

Partei, Vereinigung	Rückmeldung (Anschreiben/Vorbemerkung)	Beantwortung VCD-Fragen (Wahlprüfsteine)
<p><b>CDU</b></p>	<p><i>Per email vom 5.5. von Herrn Dr. Ulrich Meyer, zugleich Kandidat für die Wahl zum OB:</i></p> <p>Wahlprüfsteine für die Kommunalwahl (VCD, Dr. Werner Ried)</p> <p>Der nicht motorisierte Individualverkehr hat bereits in der vergangenen Ratsperiode für die CDU einen wichtigen Stellenwert eingenommen. Durch zahlreiche Gespräche mit Bürgern, Organisationen wie dem ADFC und dem VCD sind die Belange des Rad- und Fußgängerverkehrs noch einmal verstärkt in das Bewusstsein kommunalpolitischer Entscheidungsprozesse gerückt.</p> <p>Die CDU-geführte Koalition im Stadtrat hat deshalb mehrere konkrete Vorschläge seitens der Interessenverbände und engagierter Mitbürger in Form konkreter Beschluss-Anträge in den Stadtrat sowie die Ortsräte eingebracht (Verkehrskonzept zur klimafreundlichen Mobilität, Gegenläufigkeit von Einbahnstraßen inkl. Beschilderung, Anlage von neuen Radwegen, z.B. Mühlstraße Rohrbach, Ertüchtigung der bestehenden Radwege-Infrastruktur etc.).</p> <p>Wahr ist aber auch: trotz einiger Verbesserungen gibt es noch sehr viel zu tun; hier möchten wir auch in den kommenden Jahren nicht nachlassen, um</p>	<p><b>Werden Sie Maßnahmen ergreifen, das Zufußgehen in St. Ingbert attraktiver zu machen? Wenn ja, welche? Welche Schlussfolgerungen ziehen Sie aus der aktuellen St. Ingberter Mobilitätsanalyse für Ihre zukünftige Politik?</b></p> <p>Wir brauchen eine „Grüne Welle für Fußgänger“. Wer in in der St. Ingberter Innenstadt zu Fuß unterwegs ist, stellt schnell fest, dass es oft sehr lange dauert, bis es für Fußgänger grün wird. Das müssen wir überprüfen und fußgängerfreundlicher gestalten. Zu werden wir im Rahmen des erarbeiteten Verkehrskonzeptes für die beschlossene Neuaufstellung des Flächennutzungsplans noch einmal explizit auch den Fußgängerverkehr stadtweit betrachten und konkrete Anträge in den Stadtrat einbringen. Welche Maßnahmen dies genau sind, wird sich insbesondere bei der Aufstellung von Bebauungsplänen, bei der Planung der Innenstadt (Carré Ludwigstraße, Kohlenstraße, Poststraße, Rickertstraße; WVD-Gelände) ergeben. Wo es sinnvoll ist, werden wir die Einrichtung von shared space-Flächen prüfen, um den Fußgänger und den Radverkehr an besonders geeigneten Stellen zu harmonisieren.</p> <p>Die Mobilitätsanalyse für St. Ingbert liefert Ergebnisse, die gerade für eine Biosphärenstadt inakzeptabel sind. Der Modal Split mit einem überdurchschnittlichen Auto-Anteil in der Stadt, einer entsprechend hohen Pkw-Dichte sowie gleichzeitig einem im Bundes- und Landesvergleich unterdurchschnittlichen Fahrrad-Besitz in St. Ingberter Haushalten lassen für die kommunale Verkehrsplanung mehrere Schwerpunkte erkennen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eine explizite Berücksichtigung des nicht-motorisierten Verkehrs bei der Bauleitplanung und vor allem auch eine Entschärfung bekannter neuralgischer Punkte in der Stadt (Wendlings Eck; Schlachthofstraße, Pfarrgasse, Kohlenstraße, Oststraße etc.)</li> <li>2. Eine intelligente Wegeplanung zur Verbindung größerer Achsen innerhalb der Stadt und mit den Stadtteilen; Paradebeispiel: Rohrbachachse zwischen dem „blau“ durch die Innenstadt bis nach Rentrisch</li> <li>3. Stärkere Bewerbung des nicht-motorisierten Verkehrs durch attraktive</li> </ol>

	<p>St. Ingbert als Biosphärenstadt gerade auch bei nachhaltigen Formen der Mobilität voranzubringen. Dabei setzen wir auf ein möglichst harmonisches Miteinander der unterschiedlichen Mobilitätsformen. Weder ist die autofreundlich geplante Stadt vergangener Jahrzehnte ein Modell, noch darf allerdings der Autoverkehr komplett aus der Innenstadt verbannt werden. Die kommunale Verkehrswende mit einem klaren Schwerpunkt auf einer nachhaltigen Verkehrsplanung muss auch von gegenseitigem Respekt geprägt sein und muss in der Stadt sowie den Stadtteilen in einem engen Dialog mit den Bürgern vollzogen werden.</p> <p>Nun zu Ihren konkreten Fragen im Rahmen der übersandten Wahlprüfsteine: (siehe rechts)</p>	<p>Angebote für Fahrräder (z.B. Fahrradboxen), Verbesserung von Park &amp; Ride-Angeboten; Bewerbung von Elektrofahrrädern bzw. Pedelecs sowie auch der in der aktuellen Debatte befindlichen E-Roller, auch im touristischen Sektor, und hierfür Ausbau der Lade-Infrastruktur.</p> <p>Diesbezüglich sei angemerkt, dass bereits in der vergangenen Ratsperiode einiges an konkreten Projekten angestoßen wurde und für den aktuellen (genehmigten) Doppel-Haushalt 100.000 € zum Ausbau sicherer Radwege (z.B. vor dem Leibnitz-Gymnasium oder in Oberwürzbach) von der Mehrheitskoalition eingestellt wurden.</p> <p><b>Welche der Infrastrukturmaßnahmen wollen Sie in der nächsten Wahlperiode verwirklichen? Wie bewerten Sie diesbezüglich die Verkehrs-Situation an Wendlings Eck und in der Schlachthofstraße?</b></p> <p>Bezüglich konkreter Infrastrukturmaßnahmen, die bereits früher von der Initiative „Stadt für alle“ als Ideen eingebracht wurden, werden wir nochmals im Lichte der aktuellen Entwicklungen bzw. der aktuellen Situation auf Realisierbarkeit im Zuge der nachhaltigen Verkehrsentwicklung in St. Ingbert prüfen.</p> <p><b>Die Attraktivität für Handel und Gewerbe und die Aufenthalts-Qualität haben noch Luft nach oben. Die Beeinträchtigung durch ruhenden Verkehr ist neben Effekten des fließenden Verkehrs (Lärm, Abgase, Sicherheitsprobleme) eine Herausforderung. Wie planen Sie, diese Entwicklung stadtverträglich zu gestalten?</b></p> <p>Der ruhende Verkehr ist insbesondere mit Blick auf die Behinderung von Fußgängerwegen sowie auch das Abschneiden von Radwegen (vgl. Saarbrücker Straße in Richtung Rentrish) teilweise problematisch. Hier gilt es, die Verteilung von Pkw-Flächen und Radwegen bzw. Fußgängerwegen so aufeinander abzustimmen, dass dem Schwerpunkt auf nachhaltige Mobilität (mehr Rad und Fuß, weniger Auto, vorrangig in der Innenstadt) Rechnung getragen wird. Diesbezüglich werden wir uns nochmal die seitens ADFC und VCD übermittelte „Liste“ der neuralgischen Punkte (von denen einige bereits konkret verbessert werden konnten), anschauen und Handlungs-Schwerpunkte sowie zeitliche Prioritäten ableiten.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist auch der nochmals separat aufgeführte Aspekt des kostenfreien Parkraums anzusprechen. Ausreichender, nutzbarer und kostenfreier Parkraum in der Innenstadt St. Ingberts ist ein wichtiger Standortfaktor für Handel und Gewerbe.</p>
--	--	--

**Wie stehen Sie zu der Einführung von Tempo 30 innerorts?**

Diese Maßnahme sollte differenziert mit Blick auf Sicherheitsaspekte geprüft werden. An entsprechenden Schwerpunkten kann und sollte dies dann durchaus eine Option sein; eine generelle pauschale Einführung von Tempo 30 innerorts ohne Betrachtung der o.a. Gesichtspunkte halten wir nicht für den Königsweg. Gerade diesbezüglich würden wir aber gerne mit den Interessenverbänden in einem intensiven Dialog verbleiben und auch neue wissenschaftliche Erkenntnisse in den kommunalpolitischen Entscheidungsprozess einfließen lassen.

**Vision Zero wird das Ziel Null Verkehrstoter auch bezeichnet. Bekennt sich Ihre Partei zu Vision Zero? Was haben Sie vor, damit diese Vision in St. Ingbert Wirklichkeit wird?**

Die CDU bekennt sich klar zur Vision Zero. Der seit mehreren Jahren gleichbleibende Anteil an Radverkehrs-Toten und der massive Anstieg von getöteten Personen auf einem Pedelec (entgegen dem glücklicherweise insgesamt fallenden Trend) ist völlig inakzeptabel. Es darf nicht sein, dass die schwächsten und nachhaltigsten Verkehrsteilnehmer für ihr vorbildliches Verhalten mit dem Leben bezahlen müssen. Diesbezüglich möchten wir die Unfall-Schwerpunkte in St. Ingbert weiterhin intensiv im Blick behalten und versuchen, mit den Interessenverbänden und dem LfS Lösungen für die besonders betroffenen Punkte zu erarbeiten. Dazu gehören intelligente (möglichst unterbrechungsfreie) Streckenführungen, eine abgestimmte Schaltung der Signalanlagen, eine deutliche Verbesserung der Markierungen und Beschilderungen, die oftmals auch für geübte Fahrer verwirrend sind und – last but not least – im Einzelfall auch Geschwindigkeitsreduzierung in der vorstehend beschriebenen differenzierten Weise.

Neben diesen verkehrsplanerischen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen gehört für uns als CDU aber auch eine optimale Schulung der Radfahrer selbst. Eine entsprechende Verkehrserziehung und ggf. auch -fortbildung kann und sollte bereits in der frühkindlichen Phase ansetzen und sollte traditionell in Kooperation mit der örtlichen Polizei-Inspektion erfolgen.

**Der ruhende Verkehr prägt das Erscheinungsbild unserer Stadt und nimmt viel Platz in Anspruch. Im Verkehrsentwicklungsplan wird vorgeschlagen, die Gebühren für das Parken im Straßenraum denen in den Parkhäusern anzupassen. Das würde den Parksuchverkehr deutlich reduzieren. Wie stehen Sie dazu?**

Zu den Parkgebühren bzw. den kostenfreien Parkmöglichkeiten wurde bereits vorstehend Stellung genommen.

**Was werden Sie gegen Falschparker auf Geh- und Radwegen unternehmen?**

Hier sind natürlich in erster Linie ordnungsrechtliche Maßnahmen möglich und vom Gesetz so auch vorgesehen. Wo es erforderlich ist, sollte auch eine Verstärkung der Kontrollen gegen derlei Verkehrsverstöße erfolgen.

Hierzu hat die CDU-geführte Koalition im Stadtrat u.a. das Personal für den Ordnungsdienst im Stellenplan aufgestockt. Neben dieser unmittelbaren Sanktionierung erscheint es jedoch auch sinnvoll, mittels Handzetteln den jeweiligen Verkehrsteilnehmer auf die Problematik mit Blick auf die Behinderung von Rad- u./o. Fußgängerverkehr aufmerksam zu machen.

**Wie werden Sie sich für Shared Space (Begegnungszone) und die Öffnung der Einbahnstraßen Kohlenstraße, Poststraße in St. Ingbert einsetzen?**

Zum Thema „Shared Space“ wurde bereits weiter oben Stellung genommen. Dieses Modell sollten an ausgewählten Stellen zum Einsatz kommen und insbesondere auch in der verbindlichen Bauleitplanung zum Einsatz kommen. Die Gegenläufigkeit der Kohlenstraße ist ein schon seit Jahren intensivdiskutiertes Thema, das auch in der vergangenen Ratsperiode mehrfach auf der Tagesordnung stand. Die CDU möchte diese Option nach wie vor verfolgen, jedoch ist diese Einzelmaßnahme nur im Zusammenspiel mit einer verkehrlichen Gesamtplanung des Innenstadt-Carrés sinnvoll. Für den Bereich Kohlenstraße/Ludwigsstraße wurde u.a. vor kurzem ein Konzept zur Gestaltung im Rat vorgestellt, ebenso wurde mit Blick auf die Poststraße die Verbindung zwischen wvd-Gelände und Fußgängerzone diskutiert. Die genannten Öffnungen der Einbahnstraßen machen insoweit nur Sinn, wenn die grundsätzlichen Bausteine eines solchen Gesamtkonzepts für die Innenstadt geklärt sind. Für eine zeitnahe Umsetzung dieser Überlegungen in eine konkrete Planung werden wir uns in der kommenden Ratsperiode einsetzen.

**Welche Rolle messen Sie den vier St. Ingberter Bahnhöfen und insbesondere der Idee eines Biosphärenbahnhofs mit Café, Service-Einrichtungen für Radler und Gäste des Biosphärenreservats Bliesgau und er Kooperation „Fahrtziel Natur“ der Deutschen Bahn mit Umweltverbänden bei? Wie werden Sie Ihrerseits zur Erreichbarkeit und Integration der Bahnhöfe in unseren Siedlungen beitragen?**

		<p>Wir messen den Bahnhöfen gerade im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit der Biosphärenstadt St. Ingbert – der einzigen Stadt weltweit, die komplett innerhalb eines Biosphärenreservats liegt – eine sehr große Bedeutung als Eingangstor zur urbanen Erlebniswelt bei. Insoweit ist das Konzept eines Biosphärenbahnhofs absolut zu begrüßen und wurde von uns auch bereits mehrfach im Rat unterstützt. Der derzeitige Zustand der Bahnhöfe in St. Ingbert ist indiskutabel. Leider sind wir bezüglich der Bahnhöfe nicht alleine entscheidungsberechtigt; viele Maßnahmen können nur in Kooperation mit der Deutschen Bahn gelöst werden. Diesbezüglich muss der Dialog zwischen Verwaltungsspitze der Stadt und Deutscher Bahn dringend intensiviert werden. Nach dem Motto „der erste Eindruck zählt“ muss das Erscheinungsbild der St. Ingberter Bahnhöfe als Ankunft in einem Biosphärenreservat massiv verbessert werden. Für den Radverkehr haben wir u.a. die Einrichtung von Fahrradboxen am Bahnhof St. Ingbert Mitte beschlossen. Für eine bessere Integration nachhaltiger Mobilitätsformen (Radverkehr und Schiene) wird sich die CDU St. Ingbert des Weiteren bei der Deutschen Bahn dafür einsetzen, dass eine kostenlose Fahrrad-Mitnahme im Regionalverkehr bereits vor 8 Uhr morgens möglich ist, um gerade für Berufspendler diese Form der Mobilität attraktiv zu machen.</p> <p>Abschließend möchten wir anmerken, dass durch Mitglieder der CDU-Ratsfraktion ein umfassendes Fahrrad-Konzept für St. Ingbert erarbeitet wurde, das wir Ihnen gerne in einem persönlichen Gespräch vorstellen möchten.</p> <p>Für weitere Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.</p>
<p><b>SPD</b></p>	<p><i>Per email vom 5.5. von Herrn Sven Meier, zugleich Kandidat für die Wahl zum OB</i></p> <p>Sehr geehrter Herr Dr. Ried, vielen Dank für Ihre Anfrage.</p> <p>Zu den von Ihnen formulierten Wahlprüfsteinen teilt Ihnen die SPD Stadtratsfraktion St. Ingbert folgendes mit:</p> <p>(siehe rechts)</p>	<p><b>In St. Ingbert sind viele Ziele fußläufig erreichbar. Trotzdem ist der Anteil innerstädtischer Wege, die zu Fuß gegangen werden, vergleichsweise niedrig (siehe Anlage mit Mobilitätsanalyse). Werden Sie Maßnahmen ergreifen, das Zufußgehen in St. Ingbert attraktiver zu machen? Wenn ja, welche? Welche Schlussfolgerungen ziehen Sie aus der aktuellen St. Ingberter Mobilitätsanalyse für Ihre zukünftige Politik?</b></p> <p>Zur Attraktivitätssteigerung des Zufußgehens hält es die SPD für erforderlich, einen Blick auf sogenannte „Angsträume“ zu werfen, also schwer einsehbare und dunkle Straßen, Wege, Plätze und Grünanlagen, in denen durch eine gute Beleuchtung, wie zum Beispiel hoffentlich bald in der Gustav-Clauss-Anlage, für eine bessere Sicherheit gesorgt werden kann. Fußgängerverbindungen zur Innenstadt und zu den Ortskernen sowie zu wichtigen öffentlichen Einrichtungen sind auszuschildern. Der Busverkehr sollte nicht nur unter der Woche angeboten</p>

werden, sondern muss gerade am Wochenende und in den Abendstunden ausgebaut werden. Die Taktung der Universitätslinien ist zu verbessern. Fehlende Buswartehäuser sind sukzessive zu errichten. So können wir in der Biosphäre unser Busangebot weiter ausbauen und damit die Möglichkeit bieten, mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln in St. Ingbert alle wichtigen Orte und Veranstaltungen zu erreichen.

**Viele Bürger trauen sich nicht, in St. Ingbert Fahrrad zu fahren und trauen es auch nicht ihren Kindern zu. Radfahren in St. Ingbert wird als zu gefährlich erachtet. Sind Sie auch dieser Meinung? Würden Sie das Radfahren sicherer machen wollen? Wenn ja: Für welche Maßnahmen werden Sie sich in den nächsten 5 Jahren stark machen?**

Das vorliegende Radverkehrskonzept ist umzusetzen, so dass alle relevanten Radverkehrsziele innerhalb und außerhalb des Stadtgebiets gefahrlos mit dem Fahrrad erreicht werden können.

**Das Ergebnis der Mobilitätsanalyse für St. Ingbert im Rahmen des Klimaschutzprojektes der Stadt IGB belegt extreme Werte zur Auto-Dominanz in St. Ingbert. Frühere Initiativen der Bürger, insbesondere die Vorschläge des Bürger- und Verbände-Bündnisses „Stadt für alle“ waren bisher nicht zur Umsetzung beraten worden. Welche der Infrastrukturmaßnahmen wollen sie in der nächsten Wahlperiode verwirklichen? Wie bewerten Sie diesbezüglich die Verkehrs-Situation an Wendlings Eck und in der Schlachthofstraße?**

Die derzeitigen Bustarife sollen gesenkt werden. Dazu gehören die Einführung weiterer Sozialtarife und eine kostenlose Nutzung des Bahn- und Busverkehrs für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende. Damit der ÖPNV durch alle Menschen genutzt werden kann, müssen die Haltestellen barrierefrei sein. Für eine wohnortnahe Grundversorgung sind Nahversorgungsstandorte in den Stadtquartieren von St. Ingbert und in den Ortsmitten der Stadtteile Hassel, Oberwürzbach, Rentrish und Rohrbach zu sichern und zu entwickeln. Die entfallene Fußgängerüberquerung am nördlichen Arm des Knotens Saarbrücker Straße/ Schlachthofstraße (Wendlings Eck) ist umgehend wiederherzustellen.

**Die Attraktivität für Handel und Gewerbe und die Aufenthalts-Qualität haben noch Spielraum nach oben. Die Beeinträchtigung durch ruhenden Verkehr ist neben Effekten des fließenden Verkehrs (Lärm, Abgase, Sicherheitsprobleme) eine Herausforderung. Wie planen Sie diese Entwicklung stadtverträglich zu gestalten?**

Um die Attraktivität von Bahn und Bus zu steigern, soll das ÖPNV-Angebot innovativ umstrukturiert werden. Die SPD strebt eine Umstellung der Busse auf Elektro- bzw. andere erneuerbare Antriebsquellen an. Zwischen Schüren/ Kreiskrankenhaus und Sengscheid (Park-and-Ride-Parkplatz) sollen autonom fahrende Shuttle-Busse als Projektmodell eingerichtet werden. Zur Förderung des Umweltverbunds sind Carsharing- Modelle und Aufladestationen für E-Bikes zu schaffen.

**Wie stehen Sie zu der Einführung von Tempo 30 innerorts?**

In der Unteren Kaiserstr., der Saarbrücker Straße, der Kaiserstr., der Gartenstr., der Elversberger Str., der Blieskasteler Str., der Oberen Kaiserstr. und der St. Ingberter Straße strebt die SPD durch weitere Tempo 30-Zonen eine Verkehrsberuhigung an.

**Vision Zero wird das Ziel Null Verkehrstoter auch bezeichnet. Bekennt sich ihre Partei zu Vision Zero? Was haben Sie vor, damit diese Vision in St. Ingbert Wirklichkeit wird?**

Die SPD verfolgt seit Jahren gegen die Blockadepolitik von CDU, Familie und Grüne die Entschärfung von Unfallschwerpunkten, insbesondere im Bereich der Spieser Landstraße.

**Der ruhende Verkehr prägt das Erscheinungsbild unserer Stadt und nimmt viel Platz in Anspruch. Im Verkehrsentwicklungsplan wird vorgeschlagen, die Gebühren für das Parken im Straßenraum denen in den Parkhäusern anzupassen. Das würde den Parksuchverkehr deutlich reduzieren. Wie stehen Sie dazu?**

Die SPD spricht sich für Parkgebühren auf innenstadtnahen Parkplätzen aus. Im Straßenraum haben sich Parkscheibenregelungen als ausreichend erwiesen.

**Was werden Sie gegen Falschparker auf Geh- und Radwegen unternehmen?**

Zur Überwachung des Falschparkens sind ggf. zeitweise mehr Personal sowie klare Handlungsanweisungen für den Ordnungsdienst vorzusehen.

**Wie werden Sie sich für Shared Space (Begegnungszone) und die Öffnung der Einbahnstraßen Kohlenstraße, Poststraße in St. Ingbert einsetzen?**

Die SPD verfolgt weiter das Ziel der Öffnung der beiden Einbahnstraßen Kohlenstraße und Poststraße für einen gegenläufigen Verkehr. Vor dem Abriss von Gebäuden zur erforderlichen Aufweitung der Straßenzüge muss zwingend

		<p>geklärt werden, wie die städtebaulichen Probleme, die durch einen solchen "Kahlschlag" entstehen, gelöst werden können. In diesem Zusammenhang ist auf die äußerst unbefriedigende städtebauliche Situation im Bereich zwischen Neunkircher Weg/ Gartenstraße und Kohlenstraße/ Josefstaler Straße hinzuweisen, die beim Straßendurchbruch entstanden ist. Ein attraktiver Stadtraum ist dort durch eine qualitätsvolle Bebauung wiederherzustellen, wobei die Stadtgestaltung nicht mehr dem Straßenverkehr untergeordnet werden darf.</p> <p><b>Welche Rolle messen Sie den vier St. Ingberter Bahnhöfen und insbesondere der Idee eines Biosphärenbahnhofes mit Café, Service-Einrichtungen für Radler und Gäste des Biosphärenreservates Bliesgau und der Kooperation Fahrtziel Natur der Deutschen Bahn mit Umweltverbänden bei? Wie werden Sie ihrerseits zur Erreichbarkeit und Integration der Bahnhöfe in unseren Siedlungen beitragen?</b></p> <p>Für eine attraktives ÖPNV-Angebot sind gut erreichbare, freundliche und saubere Bahnhöfe unerlässlich. Der Bahnhof in Rohrbach ist zügig zu einem modernen Haltepunkt mit Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Parkplätzen umzubauen.</p>
<b>Linke</b>	Keine Rückmeldung	ohne
<b>AFD</b>	Keine Rückmeldung	ohne
<b>Grüne</b>	<p><i>Per email vom 3.5. von Rainer Keller:</i></p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Dr. Ried,</p> <p>vielen Dank für die Übermittlung der Wahlprüfsteine des VCD, welche wir nachfolgende gerne für die Kandidatinnen und Kandidaten von Bündnis90/Die Grünen zur Stadtratswahl versuchen ganzheitlich zu beantworten.</p> <p>Die Fragen sind nicht isoliert zu betrachten, daher erlauben wir uns einige Bemerkungen voranzustellen. So wie die Arbeit der politische Verantwortlichen (vorrangig große Koalitionen im Land/im Bund und an einer Verkehrswende völlig uninteressierte Oberbürgermeister als</p>	<p><b>In St. Ingbert sind viele Ziele fußläufig erreichbar. Trotzdem ist der Anteil innerstädtischer Wege, die zu Fuß gegangen werden vergleichsweise niedrig (siehe Anlage mit Mobilitätsanalyse). Werden Sie Maßnahmen ergreifen, das Zufußgehen in St. Ingbert attraktiver zu machen? Wenn ja, welche?</b></p> <p>Wir fordern einen kostenlosen Ingo, den Ausbau der Radwegeinfrastruktur (Wege, Abstellmöglichkeiten, Ladestationen), die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit, die gleichberechtigte Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums durch ALLE Verkehrsteilnehmer, Ausweisung von Fahrradstraßen, shared spaces, mehr Raum und Platz für Fußgänger und die Abkehr von der total auf den Autoverkehr ausgerichteten Verkehrsplanung in unserer Stadt.</p> <p><b>Welche Schlußfolgerungen ziehen Sie aus der aktuellen St. Ingberter Mobilitätsanalyse für Ihre zukünftige Politik?</b></p> <p>Wir sind uns aber bewusst, dass sich das Nutzerverhalten nicht über Nacht -und schon gar nicht mit der Brechstange- verändern lassen wird. Wir wollen ein Umdenken daher möglichst positiv besetzt (Biosphärenstadt), nachhaltig und</p>



Verwaltungschefs in St. Ingbert) in den letzten Jahren funktioniert hat, ist eine Verbesserung des Verkehrs zu Gunsten von Mensch und Natur tatsächlich leider nie erreicht worden.

St. Ingbert schmückt sich gerne mit dem Titel „Biosphärenstadt“ - leider unseres Erachtens wenig nachhaltig ausgestaltet und nur als reines Marketinginstrument genutzt.

Bei jedem Hoch- und Tiefbauprojekt muss zukünftig der Biosphärengedanke im Vordergrund stehen und es muss auch die Frage gestellt werden, wie es mit der Kompatibilität für Fahrräder und Elektrofahrräder aussieht.

Als Beispiel sei hier unser Plan für die nachhaltige Entwicklung des Mühlwaldes genannt, der auf Anregung unseres Bürgermeisterkandidaten Markus Schmitt einen Fahrradsky Ride mit einplant. Die Verwaltung um Oberbürgermeister Wagner hat in ihrem Betonklotz Entwurf Mühlwald keinerlei Vorschläge dazu gemacht.

Der Ingo Bus muss nachhaltig „grün“ werden, durch die ganze Biosphäre fahren und Nachbargemeinden anbinden. Es muss ein echter öffentlicher Nahverkehr werden, der kostenlos angeboten wird und Verbindungen an die Universität des Saarlandes und die direkt benachbarten Gemeinden Spiesen-Elversberg, Ensheim, Mandelbachtal, Sulzbach und Kirkel bietet. Wir wünschen uns den Ingo als Keimzelle für einen langfristig zu entwickelnden saarlandweit

nachhaltig erreichen. Aufklärungsarbeit tut Not! Die öffentliche Wahrnehmung der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer muss gesteigert werden.

**Viele Bürger trauen sich nicht, in St. Ingbert Fahrrad zu fahren und trauen es auch nicht ihren Kindern zu. Radfahren in St. Ingbert wird als zu gefährlich erachtet. Sind Sie auch dieser Meinung? Würden Sie das Radfahren sicherer machen wollen? Wenn ja: Für welche Maßnahmen werden Sie sich in den nächsten 5 Jahren stark machen?**

Radfahren ist leider zu gefährlich. Notwendig wären: Förderung einer defensive Fahrweise, Reduktion der Spitzengeschwindigkeit, Bevorrechtigung von Radfahrern (Fahrradstraßen), Ausbau des ÖPNV, Ausbau der Radinfrastruktur, Stärkung der Rad-Berufspendler, Ausbau der Radwege Richtung HOM, SB, SB Uni, kostenlose Mitnahme von Rädern auch zu Stoßzeiten bzw. zu Zeiten des Berufsverkehrs in Zügen des SaarVV (dazu müsste auch von kommunaler Seite Druck auf das Land als Besteller des Nahverkehrs ausgeübt werden) - hier greift vieles ineinander.

Wir fordern den Ausbau eines besseren, besser beschilderten, mehr instandgehaltenen und laufend gesäuberten Radwegenetzes und mehr überdachte Radabstellanlagen mit Fahrradboxen. An kritischen Kreuzungen Vorrangampelschaltungen für Radfahrer und Busse. Sanktionierung von Autos, die auf Radwegen parken, Fachgerechte Beschilderung in Einbahnstraßen, durch die Radfahrer gegenläufig fahren dürfen, den Radwegebau in Rohrbach. Der leider nur kurze, sichere und abkürzende Radweg hinter dem ehemaligen Accordmarkt in Rohrbach Industriestr. wurde auf Initiative der Grünen gebaut, ist aber nicht an das Radwegenetz angeschlossen. Deshalb fordern wir den Bau einer Radwegefortsetzung in Richtung Ortsmitte über den Festplatz und in Richtung Glashütter Weiher.

Weiter soll der Radweg entlang des Großbachs in der Innenstadt zwischen Ludwigstrasse und Rickertstraße ausgebaut werden. Dieser Radweg würde den Rohrbach von Süden überqueren, schräg nach Norden (hinter Rewe) und an den alten WVD- Firmenhallen vorbei führen. Für das letzte Stück zur Rickertstraße gibt es eine Wegerecht der Stadt durch die Hausdurchfahrt, welche wir nutzen könnten.

**Das Ergebnis der Mobilitätsanalyse für St. Ingbert im Rahmen des Klimaschutzprojektes der Stadt IGB belegt extreme Werte zur Auto-Dominanz in St. Ingbert. Frühere Initiativen der Bürger, insbesondere die Vorschläge des Bürger- und Verbände-Bündnisses „Stadt für alle“ waren bisher nicht zur Umsetzung beraten worden. Welche der**

leistungsfähigen und kostenlosen ÖPNV, um den Nutzern zu zeigen, dass es Alternativen zum motorisierten Individualverkehr gibt. Ein kostenloser Ingo in Kombination mit einem ausgebauten Angebot und einer Aufwertung des Bahnhofs zum Biosphärenbahnhof wäre ein nicht zu vernachlässigen der Standortvorteil (als Lebens- und/oder Arbeitsmittelpunkt) hinsichtlich der zentralen Lage St. Ingberts zwischen der Landeshauptstadt (Innenstadt), den beiden Universitätsstandorten und St. Ingberts Lage als Tor zu den Bliesgaugemeinden.

Unsere bisherige Fraktion setzte sich in der Vergangenheit bereits sehr stark für eine ökologische Verkehrswende in St. Ingbert ein.

Die vom VCD vorgestellten „Verkehrsanalyse St. Ingbert“ war für uns als Grüner Ortsverband Anlass nochmals Kontakt mit dem VCD aufzunehmen, um in einen gegenseitigen Dialog einzusteigen, der hoffentlich mit der Wahl nicht beendet sein wird.

Daher bitte ich diese Rückantwort auch nur als Anfangspunkt eines zu entwickelnden Gedankenaustausches zu sehen, um in St. Ingbert eine Verkehrswende hin zu einer „echten“ Biosphärenstadt zu erreichen.

**Infrastrukturmaßnahmen wollen sie in der nächsten Wahlperiode verwirklichen?**

Durch die qualitative Steigerung des ÖPNV und die kostenlose Nutzung versprechen wir uns eine deutliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Wir wollen zudem prüfen lassen ob St. Ingbert für Paketdienste eine Citymaut ergeben kann und es möglich ist, dass über ein Zentrallager in St. Ingbert nur noch mit Elektrofahrzeugen und eigene Verwaltung ausgeliefert wird.

Als Vision brauchen wir Konzepte hin zu Sammelauslieferungen. Derzeit wird sowohl für den Handel, als auch bei Privathaushalten teilweise 5-6 Mal am Tag eine Lieferung (Paket o.ä.) gebracht. Zumindest für den Handel müssten Sammelauslieferungen angedacht werden, was zu einer erheblichen Reduktion der Paketdienst- und Speditionsfahrten führen würde.

Bzgl. der konkreten Maßnahmen verweisen wir auf die anderen Fragen/Antworten.

**Wie bewerten Sie diesbezüglich die Verkehrs-Situation an Wendlings Eck und in der Schlachthofstraße?**

Wir fordern einen nördlichen Fußgängerüberweg an der an der Kreuzung Wendlings Eck/ Schlachthofstraße

**Die Attraktivität für Handel und Gewerbe und die Aufenthalts-Qualität haben noch Spielraum nach oben. Die Beeinträchtigung durch ruhenden Verkehr ist neben Effekten des fließenden Verkehrs (Lärm, Abgase, Sicherheitsprobleme) eine Herausforderung. Wie planen Sie diese Entwicklung stadtverträglich zu gestalten?**

Da viele von uns im Alltagsverkehr zu Fuß oder mit dem Rad in der Innenstadt unterwegs sind fällt uns immer wieder auf, dass sich viele Fußgänger (teilweise berechtigt, teilweise unberechtigt) durch die Radfahrer (meist in der Fußgängerzone) belästigt fühlen. Autos waren „halt schon immer da“ und werden meist akzeptiert. Dies zeigt, dass auch erheblich Aufklärungsarbeit notwendig sein wird, um die Positionen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer zu stärken, da „in den Köpfen“ leider oft immer noch das Auto dominiert. Das war in anderen Städten (siehe Karlsruhe) an Umdenken bereits erreicht wurde wollen wir in St. Ingbert auch erreichen.

Um ein sorgloses Durchfahren zu ermöglichen sollte man den zur Verfügung stehenden Raum gerechter zur Nutzung zwischen Fußgängern, Radfahrern und PKW/LKW aufteilen. Derzeit hat bei Planungen leider der motorisierte Verkehr

immer Vorrang. Hier gilt es einen Ausgleich zu schaffen. Flächen, die dem motorisierten Verkehr vorbehalten waren, müssen ggf. zur Nutzung durch nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer freigegeben werden. Diese Diskussion verschärft sich derzeit durch die aufstrebende Elektromobilität bei Rädern und Rollern. Einfach „neuen“ Nutzer einfach auf Rad- und Fußwege ausweichen zu lassen, wäre der falsche Ansatz. Gerade durch diese Art der Elektromobilität verändert sich das Nutzerverhalten radikal. Dies gilt es zu fördern - und dies wird nicht ohne die Zurückdrängung des bisher vorherrschenden motorisierten Individualverkehrs gehen.

Bei der Neugestaltung des Bodenbelages von Fahrstreifen für Radfahrer wären diese optisch abzugrenzen - auch in der Fußgängerzone. Auf diesem Streifen in der Fußgängerzone könnte man das Rad schieben oder langsam fahren.

Bei der anstehenden Sanierung der Fußgängerzone sollten zudem glatten (Fahr)spuren für Kinderwagen und Rollstuhlnutzer/Rollatorfahrer geprüft werden.

**Wie stehen Sie zu der Einführung von Tempo 30 innerorts?**

Halten wir für sehr sinnvoll - flächendeckend, auch auf Hauptstraßen. Die innerstädtischen Fahrtzeiten würden sich effektiv nicht erhöhen, durch die Reduzierung der Spitzengeschwindigkeit jedoch das Risiko für Fußgänger, Radfahrer, Kinder und auch andere Autofahrer erheblich vermindern lassen.

**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h, mit dazu optimierter Einstellung der Lichtsignalanlagen („Bettel-Ampeln“ für St. Ingberter Fußgänger) würde die Fahrzeit von PKWs kaum verlängern, im Gegenzug aber das Miteinander von Rad und motorisierten Verkehr deutlich entspannen. Die Zahl der Unfälle ginge zurück, ebenso die Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen.**

Richtig! Siehe dazu unsere Einschätzung oben.

**Vision Zero wird das Ziel Null Verkehrstoter auch bezeichnet. Bekennt sich ihre Partei zu Vision Zero? Was haben Sie vor, damit diese Vision in St. Ingbert Wirklichkeit wird?**

Natürlich streben wir das Ziel von Null Verkehrstoten an. Eine Reduzierung der zulässigen Spitzengeschwindigkeit hätte da einen überproportionalen positiven Einfluss. Eine echte räumliche Abtrennung des motorisierten Individualverkehrs (wie bspw. in Skandinavien oftmals praktiziert) wird in IGB mittelfristig schwer umzusetzen sein, so dass zumindest eine optische Trennung durch farblich ausgewiesene Fahrradstreifen geschaffen werden sollte.

**Der ruhende Verkehr prägt das Erscheinungsbild unserer Stadt und nimmt viel Platz in Anspruch. Im Verkehrsentwicklungsplan wird vorgeschlagen die Gebühren für das Parken im Straßenraum denen in den Parkhäusern anzupassen. Das würde den Parksuchverkehr deutlich reduzieren. Wie stehen Sie dazu?**

Nur über negative finanzielle Impulse wird sich kein nachhaltiges Umdenken erreichen lassen. Aufklärung und Bildung sind stärker gefordert als ein Bestrafungsgedanke. Es darf nicht der Eindruck erweckt werden, dass sich nur noch Vermögende das Parken in der Innenstadt leisten können, sonst steht der Menschen- und Umweltschutzgedanke polemisch im Gegensatz zu einer vermeintlichen „Bestrafung des Autos“. Dieser Ansatz hat die letzten 20 Jahre nicht wirklich nachhaltig funktioniert. Wir werden versuchen stattdessen über positive Impulse ein Umdenken zu erreichen. Dies ist in der Vergangenheit in St. Ingbert nie wirklich versucht worden - und sollte es daher wert sein angegangen zu werden.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen, die optische Aufwertung der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer, ein kostenloser innerstädtischer ÖPNV - dies alles wird mittelfristig zu einem Umdenken führen. Eine ideologische „Debatte“ gegen das Auto wäre vielleicht wünschenswert und sogar angebracht - wir wollen aber auf kommunaler Ebene zielorientiert arbeiten und dazu immer wieder den Biosphärengedanken mit einbringen.

**Was werden Sie gegen Falschparker auf Geh- und Radwegen unternehmen?**

Das Zuparken von Radwegen ist konsequent zu ahnden. Regelmäßige Kontrollen des Ordnungsamtes sind notwendig.

Bzgl. des Parkens auf Gehwegen in Wohngebieten bedarf es einer Sensibilisierung der Bevölkerung. Nutzer mit Kinderwagen, Menschen mit körperlichen Einschränkungen etc. sind leider oftmals gezwungen bei zugeparkten Gehwegen auf die Fahrbahn auszuweichen. Autofahrer sind sich dieser Folgen oftmals nicht bewusst oder es ist ihnen egal. Neben einer Aufklärungsarbeit wäre zudem die Neugestaltung des öffentlichen Verkehrsraums wünschenswert. Eine Trennung zw. Gehweg und Fahrbahn in der Form der Trennung Auto und „dem Rest“ bei einer de facto Bevorrechtigung des Autos ist nicht mehr zeitgemäß und stellt das Auto vermeintlich besser. Unter dem Schlagwort „Die Straße gehört allen“ oder shared space sprechen wir uns bereits seit langem für eine defensive Nutzung des Autos gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern aus. Die Ausweisung von Fahrradstraßen ist

anzustreben.

Wir brauchen mehr autofreie Plätze als geschützten Raum für Fußgänger, Kinder, Radfahrer, z.B. bei der Planung der Wohnbebauung auf dem WVD Gelände und im Umfeld des verlagerten Edekamarktes Mühlwald.

Jedoch sind viele Menschen in St. Ingbert auf das Auto angewiesen - oder denken darauf angewiesen zu sein- auch wegen teilweise nicht oder schlecht vorhandener (oder nicht bekannter) Alternativen. So gilt es den ÖPNV unbedingt auszubauen. Eine Kernforderung unsererseits ist daher den Stadtbus Ingo kostenlos nutzen zu können und die Anbindung an Uni und Nachbargemeinden auszubauen - siehe dazu die anderen Antworten.

**Wie werden Sie sich für Shared Space (Begegnungszone) und die Öffnung der Einbahnstraßen Kohlenstraße, Poststraße in St. Ingbert einsetzen?**

Ja - siehe dazu teilweise die vorherigen Antworten.

**Welche Rolle messen Sie den vier St. Ingberter Bahnhöfen und insbesondere der Idee eines Biosphärenbahnhofes mit Café, Service-Einrichtungen für Radler und Gäste des Biosphärenreservates Bliesgau und der Kooperation Fahrtziel Natur der Deutschen Bahn mit Umweltverbänden bei? Wie werden Sie ihrerseits zur Erreichbarkeit und Integration der Bahnhöfe in unseren Siedlungen beitragen?**

Die Idee des Biosphärenbahnhofs unterstützen wir. unsere Fraktion hat diesbzgl. bereits Gelder bereitgestellt und die neuen KandidatInnen werden an diesem Ziel festhalten. Laut unseren Informationen liegt es derzeit am mangelnden Umsetzungswillen der DB, die sich finanziell nicht beteiligen will.

Siehe dazu auch unsere Einleitung.

In den Ortsteilen setzen wir uns für bessere Verbindungen nach SB und HOM ein, sind dabei aber auf den SaarVV angewiesen. Ggf. könnte ein ausgebauter, kostenloser Ingo als „Shuttle“ zw. den Ortsteil(bahnhöfen) und dem Biosphärenbahnhof Mitte dienen.

Die Anbindung an den Fernverkehr (Regionalexpress) über Mannheim; Saarbrücken, Homburg ist von IGB-Mitte unbedingt aufrechtzuerhalten und auszubauen.

Eine Forderung auf nicht-kommunaler Ebene (u.a. von unserem aus St. Ingbert stammenden Europakandidaten Prof. Gerhard Wenz) ist der Ausbau einer Schnellbahnstrecke entlang der A6 Richtung Mannheim (statt durch den Pfälzer

		Wald), welche von St. Ingbert aus (über SB oder HOM) für den Fernverkehr mit erheblichem Zeitvorteil gegenüber der heutigen Verbindung genutzt werden könnte.
<b>FDP</b>	<p><i>Per email vom 24.4. von Andreas Gaar:</i></p> <p>Hallo Herr Dr. Werner M. Ried, die Einstellung der FDP ist Ihnen doch bekannt. Wir haben doch schon mehrere Male zusammengesessen - wo Sie das Fahrradkonzept (auch zusammen mit Handel/Gewerbe - Herr Eich vorgestellt haben ). Im Gegensatz zu manchen anderen Parteien haben wir damals in diesen Sitzungen immer wieder betont, dass die Umsetzung auch die nötigen Mittel in den Haushalt eingestellt werden müssten - das ist bisher nicht passiert (von Lippenbekenntnissen kann man nicht leben). Die FDP hält zumindest Teil dieses Radwege-Konzeptes für sinnvoll.</p> <p>Zur Erinnerung mal einen Presseartikel der FDP aus 2013 - worin seinerzeit schon die Streichung der Mittel für den Radauswege-Ausbau beanstandet haben (aber trotzdem "auch mit den Stimmen der Grünen " gestrichen wurden). Aber wir wollen auch nicht verhehlen dass wir das Radfahren in der Einbahnstraße gegen die Fahrtrichtung (speziell im Neunkircher Weg) für sehr kritisch halten.</p>	ohne
<b>Familienpar tei</b>	<p><i>Per Email vom 5.5.19 von Roland Körner:</i></p> <p>Sehr geehrter Herr Ried, danke für Ihre Erinnerung. Ihre Anfrage vom 01. März hatten wir nicht vergessen. Bevor wir uns zu einer Kommunalwahl äußern, sollte aber die Programmatik und Priorisierung von der Basis abgesegnet sein.</p>	<p>a) Parteiprogramm: Für nachhaltige Mobilität - Mobilität der Zukunft</p> <p>Wer St. Ingbert l(i)ebenswert gestalten möchte, muss auch an die Mobilität der Zukunft denken. St. Ingbert ist heute eine Autostadt. Die Zahlen belegen dies sehr eindrucksvoll. Bei der Vielzahl an Fahrzeugen etwa 800 Fahrzeugen pro 1000 Einwohner haben wir in St. Ingbert dennoch keine Ballungsraumproblematik. Eine radikale Abkehr vom Auto als Fortbewegungsmittel Nr. 1 würde der demokratischen Mehrheit nicht gerecht. Es gibt aber Veränderungen und Notwendigkeiten in Denkweisen, Demographie</p>

	<p>Sie erhalten anbei einen Auszug aus unserem Wahlprogramm. Die Familien-Partei hält eine Veränderung in der Mobilität für einen wichtigen Schwerpunkt, der die St. Ingberter Politik in den nächsten Jahren begleiten sollte. Daher haben wir diesen in unserem Wahlprogramm besonders betont.</p> <p>Ihre Fragen haben wir danach noch durch individuellere Punkte ergänzt. Wenn Sie so wollen ist unser Schwerpunkt zur Mobilität unsere Antwort zu Ihrer Frage 1: ...was würden Sie tun?</p> <p>Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.</p>	<p>und Stadtentwicklungserfordernissen. Insofern ist Sensibilisieren für Problemstellungen und längerfristige Zielsetzungen zur Mobilität 2030 das Gebot der Stunde, gepaart mit Anreizsystemen zum Umdenken.</p> <p>Die Problematik liegt in Themen wie Flächen, die man für PKW's vorhalten muss und nicht anders nutzen kann. Auch die Emissionsbelastung von Abgas, Feinstaub und Lärm beinhalten ökologische und ganzheitlich gesundheitliche Aspekte. Sie verdienen zum Wohl aller mehr Aufmerksamkeit. Veränderungen rund um eine älter werdende Gesellschaft sowie ein Wandel im Stellenwert des PKW's bei den Jüngeren sind ebenfalls miteinzubeziehen.</p> <p>Die Familien-Partei strebt daher Maßnahmen an, die</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Luft sauberer machen</li> <li>• Raum freigeben</li> <li>• den Lärm reduzieren</li> <li>• die Mobilität für Senioren erhält</li> <li>• die Mobilität für Familien bezahlbar macht</li> </ul> <p>Ein I(i)ebenswertes St. Ingbert 2030 wird sich also verändern müssen. Ein gleichberechtigtes Nebeneinander von Bussen, Autos, Fahrrädern und Fußgängern ist das richtige Konzept, um in Zukunft Mobilität einer sich wandelnden Gesellschaft sicherzustellen. Zwei Säulen ergeben sich für die Familien-Partei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Umsteigen auf Fahrrad und Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist anzugehen (kurzfristig)</li> <li>• Die Antriebsart der Zukunft ist Wasserstoff (langfristig)</li> </ul> <p><b>Umsteigen auf das Fahrrad</b></p> <p>Ausgangslage: Radfahren fördert die Gesundheit, schont die Umwelt, verbessert die Lebensqualität in den Städten. Auf kürzeren Wegen ist das Fahrrad meist das schnellste Verkehrsmittel. Bei Planern und Verkehrsteilnehmern fühlen sich Radfahrer allerdings wie Verkehrsteilnehmer 2. Klasse und vermissen einer aktuellen Umfrage zu Folge Verkehrssicherheit. Mit den Elektrofahrrädern, konkret dem Pedelec (Elektromotor schaltet ab 25 km/h ab) und dem S-Pedelec (Elektromotor schaltet ab 25 km/h nicht ab, Helmpflicht und KFZ-Versicherung erforderlich) wandelt sich das Fahrrad vom reinen Sport- oder Freizeit-Fahrrad zum Alltagsfahrrad. Selbst bis in die Logistik-Branche hält das Pedelec für die „letzte Meile“ als Lastenfahrrad für Zusteller Einzug. Nur Pedelecs dürfen aber</p>
--	---	--

die Fahrradwege benutzen. Daher planen wir:

- St. Ingbert sollte sich stufenweise Ziele setzen, welche Anteile es sich am Radverkehr vorstellt bis 2025, bis 2030 und eine entsprechende Agenda für den Radverkehr aufsetzen.
- Ein Radverkehrsnetz ist auf den Alltagsradverkehr hin zu konzipieren und die Schulen anzubinden. Große Investitionen in den Radwegebau sind erforderlich.
- Wir brauchen perspektivisch zwei, drei Radschnellwege und generell eine bessere Anbindung an das überregionale Fahrradwegenetz.
- Die Zahl und die Möglichkeit der Abstellmöglichkeiten, gerade in ÖPNV-Nähe, muss zunehmen. Wir verweisen hier auf unsere langjährige und lange Zeit ignorierte Forderung nach absperrbaren Fahrradboxen. Am Bahnhof müssen diese erweitert werden, am Busbahnhof und den Bahnhöfen in den Ortsteilen erstmalig installiert.
- Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bussen müssen berücksichtigt werden
- Radwege sind zu asphaltieren
- Ladestationen sind auszubauen
- Die Beschilderung des Radwegenetzes muss verbessert werden
- St. Ingberter Arbeitgeber sollten als fahrradfreundliche Arbeitgeber ausgezeichnet werden und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein sog. Jobrad anbieten

#### **Umsteigen auf den Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV)**

Es war ein jahrelanger Kampf, aber mit diesem Frühjahr kommt der Ingo-Bus als Stadtbus wieder. Barrierefreie, den Einstieg erleichternde Haltestellen sind noch immer der Fokus in dieser Ratsperiode. In den nächsten 5 Jahren wird sich die Familien-Partei einsetzen:

- die Ingo-Linien anzuschauen und auf Anpassungsbedarfe zu überprüfen.
- die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit zu verbessern. Keine Frage beides leidet unter den Baustellen. Siehe daher den Punkt „intelligentes Baustellenmanagement“
- die starren Linien um bedarfsorientierte und individuellere Lösungen – Stichwort Sammeltaxi zu ergänzen – siehe auch Programmatik „ALT und JUNG zusammen“ um im Alter mobil zu bleiben.
- auf eine Vereinfachung des Tarifsystems im ÖPNV hinwirken
- die Linie zur Universität auszubauen
- nach dem Einstieg in den fahrscheinlosen ÖPNV die nächsten Stufen



anzugehen. Zielgruppen sind alle Schülerinnen und Schüler in der nächsten Stufe, Senioren in der übernächsten Stufe, Menschen, die ihre Fahrerlaubnis freiwillig zurückgeben im Weiteren.

- höhere ÖPNV-Zuweisungen zu erhalten
- für W-LAN im Ingo
- Führerscheinabgabe gegen Gratis-ÖPNV-Ticket

Tempo 30 - Zonen an Lärm- und Emissionsschwerpunkten, Carsharing-Modelle, Modelle den Verkehr fließender zu machen und der Ausbau von Park-& Ride - Plätzen runden den Maßnahmenkatalog ab.

### **Gesundheit beeinträchtigende Emissionen endlich ernst nehmen**

Wenn die Politik die Gesundheit beeinträchtigenden Emissionen Lärm, Feinstaub, Abgas endlich ernst nehmen und reduzieren will, sind obige Maßnahmenpakete alternativlos. Vor diesem Hintergrund ist auch das Thema Dauerparken und Einfahren in die Stadt neu zu bewerten.

### **Wasserstoff der Zukunftsantrieb**

Langfristig ist die Familien-Partei von der Antriebsart „Wasserstoff“ überzeugt. Bereits heute gibt es serienreife und technisch ausgefeilte Fahrzeuge. Die Kosten sind allerdings noch keinesfalls familientauglich. Dennoch sollte man politisch alles dafür tun, um nach St. Ingbert eine Wasserstoff-Tankstelle zu bekommen, und frühzeitig von allen Förderungen rund um das Thema „Wasserstoff“ profitieren, um hier richtigerweise auf einen innovativen und zukunftsorientierten Weg zu setzen.

Die Familien-Partei vertritt und wirbt kurzfristig für eine Neutralität allen Antriebsformen gegenüber. Wir halten die Elektromobilität nicht für DIE Lösung in ökologischen Fragen. Die Emission Lärm wird hier bei uns zugegeben weniger, der Strom kommt aus der Steckdose und verlagert das Abgas-Emissionsproblem an andere Orte. Für eine Stadt, die sich der Nachhaltigkeit verschrieben hat und Preise gewinnen will allerdings ein Schurkenstück. Nichtsdestotrotz sind Elektrofahrzeuge mit all der Lobby, die hier bundesweit mit viel Geld hinten dran steckt als Brückentechnologie nicht von der Hand zu weisen. Hybrid- und Erdgasfahrzeuge sind unterm Strich aber nach wie vor ökologisch sinnvoller als Elektromobile. Die ob der Förderung betriebswirtschaftliche Betrachtung der Frage könnte sich schon bald ändern.

Die Straße bleibt Verkehrsträger Nummer 1, in unserer Stadt ohnehin. Diese Infrastruktur in Ordnung zu halten ist eine Herausforderung per se für die nahe Zukunft. Ein funktionierender ÖPNV mit bedarfsorientierter Bedienung und ein

optimiertes Radwegenetz sind am Ende des Tages aber die Grundvoraussetzung für einen reduzierten Individualverkehr. Das verstehen wir unter St. Ingbert nachhaltig mobil machen.

b) Ergänzend möchten wir zu Ihren gestellten Fragen noch kurz auf den Punkt eingehen:

**Stellen Sie sich vor, ihre Partei hat nach den Kommunalwahlen eine Mehrheit im Stadtrat oder ist an einer Mehrheit beteiligt, was würden Sie tun?**

Antwort: Siehe oben

**In St. Ingbert sind viele Ziele fußläufig erreichbar. Trotzdem ist der Anteil innerstädtischer Wege, die zu Fuß gegangen werden vergleichsweise niedrig (siehe Anlage mit Mobilitätsanalyse). Werden Sie Maßnahmen ergreifen, das Zufußgehen in St. Ingbert attraktiver zu machen? Wenn ja, welche? Welche Schlußfolgerungen ziehen Sie aus der aktuellen St. Ingberter Mobilitätsanalyse für Ihre zukünftige Politik?**

Ergänzende Antwort: Der Weg von einer automobilen Welt in eine fußläufige Welt ist nicht einfach und zunächst keine Frage fehlender Wege. Unabhängig davon hatte die Familien-Partei bei allen Projekten der Vergangenheit auf fußläufige Zwischenwege geachtet und das Fehlen angemahnt. Ein Fuß- und Radwegenetz in ganz St. Ingbert entlang des Rohrbachs ist Pflicht, insbesondere beim Projekt P43 hatten wir nachhaltig darauf gedrungen so zu planen, dass es einen Weg entlang des Rohrbaches nicht verhindert.

**Viele Bürger trauen sich nicht, in St. Ingbert Fahrrad zu fahren und trauen es auch nicht ihren Kindern zu. Radfahren in St. Ingbert wird als zu gefährlich erachtet. Sind Sie auch dieser Meinung? Würden Sie das Radfahren sicherer machen wollen? Wenn ja: Für welche Maßnahmen werden Sie sich in den nächsten 5 Jahren stark machen?**

Antwort: Diese Zustandsbeschreibung gilt keinesfalls nur für St. Ingbert. Unsere Antwort siehe oben in unserer Programmatik. Das Ergebnis der Mobilitätsanalyse für St. Ingbert im Rahmen des Klimaschutzprojektes der Stadt IGB belegt extreme Werte zur Auto-Dominanz in St. Ingbert. Frühere Initiativen der Bürger, insbesondere die Vorschläge des Bürger- und Verbände-Bündnisses „Stadt für alle“ waren bisher nicht zur Umsetzung beraten worden.

**Welche der Infrastrukturmaßnahmen wollen sie in der nächsten**

**Wahlperiode verwirklichen? Wie bewerten Sie diesbezüglich die Verkehrs-Situation an Wendlings Eck und in der Schlachthofstraße?**

Ergänzende Antwort: Die Entwicklung der Infrastruktur hat sich den Bedürfnissen der St. Ingberterinnen und St. Ingberter - nach großer Mehrheit - angepasst. Daher ist St. Ingbert heute eine Autostadt. Wie oben beschrieben, gibt es neue Aspekte, die die Mobilität verändern werden.

Dazu wird es Anreize brauchen. Der gesamte innere Kreisel, zu dem die Schlachthofstraße zählt funktioniert heute - für den Autoverkehr. Es sind verschiedene Planungen in Arbeit, die sich mit dem gesamten Innenstadtcarrée beschäftigen. Diese Ergebnisse sind abzuwarten, zusammenzuführen und dann zu handeln. Leitgedanke der Familien-Partei ist aus einer intakten Innenstadt, einem vergrößerten Innenstadtkern gleichberechtigt jede Mobilität zu ermöglichen. Nur so wird man der Bevölkerung mit Sinn erklären können, warum diese oder jene Veränderung erforderlich war. Mit den Ergebnissen eines Gesamtkonzeptes sollten dann aber in der Tat zuerst die Benachteiligungen für Fußgänger und Radfahrer an Wendling's Eck beseitigt werden.

**Die Attraktivität für Handel und Gewerbe und die Aufenthalts-Qualität haben noch Spielraum nach oben. Die Beeinträchtigung durch ruhenden Verkehr ist neben Effekten des fließenden Verkehrs (Lärm, Abgase, Sicherheitsprobleme) eine Herausforderung. Wie planen Sie diese Entwicklung stadtverträglich zu gestalten?**

Antwort: Die Frage der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ist sicher nicht nur eine Fragestellung des Verkehrs ob stehend oder fließend. Wir verweisen hier auf unsere Programmatik „St. Ingbert I(i)ebenswert gestalten“ unter [www.familien-partei-st-ingbert.de](http://www.familien-partei-st-ingbert.de). Die Geschicke der Innenstadt gehören in eine betreuende Hand eines City-Managers, der auch touristisch denkt und die Geschicke aus einem zentralen Tourist-Info-Büro steuert und lenkt. Neben der touristischen Denke ist er der erste Ansprechpartner für die Geschäftsleute, ein strategisch denkender Gestalter der Innenstadt und ein PR-Profi für die Innenstadt.

In der strategischen Denkweise hat der Blick dann natürlich auch die verkehrliche Situation und nachhaltige Mobilität im Blick. Wie oben beschrieben steht und fällt die Aufenthaltsqualität mit mehr Raum, weniger Emission, „Lust auf Verweilenwollen“, ‚Zwischenwegen‘ für Fußgänger und Radfahrer und gleichberechtigtem Miteinander von Auto, Bus, Radfahrer, Fußgänger insbesondere in der Poststraße. Es handelt sich aber um eine signifikante Neuausrichtung auf die Innenstadt, was nicht mit den nächsten 5 Jahren erledigt

sein wird.

**Wie stehen Sie zu der Einführung von Tempo 30 innerorts? Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h, mit dazu optimierter Einstellung der Lichtsignalanlagen („Bettel-Ampeln“ für St. Ingberter Fußgänger) würde die Fahrzeit von PKWs kaum verlängern, im Gegenzug aber das Miteinander von Rad- und motorisierten Verkehr deutlich entspannen. Die Zahl der Unfälle ginge zurück, ebenso die Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen.**

Ergänzende Antwort: Wie oben beschrieben, kommt man nicht umhin an Emissionsschwerpunkten über Tempo 30 nachzudenken, wenn man ernsthaft die Emissionen zurückführen möchte. Die Familien-Partei hat in der vergangenen Ratsperiode auch vor dem Hintergrund des von ihr propagierten Altbauinwertsetzungskonzeptes den Vorstoß unternommen an besonders belasteten Hauptstraßen Tempo 30 einzuführen. Visionär betrachtet wird es darum gehen, den Verkehr verlangsamt fließen zu lassen. Dies hätte am Ende keine Nachteile und wäre eine Win-Win-Situation für alle.

**Der ruhende Verkehr prägt das Erscheinungsbild unserer Stadt und nimmt viel Platz in Anspruch. Im Verkehrsentwicklungsplan wird vorgeschlagen die Gebühren für das Parken im Straßenraum denen in den Parkhäusern anzupassen. Das würde den Parksuchverkehr deutlich reduzieren. Wie stehen Sie dazu? Was werden Sie gegen Falschparker auf Geh- und Radwegen unternehmen?**

Ergänzende Antwort: Wir stimmen zu, der ruhende Verkehr prägt das Stadtbild. Man werfe nach Feierabend nur den Blick auf einige ausgewählte Wohngebiete. Aber nochmal zunächst ist es ein Bedürfnis der St. Ingberterinnen und St. Ingberter, das dazu geführt hat. Der Weg der Veränderung geht über drei Stufen 1) Sensibilisieren und Anreize schaffen 2) über Maßnahmen, Raum zu schaffen. Hier wird man statt Fläche in der Breite an Fläche in der Höhe denken müssen und 3) ein zweckgebundenes Bewirtschaften der Parkflächen. Der gewonnene finanzielle Spielraum sollte für Zukunftsprojekte verwendet werden, die auch Mobilitätsprojekte sein können, aber nicht müssen.

**Wie werden Sie sich für Shared Space (Begegnungszone) und die Öffnung der Einbahnstraßen Kohlenstraße, Poststraße in St. Ingbert einsetzen?**

Ergänzende Antwort: Wie oben und auch bei der Frage der Schlachthofstraße bereits ausgeführt, gilt der Dreiklang: aus der Innenstadt denken, alle

		<p>angestoßenen Planungen zum Innenstadtcarrée durch- und zusammenführen und dann Handeln. Ein isoliertes „Wir machen die Kohlenstraße auf alle Fälle gegenläufig“ hat Auswirkungen. Der Verkehr kann aber immer nur im Ganzen betrachtet werden. Wie gesagt, man muss die Veränderungen auch mit gewinnbringendem Nutzen erklären können. Eine heutige Tendenz wird für eine Innenstadtaufwertung, Shared Space in der Poststraße nach sich ziehen und am Ende eine Gegenläufigkeit in der Kohlenstraße bedeuten. Damit ist die Gesamtplanung aber noch nicht am Ende! Um jetzt nur eine Folgefrage aufzuwerfen: Was bedeutet das dann an der Kreuzung Josefstaler Str./Kohlenstraße?</p> <p><b>Welche Rolle messen Sie den vier St. Ingberter Bahnhöfen und insbesondere der Idee eines Biosphärenbahnhofes mit Café, Service-Einrichtungen für Radler und Gäste des Biosphärenreservates Bliesgau und der Kooperation Fahrtziel Natur der Deutschen Bahn mit Umweltverbänden bei? Wie werden Sie ihrerseits zur Erreichbarkeit und Integration der Bahnhöfe in unseren Siedlungen beitragen?</b></p> <p>Ergänzende Antwort: Das Projekt des Biosphärenbahnhofes ist ins Stocken geraten. Ganz abgesehen davon, dass es unzumutbar ist, dass am größten St. Ingberter Bahnhof derzeit keine Toiletten genutzt werden können, muss der Bahnhof das Tor zur Biosphäre werden mit aller Aufenthaltsqualität, die Reisende heutzutage erwarten. Von hier aus beginnen die Stadt-Land-Beziehungen zwischen Stadt St. Ingbert und der Biosphäre. Jegliche denkbare Anbindung in Sachen Mobilität sollte hier möglich sein von E-Bike bis Car Sharing. Nachhaltiger Tourismus beginnt hier. Schon länger verfolgt die Familien-Partei das Ziel St. Ingbert mit der Universität zu verbinden. Aus rein verkehrstechnischer Sicht, spielt in perspektivischen Überlegungen der Bahnhof Rohrbach hierfür eine wichtige Rolle als klassischer Umsteigebahnhof. P+R-Konzeptionen wären hier auszubauen. Der Bahnhof in Hassel muss ebenfalls erhalten bleiben. Die Anbindung vor allem nach Saarrücken hat gelitten. Diese Situation verdient besonderes Augenmerk.</p>
<b>Wir sind St. Ingbert</b>	Keine Rückmeldung	Ohne
<b>Die Unabhängigen</b>	Keine Rückmeldung	Ohne
<b>Freie Wähler</b>	Keine Rückmeldung	Ohne

