Herzlich Willkommen

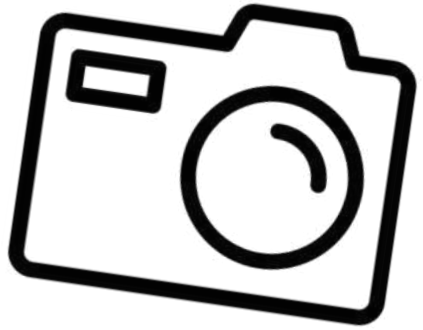
Zukunftsdialog zum Mobilitätskonzept

Erstes Treffen der Begleitgruppe

27. Januar 2025, 17:30 bis 19:30 Uhr,
Biosphärenmarkthalle

Reutlingen KOKONSULT

Auf dieser Veranstaltung werden Fotos gemacht.



Sollten Sie mit der Verwendung oder Veröffentlichung der Fotos nicht einverstanden sein, so sprechen Sie uns bitte an.

Reutlingen KOKONSULT

PROGRAMM

17.30 Eröffnung & Begrüßung

Gemeinsamer Einstieg

Beteiligungskonzept & Rückblick

Vortrag Fachbüro STETE Planung

Welches Fazit lässt sich ziehen?

Pause

Gruppendialog

19.30 Ergebnisse & Vorgehen

Reutlingen KOKONSULT

Eröffnung

Kristina Oldenburg

Kokonsult

Reutlingen

KOKONSULT

Begrüßung

Frau Angela Weiskopf

Baubürgermeisterin

Reutlingen

KOKONSULT

GEMEINSAMER EINSTIEG

PERSPEKTIVEN & POSITIONEN

Reutlingen

KOKONSULT

WAS BIST DU?

ICH BIN...

NEUGIERIG & OFFEN AUF DIE UNTERSCHIED-LICHEN PERSPEKTIVEN & MEINUNGEN.

ICH BIN...

SEHR INTERES-SIERT AM THEMA UND BESCHÄF-TIGE MICH MIT DEM THEMA „MOBILITÄT“ RECHT INTENSIV.

ICH BIN...

EHER SKEP-TISCH, DASS ES GELINGT, ALLE ANSPRÜ-CHE UNTER EINEN HUT ZU BRINGEN.

ICH BIN...

MIT KONKRETEN FRAGEN GEKOMMEN.

Reutlingen

KOKONSULT

Vorstellung

Graphic-Recording durch die ZufallsbürgerInnen-Gruppe

Reutlingen

KOKONSULT

RÜCKBLICK AUF DEN MOBILITÄTSDIALOG 2023
& AUSBLICK AUF DAS BETEILIGUNGSKONZEPT

Reutlingen

KOKONSULT

ERGEBNISSE DES MOBILITÄTSDIALOGS 2023

Die Innenstadt braucht eine **bessere** und sicherere **Zugänglichkeit** für Fußgänger und Radfahrer, sowie **mehr Grün- und Aufenthaltsflächen**!

Die Mobilität zwischen Alb und City kann nur funktionieren wenn es ein **gut durchgetaktetes** und **zuverlässiges ÖPNV-Angebot** gleichermaßen **auf der Alb**, **aus der Alb heraus** sowie **innerhalb Reutlingens** gibt!

Der Umweltverbund braucht **mehr Radwege**, **mehr Sharing-Angebote** und eine **gerechte Aufteilung der Flächen**!

Die Stadt soll **grüner** werden, **weniger Autoverkehr** und eine **bessere Anbindung an die Alb** haben!

Die Ergebnisse und Wünsche der Bevölkerung des Mobilitätdialogs 2023 sind in die Konzepte wie z. B. in das Mobilitätskonzept der Stadt Reutlingen eingeflossen.

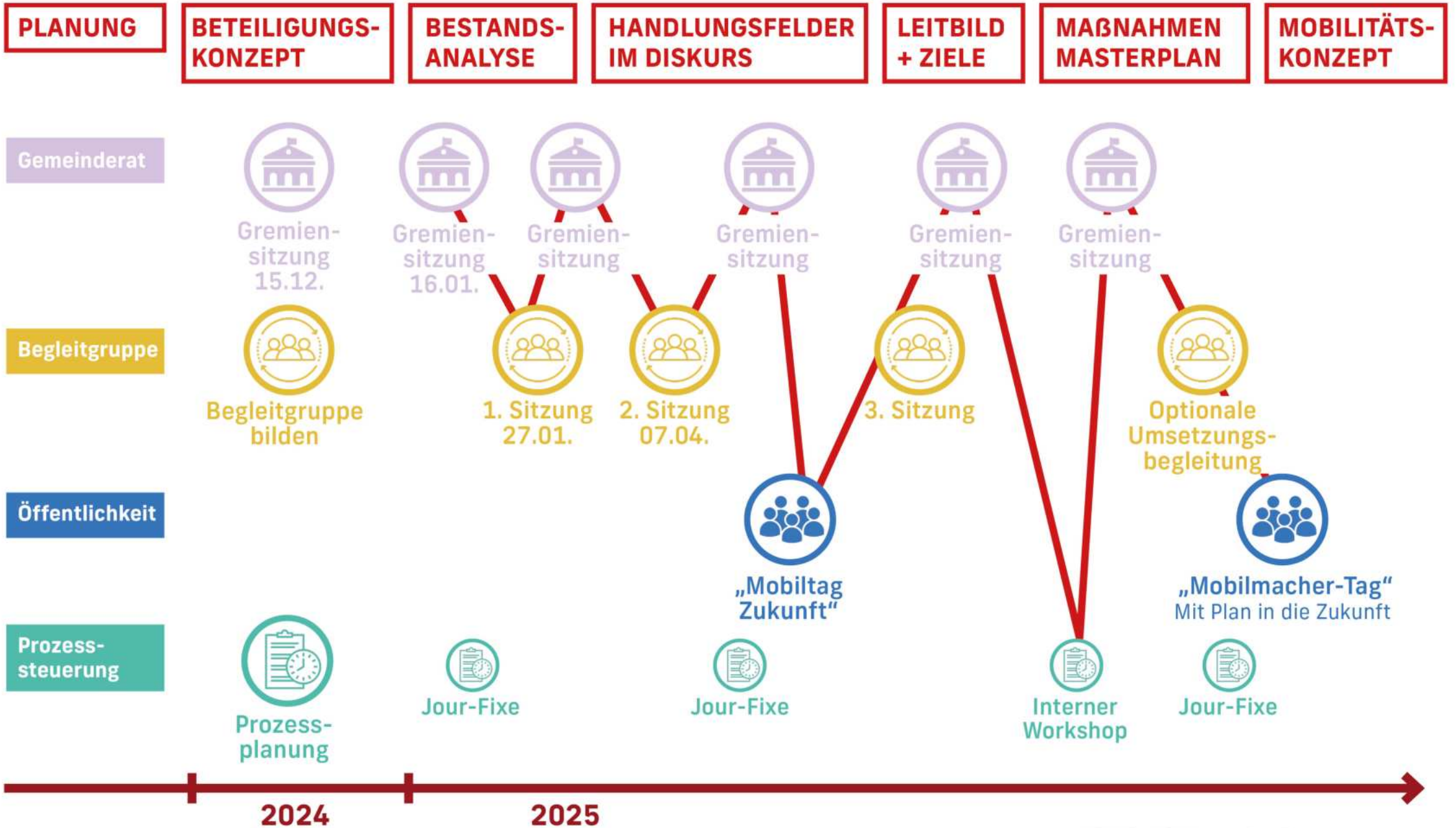
Reutlingen

KOKONSULT

DAS BETEILIGUNGSKONZEPT

Reutlingen

KOKONSULT



16.01.2025

KOKONSULT Reutlingen

VORTRAG
FACHBÜRO STETE

Der Stand des Mobilitätskonzepts

Wie läuft der Verkehr in der Innenstadt in Reutlingen heute? Was lässt sich feststellen?

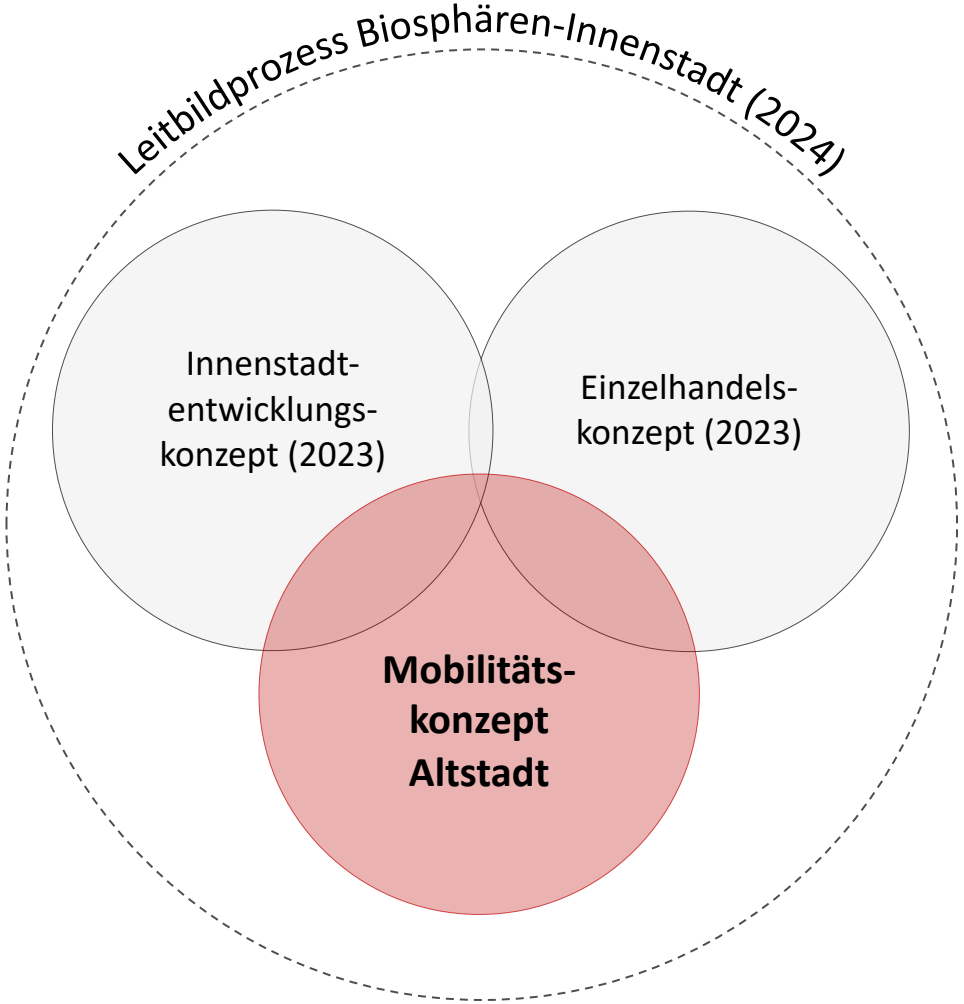
Reutlingen KOKONSULT

Mobilitätskonzept Altstadt Reutlingen

Treffen der Begleitgruppe | 27.01.2025

Einordung des Mobilitätskonzeptes

Konzepte zur Innenstadt von Reutlingen:



- Es gibt verschiedene Konzepte / Unter-suchungen für die Altstadt / Innenstadt
- Mobilitätskonzept soll die Ansätze zu Verkehr/ Mobilität aus den Konzepten aufgreifen / zusammenführen
- Mobilitätskonzept ist eingebettet in das Förder-programm des Bundes „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ (ZIZ)

Bestandsanalyse

Themenfelder

- Stadtstruktur und Nutzungen
- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Kfz-Verkehr, fließend
- Wirtschafts-/ Lieferverkehr
- Kfz-Verkehr, ruhend
- Multimodale Angebote
- Straßenraumgestaltung

Beteiligung

Stadtstruktur und Nutzungen

1.975
(Haushalte)

~ 300
(Betriebe des Einzelhandels)

9
(Schulen und KiTas)

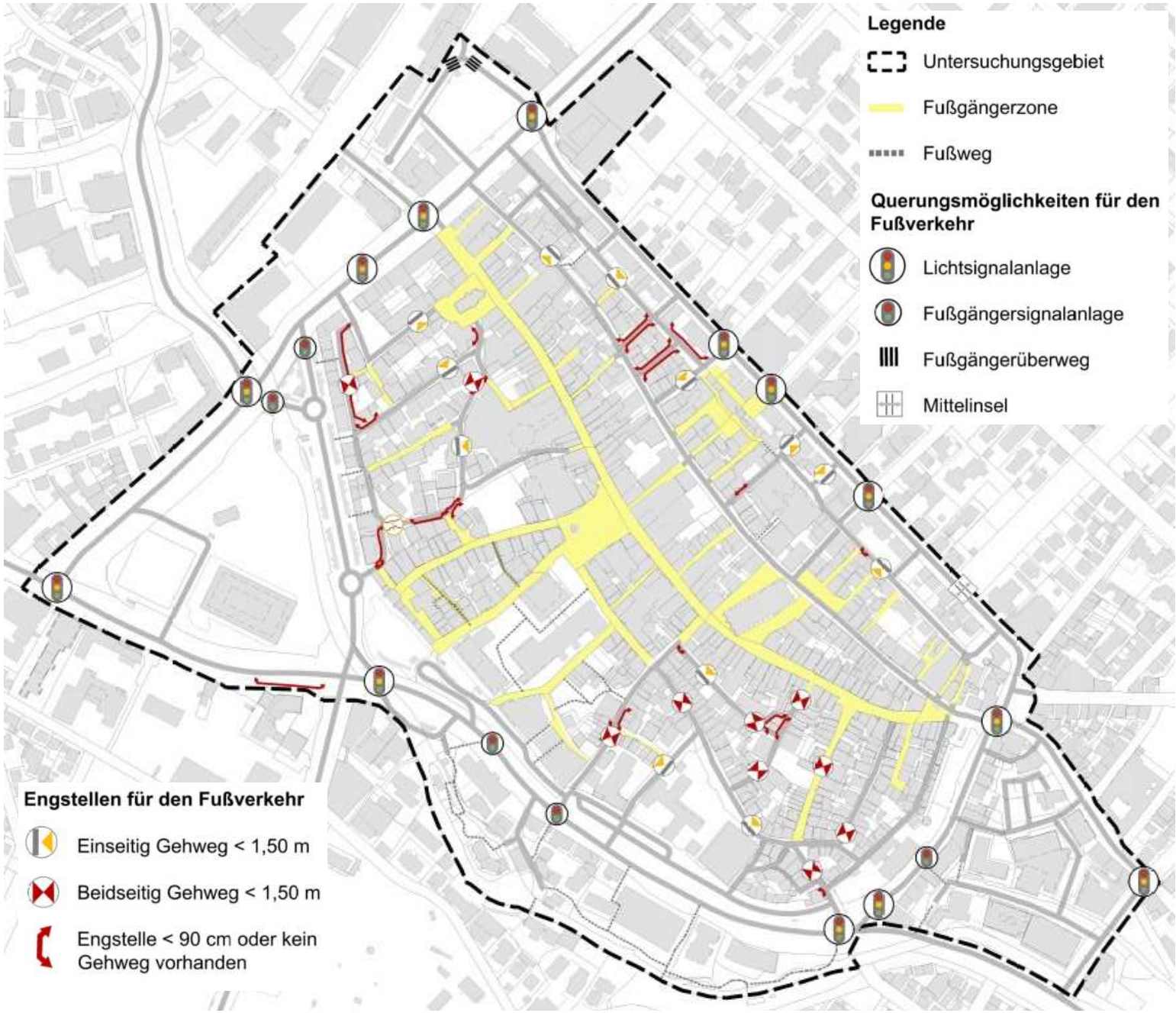
1.023
(private Pkw)

0,52
(Pkw/Haushalt)

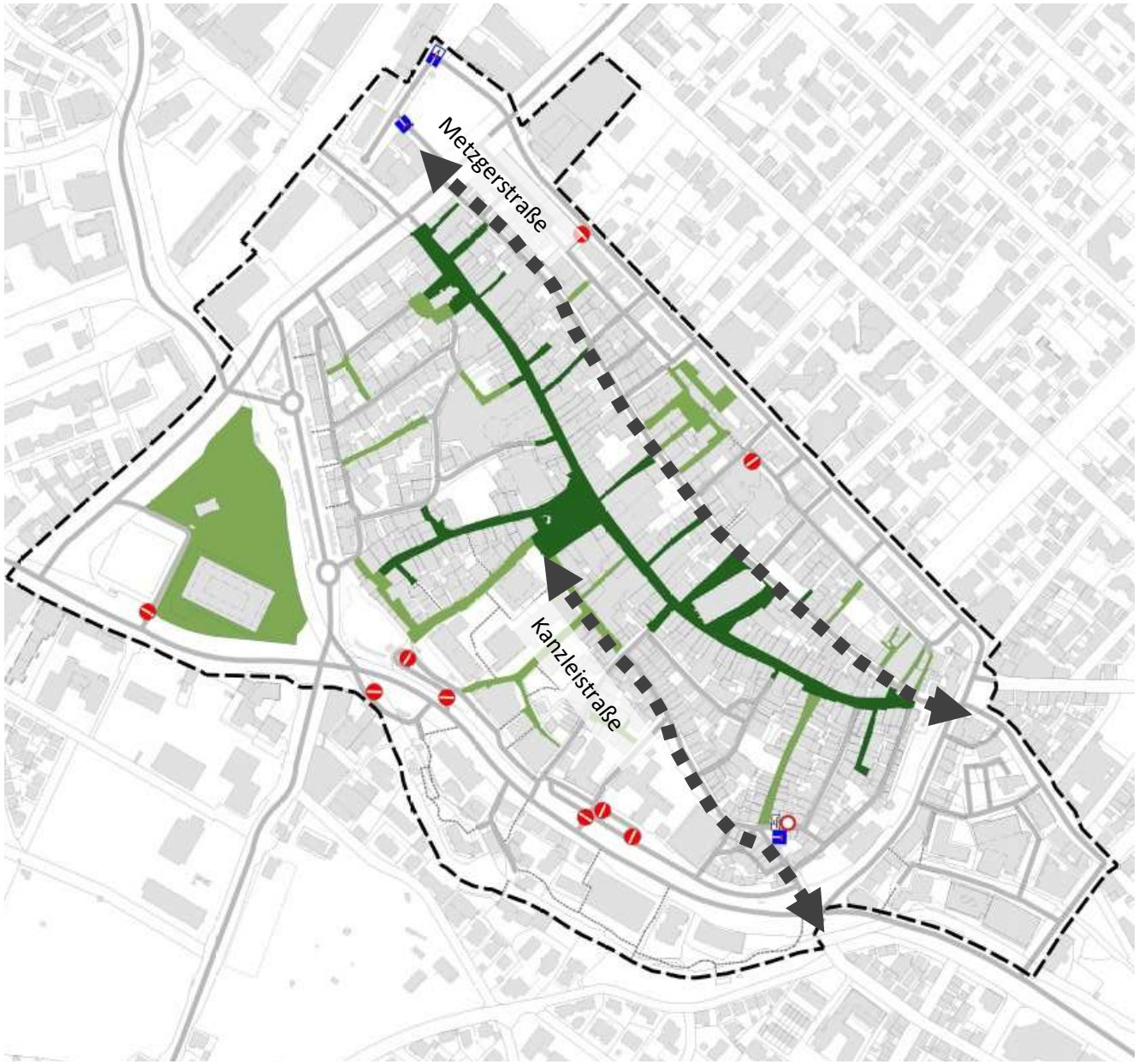
14
(Buslinien)

Bestandsanalyse Fußverkehr

- Im Prinzip gute Erreichbarkeit der Altstadt für den Fußverkehr über Querungsangebote auf umgebenden Hauptverkehrsstraßen
  - ➔ HVS haben jedoch hohe Trennwirkung auf Grund der Gestaltung und des Kfz-Verkehrsaufkommen
  - ➔ Teilweise große Abstände zwischen Querungsangeboten
- Gehwege i. d. R. beidseitig vorhanden, wenn auch oftmals von geringer Breite, zusätzlich zahlreiche Engstellen
  - ➔ Ausweichen auf die Fahrbahn für Rollstuhlfahrende oder Personen mit Kinderwagen, Rollatoren o. a.
- Barrierefreiheit nicht durchgehend gewährleistet



Bestandsanalyse Radverkehr



- Das Zentrum der Fußgängerzone ist für den Rad-verkehr tagsüber nicht freigegeben
- Metzgerstraße und Kanzleistraße sind tagsüber die wichtigsten Achsen
- Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, z. B. Metzgerstraße mit Lieferverkehren
- Kein durchgängiges Angebot für Radverkehr entlang des Altstadtrings, wie Lederstraße und Eberhardstraße
- Fehlende Radabstellmöglichkeiten

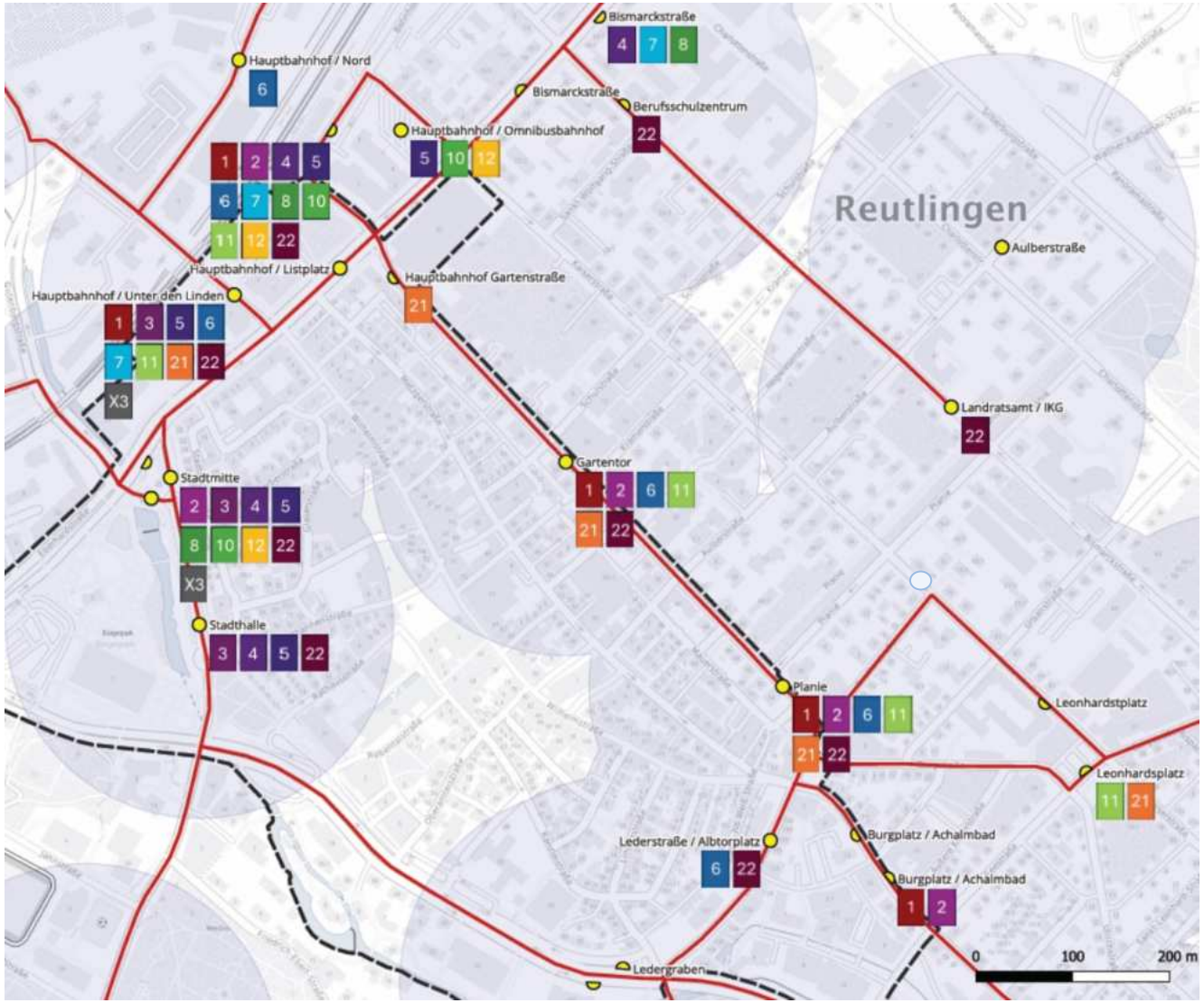
Legende

- Untersuchungsgebiet
- Fußgängerzone Fahrrad frei
- Fußgängerzone Fahrrad frei von 19 - 10 Uhr
- Sackgasse
- Für den Fußverkehr durchlässige Sackgasse
- Verbot für Fahrzeuge aller Art, Anlieger frei
- Verbot der Einfahrt
- Fußwege

STETE PLANUNG

Bestandsanalyse ÖPNV - Erschließungsqualität

- Die Altstadt ist im 200 m-Radius sehr gut erschlossen (Ausnahme Bereich Oberamteistraße / Klosterstraße)
- Bei Annahme von 300 m (5 min Fußweg) ist eine flächenhafte Erschließung gegeben
- Das ÖPNV-Angebot zwischen (weiter entfernten) Stadtbezirken und der Altstadt/ Innenstadt weist eine hohe Qualität auf (Bedienung und Verbindung):
  - Stadtteile werden teilweise von mehr als einer Linie bedient
  - Min. 10 / max. 30-Minutentakt auf allen Verbindungen
  - Fahrzeit unter 30 Minuten

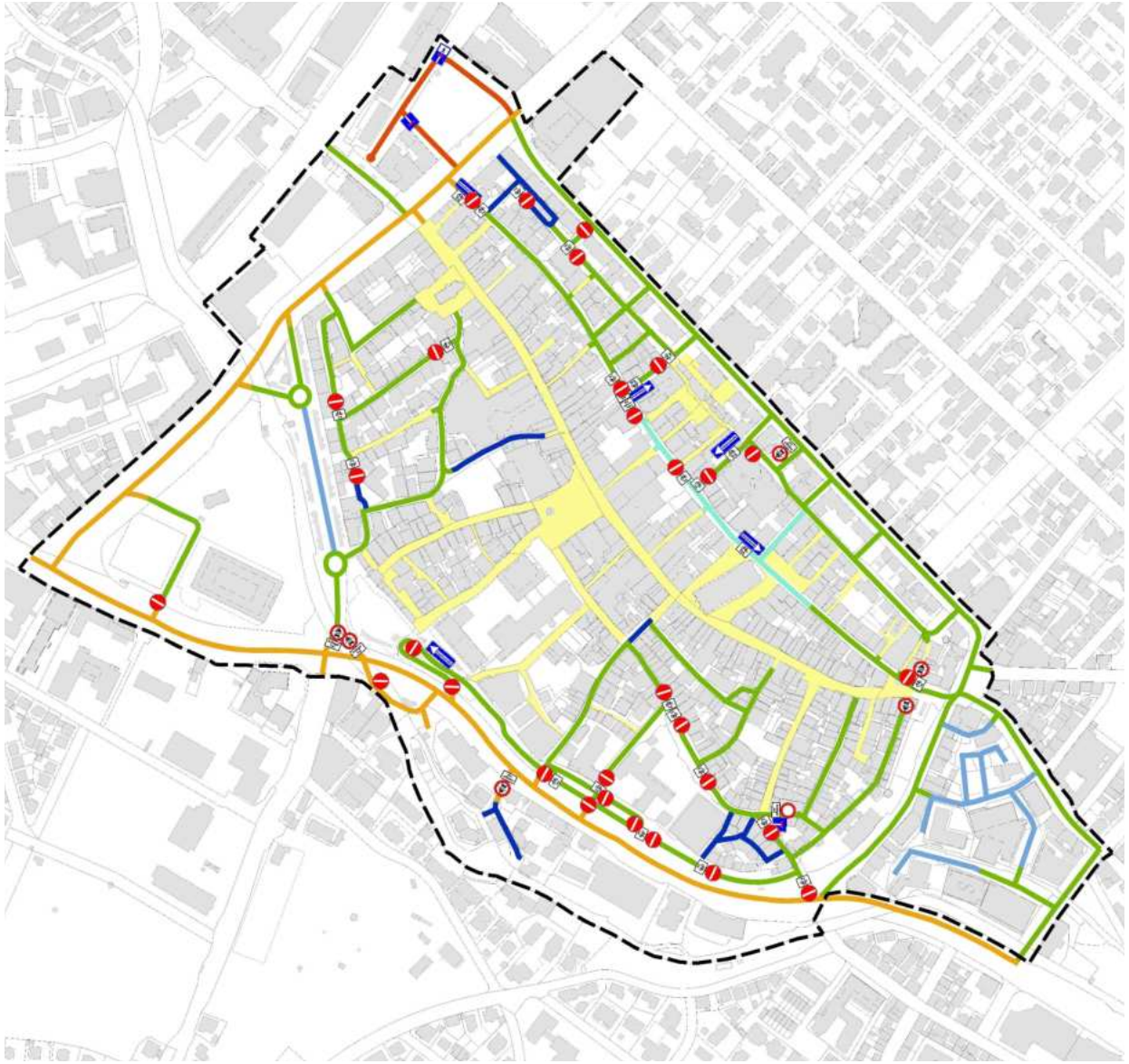


ÖPNV-Haltestellen

- Bahnhof
- Bushaltestelle (beidseitig)
- Bushaltestelle (einseitig)
- Einzugsgebiet Haltestellen 200m
- Planungsgebiet

Zusätzlich: Ringbuslinie um die Altstadt jeden Samstag von 9:30 – 18:30 Uhr

Bestandsanalyse fließender Kfz-Verkehr – Verkehrsführung und Geschwindigkeitsregelungen

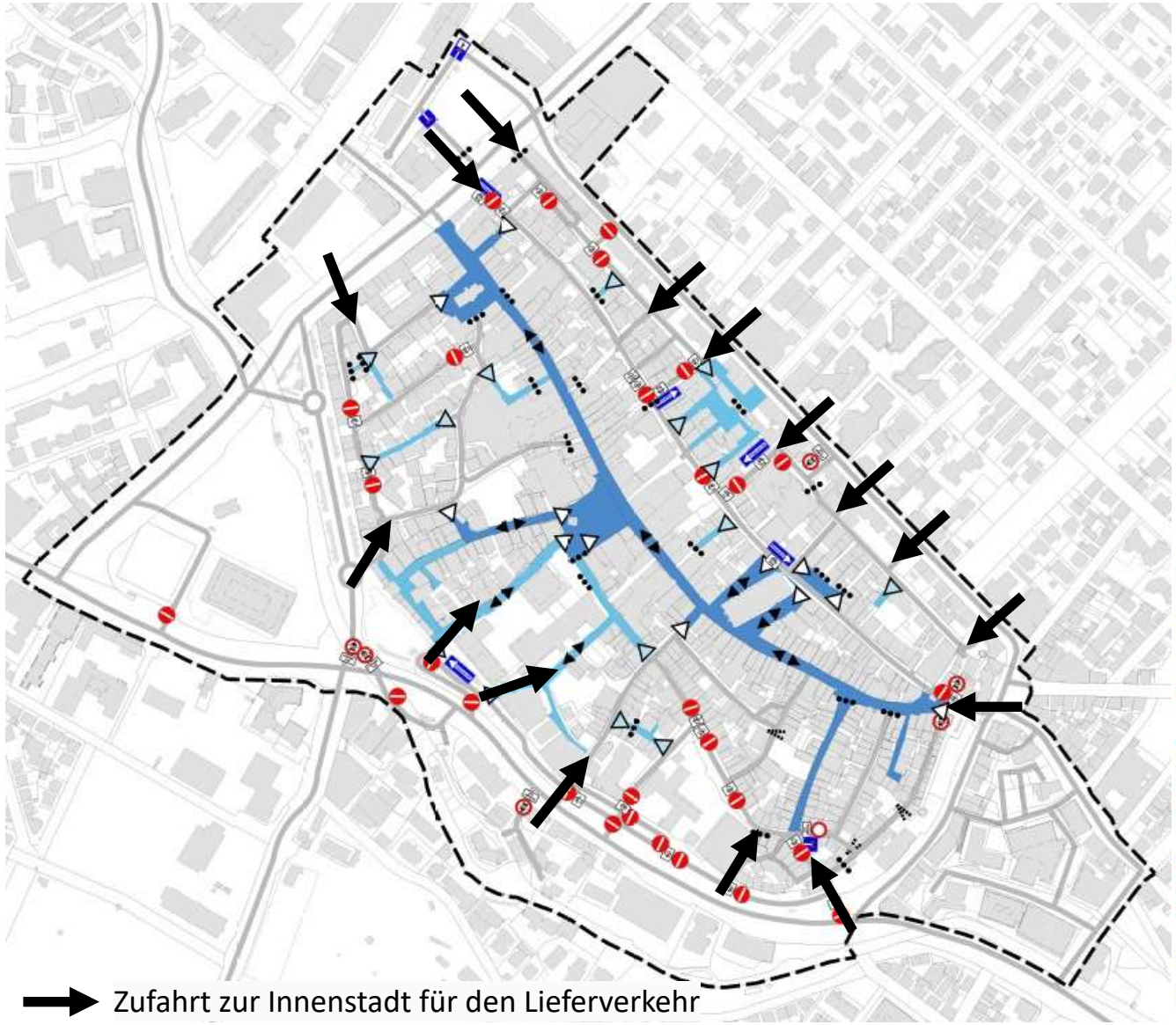


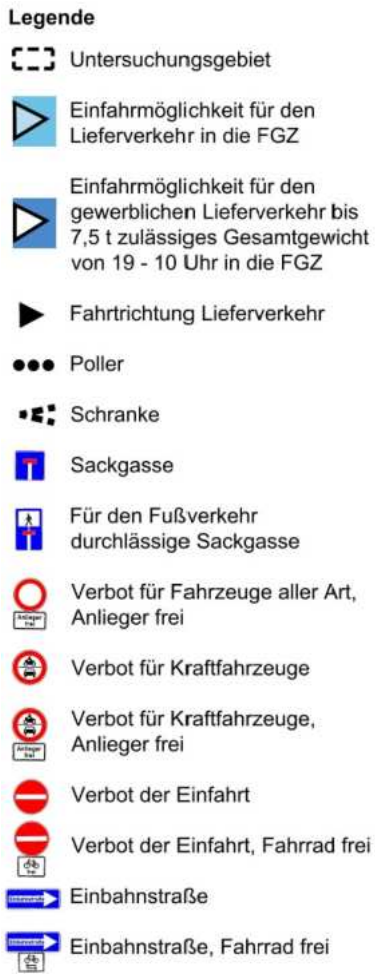
- Innerhalb der Altstadt: maximal zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
- Der Kern der Altstadt ist als Fußgängerzone ausgewiesen
- Verkehrsberuhigung in der Altstadt vereinzelt durch verkehrsberuhigte Bereiche (VZ 325, „Schritttempo“)
- Altstadtring / Begrenzende Straßen:
  - Überwiegend Tempo 40
  - Gartenstraße: Tempo 30

➔ Bunter Strauß an verkehrsrechtlichen Regelungen

- Außerhalb der Fußgängerzone zahlreiche Verbote der Ein-/ Durchfahrt und Einbahnstraßen, größtenteils für Fahrräder und vereinzelt auch für Anlieger freigegeben.

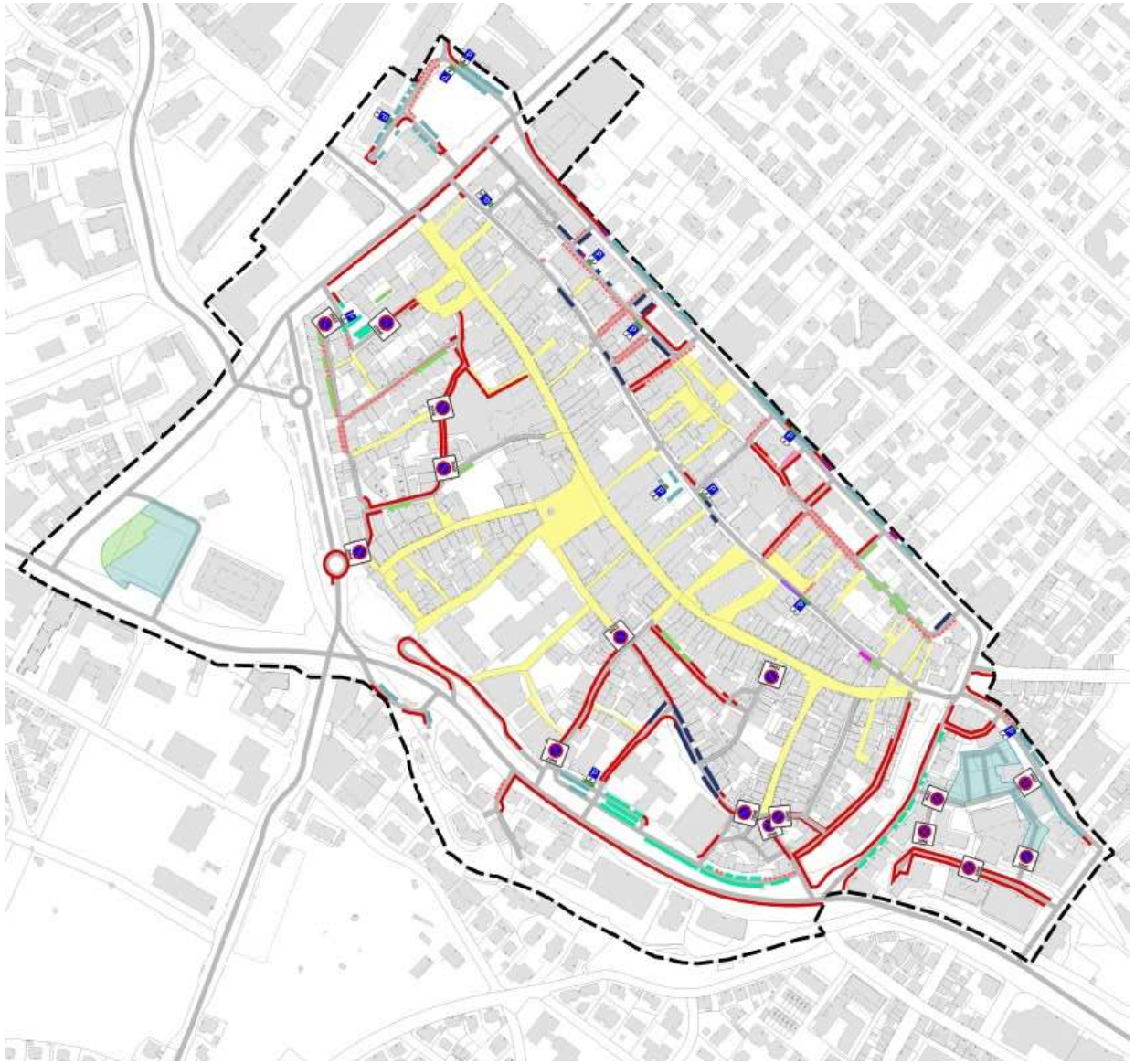
Bestandsanalyse Wirtschafts-/ Lieferverkehr - Zugang zur Innenstadt





- Zufahrt der Altstadt für den Liefer-verkehr engmaschig möglich
- Konflikte mit anderen Verkehrs-teilnehmenden, insbesondere Radverkehr
- Heterogene (Zufahrts-)Regelungen befördern hohes zielaufsuchendes Verkehrsaufkommen und bedingt u. U. Umwege
- Festgelegte Liefer-/ Zufahrtszeiten werden häufig nicht eingehalten

Bestandsanalyse Ruhender Kfz-Verkehr – Parkierungsregelungen (öffentlicher Raum)

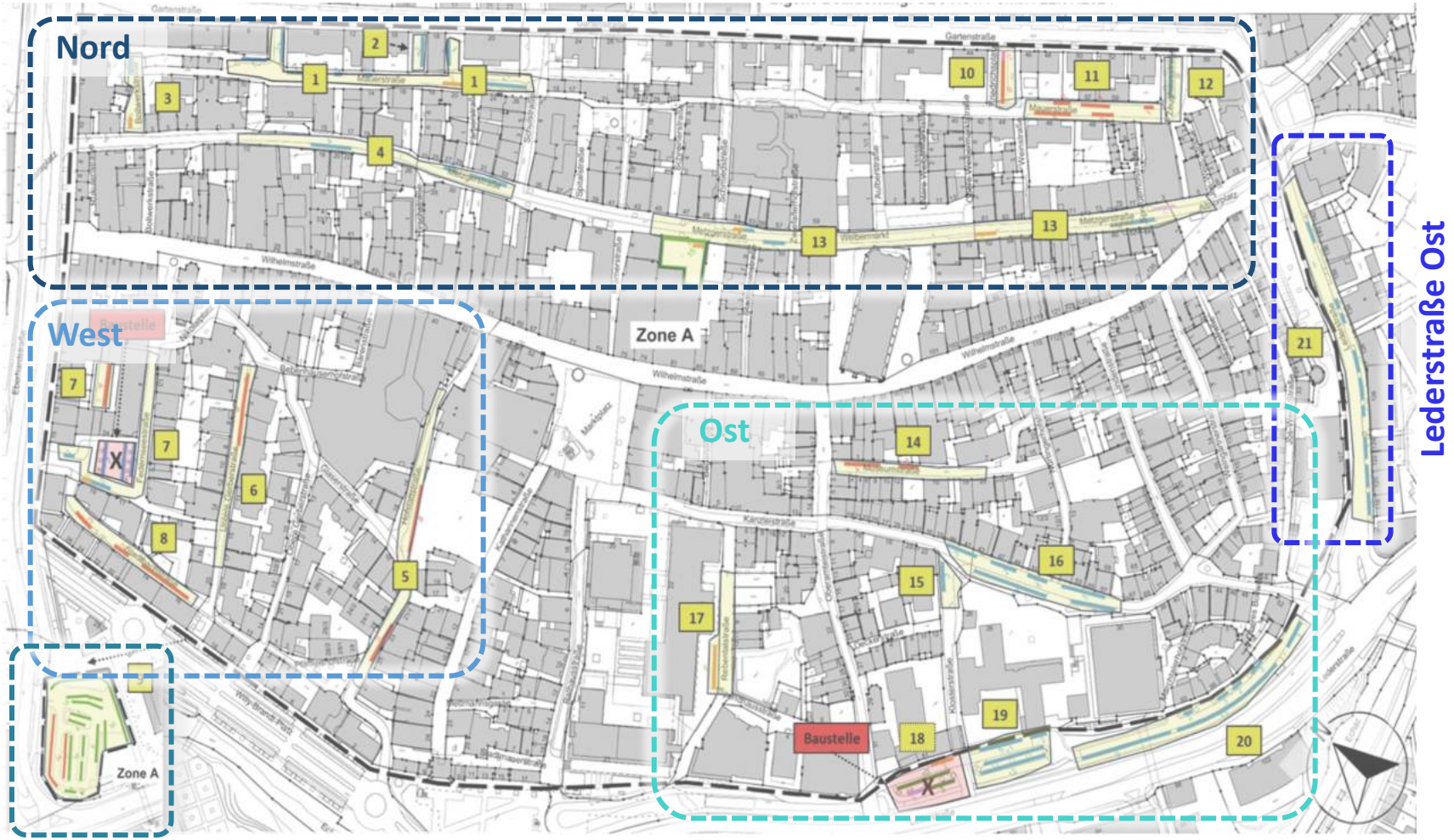


Legende

- Fußgängerzone
- Bewirtschaftetes Parken
- Bewirtschaftetes Parken, Bewohner frei
- Bewohnerparken + Parken mit Parkschein von 9 - 20 Uhr (i.d.R. nur werktags) erlaubt
- Bewohnerparken
- Behindertenparkplatz
- Absolutes Halteverbot
- Eingeschränktes Halteverbot
- Eingeschränktes Halteverbot + Ladezone
- Eingeschränktes Halteverbot + Ladezone zeitlich beschränkt (i.d.R. werktags 9 - 15 Uhr, mittwochs 5:30 - 15 Uhr)
- Eingeschränktes Halteverbot, Ladezone Mo-Fr 8 - 20 Uhr, restliche Zeit: Bewohner frei
- Absolutes Halteverbot + Lieferverkehr frei
- Halteverbotszone

- Der überwiegende Teil der Parkstände innerhalb der Altstadt geregelt als Bewohnerparken, z. T. als Mischparken (mit kostenpflichtigem Besucherparken),
- Regelungen zum Parken sind je Tageszeiten unterschiedlich
- Stark fragmentierte / heterogene Parkierungsregelungen in Teilbereichen.
- Im Süden / Südwesten des Gebiets: Einsatz von Halteverbotszone
  → Hier einheitliche Regelungen zum Parken/Halten.

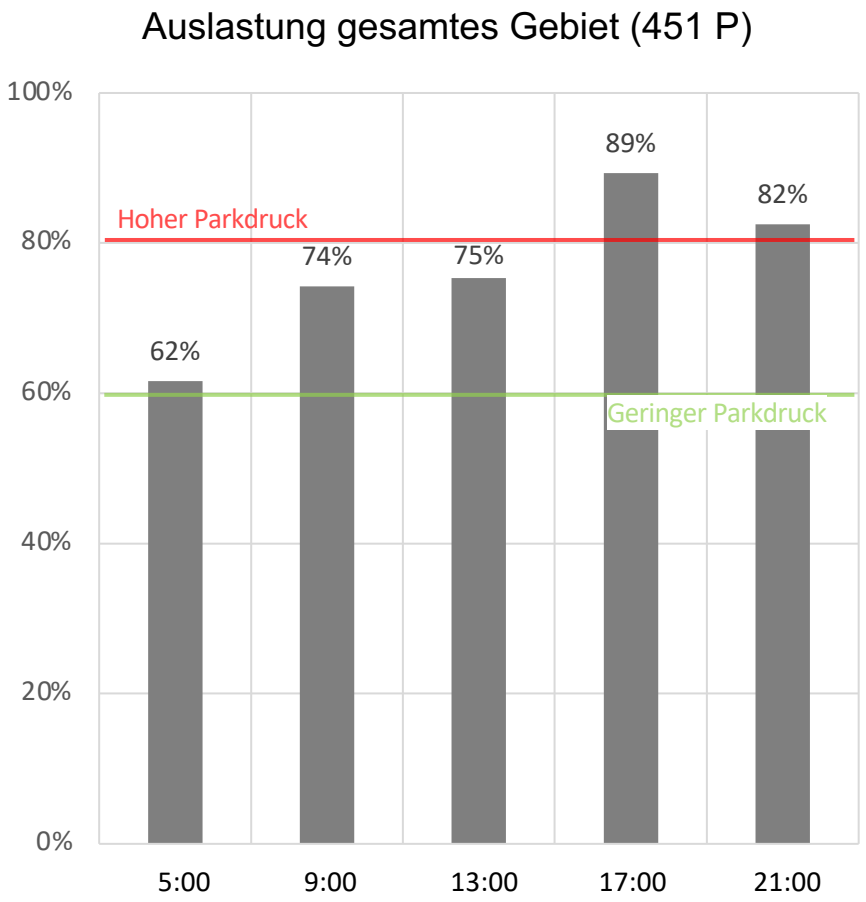
Bestandsanalyse Ruhender Kfz-Verkehr - Angebot (öffentlicher Straßenraum)



Im Untersuchungsgebiet gibt es **insgesamt 451 legale Parkstände.**

Bestandsanalyse Ruhender Kfz-Verkehr - Nachfrage (öffentlicher Straßenraum)

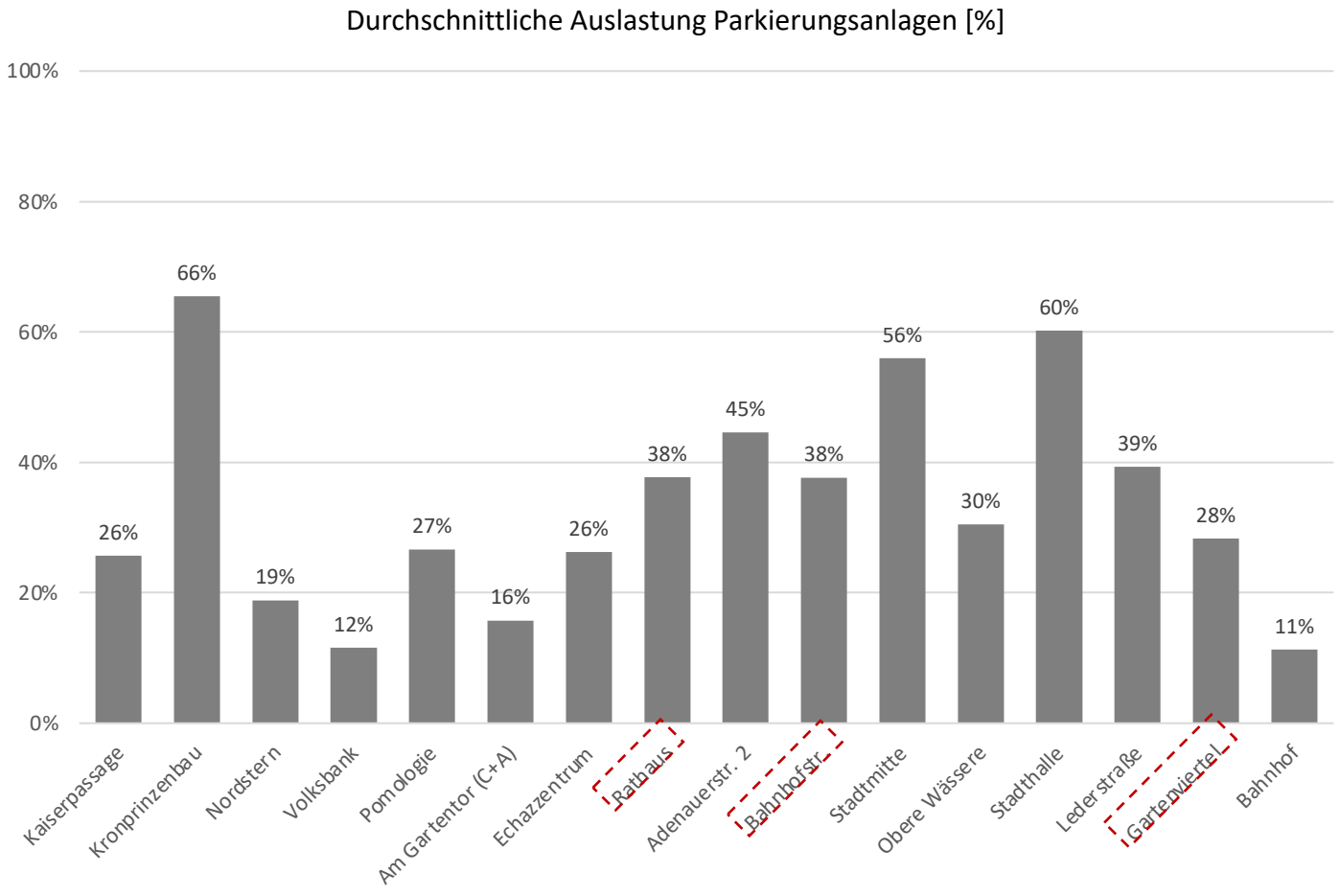
- **Tag der Erhebung:** Do., 27.06. 2024
- **Erhebungszeiträume:** 5:00 – 9:00 – 13:00 - 17:00 – 21:00 Uhr
- **Art der Erhebung:** Kennzeichenerfassung der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeuge



- Über das gesamte Gebiet betrachtet herrscht in der Innenstadt größtenteils ein mittlerer bis hoher Parkdruck.
- Im Tagesverlauf zeigt sich, dass die Auslastung am Morgen am niedrigsten ist (geringer Parkdruck) und im Laufe des Tages zunimmt. Am Abend nimmt der Druck wieder leicht ab.

→ Typischer Tagesgang für eine Stadtmitte (viele Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten und andere Ziele des täglichen Bedarfs, Gastronomie bis in die Abendstunden)

Bestandsanalyse Ruhender Kfz-Verkehr (Parkierungsanlagen)



Zeitraum der Erhebung: 01.01.2022 - 23.03.2023 (447 Tage)

Erhebungszeitraum 3 statt 15 Monate (82 Tage)

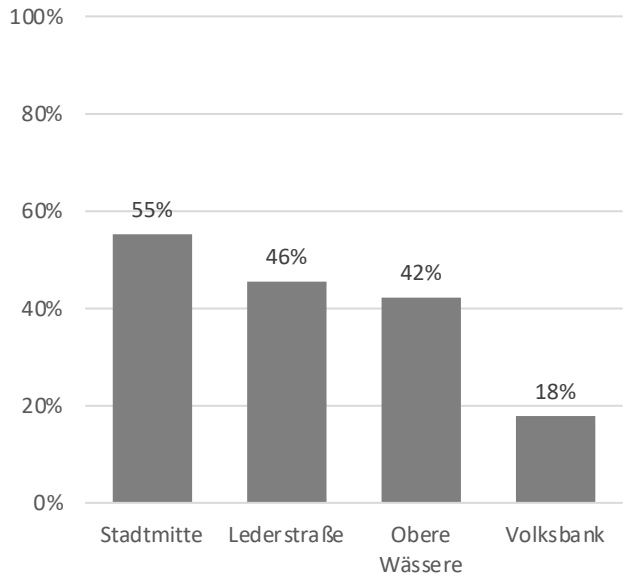
- Es gibt **16 Parkierungsanlagen** rund um Altstadt
- In den Parkierungsanlagen stehen insgesamt über **4.000 Stellplätze** zur Verfügung
- Die durchschnittliche Auslastung der Parkierungs-anlagen ist gering bis mittelhoch
- Im Durchschnitt ist bei allen Anlagen min. 1/3 der Kapazität ungenutzt

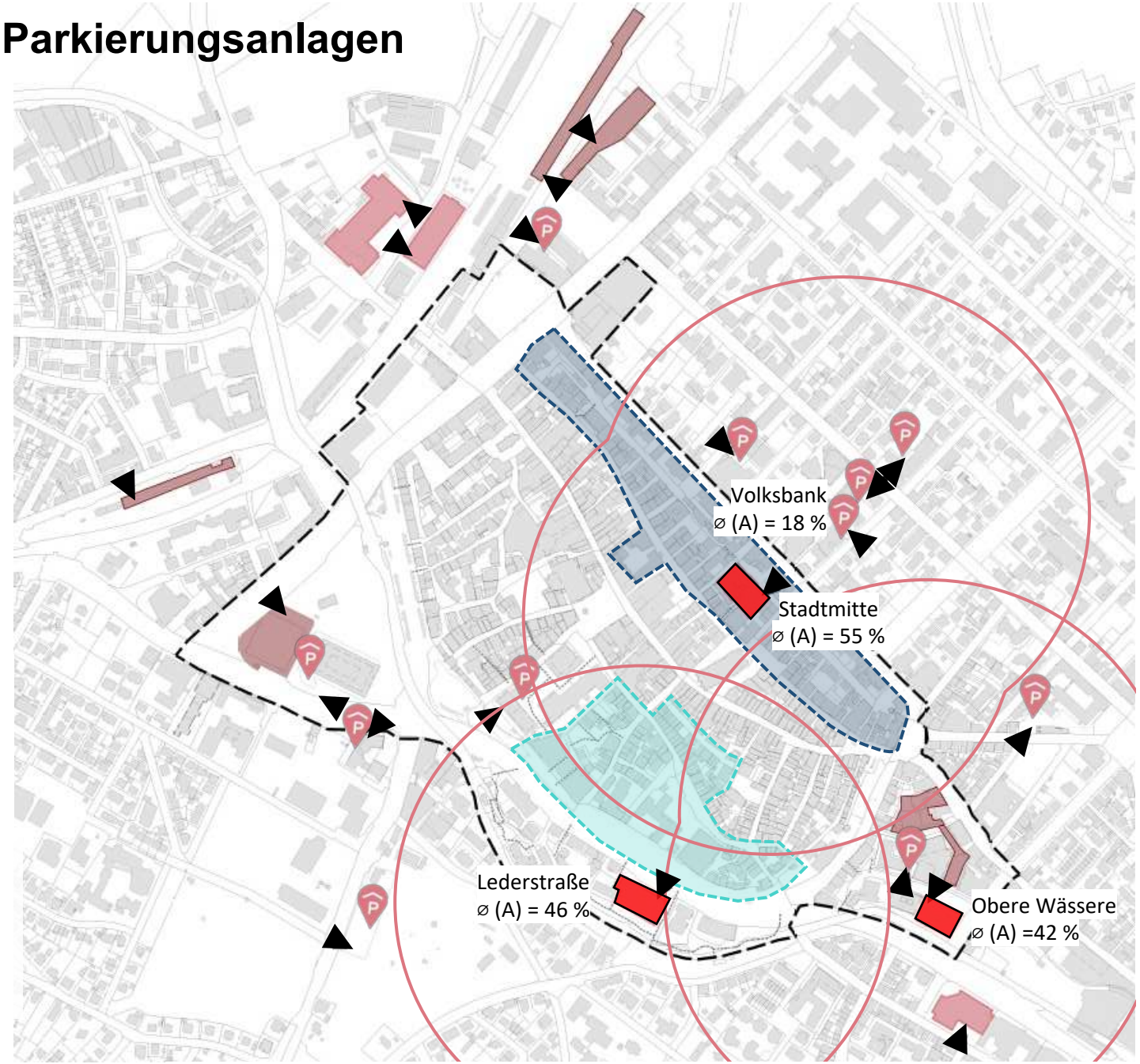
➔ Insbesondere in Bereichen der Altstadt, wo der Parkdruck im öffentlichen Raum hoch ist, gibt es im Umfeld Parkierungsanlagen, die nicht effizient ausgelastet sind.

Bestandsanalyse Ruhender Kfz-Verkehr - Parkierungsanlagen

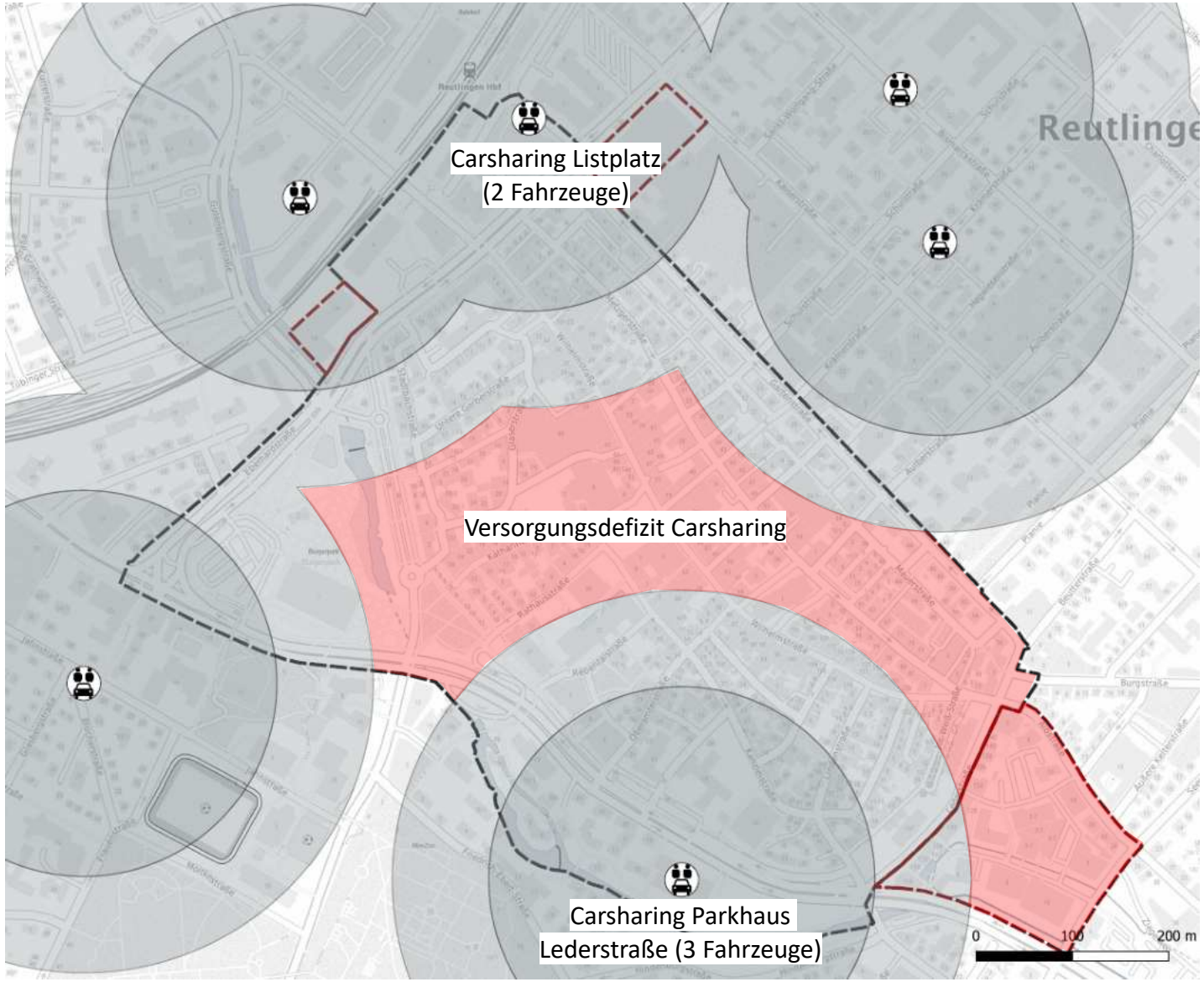
Angrenzend an **Bereiche** in der Altstadt **mit sehr hohem Parkdruck** gibt es **Parkierungsanlagen**, die größtenteils **nicht wirtschaftlich ausgelastet** sind.

Durchschnittliche Auslastung
tagsüber zwischen 6 und 20 Uhr
[%]





Bestandsanalyse Multimodale Angebote

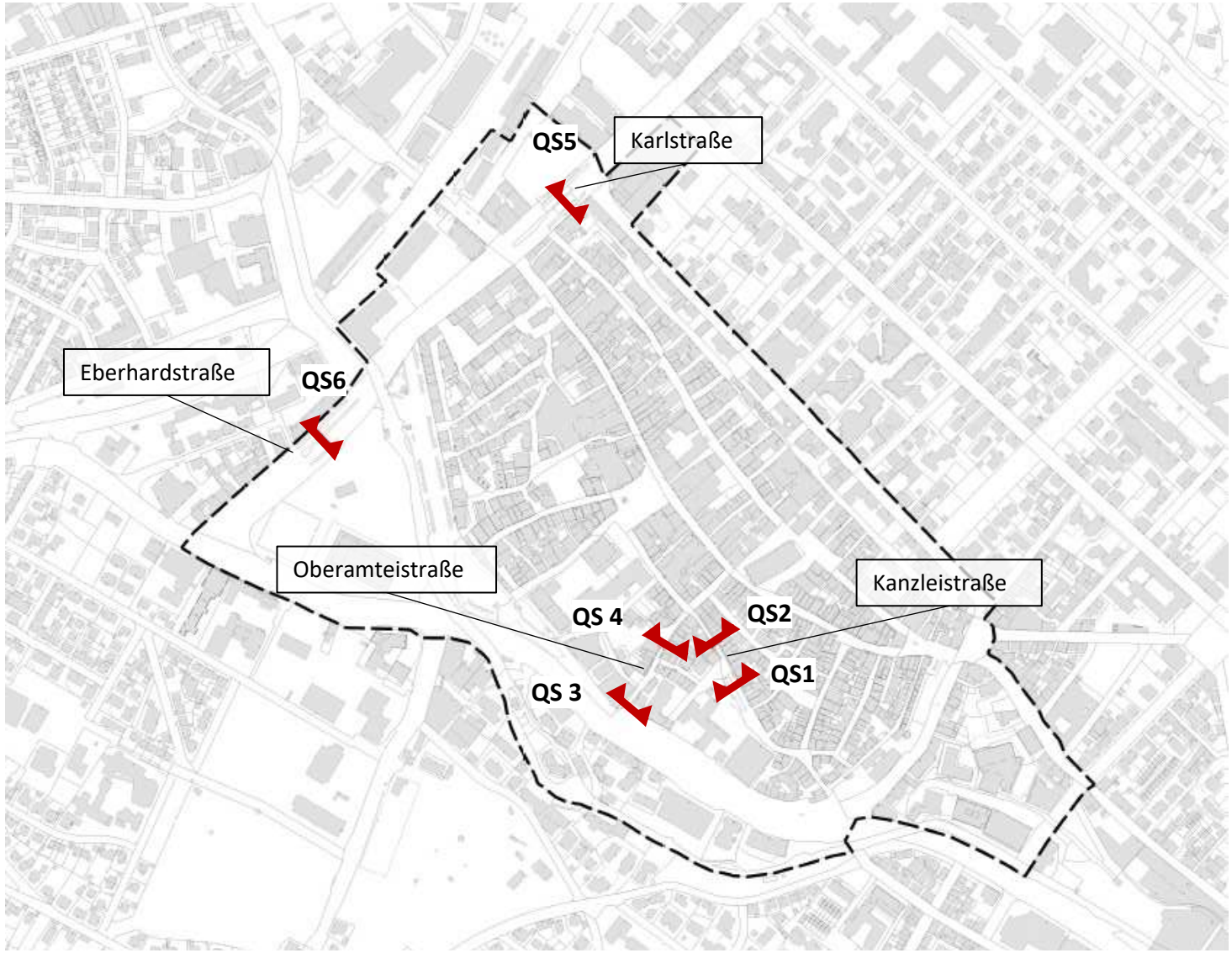


- Am Rand des Untersuchungsgebiets gibt es zwei Stationen mit je zwei bzw. drei Carsharing-Fahrzeugen. In der Altstadt selbst fehlt ein Carsharing-Angebot.
- Im näheren Umfeld des Untersuchungsgebiets gibt es vier weitere Stationen, die einen Teil des UG versorgen.
  - → Bei max. Gehzeit von 5 min. liegt der größte Teil des UG nicht im Einzug von Carsharing-Stationen.
- Neben Carsharing gibt es in Reutlingen weitere Sharing-Angebote (E-Scooter, Fahrräder) als Free-floating-Systeme ohne feste Stationen.

Carsharing-Angebot
Einzugsgebiet Carsharing (200 m)
Einzugsgebiet Carsharing (300 m)

Planungsgebiet
Projektgebiet
Erweitertes Projektgebiet

Bestandsanalyse Straßenraumgestaltung



Aufnahme der Flächenaufteilung im Straßenraum in ausgewählten Abschnitten innerhalb der Altstadt:

- Kanzleistraße (Q1 und Q2)
- Oberamteistraße (Q3 und Q4)

sowie entlang von HVS des Innenstadtrings (Karlstraße Q5, Eberhardtstraße Q6)

➔ Analyse, wie und zu wessen Gunsten die Flächen im öffentlichen (Straßen)Raum aufgeteilt sind

➔ Bewertung der Spielräume für eine potenzielle Umgestaltungen

Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts

Quelle: https://www.leipzig.de

Quelle: https://nachhaltigkeit.deutschebahn.com

Impressionen Altstadt Reutlingen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

IM DIALOG

mit
Amtsleiter & Stadtplaner Herr Stefan Dvorak,
Verkehrsplaner Herr Gerhard Lude,
Stadt- und Verkehrsplanerin Frau Gisela Stete,
Verkehrsplaner Herr Mario Zech

Welches Fazit lässt sich aus der Analyse ziehen, welche Chancen ergeben sich für die Zukunft der Innenstadt in Reutlingen?

Reutlingen KOKONSULT

PAUSE

10 Minuten

Mit Brezeln,
Getränken und netten
Gesprächen

Reutlingen KOKONSULT

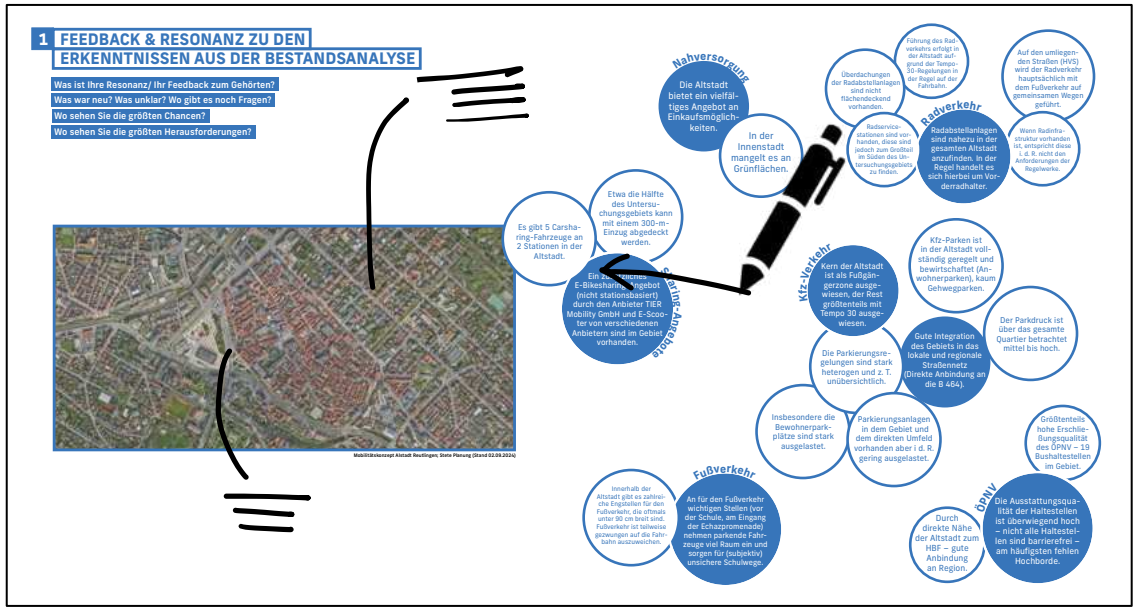
GRUPPENDIALOG

45 Minuten

Ideen und Vorschläge für die Altstadtmobilität von morgen

Reutlingen

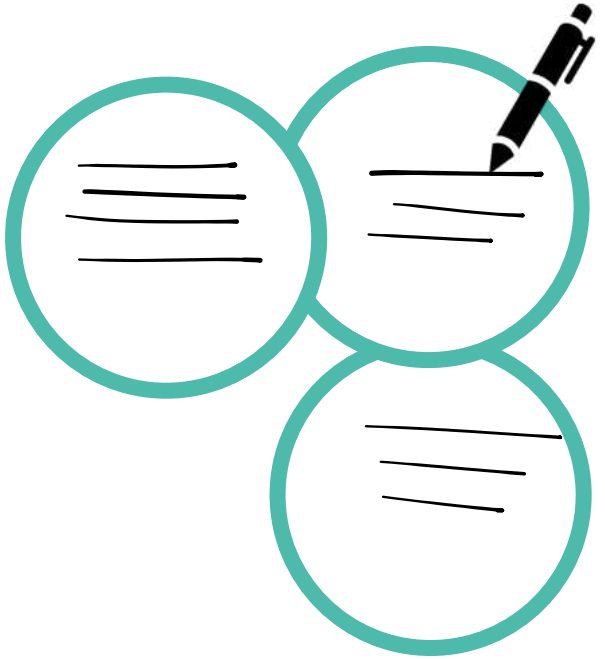
KOKONSULT

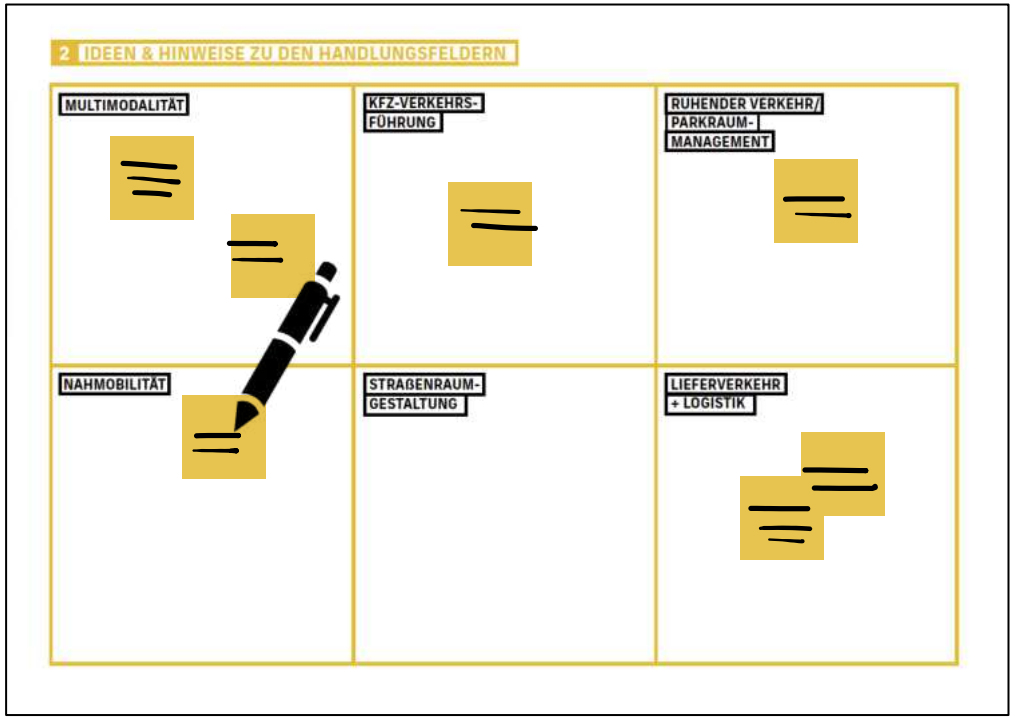


1

15 Min.

Feedback & Resonanz zu den Erkenntnissen aus der Bestandsanalyse





2

15 Min.

Ideen & Hinweise zu den Handlungsfeldern

3

15 Min.

Blitzlicht-Karten aus der Gruppendiskussion

BLITZLICHTER DER GRUPPEN

Welche Chancen stecken in den Ergebnissen und ersten Ideen?

Reutlingen KOKONSULT

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Der nächste Termin der Begleitgruppe findet am 07.04.25 statt.

Sie sind herzlich eingeladen!

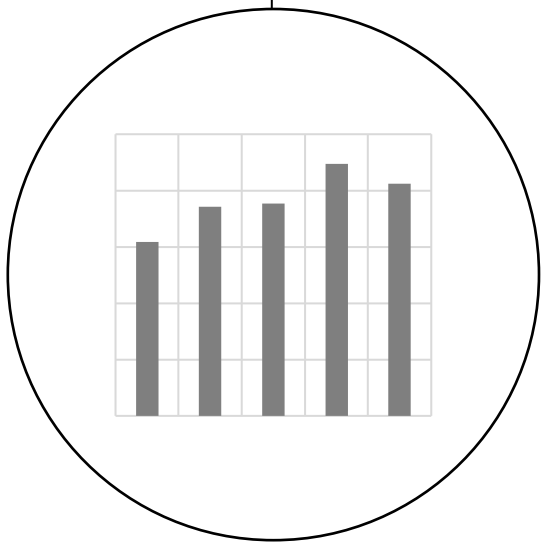
Reutlingen KOKONSULT

Bestandsanalyse

Bestandsanalyse

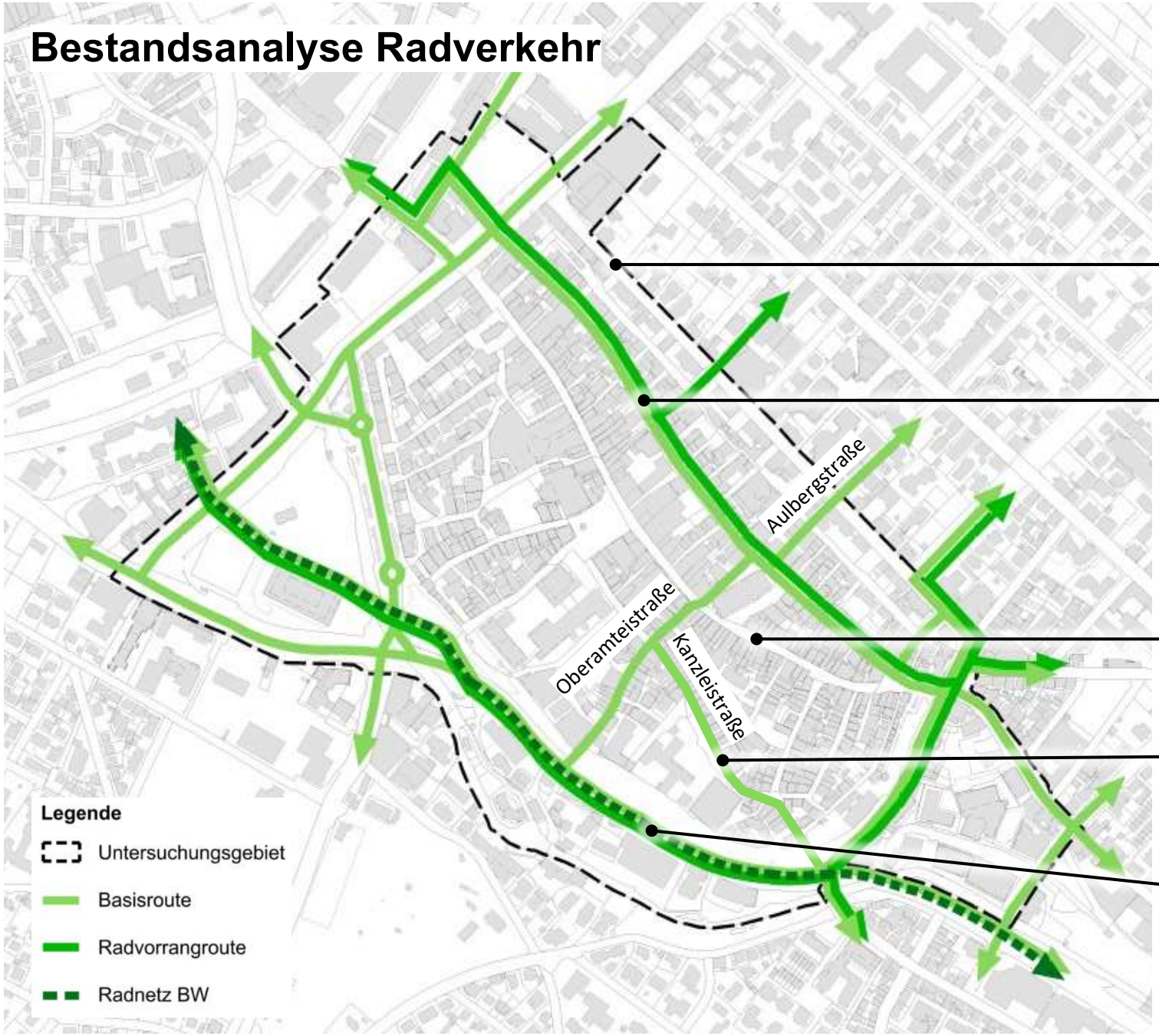
- Ortsbegehung

- Erhebungen ruhender Verkehr



- Auswertung vorliegender Unterlagen

Bestandsanalyse Radverkehr



Netzentwicklung und Konflikte:

Gartenstraße:
Hauptachse Busverkehr, abschnittsweise Einbahnstraße auch für den Radverkehr nicht frei

Metzgerstraße:
Radvorrangroute (Radnetz RT) derzeit konflikthaft durch Überlagerung u. a. mit Lieferverkehr; derzeit kein adäquates Angebot

Wilhelmstraße:
Fußgängerzone
(Radverkehr tagsüber verboten)

Kanzleistraße:
Verbindung Richtung FG-Zone

Lederstraße:
Kfz-HVS und Teil des Radnetzes B-W / derzeit kein adäquates Angebot

Bestandsanalyse | Radverkehr

Lederstraße

Wilhelmstraße

Metzgerstraße

Gartenstraße

Oberamteistraße

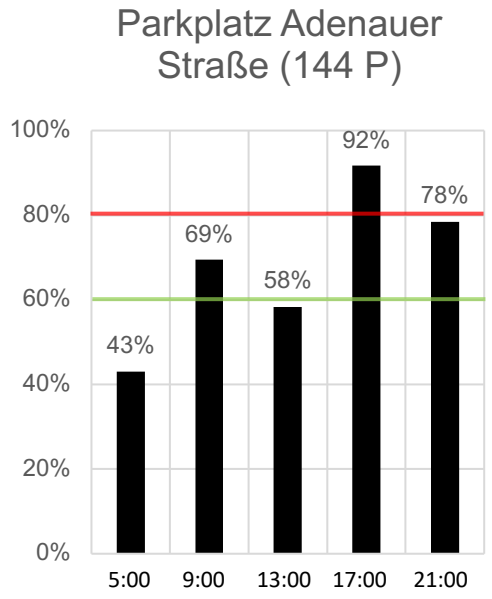
Bestandsanalyse Ruhender Kfz-Verkehr - Nachfrage (öffentlicher Straßenraum)

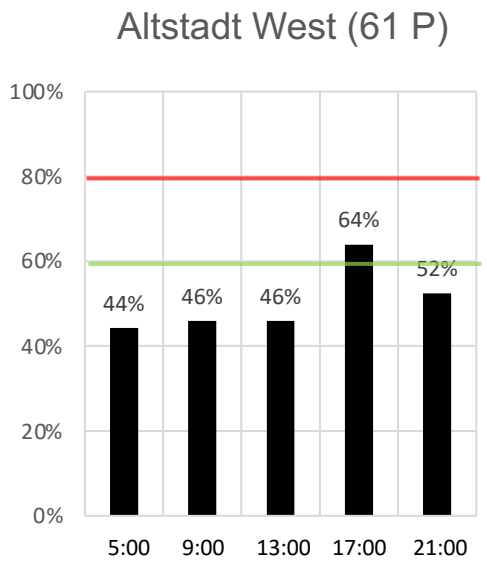
- **Tag der Erhebung:** Do., 27.06. 2024
- **Erhebungszeiträume:** 5:00 – 9:00 – 13:00 - 17:00 – 21:00 Uhr
- **Art der Erhebung:** Kennzeichenerfassung der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeuge

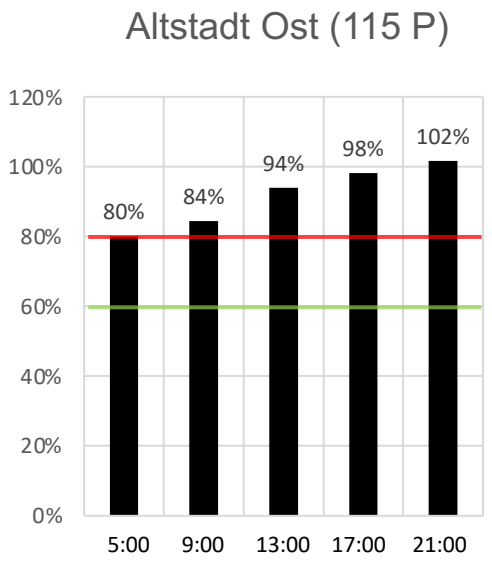
Verkehrserhebungen liefern Aussagen zu ….

- Anzahl (legaler) Stellplätze im öffentlichen Straßenraum
- Auslastung dieser Stellplätze im gesamten Quartier und in den Teilgebieten
- Anzahl illegal abgestellter Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum nach Lage
- Dauerparker
- Umfang von Bewohnerparken
- Beachtung der Bewohnerparkregelung

Bestandsanalyse Ruhender Kfz-Verkehr - Nachfrage (öffentlicher Straßenraum)







- Die Auslastung des Parkplatzes Adenauer Straße folgt keiner bestimmten Logik – am höchsten ist sie am späteren Nachmittag und in den Abendstunden (Veranstaltung Stadthalle)
- Die Auslastung des Parkraums ist im Westen der Altstadt am geringsten (hier überwiegend Bewohnerparken)
- Im Norden und im Osten herrscht durchgehend min. hoher Parkdruck, hier liegt der überwiegende Teil des Parkangebots im öffentlichen Straßenraum (231 P)

Bestandsanalyse ÖPNV - Bedienungsqualität / Verbindungsqualität

Stadtbezirk	Distanz (Luftlinie)	Buslinien zu wichtigen Zielen im UG (Hbf, Stadtmitte und/oder Gartentor) *	Fahrtzeit zum Hbf	Takt
Gönningen	8 km	5	20 min.	20-30 min.
Mittelstadt	8 km	6	20 min.	20-30 min.
Bronnweiler	7 km	5	15 min.	20-30 min.
Altenburg	6,5 km	3, 11, 21	20 min.	10-30 min.
Oferdingen	6,5 km	1	20 min.	20-30 min.
Ohmenhausen	5,5 km	2, 22	20 min.	10 min.
Reicheneck	5,5 km	6	15 min.	20-30 min.
Sickenhausen	5 km	11, 21	15 min.	15-30 min.
Rommelsbach	4,5 km	1, 3, X3	15 min.	10-30 min.
Degerschlacht	4 km	11, 21	10 min.	20-30 min.
Orschel-Hagen	3,5 km	4, 22, 23 (1, 3: Randgebiet)	10-15 min.	15-30 min.
Sondelfingen	3 km	6, 7 (4: Randgebiet)	10-15 min.	20-30 min.
Betzingen	3 km	2, 7, 10, 12	10-15 min.	15-30 min.

* ohne Nacht- und Schülerbuslinien

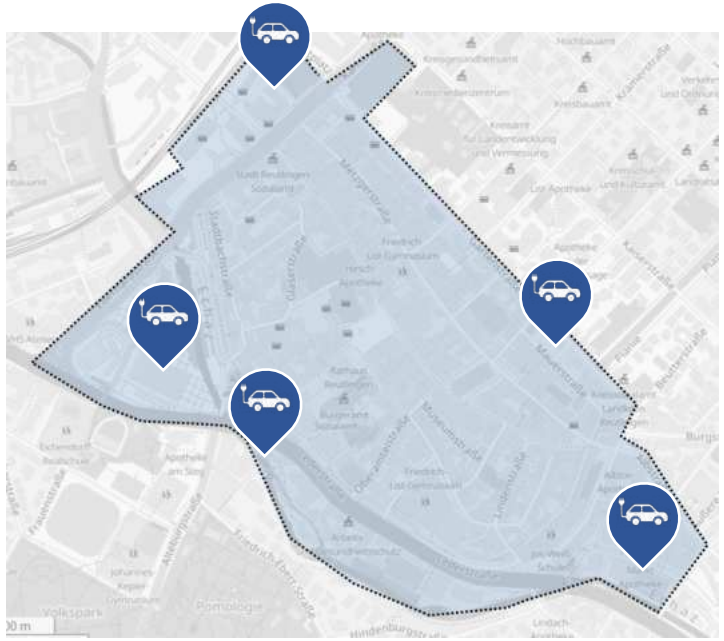
Das ÖPNV-Angebot zwischen weiter entfernten Stadtbezirken und der Altstadt / Innenstadt weist eine hohe Qualität auf (Bedienung und Verbindung).

Bestandsanalyse Multimodale Angebote

Sharing-Angebote in der Stadt Reutlingen	▪ 17 Carsharing-Fahrzeuge von teilauto ▪ 2 Lastenräder an einer Station von sigo ▪ E-Scooter und E-Bikes von Dott (ehemals TIER) // E-Scooter von LIME, BOLT und Zeus (alles free floating)
Sharing-Angebote in der Altstadt	▪ 3 Carsharing-Fahrzeuge im Parkhaus Lederstraße ▪ 2 Carsharing-Fahrzeuge am Listplatz ▪ E-Scooter und E-Bikes (teilweise mit Parkverbotszonen in der Altstadt)
Ladeinfrastruktur für E-Autos in der Altstadt	▪ Mehrere Ladesäulen für E-Autos an fünf Standorten innerhalb des Untersuchungsgebiets (s. dritte Abbildung von rechts)

Sharing-Angebot E-Scooter

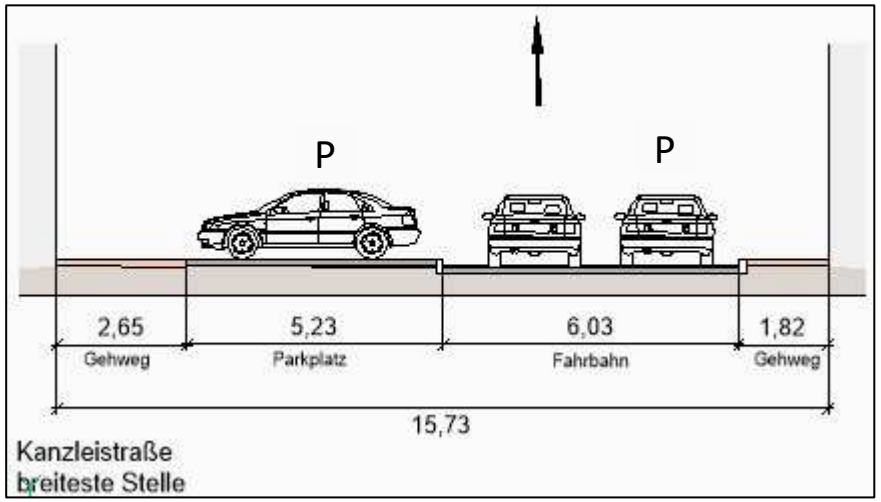
Carsharing am Listplatz


Übersicht Ladeinfrastruktur Untersuchungsgebiet

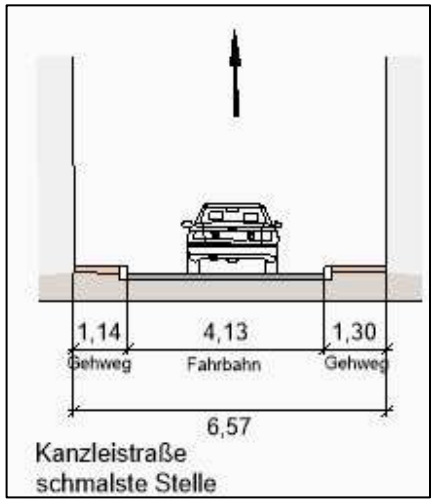
Ladestation Lederstraße

Bestandsanalyse Straßenraumgestaltung - Kanzleistraße

Querschnitt 1



Querschnitt 2

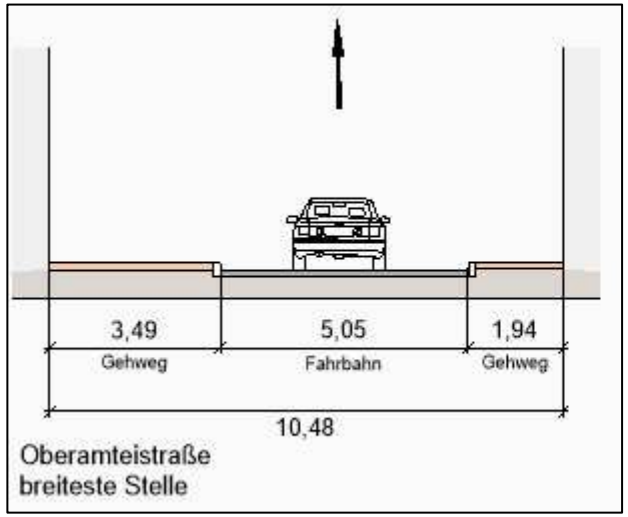


- Verteilung des Straßenraums im Bereich des bewirtschafteten Parkens (QS1) überwiegend zu Gunsten parkender Pkw.
- Begegnungsfall des Fußverkehrs im Sinn der Barrierefreiheit kann nicht an jeder Stelle gewährleistet werden. Zusätzliche Einengung der Gehwege durch Straßenschilder
  → durchgehend nutzbare Gehwegbreiten von weniger als 1,80 m auf der östlichen Seite
  → Geringe Gehwegbreiten insbesondere im Zulauf zum Friedrich-List-Gymnasium kritisch
- Es gibt identifitätsstiftende Bäume auf dem Gelände des List-Gymnasiums.

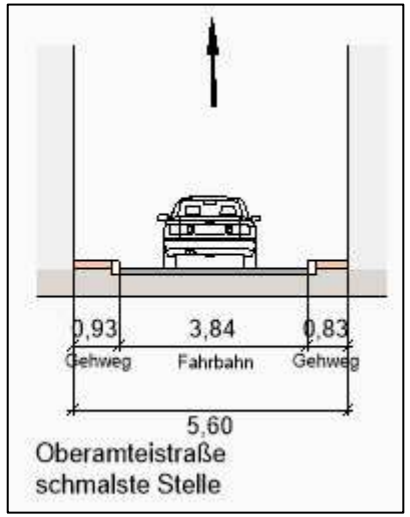
Blick in die Kanzleistraße

Bestandsanalyse Straßenraumgestaltung - Oberamteistraße

Querschnitt 3



Querschnitt 4

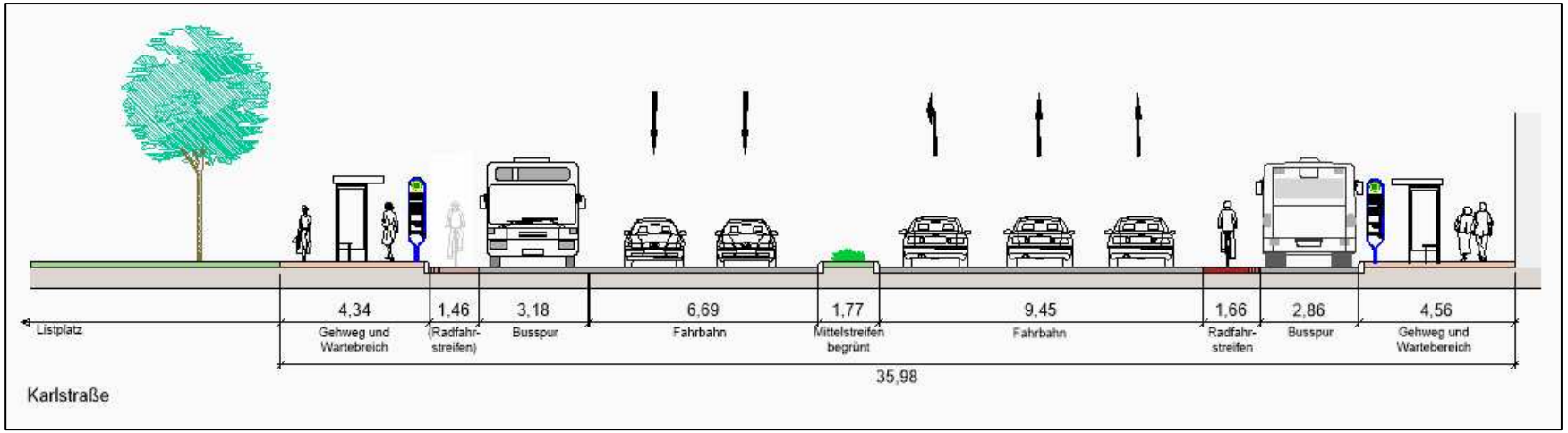


- Im nördlichen Teil der Oberamteistraße ist der verfügbare öffentliche (Straßen)Raum stark begrenzt (s. QS 4).
- Die Gehwege werden – trotz Einbahnstraßenregelung und geringer Fahrbahnbreite – nicht den Anforderungen an Barrierefreiheit gerecht. Engstellen sind z. T. schmaler als 0,90 m
  → Ausweichen auf die Fahrbahn ist erforderlich und problematisch bei T 30 (Trennung der Verkehrsarten).
- Es gibt keine Grünflächen / Bäume im öffentlichen Straßenraum.

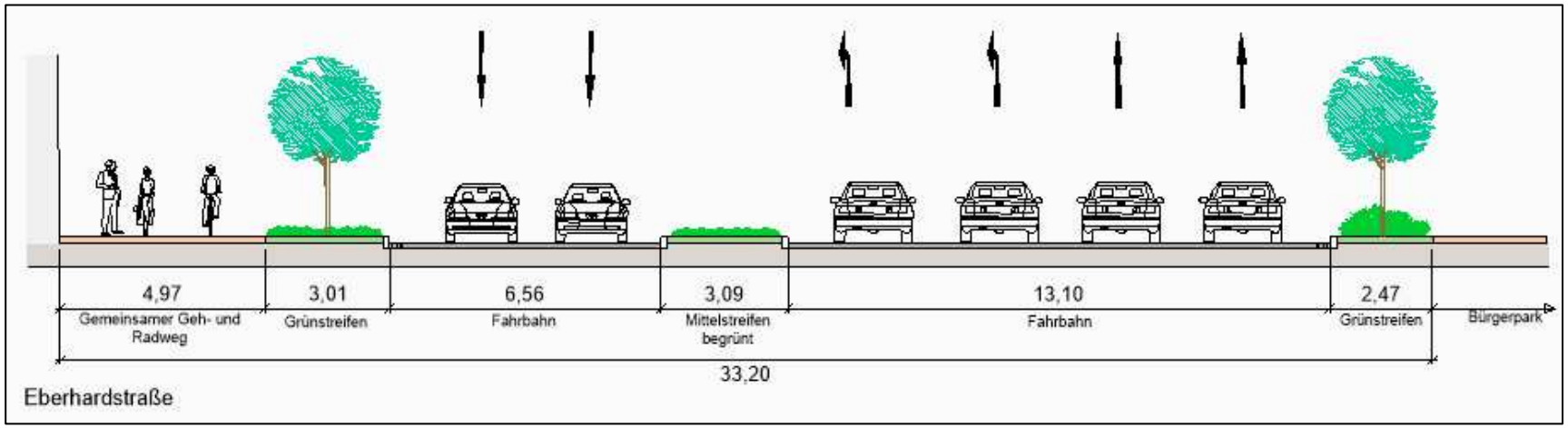
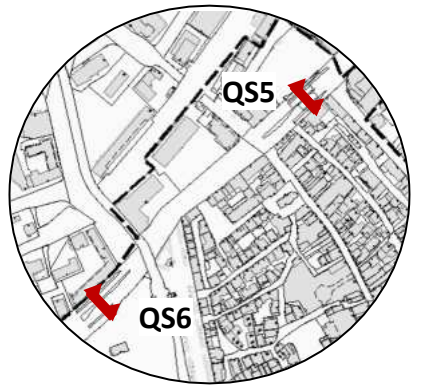
Blick in die Oberamteistraße

Bestandsanalyse Straßenraumgestaltung - Karlstraße / Eberhardstraße

Querschnitt 5



Querschnitt 6



- Die Aufteilung des Straßenraums erfolgt deutlich zugunsten des fließenden Kfz-Verkehrs.
- Im nördlichen Bereich gibt es Busspuren in beide Richtungen (QS5), im Süden nicht (QS6).
- Die Radfahrstreifen im Norden entsprechen nicht den Standards (< 1,85m), im Süden wird der Rad- mit dem Fußverkehr geführt (angemessen für Basisroute?)
- Es gibt Grünflächen / Bäume im Straßenraum.
- Es gibt lichtsignalisierte Querungsstellen für den Fußverkehr.