

**KIRCHHEIM
ANDERS
MOBIL**

Impulse für eine andere Verkehrspolitik
 Workshop am
Freitag, 13. Dezember 2019, 19.00 Uhr
 Vortragssaal der Stadtbücherei Kirchheim
 Max-Eyth-Str. 16

V.i.S.d.P.: Heinrich Brinker, Wilhelmstraße 49, 73230 Kirchheim u. T. heinrich_brinker@t-online.de

Herzlich willkommen zum Workshop II

**KIRCHHEIM
ANDERS
MOBIL**

Impulse für eine andere Verkehrspolitik

Workshop am
Freitag, 13. Dezember 2019, 19.00 Uhr

Vortragssaal der Stadtbücherei Kirchheim
Max-Eyth-Str. 16

V.i.S.d.P.: Heinrich Brinker, Wilhelmstraße 49, 73230 Kirchheim u. T. heinrich_brinker@t-online.de

Logos: attac, adfc, BUND, Bündnis 90 Die Grünen, DIE LINKE., FrauenListe, GEW, stadtmobil carsharing, VCD, STADTRUNDGANG

Agenda Workshop II

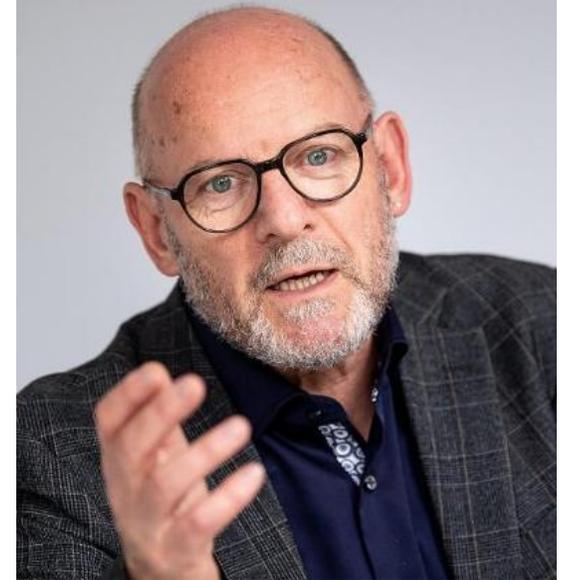
- 1.) Wo stehen wir?
- 2.) Vertiefung der Ergebnisse vom Workshop I - Arbeitsgruppe
- 3.) Präsentation der Gruppenergebnisse
- 4.) Wann und wie machen wir weiter?

Dringender Handlungsbedarf – 5-Punkte-Plan

**(Interview mit Verkehrsminister Winfried Hermann,
Südwestpresse. 8.6.2019)**

„Wir haben fünf ambitionierte Eckpunkte erarbeitet:

- 1. Bis 2030 muss doppelt so viel mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren werden wie heute,**
- 2. jedes dritte Auto muss klimaneutral fahren,**
- 3. in Städten müssen um ein Drittel weniger Autos fahren,**
- 4. jeder zweite Weg unter fünf Kilometern muss mit eigener Körperkraft – ob zu Fuß, per Rad oder Tretroller – zurückgelegt werden, und schließlich**
- 5. muss jede dritte Tonne Fracht klimaneutral transportiert werden.“**



Klimaschutz in Kirchheim – Verringerung der CO₂-Emissionen

Klimaschutzkonzept: drei Szenarien für 2030 gegenüber 2011.

„Trendfortschreibung“:

→ keine zusätzlichen Klimaschutzmaßnahmen“

Ergebnis im Verkehr: plus 7%

„Maximal“:

→ alle technischen Potenziale werden voll ausgeschöpft.

Ergebnis im Verkehr: minus 25%

„Realistisch-ambitioniert“:

→ Grundlage für weitere Handlung / Konzepte



Ziel im Verkehr: minus 20% (-23.900t CO₂)

Integriertes Klimaschutzkonzept 2013, S. 30, 102, 108

4.2 CO₂-Gesamtbilanz

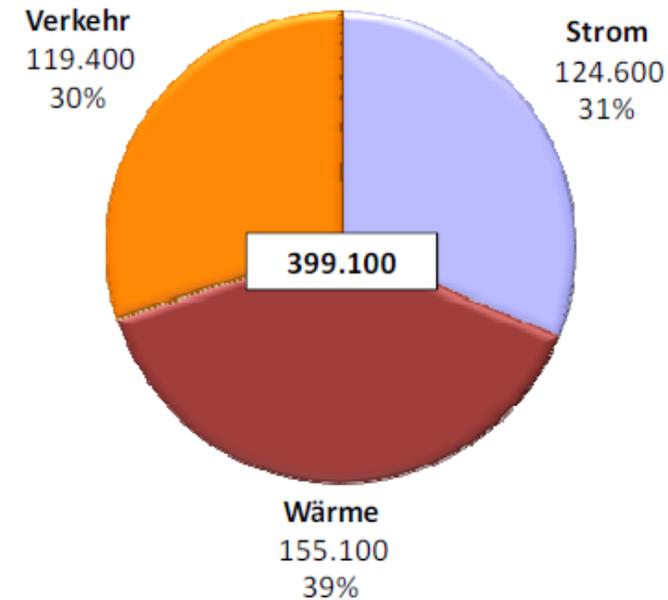
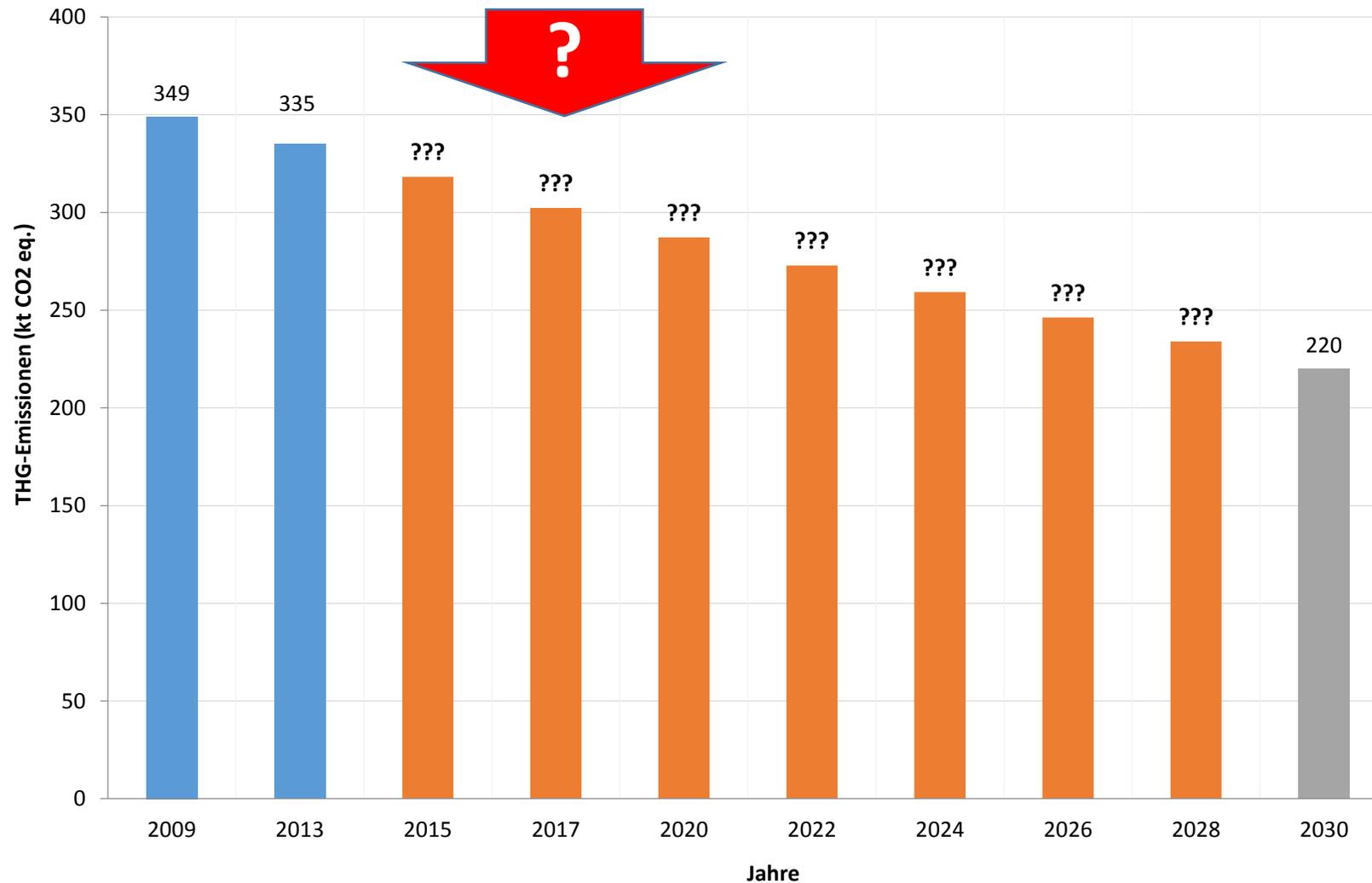


Abb. 13: CO₂-Emissionen in Kirchheim unter Teck [t/a]

Klimaschutz in Kirchheim – Verringerung der CO2-Emissionen



Ziel:

minus 37% bis 2030

→ 2% /Jahr

Status:

Von 2009 – 2013 =

minus 4%

→ 1% /Jahr

Klimaschutz in Kirchheim (Klimaschutzkonzept, 2013)

12.6 Mobilität

Erreichte Ziele bis 2030

1. Verändertes Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger und der Unternehmen in Kirchheim unter Teck tragen größtmöglich zur Energiewende 2030 bei.
2. Neben dem technischen Fortschritt ist eine Einsparung von 20% CO₂ (ca. 23.900 t) bis zum Jahr 2030 durch Maßnahmen zur Veränderung der Mobilitätskultur erreicht.
3. Der Anteil des Fahrradverkehrs wurde deutlich gesteigert.

Integriertes Klimaschutzkonzept, Oktober 2013, S. 115

Wie bewegt sich Kirchheim heute?

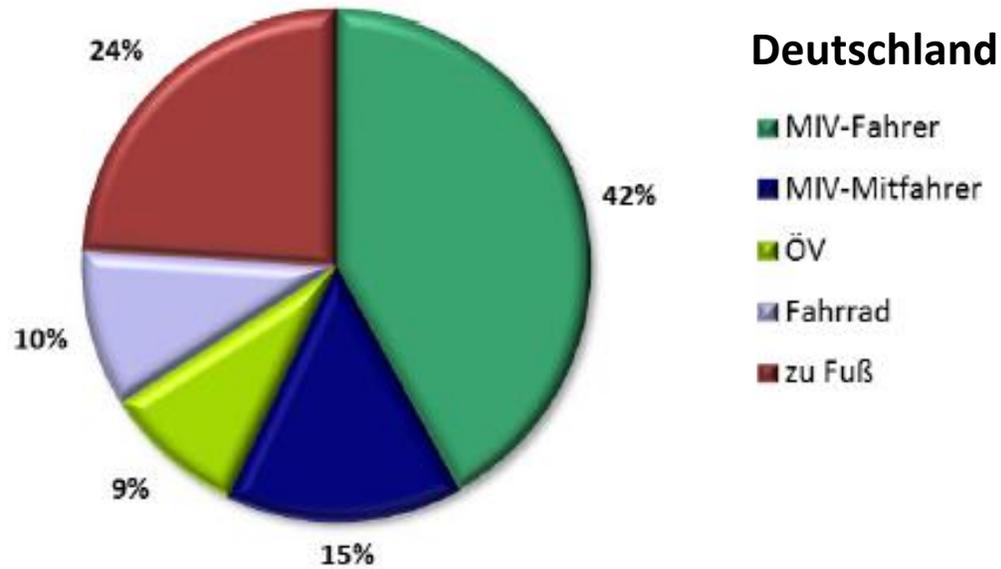


Abb. 20: Wege-Angaben in Deutschland in Prozent für 2008 [19, eigene Darstellung]

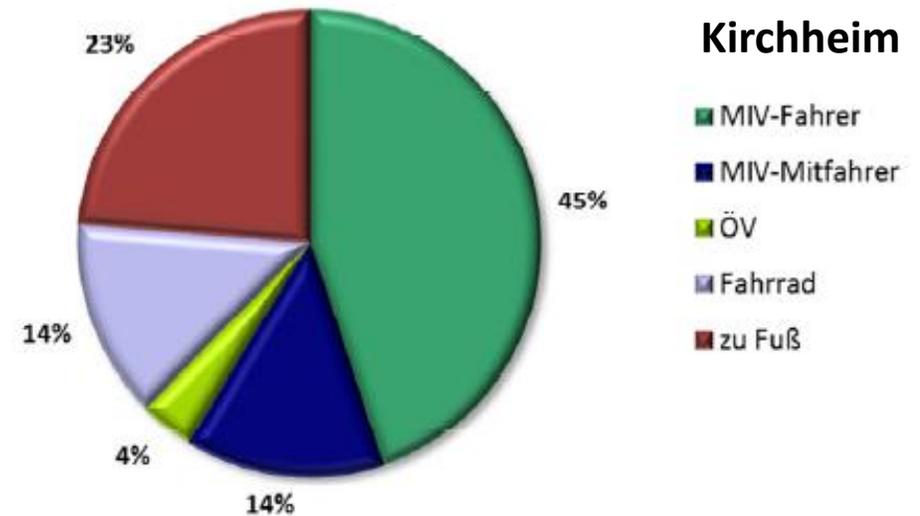


Abb. 21: Wege – Angaben Kirchheim unter Teck in Prozent für 2009/2010 [18, eigene Darstellung]

Wie bewegt sich Kirchheim heute?

➤ Binnenverkehr:

- 30 % der Wege sind bis zu 2 km lang (Fußwegentfernung)
- 56 % der Wege sind bis 5 km lang (Radwegentfernung).
- Wege weiter als 5 km eher selten

➤ Im Verflechtungsraum:

- sind Wege von 5 bis 10 km häufiger, aber 47% immer noch unter 5 Km.

Kurze Weglängen von 1-5 km überwiegen

Integriertes Verkehrskonzept, Stand 27.1.2012, S. 58/59

Autoverkehr in Kirchheim? Prognose (Verkehrskonzept 2016)

Tab. 2.7: Verkehrsnachfrageentwicklung Prognose-Nullfall Pkw-Verkehr

Pkw	2011 [Pkw- Fahrten/Werntag]	2025 [Pkw- Fahrten/Werntag]	Entwicklung 2011-2025
Binnenverkehr (BV)	43.500	41.700	-1.800 (-4 %)
Quell-Ziel-Verkehr (QZV)	77.200	65.900	-11.300 (-15 %)
Gesamtverkehr (BQZV)	120.700	107.500	-13.200 (-11 %)

Tab. 2.8: Verkehrsnachfrageentwicklung Prognose-Nullfall Lkw-Verkehr

Lkw	2011 [Lkw-Fahrten/Werntag]	2025 [Lkw-Fahrten/Werntag]	Entwicklung 2010-2025
Binnenverkehr (BV)	380	400	+20 (+5 %)
Quell-Ziel-Verkehr (QZV)	6.100	7.400	+1.300 (+21 %)
Gesamtverkehr (BQZV)	6.480	7.800	+1.320 (+20 %)

Integriertes Verkehrskonzept im Auftrag der Stadt Kirchheim unter Teck, November 2016, S. 77/78

Strategische Ziele in Kirchheim (Strategische Ziele, 2018)

Handlungsfeld "Mobilität, Transportnetze und Sicherheit"

- Die Stadt Kirchheim unter Teck verfügt über funktionsfähige und leistungsfähige Transportnetze.
- Die Sicherheit im öffentlichen Raum ist gegeben.
- Der Verkehr in Kirchheim unter Teck ist umwelt- und menschenverträglich organisiert, gestaltet und leistet einen positiven Beitrag zur Stadtqualität.

Die Leistungsziele und Maßnahmen zum Handlungsfeld "Mobilität, Transportnetze und Sicherheit" wurden am 14.11.2018 vom Gemeinderat beschlossen:

Umsetzungsstrategien in Kirchheim

➤ **Verkehrsvermeidung:**

- Diese Strategie hat höchste Priorität.
- Begrenzung insbesondere im Kraftfahrzeugverkehr.
- Verkehrsvermeidung durch Funktionsmischung ("Stadt der kurzen Wege").

➤ **Verkehrsverlagerung:**

- Notwendige Verkehre werden auf den Umweltverbund verlagert (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen).
- Diese Mobilitätsformen sollen in der Verkehrsentwicklung Vorrang erhalten.

➤ **Verträgliche Verkehrsabwicklung:** Die einzelnen Verkehrsmittel und Verkehrsabläufe werden besser vernetzt und optimiert.“

Integriertes Verkehrskonzept im Auftrag der Stadt Kirchheim unter Teck (Inhaltliche und redaktionelle Bearbeitung durch PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin, **November 2016**)

Maßnahmen zum Radverkehr

3. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr liegt im Jahr 2022 bei 20%.



- 3.01 Das bestehende Radverkehrskonzept wird bis Ende 2019 grundlegend überarbeitet.

- 3.02 Das Radwegenetz entspricht bis 2022 den aktuellen Regeln der Technik.

- 3.03 Weiterentwicklung bestehender Kommunikations- und Motivationsprojekte im Radverkehr.

- 3.04 Nutzung der Bahntrasse zwischen Dettinger Straße und Tannenbergsstraße für den Radverkehr bis Ende 2022.

Maßnahmen zum ÖPNV

4. Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs.



- 4.01 Die Bushaltestellen mit der größten Verkehrsbedeutung werden bis zum Jahr 2022 barrierefrei ausgebaut.

- 4.02 Bis 2022 werden der Verkehrsrechner und alle Signalanlagen mit einer modernen Technik zur Busbeschleunigung ausgestattet.

- 4.03 Die Neukonzeption der „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof“ im Rahmen der Überplanung „Bahnhofsquartier“ erfolgt bis 2020.

- 4.04 Die Stadt Kirchheim führt ein Stadtticket ein, mit dem innerhalb des Stadtgebietes vergünstigt der ÖPNV genutzt werden kann.

- 4.05 Die Stadt Kirchheim setzt sich für eine Schientangentiale aus dem Raum Kirchheim auf die Fildern ein.

- 4.06 Die Betrachtung der ÖPNV-Nutzung erfolgt interkommunal. Die Stadt Kirchheim übernimmt dabei im Sinne des Klimaschutzes und der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs eine führende Rolle.

Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

5. Die Verkehrssicherheit hat sich erhöht.



→ 5.01 Regelmäßige Vororttermine der Verkehrskommission (1 x im Monat).

→ 5.02 Ständige Überprüfung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen.

→ 5.03 Umsetzung des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes bis 2022.

→ Regelmäßige Überwachung der Entwicklung der Unfallstatistik.

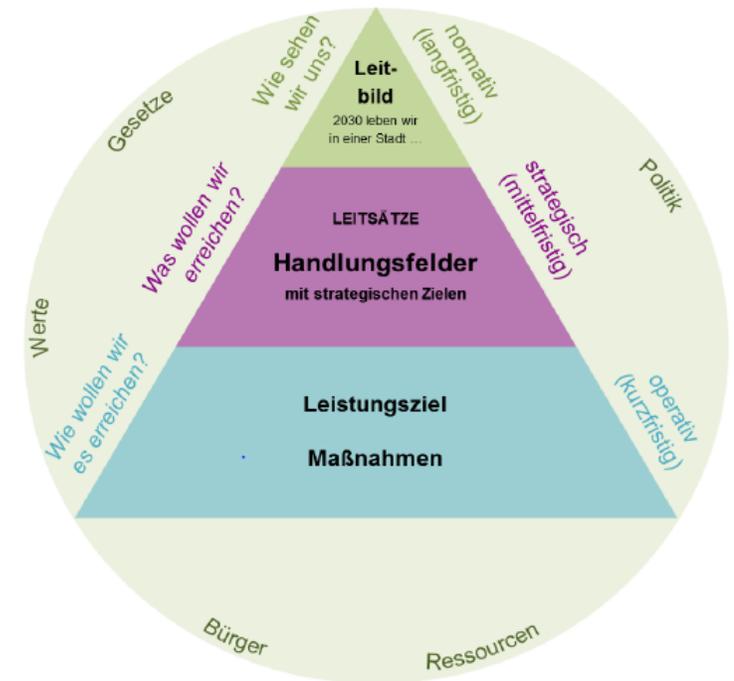
→ 5.04 Regelmäßige Überwachung der Problembereiche Fußgängerzone, Schlossplatz, verkehrsberuhigter Bereich Turmstraße, etc.

Maßnahmen zum Fußverkehr

8. FußgängerInnen finden in allen Teilen Kirchheims sichere und attraktive Wegeverbindungen vor. ^

Vorschläge von konkreten Maßnahmen erfolgen mit dem ersten Steuerungsbericht.

1. Quartal 20202



Kirchheim anders mobil – Aktion „Neue Mobilitätskultur“ – April 2019



13 RUND UM DIE TECK



FOTO: GÜNTER KAHLEIT

Bei einem Umzug um den Alleenring und durch die Fußgängerzone zeigte die Agendagruppe „StadtMobil Kirchheim“ am Samstag alternative Mobilitätskonzepte. Ihr Sprecher, der Linken-Politiker Heinrich Brinker, hat als Kooperationspartner die Teckwerke, „attac“ Kirchheim, Radsport Fischer & Wagner, den ADFC Kreis

Esslingen und die Esslinger Fahrradinitiative „Critical Mass“ ins Boot geholt. Zu Fuß, mit unterschiedlichen Fahrradtypen und E-Mobilen demonstrierte der kleine, bunte Zug die nachhaltige Mobilität, die nach Ansicht der Veranstalter der Klimawandel „zwingend notwendig machen wird“. Dazu gab es eine Reihe von Info-

ständen auf dem Schlossplatz zu Ökostrom, Solarenergie, Fahrrad-Alternativen, Carsharing und „Neue Mobilitätskultur“. Zum Schluss folgte eine Kundgebung mit dem Esslinger VCD-Vorsitzenden Dirk Rupp, dem Sprecher der Esslinger „Fridays for future“-Initiative, Kolja Schultzeib, und Sonja Benz von der BUND-Jugend. Fazit: Brisantes Thema, kluge Ansätze – aber überschaubares Interesse der Samstags-Shopper in der Innenstadt. Initiator Heinrich Brinker ist trotzdem weitgehend zufrieden: „Es gab wichtige Impulse von den Kooperationspartnern und wir planen für die nächsten Monate schon weitere Aktionen. Das Thema ist einfach zu wichtig.“ gk

tes Thema, kluge Ansätze – aber überschaubares Interesse der Samstags-Shopper in der Innenstadt. Initiator Heinrich Brinker ist trotzdem weitgehend zufrieden: „Es gab wichtige Impulse von den Kooperationspartnern und wir planen für die nächsten Monate schon weitere Aktionen. Das Thema ist einfach zu wichtig.“ gk

Wie Autos cleverer eingesetzt werden

Klimaschutz Im Kirchheimer Spitalkeller informiert der Mobilitätsexperte Klaus Amler über eine dringend notwendige Verkehrswende, künftige Mobilität und Forderungen an die Industrie. *Von Andrea Barner*

Geht es dem Auto an den Kragen? „Es ist kein Naturgesetz, dass Daimler ewig besteht“ wird der scheidende Konzernchef Dieter Zetsche zitiert. Auch die Automobilwirtschaft ist einem Wandel unterworfen und „wer nicht die richtigen Produkte anbietet, den erwischt“s. Das sagt Klaus Amler. Er ist Projektleiter einer Mobilitätsstudie der Baden-Württemberg-Stiftung. Im Spitalkeller stellt er diese Studie vor und be-

„Nicht mehr fliegen und keine Kreuzfahrten machen.“

Klaus Amler gibt diesen Tipp allen, die heute schon zum Klimaschutz beitragen wollen.

leuchtet die untersuchten Szenarien. Nur ein einziges Modell taugt der Studie zufolge dazu, die im Pariser Klimaabkommen vereinbarten Emissionswerte zu garantieren: der radikal anmutende Wandel des Straßenverkehrs.

Die Europäische Union will die Emissionen bis 2030 um 42 Prozent senken gegenüber 1990. Da genügt es nicht, so Klaus Amler, dass nur die Verbrennungsmotoren gegen Elektromotoren ausgetauscht werden. Die Studie hat festgestellt, dass mittel- und langfristige Klimaziele nur erreicht

werden können, wenn der Straßenverkehr gewaltig reduziert wird. Die Sachverständigen (darunter Fraunhofer-Institut, Daimler und Porsche) stellen die These auf: Jeder dritte Pkw, der 2030 in den Städten unterwegs ist, muss klimaneutral sein. Darüber hinaus fordert Amler: „Es muss auch ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in der Stadt stattfinden und der öffentliche Nahverkehr dafür verdoppelt werden.“ Die Bürger müssen außerdem „umsteigen“ und 50 Prozent aller Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigen!

Die Zuhörer im Spitalkeller sind schockiert. Wie soll das umgesetzt werden? Notfalls mit staatlicher Verordnung. „Die ganz frische Antwort heißt: Wir glauben ans Allgemeinwohl, an die Politik, und Sie zahlen ja auch Steuern.“ Amler wirft einen Blick über den Tellerrand: „City-Maut in London, wenn Sie mit dem Auto reinfahren.“ Oder: „In Zürich haben Sie doppelt so viele öffentliche Verkehrsmittel wie in Deutschland. In Wien zahlen Sie einmal im Jahr 365 Euro, damit können Sie alle Busse und Bahnen nutzen.“

Der Experte ist überzeugt, dass Deutschland Autos zu stark subventioniert, als Beispiel nennt er die relativ günstige Privatnutzung von Dienstfahrzeugen. Oder die ganz normalen Unterhaltungskosten der Verkehrsinfrastruktur: „Im Haushalt der Stadt Kirchheim steht, dass die Kommune jedes Jahr pro zugelassenem Auto über



Klaus Amler präsentierte im Spitalkeller die Mobilitätsstudie der Baden-Württemberg-Stiftung. Foto: Günter Kahleit

2000 Euro ausgibt für Parkplätze, Straßenreinigung, Ausbesserungsarbeiten durch den Bauhof und Beleuchtung.“

Dem „Ridesharing“ gehört die Zukunft, mutmaßt der Referent. Auf diesen Zug springt etwa die Bahn auf mit „Joki“, einer Art Shuttle-Service, der den Fahrgast nicht nur von Ort zu Ort, sondern bis vor die Haustür bringt. Gesteuert

von einer Smartphone-App soll das System Fahrten bündeln und am besten gleich mehrere Fahrgäste mitnehmen, die in die gleiche Richtung wollen. Das Projekt befindet sich noch in der Testphase, zum Beispiel in Hamburg.

Auch im bayerischen Bad Birnbach geht das „Ridesharing“ demnächst los. „Daimler startet so einen Service in der zweiten Jah-

reshälfte sogar mit einem selbstfahrenden Fahrzeug“. Allerdings handelt es sich dabei um ein Pilotprojekt von Daimler und Bosch in San José. Die kalifornische Millionenstadt gehört zum Silicon Valley und verfügt flächendeckend über 5G-Mobilfunknetze, die das autonome Fahren möglich machen.

Auf der Veranstaltung im Rahmen der Kirchheimer Aktionstage „Neue Mobilitätskultur“, initiiert von der Agendagruppe StadtMobil, spricht Klaus Amler vor rund 30 Interessierten bewusst nicht über „Verzicht“ auf Heißbleche, sondern von „Intelligenz und Effizienz“ bei nachhaltigen und klimaneutralen Verkehrskonzepten. „Autos werden durch Mehrfachnutzung cleverer eingesetzt“. Parkende Autos soll es im öffentlichen Raum so gut wie nicht mehr geben. Die Menschen besitzen dann, so vermutet Amler, insgesamt viel weniger Autos, in Kirchheim hat dann vielleicht nur jeder zweite Haushalt eins. „Und Daimler baut trotzdem noch Autos – vielleicht“.

Klaus Amlers Vortrag ist in manchen Schlussfolgerungen ganz schön drastisch. Er zeigt aber auch, dass sich in Sachen Mobilität von morgen schon einiges tut. „Und das muss es auch, wenn Deutschland seiner Verpflichtung aus dem Pariser Klimavertrag nachkommen will.“ meint der Experte.

Teckbote, 15.4.2019

Kirchheim anders mobil – Critical Mass – vier Touren im Jahr 2019

Ein „Lindwurm“ radelt um den Ring

Aktion Über 150 Radfahrer demonstrieren in Kirchheim für die Verkehrswende. Für den Umstieg vom motorisierten auf den muskelkraftbewegten Verkehr treten sie in die Pedale – künftig einmal pro Monat. *Von Andreas Volz*

Die „kritische Masse“ war schnell erreicht: Nach der Straßenverkehrsordnung liegt sie bei 15 Radfahrern. Sobald diese Zahl überschritten ist – also ab dem 16. Radler – können die Pedaltreter einen „Verband“ bilden. Was das bedeutet, erklärte Bernd Cremer vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club den Teilnehmern des ersten Kirchheimer „Critical Mass“-Radeins: „Unser Verband ist dann vergleichbar mit einem Schwerlastwagen. Wenn der mit dem Führerhaus bei Grün über die Ampel fährt, darf auch der Rest noch drüberfahren.“

„Wir radeln hier mit gutem Beispiel voran.“

Hans Dörr zur angestrebten Vorbildfunktion des „Critical Mass“-Radeins

In der Praxis gibt es aber doch gravierende Unterschiede zwischen einem Lastwagen und rund 150 Radfahrern, die auf dem Kirchheimer Alleienring unterwegs sind: Rein rechnerisch ergibt sich für den Kirchheimer Zweirad-Zug eine Länge von 280 Metern. Das schafft selbst der längste Laster nicht, auch nicht annäherungsweise. Bei einer solchen Länge würde er keine Kurve mehr kriegen.

Ein weiterer Unterschied: Vom Führungsduo bis zum „Schlusslicht“ brauchte der radelnde Lindwurm ungefähr zwei Minuten, bis er eine beliebige Stelle auf dem Al-

leenring passiert hatte – also auch eine der zahlreichen Ampeln auf dem Rundkurs. Und das macht keine Ampelphase mit. Insofern verlangten die „kritischen“ Radler anderen Verkehrsteilnehmern einigermassen Geduld ab.

Genau das ist aber das besondere Anliegen dieser Veranstaltung, die das Prinzip des Flashmobs aufgreift: Scheinbar zufällig versammeln sich möglichst viele Leute, die alle spontan dasselbe zu machen scheinen – in diesem Fall eben um den Alleienring strampeln. Das ist Werbung für die Fortbewegung durch Muskelkraft, allenfalls unterstützt durch die Kräfte der Mechanik. Auch bei der Mechanik spielt die „Masse“ bekanntlich eine wichtige Rolle.

Die Aktion der „kritischen Masse“ – oder eben modern anglizistisch der „Critical Mass“ – soll vor allem Aufmerksamkeit erregen, zugunsten des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad. Sollte sich ein Autofahrer über die vielen Radler als Verkehrshindernis ärgern, wäre der „Muskelmasse“ dessen höchste und nachhaltigste Aufmerksamkeit sicher.

Von wütend hupenden Autofahrern war indessen nichts zu spüren, während die gut 150 Fahrräder eine Stunde lang um den Alleienring rollten – auch wenn es der „Masse“ an der „Beschleunigung“ fehlte: Ihr Durchschnittstempo lag bei 11,2 Stundenkilometern. Allerdings wird der Alleienring von Autofahrern eben nur in ganz seltenen Fällen komplett umrundet. Wer sich also plötzlich hinter der radelfahrenden Masse befand, konnte meistens schon nach weni-

gen Hundert Metern eine Abfahrt wählen und somit den Verband gestrotzt weiterkurven lassen.

Zudem führen die „Engagierten und Interessierten in Sachen Stärkung des Radverkehrs“, wie „Critical Mass“-Sprecher Hans Dörr die Teilnehmer betitelte, nur in ei-

ner Richtung um Kirchheims Innenstadt: im Uhrzeigersinn. Der Gegenverkehr war also gar nicht betroffen. Die einzige Einschränkung der Autofahrer, die auf der anderen Straßenseite unterwegs waren, bestand darin, dass sie sich wohl verwundert die Augen rieh-

ten, als ihnen so viele Fahrräder auf einmal begegneten. Auch das ist beabsichtigt: Die Aktion, die es in dieser Form in vielen anderen Städten gibt, will zum Umdenken anregen. Es geht um die Verkehrswende, die vom motorisierten Verkehr wegführen soll.

Hans Dörr zitierte Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann, der in einem Interview mit der Südwest-Presse unter anderem geäußert hatte: „In den Städten müssen um ein Drittel weniger Autos fahren“ und „Jeder zweite Weg unter fünf Kilometern muss mit eigener Körperkraft zurückgelegt werden“. Die Radler rund um den Alleienring bewiesen, dass das machbar ist: Wer von Anfang bis Ende dabei war, hat schließlich 11,2 Kilometer zurückgelegt, also wesentlich mehr als die erwähnten fünf Kilometer.

„I will über d' Straß“

Am breiten Überweg der Fußgängerampel in der Max-Eyth-Straße kam es indessen zu einem Konflikt mit anderen „Körperkraft-Verkehrsteilnehmern“. Einer Frau dauerte die Roll-Prozession der Radfahrer dann doch zu lange, sodass sie mehrmals empört ausrief: „I will über d' Straß.“

Immerhin aber hat die „kritische Masse“ nicht den gesamten Alleienring beansprucht. Hochgerechnet wären dazu 750 Fahrräder nötig. Zu dieser Zahl kann es noch kommen: Die Veranstaltung unter dem Dach des Netzwerks Forum 2030 soll künftig jeden zweiten Freitag im Monat wiederholt werden – von 17.30 bis 18.30 Uhr. Erster Termin ist der 13. September.



17 RUND UM DIE TECK

Die kritische Masse schafft sich mit 100 Radlern ihren Raum auf Kirchheims Straßen

Rund 100 Radler hat die „Kritische Masse“ am Freitagabend in Kirchheim auf die Straße gebracht. Dabei skandierten sie auf ihrer Fahrt über Stuttgarter und Alleenstraße: „Wir sind hier, wir sind laut, weil ihr uns die Straße klaut.“ Der

öffentliche Raum muss neu aufgeteilt werden, das klappt in Holland schon, aber in Deutschland traut man sich nicht“, sagt der Stuttgarter Christoph Hoyer, der mit seinem Hochrad aus Stuttgart gekommen ist. Für Aufsehen sorgten

Sie jedenfalls: Schon beim Fußgängerübergang Alleenstraße und Max-Eyth-Straße sorgten die 100 Radler für einen Stau. Denn weil sie in der Kolonne fahren, gelten sie als ein Verkehrsteilnehmer – und das kann bei der Straßenüberquerung ein wenig dauern. Die Organisatoren von der Linken, Attack und anderen Initiativen trafen sich anschließend in der Stadtbücherei, um über konkrete Ideen für die Verkehrswende in Kirchheim zu sprechen. zap/Foto: Markus Brändli

Teckbote, 2019

Kirchheim anders mobil – Workshop I

Workshop am 13.9.2019 mit ca. 35 Teilnehmer/innen im Vortragssaal der Stadtbücherei : **Mobilitätswende in Kirchheim konkret**

TOP 2: Wo wollen wir hin? Welche Ziele verfolgen wir (5 Min. pro Gruppierung)

Attac: Kampagne einfach.umsteigen

LINKE: Solidarische Mobilität

GRÜNE: Koalitionsvertrag 2106 / 5-Punkte-Plan Winfried Hermann

ADFC: So geht Verkehrswende

TOP 3: Wo stehen wir in Kirchheim – wo müssen wir hin – und wie geht das?

Verkehrswende in Kirchheim u. Teck (Bürgermeister Riemer) (10 Minuten)

Radfahren in Kirchheim u. Teck (Dieter Hutt) (10 Minuten)

TOP 4: Unsere weiteren Pläne/Ideen/Konzepte/Erwartungen für den Einstieg in die Verkehrswende/Mobilitätswende in Kirchheim* Brainstorming (10 Minuten)

TOP 5: Welche Ziele stecken wir uns? Wie definieren wir unsere Rolle? Wie machen wir weiter?

Kirchheim anders mobil - Ideen

I. Visionen entwickeln – Konzepte entwerfen – Push-/Pull-Strategien

- Vision: autofreie Stadt (zentrale Parkplätze etc.)
- Rad-Vision 2030: Konzepte entwickeln und aktuell halten
- Vision Radverkehr 2030: Datengrundlage verbessern
- Best Practice: lernen von anderen Städten
- Privilegien des Autofahrens abbauen
- Belohnungssystem für Radfahrer und Benutzer/innen ÖPNV
- Wahrnehmung/Wertschätzung von Radfahrern

II. Information verbessern – Transparenz schaffen

- Informieren: Infos sollten nicht nur per Zufall zugänglich sein
- Besser über Möglichkeiten alternativer Mobilität informieren
- Mehr Infos über die Vorteile des ÖPNV
- Veränderung der Mobilität: Was passiert wo? Transparenz schaffen!
- Leitsystem an den Ortseingängen (statt unnötiger Werbung)
- Frühjahr 2020: Bürgerforum Mobilität geplant
- Kommunikation in die Bürgerschaft
- PolyGoCard = Zugang zu Mobilitätsangeboten (Car-, Bikesharing, ÖPNV, Ladestationen)

Kirchheim anders mobil – Ideen

MIV – Verkehrsfluss erhöhen – Parken – Carsharing/Mitnahme verbessern

- Ampelregelung am Bahnhof
- Ampelschaltung umdrehen (bis dato: erst Bus, dann Auto und dann die anderen Mobilitätsformen)
- Anwohnerparken nicht mehr kostenfrei: in der ganzen Stadt angehen
- Parkplätze zu Lasten des Rad-Schutzstreifens müssen weg
- Carsharing verbessern
- Carsharing: auch in den Neubaugebieten müssen Autos verfügbar sein („nicht 2 km weiter Nahversorgung auf Fuß- und Radverkehrsdistanz stärken“)
- Carsharing auch für den städtischen Fuhrpark
- Mitnahmemöglichkeiten verbessern: Autos erlauben, kurz an Bushaltestellen zu halten
(zur Mitnahme von weiteren Mitfahrern)
- Fahrgemeinschaftsbildung erleichtern: „Mitfahrbänke“
- E-Mobilität fördern: kostenloses Parken; Ladeinfrastruktur verbessern
- „letzte Meile“ auch in Kirchheim – Lieferverkehr aus der Stadt.

Kirchheim anders mobil – Ideen

Rad- und Fußverkehr

- Radwege reparieren (Belag!)
- Radwege ausbessern: Behinderung z.B. durch Pflanzenwuchs
- Radwege verbreitern
- Bordsteinhöhe: für Lastenräder zu hoch (wenn sie aus Nebenstraßen kommend die Hauptstraße überqueren wollen)
- Fahrradstreifen ausweisen, die nicht überfahren werden dürfen
- Parkgebühren erstaten – bis dato nur für Autos, nicht für Fußgänger und Radler/innen.
- Radinfrastruktur: Budget ausweisen
- Radinfrastruktur: Bestehendes wird nicht weiter ausgebaut
- Radfahren/Sicherheit: Bedrohung durch Autofahrer - „Warriors“ auf der Straße
- Radverkehr attraktiv machen: Radler/innen: Komfortzonen für schaffen
- Rad: Reparaturstationen verbessern
- Richtige Radreparaturstationen bauen

ÖPNV

- ÖPNV-Nutzung: Rollatoren/Kinderwagen – Probleme bei der Mitnahme im Bus (z.B. durch fehlende hydraulische Rampe) oder nicht bedienbare
- Begleitsdienste (z.B. für Menschen mit Rollator) kommen an Kapazitätsgrenze: es gibt bereits eine Warteliste

Kirchheim anders mobil - Gruppenarbeit

Gruppen : „MIV“, „ÖPNV“ und „Rad- und Fußverkehr“

Aufgaben für die drei Gruppen (Arbeitszeit: 30 Minuten)

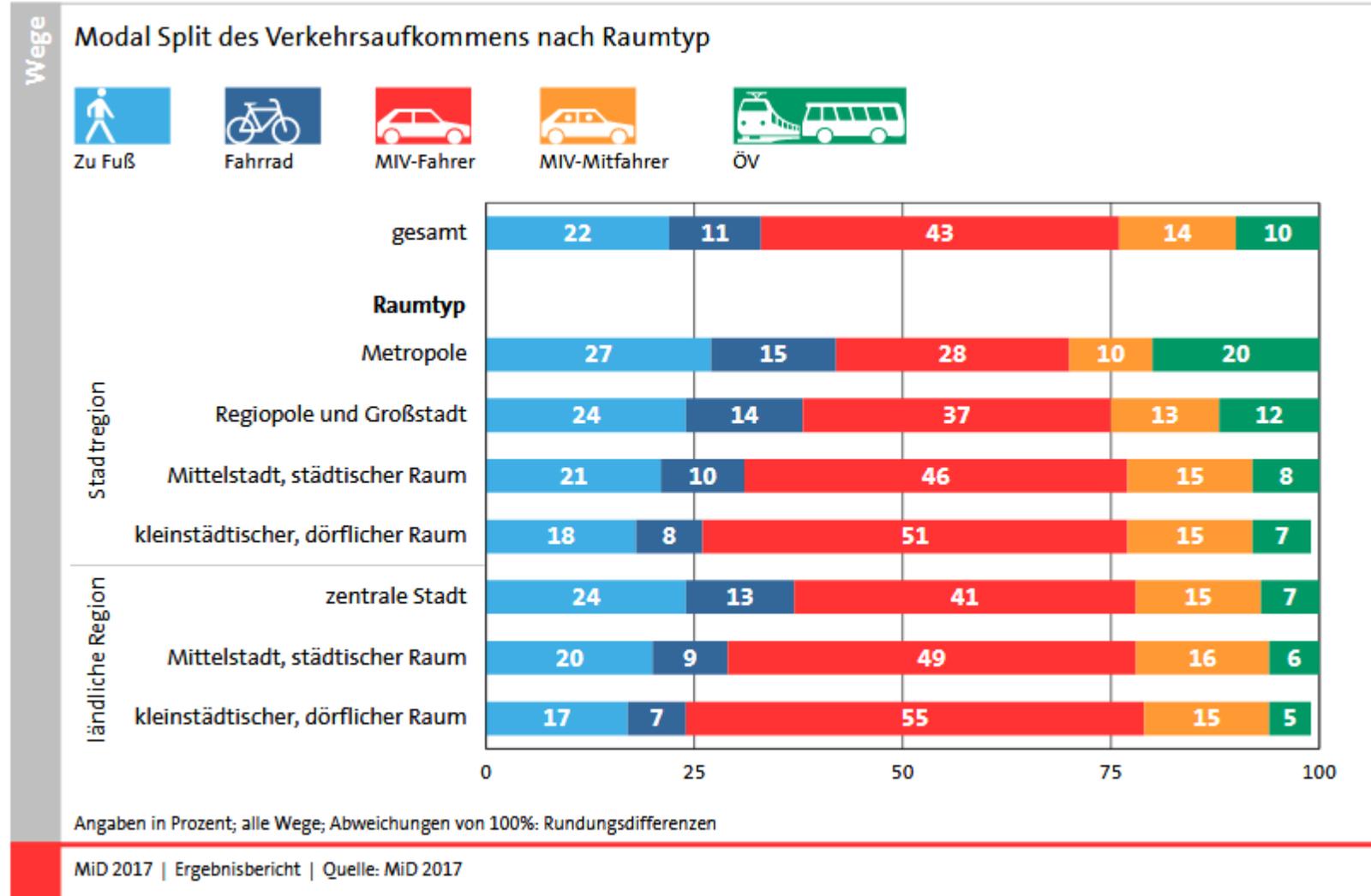
1. Diskutiert und ergänzt die Ideen vom Workshop 1
2. Priorisiert die Ideen / Themen und benennt die 3 Top-Themen
3. Entwickelt Maßnahmen zu den priorisierten Themen
4. Wo seht ihr Chancen und Risiken bei der Umsetzung?
5. Wo möchtet ihr aktiv werden?

Kirchheim anders mobil

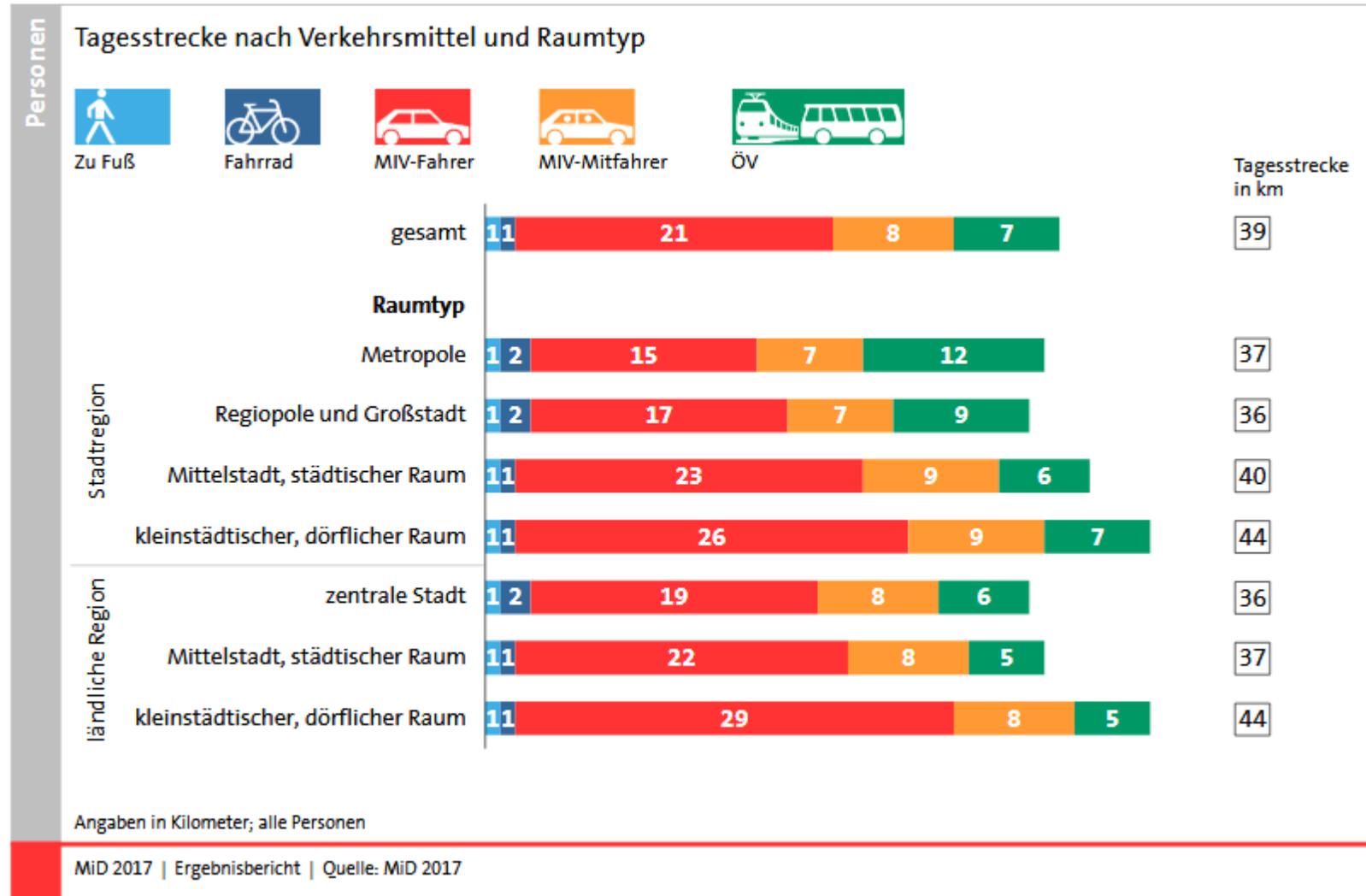


Viel Spaß
bei der Gestaltung
der Mobilität von
morgen

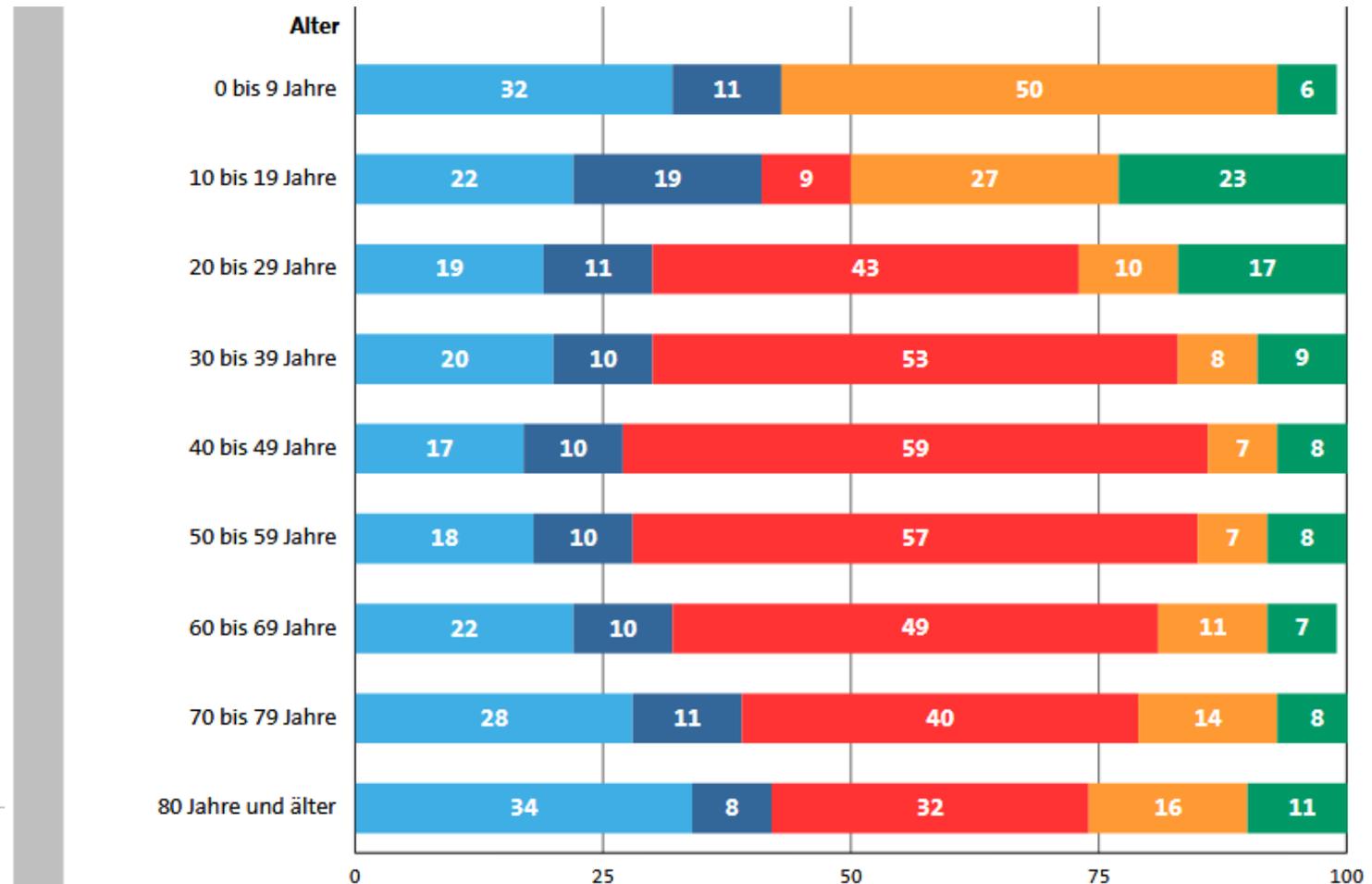
Nutzung der Verkehrsmittel je Raumtyp (Wege)



Nutzung der Verkehrsmittel pro Person (km)



Nutzung der Verkehrsmittel je Alter (Wege %)



Angaben in Prozent; alle Wege; Abweichungen von 100%: Rundungsdifferenzen

MiD 2017 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2017

Wege

Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Wochentag und Altersgruppen



Zu Fuß



Fahrrad



MIV-Fahrer



MIV-Mitfahrer



ÖV