



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 331/15

Federführung:
Projektgruppe ZIEL

Sachbearbeitung:
Kuhnert, Martin
Boos, Angelika

Datum:
11.08.2015

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Gemeinderat	30.09.2015	ÖFFENTLICH

Betreff: Zentrale Innenstadt-Entwicklung Ludwigsburg (ZIEL)
Beschluss zur Definition der Planfälle

Bezug SEK: MP 8 - Mobilität, MP 5 - Lebendige Innenstadt

- Bezug:**
- Vorlage Nr. 274/15 Zentrale Innenstadt-Entwicklung Ludwigsburg (ZIEL) - Information über die 2. Phase Bürgerbeteiligung
 - Vorlage Nr. 053/15 ZIEL - Weiterentwicklung der Verkehrskonzeption Innenstadt
 - Vorlage Nr. 111/14 ZIEL - Vergabebeschluss zur Beauftragung eines Verkehrsgutachters für die Weiterentwicklung des Verkehrskonzepts Innenstadt aus dem Jahr 2008
 - Vorlage Nr. 044/14 ZIEL - Information Auswertung 1. Phase Bürgerbeteiligung
 - Vorlage Nr. 216/13 ZIEL - Projektpräsentation und Auftaktbeschluss
 - Vorlage Nr. 191/08 Erreichbarkeit der Innenstadt - 3. Schillerplatz: Varianten der Verkehrsführung

- Anlagen:**
1. Übersicht Vorabprüfungen und Definition Planfälle
 2. Piktogramm Vorabprüfung Maßnahmen
 3. Piktogramm Planfall mit Durchfahrt Innenstadt
 4. Piktogramm Planfall ohne Durchfahrt Innenstadt

Beschlussvorschlag:

Die weitere Bearbeitung der Planfälle mit den entsprechenden Vorabprüfungen zur verkehrlichen Entwicklung für das ZIEL-Plangebiet wird zustimmend zur Kenntnis genommen (vgl. Anlage 1).

Diese Vorlage (331/15) ersetzt die Vorlage 296/15.

Sachverhalt/Begründung:

1. Ausgangslage

Mit dem **Auftaktbeschluss zum Projekt ZIEL (Vorlage Nr. 216/13)** am **02.07.2013** wurde die Grundlage geschaffen, die Neuordnung der sogenannten Innenstadtachse mit Schwerpunkt Schiller-/Arsenalplatz zur weiteren Stärkung der Innenstadt zu entwickeln. Wesentliche Aspekte einer Neuordnung sind neben städtebaulichen und stadtgestalterischen Aufwertungen auch die Optimierung der verkehrlichen Rahmenbedingungen.

Unmittelbar anschließend fand Ende 2013 eine **I. Phase der Bürgerbeteiligung** statt. In einer vor der Kreissparkasse aufgestellten Infobox hatten die Bürger über einen Zeitraum von 4 Wochen die Möglichkeit, sich umfassend über den Umfang des Gesamtprojekts ZIEL zu informieren. In dieser Phase gab es zahlreiche Anregungen zur Gestaltung von Schiller- und Arsenalplatz.

Mit dem **Auftaktbeschluss ZIEL** wurde die Verwaltung auch beauftragt, die verkehrliche Konzeption in den Bereichen Schiller- und Arsenalplatz sowie der Straßenräume im engeren Umfeld des Schillerplatzes weiter zu entwickeln und die hierfür erforderlichen Untersuchungen und Variantenbetrachtungen einzuleiten. Eine Grundlage hierfür bildete die bereits **2008** beschlossene **Vorlage Nr. 191/08**, die eine Umfahrung des Schillerplatzes für den motorisierten Individualverkehr sowie die ÖPNV-Diagonale über den Schillerplatz vorsieht.

Mit der verkehrlichen Konzeption wurde das Büro Hupfer Ingenieure GmbH im April 2014 (**Vorlage Nr. 111/14**) beauftragt. Ein **Zwischenbericht** mit ersten Untersuchungsergebnissen fand am **29.07.2014** im **Gemeinderat** statt. Ein weiterer mündlicher Bericht erfolgte in der **Gemeinderatssitzung** am **28.01.2015**.

Beim **Gemeinderats-Workshop** am **06.02.2015** wurden die Ergebnisse der aktuellen Verkehrsuntersuchung Innenstadt von Herrn Prof. Hupfer ausführlich vorgetragen. Außerdem wurden städtebauliche Entwicklungspotentiale für den Schiller-, Arsenal- und Zeughausplatz und die Tiefgaragen-Varianten vorgestellt und diskutiert.

In der Zwischenzeit hat eine **II. Phase der Bürgerbeteiligung** stattgefunden. Über einen Zeitraum von 2 Wochen wurden die bisherigen städtebaulichen sowie verkehrlichen Entwicklungstendenzen mit unterschiedlichen Varianten im Foyer der Kreissparkasse ausgestellt. Die **Informationsvorlage Nr. 274/15**, welche dem Gesamtgemeinderat aktuell vorliegt, stellt die Ergebnisse dieser Beteiligungsphase ausführlich dar. Es gab ein breites Spektrum von Anregungen zum Thema Parkierung, angefangen vom Erhalt der oberirdischen Parkplätze, Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen, Errichtung von Dauerparkplätzen bis hin zu Ersatz von wegfallenden Stellplätzen in einer Tiefgarage. Hier wurde tendenziell eine Tiefgarage unter dem Schillerplatz bevorzugt. Auch eine mögliche Verkehrsberuhigung der Innenstadt, unter anderem auf Basis eines ausgewogenen Miteinanders der unterschiedlichsten Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr), wurde vielfach genannt. Diese Idee wird in der Öffentlichkeit mitunter kontrovers diskutiert, da befürchtet wird, dass durch eine Verkehrsberuhigung in Form einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs auch gleichzeitig die Erreichbarkeit der Innenstadt erschwert würde.

Neben diesen verkehrlichen Aspekten wurden auch Anregungen zur qualitativen Aufwertung und Gestaltung der unterschiedlichen Plätze gegeben, auch im Hinblick auf die Einbeziehung des räumlichen Umfeldes (Attraktivierung der Erdgeschosszonen Staatsarchiv, Kreissparkasse sowie Vernetzung mit der Seestraße). Von großem Interesse war auch das Thema Stadtbahn. Hier nutzte die Öffentlichkeit die Gelegenheit, sich über den aktuellen Sachstand zu informieren.

2. Definition der Planfälle

Aufbauend auf den bisherigen Beteiligungsphasen mit den politischen Gremien sowie der Bürgerschaft werden verschiedene **Vorabprüfungen und Netzplanfälle** zur vertiefenden Untersuchung vorgeschlagen:

2.1. Vorabprüfungen

Bevor das Büro Hupfer Ingenieure in die Berechnung der einzelnen Planfälle einsteigt, wurden in Abstimmung mit der Verwaltung folgende **Vorabprüfungen vereinbart**, die hiermit dem beschließenden Ausschuss Bauen, Technik und Umwelt zur Entscheidung vorgelegt werden. Die Ergebnisse der Vorabprüfung werden dann in verschiedenen **Planfällen (siehe Pkt. 2.2.) modelliert und ausgewertet**. Im Anschluss daran werden diese Ergebnisse wieder dem Ausschuss Bauen, Technik und Umwelt vorgestellt und erneut beraten.

1. **Linksabbiegen von der Wilhelmstraße in die Körnerstraße**
2. **Linksabbiegen von der Wilhelmstraße in die Eberhardstraße**
Aufgrund der neuen Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2013 und dem immerwährenden Wunsch, an beiden Knotenpunkten (Körner- /Eberhardstraße) **die Linksabbiegemöglichkeit** zu ermöglichen, wird das Büro die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte hinsichtlich der Abbiegemöglichkeiten überprüfen und die Untersuchungsergebnisse plausibel darstellen.
3. **Verbesserungsmöglichkeiten im Verkehrsablauf der Rathaustiefgarage**
Aufgrund der zeitweisen Überstauungen im Bereich der Einfahrt zur Rathaustiefgarage, vor allem in der Weihnachtszeit, und den daraus entstehenden Auswirkungen auf die Mathildenstraße, werden Maßnahmen untersucht und entwickelt, die den **Verkehrsablauf** in diesem Bereich **verbessern**.
4. **Linkseinbiegen aus der Mathildenstraße in die Stuttgarter Straße (B 27) in Richtung Schloss**
Im Workshop und bei den beiden Bürgerbeteiligungsverfahren wurde immer wieder der Wunsch geäußert, von der Mathildenstraße auf die B27 in Richtung Schloss einzubiegen (**Linksabbiegemöglichkeit**). Die Leistungsfähigkeit des möglichen Knotenpunktes und die erforderlichen bauliche Maßnahmen werden untersucht und dargestellt.
5. **Alleenstraße im Abschnitt Solitudestraße bis Stuttgarter Straße als Fahrradstraße (in Abhängigkeit von 4.)**
Das beschlossene Radroutenkonzept 2025 (Route 6), das Ergebnis der Schulradwegbefragung, die öffentlichen Diskussion, aber auch der gestiegene Radverkehrsanteil bei der Verkehrserhebung 2013 haben deutlich gezeigt, dass es sich bei der Alleenstraße um die **bedeutendste Haupttrachse** in Ludwigsburg handelt. Daher kommt der große Wunsch aus der Bürgerschaft, die **Alleenstraße als Fahrradstraße** von der Solitudestraße bis zur B27 zu entwickeln. Das Büro wird daher vorab die verkehrlichen Verlagerungen im Individualverkehr abschätzen und darstellen. Hierzu ist sicherlich auch ein wichtiger Aspekt, ob das Linksausbiegen aus der Mathildenstraße möglich ist. Daher wird diese Vorabprüfung auch maßgeblich in Abhängigkeit vom Punkt 4 gesehen.
6. **Seestraße abschnittsweise als Fahrradstraße (in Abhängigkeit von 4.)**
Als weiteren Lückenschluss zum Radroutenkonzept im Bereich der Innenstadt und für die verkehrliche Entlastung beim Kfz-Verkehr der Alleenstraße wird geprüft, ob die Seestraße in verschiedenen Abschnitten **als Fahrradstraße** ausgewiesen werden kann. Vor allem der Abschnitt **zwischen der Mathilden- und Alleenstraße** würde sich hier besonders eignen.
7. **Myliusstraße am Abschnitt Alleenstraße bis Bahnhof excl. für ÖPNV, Rad, Fuß**
Als weitere Maßnahme werden die verkehrlichen Auswirkungen auf die Innenstadt dargestellt, wenn die **Myliusstraße im „oberen“ Bereich für den Kfz-Verkehr gesperrt wird**. Bereits vor mehreren Jahren wurde in der Myliusstraße die Einbahnrichtung für den Kfz-Verkehr eingerichtet, des Weiteren wurden im Bereich des Westportals ausreichend Kiss & Ride-Stellplätze eingerichtet. Eine **Durchfahrt für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr wird weiterhin möglich sein**. Eine Andienung der verschiedenen Arztpraxen wäre mit dem PKW weiterhin gewährleistet, da der Kfz-Verkehr über die Alleenstraße abfließen könnte. Das Ingenieurbüro Hupfer wird die möglichen verkehrlichen Auswirkungen einer möglichen Sperrung für den Kfz-Verkehr darstellen.

8. Solitudestraße abschnittsweise Fahrradstraße oder ggf. weitere Veränderungen in Abhängigkeit zu 4., 5., 6., 7.

Als vorerst letzte Vorabprüfung wird das Büro noch die verkehrlichen Auswirkungen prüfen und darstellen, wenn verschiedene sinnvolle Abschnitte der **Solitudestraße als Fahrradstraße** ausgewiesen werden würden. Besonders wird dabei aber aufgrund der Schulradwegeplanung der **Abschnitt zwischen der Alleen- und Mathildenstraße** sein. Auch hierzu gibt es schon jahrelange Beschwerden, dass der Radverkehr an dieser Stelle nicht optimal geführt wird.

In der **Übersichtskarte (Anlage 2)** sind die einzelnen Maßnahmen zusammengefasst dargestellt.

2.2. Netzplanfälle

Nach Abschluss der Vorprüfungen und Darstellung der oben beschriebenen Untersuchungsergebnisse, werden anschließend in Abstimmung mit der Verwaltung **die Netzplanfälle modelliert und berechnet**. Als Grundlage dient hierbei das heutige Straßennetz im Innenstadtbereich mit allen bestehenden Netzfunktionen. Aufgrund der heutigen Erfahrungen über die zukünftigen Verkehrszu- bzw. -abnahmen für die nächsten Jahrzehnte wird für das Bestandsstraßennetz **keine allgemeine Verkehrsmengenzunahme**, aber auch keine Verkehrsmengenabnahme im Kfz-Verkehr **zu Grunde gelegt**. Die Verkehrsmengen werden somit auf dem heutigen Niveau „eingefroren“ und für alle Planfälle festgelegt.

2.2.1. Planfall „Bestand Plus“

Zur Berechnung und als Grundlage für die objektive Gegenüberstellung der weiteren Planfälle wird der **Planfall „Bestand Plus“** definiert und modelliert. Hierzu werden zum Bestand noch die **Bestandsnutzungen vom Marstall-Center** hinzugefügt und die Ergebnisse der Vorabprüfungen 1. bis 3. (**Linksabbiegemöglichkeit in die Körner- und Eberhardstraße**, sowie Verbesserungsmöglichkeiten bei der Abwicklung der Rathaustiefgarage berücksichtigt).

2.2.2. Planfall „Durchfahrt“

Der Planfall „Durchfahrt“ hat als Basis den Planfall „Bestand Plus“ und schließt noch folgende verkehrliche Maßnahmen mit ein:

- **Der Arsenalplatz** ist oberirdisch **autofrei**.
- **Der Schillerplatz** wird vom motorisierten Individualverkehr umfahren (**ÖPNV-Achse**).
- Unter dem **Schillerplatz** liegt eine **zweistöckige Tiefgarage** (ca. 180 - 240 Stellplätze).
- Die Vorabprüfungen 4. – 8. werden in Abhängigkeit von den Ergebnissen der Vorprüfungen übernommen (**Linksabbiegemöglichkeit** aus der Mathildenstraße in die B 27, Alleen- und Abschnitte der Solitudestraße sind **Fahrradstraße** und die Myliusstraße ist im oberen Abschnitt für ÖPNV, Rad und Fußgänger frei).
- Die ÖPNV-Haltstelle liegt auf dem Schillerplatz.

Alle Maßnahmen dieses Planfalls sind im **Übersichtsplan (Anlage 3)** dargestellt.

2.2.3. Planfall „ohne Durchfahrt“

Der Planfall „ohne Durchfahrt“ hat als Basis den Planfall „Durchfahrt“ und somit auch die Maßnahmen aus dem Planfall „Bestand Plus“ und ist **damit der weitestgehende Planfall und beinhaltet alle verkehrlich sinnvolle Maßnahmen**. Der größte verkehrliche Eingriff bildet hierbei sicherlich **die Sperrung der Arsenalstraße für den Kfz-Verkehr**. Schiller- und Arsenalplatz können bei diesem Planfall am weitestgehenden neu gestaltet werden, wobei der ÖPNV sowie der Rad- und Fußverkehr umfassend aufgewertet werden. Da die Sperrung der Arsenalstraße allein zu einer Verkehrsverlagerung in die westliche Wilhelmstraße führen würde, wird auch der Abschnitt der Wilhelmstraße vor der

WilhelmGalerie für den Kfz-Verkehr gesperrt. Die neue Tiefgarage unter dem Schillerplatz ist weiterhin von der Mathilden- /Schillerstraße erschlossen. Als ÖPNV-Haltestelle könnte hier weiterhin der Arsenalplatz fungieren; diese wäre aber genauso am Schillerplatz möglich.
Ein **Übersichtsplan** der Maßnahmen ist in der **Anlage 4** dargestellt.

3. Weiteres Vorgehen

Nach dem Beschluss der Vorlage ist es vorgesehen, dass das Ingenieurbüro Hupfer in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung die in dieser Vorlage incl. Anlagen aufgeführten Prüfungen und Netzplanfälle während der Sommerpause modelliert und berechnet. Im **Herbst 2015** sollen **die Ergebnisse den politischen Gremien vorgestellt werden**.

Ein Beschluss der Verkehrskonzeption mit der Option eines Standortes für eine Tiefgarage ist für Ende 2015 vorgesehen.

Die Entscheidung zur Verkehrskonzeption bildet eine wichtige Grundlage für die Rahmenbedingungen des anschließenden städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens.

Unterschriften:

Martin Kurt

Frank Lehmpfuhl

Verteiler:

D I, D II, D III, R05, 32, 60, 61, 67, SWLB