



MITTEILUNGSVORLAGE

VORL.NR. 038/16

Federführung:
Projektgruppe ZIEL

Sachbearbeitung:
Kuhnert, Martin
Boos, Angelika

Datum:
12.02.2016

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	03.03.2016	ÖFFENTLICH

Betreff: Zentrale Innenstadt-Entwicklung Ludwigsburg (ZIEL)
Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung: Parkraumsituation, Vorabprüfungen und Planfälle

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

- Bezug:**
- Vorlage Nr. 331/15 ZIEL Beschluss zur Definition der Planfälle
 - Vorlage Nr. 274/15 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 (Schillerplatz: Varianten der Verkehrsführung)

- Anlagen:**
- 1 Auswertung Parkraumsituation
 - 2 Ergebnisse Vorabprüfungen
 - 3 Ergebnisse der Planfälle

Mitteilung:

Die **ersten Untersuchungsergebnisse** zur verkehrlichen Entwicklung für das ZIEL-Plangebiet dienen als Grundlage für einen **sachgerechten Vergleich der einzelnen Planfälle**. Sie sind die Voraussetzung für eine **ergebnisoffene Diskussion**, um fundierte Entscheidungen zu **zukünftigen Verkehrslösungen** und zur **Parkraumversorgung in der Innenstadt** treffen zu können.

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. Unmittelbar anschließend fand **Ende 2013** eine **I. Phase der Bürgerbeteiligung** statt, um die Bürger umfassend 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.

Hierzu 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.

Im **Juni 2015** fand die **II. Phase der Bürgerbeteiligung** statt, um die Bürgerschaft über den aktuellen Sachstand der Untersuchungsergebnisse zu verkehrlichen Entwicklungstendenzen zu informieren. Die Ergebnisse dieser Beteiligungsphase sind in der Vorlage Nr. 274/15 ausführlich dargestellt.

Am 23.07.2015 wurden im Ausschuss Bauen, Technik und Umwelt durch Herrn Professor Hupfer weitere Untersuchungsergebnisse vorgestellt. Der Gemeinderat hat am 30.09.2015 mit einem abweichenden Beschluss, mit dem die Verwaltung beauftragt wurde **alle verkehrsfunktionalen Fragen ergebnisoffen zu untersuchen**, das weitere Vorgehen beschlossen (Vorlage Nr. 331/15).

Das Büro Hupfer Ingenieure hat in der Zwischenzeit intensiv an der **Auswertung der Parkierungsdaten** und dem **Verkehrsmodell** gearbeitet, um eine **belastbare Datengrundlage** bereitstellen zu können. Dabei wurden noch aktuelle Daten aus dem Parkleitsystem aus dem Jahr 2015 erfasst und eingearbeitet. Vor allem die **Werte vom Oktober 2015 mit der Eröffnung des Marstall**, dem **verkaufsoffenen Samstag und Sonntag** (03. & 04.10.2015) und dem **Kastanienbeutelfest**, sowie den folgenden Samstagen waren für die Ludwigsburger Innenstadt eine besondere Herausforderung. Daher wurden diese wichtigen Daten noch zusätzlich ausgewertet und analysiert. Alle somit gewonnenen Daten bieten eine aussagekräftige Grundlage für die Auslastung der Erschließungsstraßen und Parkierungsanlagen in der Innenstadt. Des Weiteren wurden im Dezember 2015 mittels **Videoerhebung** die **Einfahrten der Parkierungsanlagen Rathaus- und Akademiegarage** aufgezeichnet und ausgewertet. Mit diesen Daten konnte das Büro Hupfer Ingenieure die **kritischen Parkierungszeiten** gerade in der Weihnachtszeit auswerten, das **Parkierungsverhalten** der Tiefgaragenkunden analysieren und **wichtige Erkenntnisse für die Mathildenstraße** gewinnen.

Auch das **Verkehrsmodell für die Innenstadt** wurde um die Werte des Marstalls, der Parkierungsanlagen und der Verkehrserhebung 2013 ergänzt und auf das Prognosejahr 2030 angepasst.

2. Ergebnisse der Untersuchung

Um dem Wunsch des Gemeinderats nachzukommen, **alle verkehrsfunktionalen Fragen ergebnisoffen zu untersuchen**, wurden die **zunächst vorgeschlagenen Planfälle** (vgl. Vorl. Nr. 331/15) folgendermaßen **modifiziert**:

- **Prognose Nullfall** mit und ohne Durchgangsverkehr
- **Planfall P0 ohne Arsenalparkplatz** mit und ohne Durchgangsverkehr
- **Planfall P1 mit Schillertiefgarage** mit und ohne Durchgangsverkehr
- **Planfall P2 mit Schiller- und Arsenaltiefgarage** ohne Durchgangsverkehr

Außerdem wurde davon abgesehen, die Ergebnisse der vereinbarten Vorabprüfungen in den Planfällen zu modellieren und auszuwerten. Die möglichen **Maßnahmen aus diesen Vorabprüfungen** werden **losgelöst von den Planfällen** betrachtet, um die Verkehrsveränderungen auf die **wesentlichen Fragestellungen**, nämlich **Parkraumsituation** und **Verlagerung des Durchgangsverkehrs**, zu konzentrieren.

Mit den Ergebnissen der Parkraumsituation, der Vorabprüfungen und der Planfälle, die im Folgenden dargestellt werden, erhält der Gemeinderat wunschgemäß eine **Einschätzung zum gesamten Spektrum der Möglichkeiten** vom **ersatzlosen Wegfall der Parkplätze auf dem Arsenalplatz** bis hin zu einer **Maximallösung mit neuer Schiller- und Arsenaltiefgarage**.

Beurteilung Parkraumsituation (Anlage 1)

Zur Beurteilung der Parkraumsituation in Ludwigsburg wurden die Daten des Parkleitsystems aus den Jahren 2011, 2013 sowie 2015 (Juni, September und Oktober zur Analyse der Effekte durch die Eröffnung des Marstall) ausgewertet.

Die **Auslastung der Parkieranlagen ist in 2015** gegenüber den betrachteten Vorjahren **gestiegen**. Der Eröffnungsmonat des Marstall hat eine besonders hohe Nachfrage erzeugt, wobei im engeren Stadtgebiet in den betrachteten Monaten **zu jedem Zeitpunkt mindestens 150 freie Stellplätze im Parkleitsystem vorhanden waren**. Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrsnachfrage zum Marstall nicht auf dem Oktober-Niveau verbleibt. Vor diesem Oktober 2015 waren auch an Samstagen im engeren Stadtgebiet mindestens 600 Plätze frei. Die ausführliche Auswertung ist in der **Anlage 1** aufgeführt.

Ergebnisse Vorabprüfungen (Anlage 2)

Für die Erstellung der unterschiedlichen Szenarien zur verkehrlichen Entwicklung der zentralen Innenstadt wurden verschiedene Einzelaspekte vorab geprüft. Mit den Vorabprüfungen sollten **wichtige und häufig vorgebrachte Fragestellungen und Anregungen** aus dem politischen Raum und den bisher stattgefundenen Bürgerbeteiligungsphasen aufbereitet und – falls möglich – berücksichtigt werden. Die Ergebnisse der Vorabprüfungen sind im Einzelnen in der **Anlage 2** dargestellt und nachfolgend zusammenfassend aufgelistet:

- Das **Linksabbiegen von der Wilhelmstraße in die Körnerstraße** ist **nicht leistungsfähig** möglich.
- Das **Linksabbiegen von der Wilhelmstraße in die Eberhardstraße** führt zu **deutlichen Beeinträchtigungen an der „Sternkreuzung“**.
- Der **Verkehrsablauf in der Mathildenstraße** kann nicht so optimiert werden, dass die vor der Rathausgarage wartenden Fahrzeuge keine Auswirkungen auf den Verkehrsablauf haben, vielmehr müsste die **Bereitschaft, vor der Rathauftiefgarage zu warten, minimiert werden**.
- Ein **Linkseinbiegen von der Mathildenstraße in die Schloßstraße** ist aufgrund baulicher Gegebenheiten **nicht leistungsfähig** herzustellen.
- Die Einrichtung einer **Fahrradstraße in der Seestraße** (Alleenstraße bis Mathildenstraße) stellt keine verkehrstechnisch relevante Größe dar und **kann umgesetzt werden**.
- Die Einrichtung einer **Fahrradstraße in der Solitudestraße** stellt ebenfalls verkehrstechnisch keine relevante Größe dar, die **Umsetzung** ist aber nach der VwV StVO **nicht zulässig**, da der Radverkehr nicht die dominierende Verkehrsart sein wird.

- Die Einrichtung einer **Fahrradstraße in der Alleenstraße** (Myliusstraße bis Stuttgarter Straße) geht mit den Anforderungen einer Fahrradstraße einher. Zur **Umsetzung** der Fahrradstraße müssten **bauliche Anpassungen** erfolgen. Der Abschnitt zwischen Solitudestraße und Seestraße muss aus verkehrstechnischer Sicht nicht für den Kfz-Verkehr freigegeben werden.
- Die **Widmung der Myliusstraße für den Umweltverbund ist** unter bestimmten Voraussetzungen ab der Alleenstraße **möglich**.

Ergebnisse Untersuchung Planfälle (Anlage 3)

Außerdem wurden die o.g. drei Planfälle hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen untersucht. Die Modellierung der Planfälle zeigt, dass im Verkehrssystem die **Auswahl der Tiefgarage grundsätzlich keine maßgebende Bedeutung hat**. Vielmehr wird die Verkehrssituation von der **Frage des Durchgangsverkehrs** bestimmt. Die Modellergebnisse legen nahe, dass die **Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der zentralen Innenstadt verkehrlich beherrschbar ist**, und dass das Erschließungssystem der Innenstadt entlang des Parkrings hinreichend Reserven und Möglichkeiten der Verkehrsabwicklung bietet. Die detaillierten Ergebnisse sind in der **Anlage 3** aufgeführt.

3. Weiteres Vorgehen

Aus den Untersuchungsergebnissen lassen sich für die anstehende **politische Diskussion** folgende **Kernfragen** ableiten:

- Wird der **Durchgangsverkehr** durch die Innenstadt **weiterhin gewünscht**?
- Sollen die **Entwicklungspotentiale**, die sich bei einer **Arsenalstraße ohne Durchgangsverkehr** ergeben, weiter verfolgt werden?
- Wird eine **weitere Erhöhung der Kapazität der Parkplätze** in der Innenstadt gewünscht?
- Welche **zwei Planfälle** sollen **tiefgehend untersucht** werden? Eine verkehrstechnische Untersuchung aller Planfälle ist vom Umfang her nicht leistbar.

Wünschenswert ist, dass sich aus der Diskussion im BTU ergibt, welche Planfälle tiefgehend untersucht werden sollen und welche weiteren Themen aus Sicht der Fraktionen noch aufgenommen werden sollen. Die Verwaltung kann auf dieser Grundlage dann den **Beschluss des Verkehrskonzepts Innenstadt** vorbereiten.

Dieser Beschluss bildet eine wichtige Grundlage für die **Rahmenbedingungen des Wettbewerbsverfahrens**, dessen Vorbereitung für den Herbst 2016 vorgesehen ist.

Unterschriften:

Martin Kurt

Frank Lehmpfuhl

Verteiler: DI, DII, DIII, 60, 61, 67, R05, SWLB