die Stadtteile unter Moderation von Ilse Erzigkeit.

Die Teilnehmer/innen können sich unabhängig ihrer Anmeldung frei zuordnen, in welcher der Arbeitsgruppen sie mitwirken möchten.

TOP 3 Arbeit in drei Arbeitsgruppen

AG 1 Verkehrsgestaltung Innenstadt Erlenbachstraße Moderation: Uta Altendorf-Bayha

Die heutige Situation in der Erlenbachstraße ist geprägt von:

- starkem Durchgangsverkehr, Engpässe beim Begegnen von Fahrzeugen, Gefahr für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer,
- keiner wahrnehmbaren Stadtmitte,
- wenig ansprechender Gestaltung entlang der Straße.

Um hier Abhilfe zu schaffen, werden verschiedene Ideen zur Gestaltung diskutiert. Die Aspekte des Städtebaus und der Verkehrsplanung müssen hierzu aufeinander abgestimmt werden. In diesem Zusammenhang ist die Meinung der Bürger im Rahmen dieser Bürgerwerkstatt wichtig.

Als Grundlagen für die Diskussion werden folgende Ziele für Erbach zugrunde gelegt:

- Erhöhung des Sicherheitsgefühls für alle Verkehrsteilnehmer (Koexistenz von motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern),
- Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt,
- Verstärkung der Bewegungsmöglichkeit in Erbach.



3.1 (AG1) Präsentation des Architektenentwurfs (Schwerpunkt Erlenbachstraße)

Die Architekten Herr Frank und Herr Croissant vom Werkbüro Freiraum + Landschaft m.architekten stellen ihre Idee der städtebaulichen Umgestaltung der Erlenbachstraße vor (siehe Anlage 4).

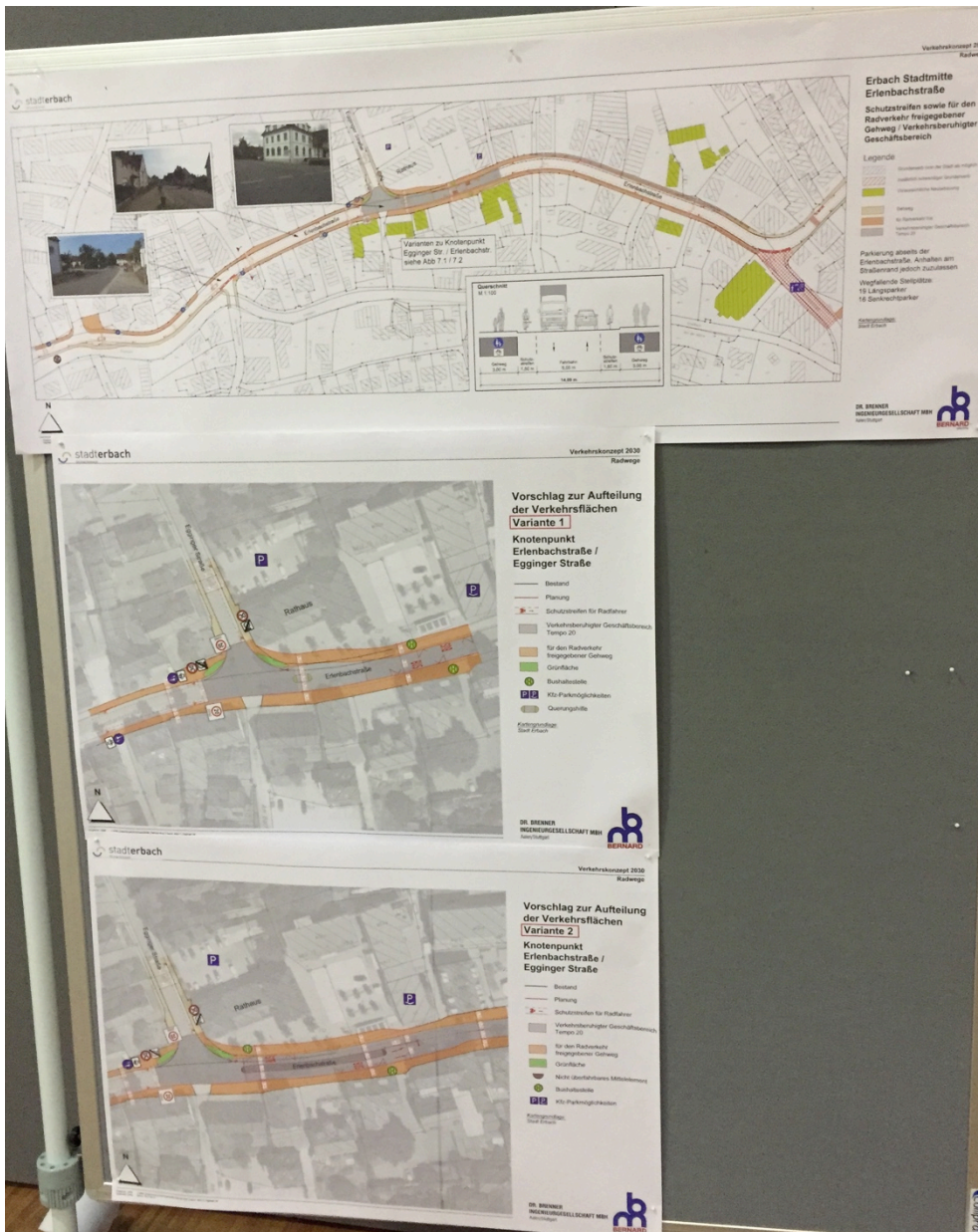


Wesentliche Bausteine dieses Konzepts für die Erlenbachstraße sind:

- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 im gesamten Verlauf der Erlenbachstraße
- Im Straßenquerschnitt ist eine Fahrbahnbreite von 6 m vorgesehen, motorisierte und nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer teilen sich die Straße.
- Über einen Fahrbahnbelag (z.B. farbiger Belagswechsel) in dieser Region wird der Verkehrsteilnehmer zur Verlangsamung der Durchfahrtsgeschwindigkeit veranlasst.
- Gestaltung von zwei markanten Plätzen in der Stadtmitte: einer in Höhe des Rathauses, der andere bei der Einmündung der Donaustetter Straße, zwei weitere Querungsbereiche bei angrenzenden Platzgestaltungen.
- Breite des Fußgängerbereichs von beidseitig 4 m, damit hier eine Gestaltung des Innenstadtbereichs möglich wird (Sitzgelegenheiten, Bäume, Stellflächen für Geschäftsauslage, Straßencafé, sonstige Möblierung, Beleuchtung etc.)
- Längsparkierung ist wechselseitig in einigen Abschnitten vorgesehen
- Der südöstliche Teil der Erlenbachstraße wird verkehrsberuhigter Bereich.

3.2 (AG1) Präsentation des Verkehrskonzepts (Ausschnitt Erlenbachstraße)

Herr Noßwitz vom Büro Dr. Brenner stellt die verkehrlichen Überlegungen zur Erlenbachstraße vor (siehe Anlage 5).



Die Schwerpunkte hierzu sind:

- Im Jahr 2023 ist ungefähr mit der gleichen motorisierten Belastung der Erlenbachstraße zu rechnen wie heute (trotz Querspange und ggf. anderer verkehrlicher Maßnahmen), es gibt keine Möglichkeit, den Schwerverkehr auszulagern.
- Auf der Erlenbachstraße ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h vorgesehen. In dem Bereich unmittelbar vor dem Rathaus bis nach der Einmündung der Egginger Straße wird der Verkehr auf 20 km/h abgebremst.
- Variante 1 sieht eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer in Form einer inselähnlichen Erhöhung unmittelbar vorm Rathaus vor. Bei Variante 2 verfügt der nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer über eine längsgezogene Querungsmöglichkeit, die sich vom Rathausvorplatz bis hin zum Marktplatz erstreckt.
- Im Straßenquerschnitt sind mehrere Möglichkeiten denkbar:

- Straßenquerschnitt Var 1.1: Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf Fahrbahnniveau bei bestehender Straßenbreite von 11 m
(Fahrbahn: 5 m, Schutzstreifen einseitig: 1,5 m, Gehweg beidseitig: 2,25 m)
- Straßenquerschnitt Var 1.2: Markierung eines Schutzstreifens für Radfahrer auf Fahrbahnniveau bei 14 m Straßenbreite
(Fahrbahn: 5 m, Schutzstreifen beidseitig: 1,5 m, Gehweg beidseitig: 3 m)
- Straßenquerschnitt Var 2: Anlage von Radwegen auf Gehwegniveau bei 17,6 m Straßenbreite
(Fahrbahn: 6 m, Radweg beidseitig: 2 m, Gehweg beidseitig: 3 m, Rest = Sicherheitsstreifen)
- Straßenquerschnitt Var 3: Markierung von Radfahrstreifen auf Straßenniveau bei 15,7 m Straßenbreite
(Fahrbahn: 6 m, Radfahrstreifen beidseitig: 1,85 m, Gehweg beidseitig: 3 m)
- Der südöstliche Teil der Erlenbachstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen.

3.3 (AG1) Rückfragen zu den Input-Vorträgen:

Frage: Darf ein Radschutzstreifen am Rand der Fahrbahn bei Bedarf überfahren werden?

Antwort: Ja, wenn dies keinen Radfahrer behindert.

Frage: Wie können Einsatzfahrzeuge von Polizei oder Feuerwehr bei stark befahrener Straße durchdringen, wenn im Bereich des Rathauses bei Variante 2 eine langgezogene Querunginsel für Fußgänger vorgesehen ist?

Antwort: Die längliche Querunginsel ist nur leicht erhöht zur Fahrbahn und so für Einsatzfahrzeuge mühelos überfahrbar.

Frage: Wie ist die aktuelle Breite der Straße? Ist eine Aufweitung des Straßenraums überhaupt denkbar?

Antwort: Die aktuelle Breite der Fahrbahn in der Erlenbachstraße beträgt 6 m. Diese Breite soll nicht unterschritten werden. Aktuelle Engpässe auf der Erlenbachstraße (durch Begegnung von Schwerlastverkehr) werden von den längsparkenden Fahrzeugen verursacht.

Eine Aufweitung der Erlenbachstraße wäre in Teilbereichen über zusätzlich notwendigen Grunderwerb darstellbar.

Frage: Können bei den vorgestellten Konzepten zukünftig zwei breitere Fahrzeuge (bspw. LKW oder landwirtschaftliche Fahrzeuge) im entgegenkommenden Verkehr aneinander vorbei?

Antwort: Eine Fahrbahnbreite von 6 m ermöglicht ein müheloses Kreuzen der Fahrzeuge. Die aktuell z.T. schwierige Situation in der Erlenbachstraße kommt daher, weil längsparkende Fahrzeuge in den Fahrbahnbereich hinein ragen.

Frage: Ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Erlenbachstraße (L240), einer Landesstraße, auf 20 km/h überhaupt möglich?

Antwort: Bisher ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt. Eine Umwandlung des südöstlichen Teils (L1244) in einen verkehrsberuhigten Bereich wäre kein Problem, da das Regierungspräsidium Tübingen bereits seit Längerem eine Rückstufung der Landesstraße zu einer Gemeindestraße anstrebt.

3.4 (AG1) Diskussionsergebnisse der Arbeitsgruppe

Auf die Frage „Wo passen die vorgestellten Ideen der Architekten bzw. der Verkehrsplaner hinsichtlich **Aufteilung und Gestaltung des Raums**? Wo passen sie nicht und warum?“ wurden folgende Punkte zusammengetragen:

Auf **grünen Karten** (= Vorschläge passen):

- Die Variante 1.2 des Straßenquerschnitts wird als gute Lösung eingestuft. Hier wird die Fahrbahnbreite von 5 m durch zwei Radschutzstreifen von je 1,5 m ergänzt, so dass insgesamt eine Fahrbahnbreite von 8 m zur Verfügung steht .

- Der Architektenentwurf gefällt gut. Es sollte das Sicherheitsbedürfnis des Autofahrers beim Fahren bewusst genutzt werden, um eine Verlangsamung im Straßenverkehr zu erzielen. Dies kann z.B. über eine Gestaltung der Fahrbahn (Belag) oder der Stadtmitte erfolgen.
- Ziel muss eine Vereinbarkeit der notwendigen Straßenbreite, die den verkehrlichen Anforderungen genügt, mit der Verweilqualität im Stadtzentrum sein.
- Es sollte zum jetzigen Zeitpunkt die Chance genutzt werden die Innenstadt langfristig aufzuwerten (siehe Punkte des Architekturvorschlags)

Die Diskussion zu „Wo passen die vorgestellten Ideen der Architekten bzw. der Verkehrsplaner hinsichtlich **Stärkung Fuß- und Radverkehr**? Wo passen sie nicht und warum?“ kam zu folgenden Ergebnissen:

Auf **grünen Karten** (= Vorschläge passen) wurde genannt:

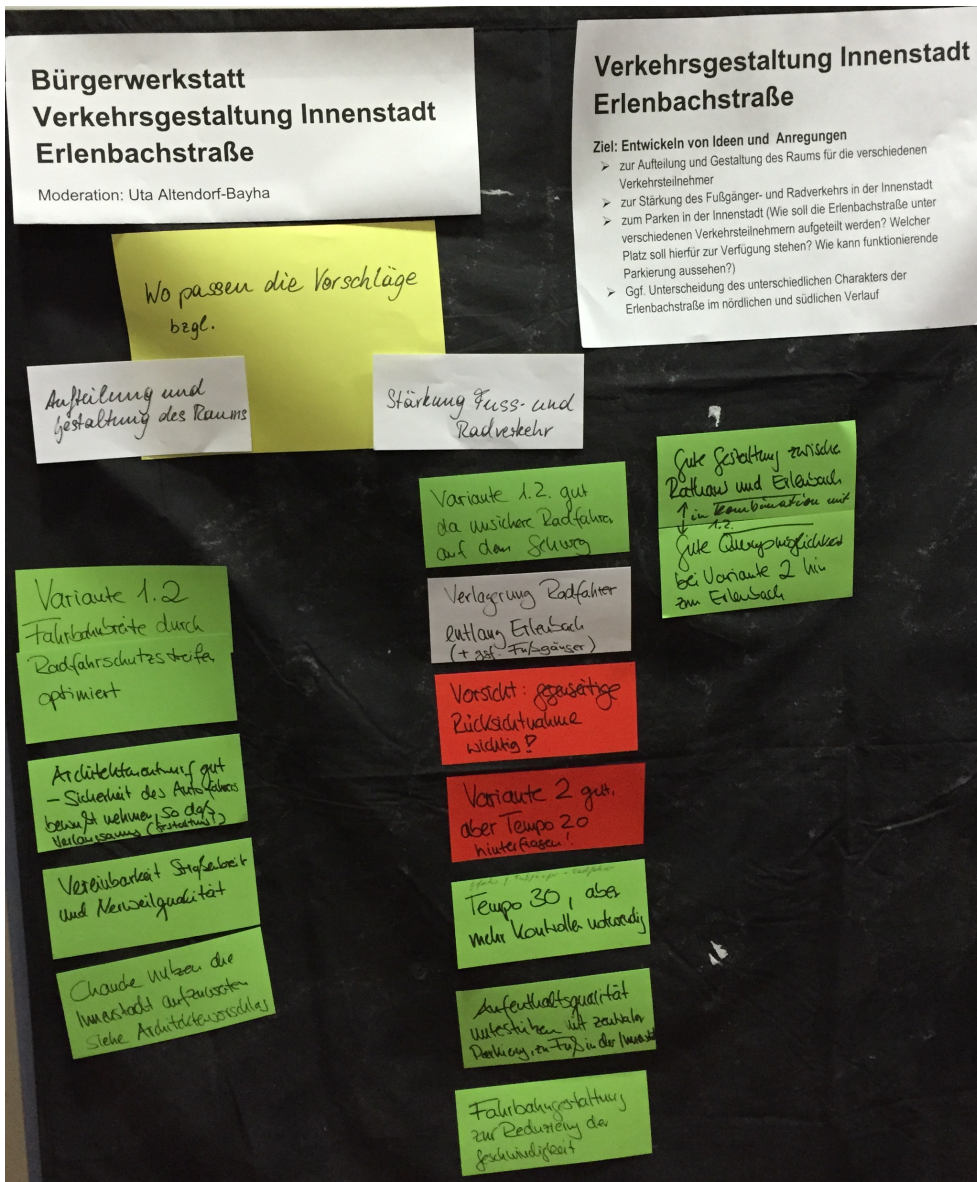
- In der Variante 1.2 des Straßenquerschnitts gibt es einen Schutzstreifen entlang der Fahrbahn, dieser ist in erster Linie für schnellere Radfahrer gedacht. Dieser Vorschlag gefällt besonders gut, da für unsichere Radfahrer die Möglichkeit besteht auf dem Gehweg zu fahren.
- Am Verkehrskonzept gefällt besonders gut, dass Tempo 30 beibehalten wird. Um aber der Gefahr für Fußgänger und Radfahrer stärker zu begegnen, sind schärfere Kontrollen notwendig.
- Mit Hilfe einer zentralen Parkierung ist die Aufenthaltsqualität im Zentrum zu unterstützen, so dass man sich zu Fuß in der Innenstadt bewegen kann.
- Die Idee der Architekten, über eine Fahrbahngestaltung die Geschwindigkeit zu reduzieren, findet Gefallen. So ist es für Fußgänger und Radfahrer weniger gefährlich und der Aufenthalt in der Stadt angenehmer.
- Der Bereich zwischen dem Rathaus und dem Erlenbach soll für Fußgänger und Radfahrer ansprechend gestaltet werden. Dazu gehört die im Verkehrskonzepts dargestellte breite Querungsmöglichkeit über die Erlenbachstraße (Variante 2 der Querung vorm Rathaus). Wenn dies in Kombination mit dem Straßenquerschnitt Variante 1.2 geschieht (Fahrbahn von 5 m plus Radfahrerschutzstreifen beidseitig von je 1,5 m), dann kann die Erlenbachstraße die Ziele Sicherheitsbelange aller Verkehrsteilnehmer und Steigerung der Aufenthaltsqualität vereinbaren.

Auf **roten Karten** (= Vorschläge müssen verändert werden) wurde gesammelt:

- Die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer ist sehr wichtig. Hier sind vor allem die Radfahrer angesprochen, die mit erhöhter Geschwindigkeit und Überholmanövern an motorisierten Fahrzeugen vorbeidrängen.
- Die Variante 2 der Querung vor dem Rathaus wird für gut gehalten (über die langgezogene Querungsinsel), aber die Reduzierung auf Tempo 20 ist zu hinterfragen.

Als zusätzliche **Idee** kam auf die Karte:

Im Rahmen der Diskussion wird genannt, dass viele Radfahrer und Fußgänger gern im Grünen durch Erbach radeln bzw. spazieren gehen wollen und deshalb Bäume und Verweilplätze entlang der Erlenbachstraße entstehen sollten. Als Gegenvorschlag zum bisherigen wird daher folgende Idee genannt: Idee ist eine Verlagerung der Radfahrer (und ggf. der Fußgänger) ans Ufer des Erlenbachs. Das bedeutet konkret, dass nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, die Erledigungen auf der Erlenbachstraße machen möchten, sich auf den zur Verfügung gestellten Bürgersteigen oder auf dem Radschutzstreifen bewegen können. Fußgänger und Radfahrer, die sich in Erbach „erholen“ möchten, sollen entlang des Erbachs die Stadt durchqueren. So ließe sich der nichtmotorisierte Verkehr entsprechend der Neigung bzw. dem Zweck teilen.



Der Austausch zu „Wo passen die vorgestellten Ideen der Architekten bzw. der Verkehrsplaner hinsichtlich **Parkierung**? Wo passen sie nicht und warum?“ hat folgende Resultate erbracht:

Auf **grünen Karten** wurde genannt:

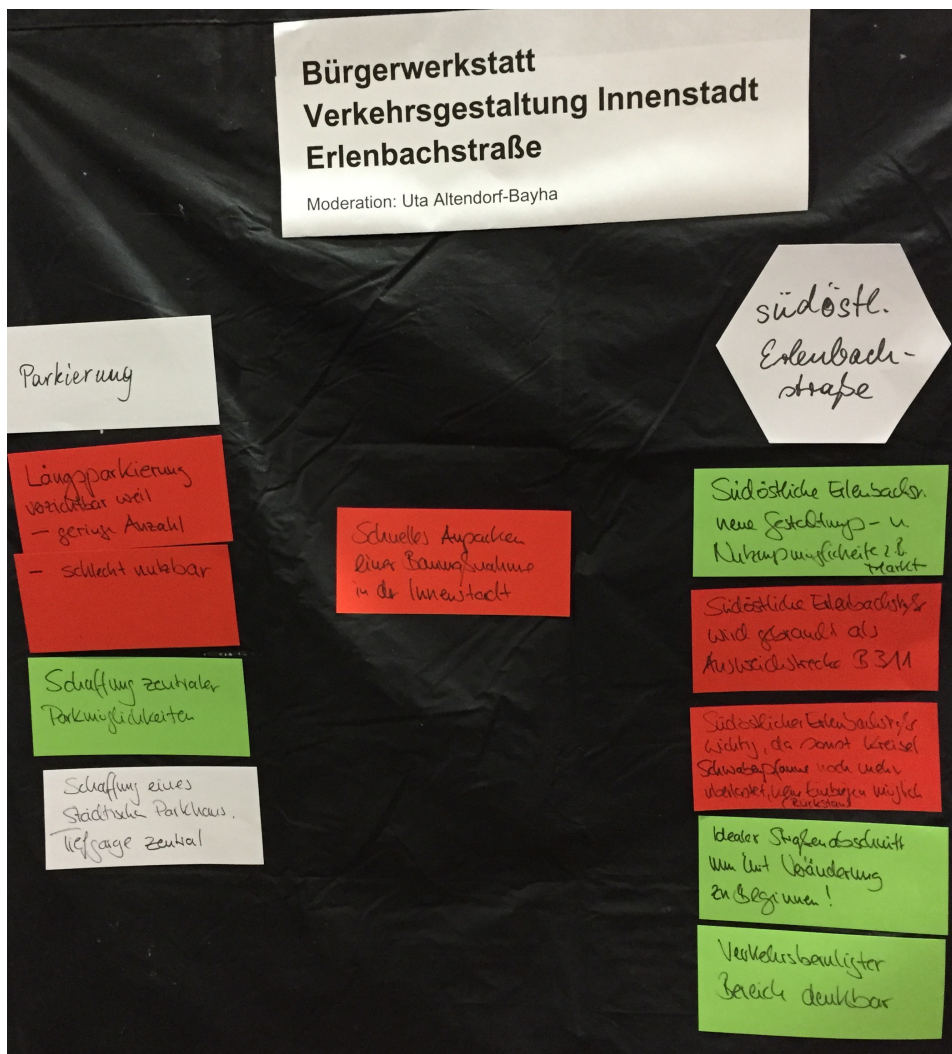
- Schaffung zentraler Parkmöglichkeiten im Innenstadtgebiet

Auf **roten Karten** wurde gesammelt:

- Auf die Möglichkeit der Längsparkierung kann im kompletten Verlauf der Erlenbachstraße verzichtet werden, weil:
 - es nur einer geringen Anzahl von Fahrzeugen als Parkierungsmöglichkeit dienen würde.
 - die Parkplätze schlecht nutzbar sind (rückwärts einparken, Teile des Fahrzeugs ragen in die Fahrbahn).

Als zusätzliche **Idee** wurde genannt:

- Schaffung eines städtischen Parkhauses
- Tiefgarage zentral



Die Diskussion zu „Wo passen die vorgestellten Ideen der Architekten bzw. der Verkehrsplaner hinsichtlich **der südöstlichen Ausgestaltung der Erlenbachstraße?** Wo passen sie nicht und warum?“ hat folgende Aspekte ergeben:

Auf **grünen Karten** wurde genannt:

- Die südöstliche Erlenbachstraße bietet neue Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten z.B. für einen Markt.
- Dieser Bereich ist ein idealer Straßenabschnitt, um mit einer Veränderung in Erbach zu beginnen.
- Hier ist ein verkehrsberuhigter Bereich denkbar.

Auf **roten Karten** wurde gesammelt:

- Die südöstliche Erlenbachstraße wird als Ausweichstrecke für die B 311 gebraucht.
- Ein Befahren der südöstlichen Erlenbachstraße ist wichtig, da sonst der Kreisel Schwabenpfanne noch stärker überlastet wird, weil kein Einbiegen möglich ist. Schon jetzt ist der Verkehr - von Ulm auf der B 311 kommend - durch die ersten beiden Kreisel in Erbach oft gestaut. Wenn nun der Verkehr der Erlenbachstraße ausschließlich über die Donaustetter Straße auf die B 311 „abfließen“ könnte, dann verstärkt sich die verkehrliche Engpasssituation beim zweiten Kreisel.

Als **wesentlicher Punkt** für die gesamte Diskussion über Veränderungen in Erbach wird noch angemerkt:

- Ein schnelles Anpacken einer Baumaßnahme in der Innenstadt wäre wichtig, damit die Bürger den Glauben an das Wollen der Stadt nicht verlieren.

3.5 (AG1) Abschluss und Ausblick

Frau Altendorf-Bayha fasst die wesentlichen Teile der Diskussion noch einmal zusammen, bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit bei allen Anwesenden und erläutert die nächsten Schritte. Nachdem das Protokoll dieser Arbeitsgruppe verfasst ist, wird es vom Redaktionsteam Korrektur gelesen. Aus der Arbeitsgruppe erklären sich Herr Geisselhardt und Herr Bulling bereit das Redaktionsteam zu bilden und diese Aufgabe zu übernehmen. Im Anschluss daran wird das Protokoll an alle Anwesenden versendet.

Beim nächsten Termin der Arbeitsgruppe werden die Ergebnissen weiter bearbeitet und priorisiert. Dieser Termin findet am 12. Mai 2015 von 18.30 h bis ca. 21 h im Rathaus statt.

Aufgestellt: Sindelfingen, 30.4.15

Uta Altendorf-Bayha