

## 2 Vorbereitende Einzelprüfungen

Für die Erstellung der unterschiedlichen Szenarien zur Entwicklung der zentralen Innenstadt wurden verschiedene Einzelaspekte geprüft, um deren Einbeziehung in Szenarien entscheiden zu können. Dies ist von besonderer Bedeutung, um Wirkungen den entsprechenden Maßnahmen zuordnen zu können.

Das **Linksabbiegen** von der Wilhelmstraße in die **Körnerstraße** ist in der aktuellen Situation nicht leistungsfähig möglich. Werden die Hauptfahrtrichtungen der Wilhelmstraße gleichzeitig freigegeben (aktuell der Fall), führen wartende Fahrzeuge zum Erliegen des Verkehrsablaufes. Eine zeitlich getrennte Freigabe der Hauptrichtungen ist nicht leistungsfähig möglich.

Das **Linksabbiegen** von der Wilhelmstraße in die **Eberhardstraße** führt zu deutlichen Beeinträchtigungen an der „Sternkreuzung“. Wartende, linksabbiegende Fahrzeuge in der Wilhelmstraße stauen in der Wilhelmstraße auf Höhe der Bushaltestelle und blockieren auf diese Weise die Stauräume vor der Lichtsignalanlage. Damit vermindert sich die Leistungsfähigkeit und es erfolgt die Überlastung dieser Zufahrt.

Der **Verkehrsablauf** auf der **Mathildenstraße** kann im Rahmen der bestehenden baulichen Grenzen nicht so optimiert werden, dass die vor der Rathausgarage wartenden Fahrzeuge keine Auswirkungen auf den Verkehrsablauf haben. Dabei hat die Analyse des Verkehrsablaufes an der Tiefgaragen-Zufahrt gezeigt, dass die Mathildenstraße in diesem Bereich zeitweise dreistreifig genutzt wird. Es gilt, die Bereitschaft für das Warten vor der Tiefgarage zu minimieren. Hierzu kann kurzfristig die Modifizierung der angezeigten Kapazitäten für die Tiefgarage beitragen<sup>1</sup>. Des Weiteren ist durch die Attraktivierung von alternativen Parkierungsmöglichkeiten in der Wahrnehmung der Besucherinnen und Besucher die Wartebereitschaft vor der belegten Annahme zu minimieren. Sofern die Entscheidung für die Erweiterung der Parkraumkapazität getroffen wird, ist mit einer Anlage im Bereich Schiller-/Arsenalplatz eine solche, attraktive Alternative zu erzielen, so dass dann eher eine Entlastung der Situation als deren Verschärfung zu erwarten ist.

Ein **Linkseinbiegen von der Mathildenstraße in die Schlossstraße** würde die vielfach als unkomfortabel empfundene Verkehrsführung aus dem Süden der zentralen Innenstadt in den Osten und Norden verbessern. Darüber würden sich neue Möglichkeiten zur Gestaltung der Alleenstraße ergeben. Die Prüfung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsablauf hat ergeben, dass eine derartige Anbindung verkehrstechnisch nicht leistungsfähig herzustellen ist. Die erforderlichen, zusätzlichen Spuren in der Zufahrt zur Mathildenstraße und der Mathildenstraße selbst sind in den baulichen Gegebenheiten nicht unterzubringen.

Die Einrichtung einer **Fahrradstraße<sup>2</sup> in der Seestraße** (Alleenstraße bis Mathildenstraße) stellt keine verkehrstechnisch relevante Größe dar und ist unabhängig von weiteren Überlegungen zur Innenstadtentwicklung zu betrachten. Das Längsparken auf der Ostseite ist zu

---

<sup>1</sup> Die Freigabe von Dauerstellplätzen für Kurzparker erfolgt mit einer zeitlichen Verzögerung, so dass trotz angezeigter Vollbelegung Fahrzeuge in das Parkhaus einfahren können. Dieser Widerspruch von Kapazitätsanzeige und Einfahrtmöglichkeit beeinträchtigt die Glaubwürdigkeit und damit die Akzeptanz des Parkleitsystems. Hier wäre eine Modifizierung der Anzeigen hin zur freigegebenen Kapazität hilfreich.

<sup>2</sup> mit Freigabe für den Kfz-Verkehr (der Erschließungsverkehr ist zwingend zuzulassen)

prüfen, da die Radfahrer von ausparkenden Fahrzeugenkern erst spät wahrgenommen werden können.

Die Einrichtung einer **Fahrradstraße in der Solitudestraße**<sup>3</sup> stellt ebenfalls keine verkehrstechnisch relevante Größe dar. Nach den VwV StVO ist allerdings die Einrichtung nicht zulässig, da der Radverkehr nicht die dominierende Verkehrsart sein wird. Die Führung des Radverkehrs in dem Abschnitt Alleenstraße bis Mathildenstraße ist im Zuge der Planfälle zu überplanen.

Die Einrichtung einer **Fahrradstraße in der Alleenstraße** (Myliusstraße bis Stuttgarter Straße) geht einher mit der Anforderung, diese Radwegeverbindung in ihrem Verlauf zu bevorzugen und die getrennte Führung (bisher einseitiger Zweirichtungs-Radweg) rückzubauen, da die Fahrradstraße die Fahrbahn für den Radverkehr vorsieht, ggf. gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr. Die verkehrstechnische Beurteilung mit Zulassung des Kfz-Verkehrs ergibt keine Einschränkungen für Leistungsfähigkeit und Verkehrsablauf. Die Fortführung der Fahrradstraße über die Stuttgarter Straße erfordert die Beibehaltung der aktuellen Querung, was bei der erforderlichen Neugestaltung der Alleenstraße entsprechend zu berücksichtigen ist.



Abbildung 1: Symbolhafte Darstellung eine Fahrradstraßenregelung in der Alleenstraße

Der Abschnitt der Alleenstraße zwischen Solitudestraße und Seestraße muss aus verkehrstechnischer Sicht nicht für den Kfz-Verkehr freigegeben werden. Die alternative Kfz-Verkehrsführung via Mathildenstraße und Seestraße ist verkehrstechnisch nicht relevant. Die Einmündung Seestraße/Alleenstraße ist ggf. auf die veränderte Verkehrsführung anzupassen um eine hohe Sicherheit für den Radverkehr zu gewährleisten. Dabei wird die Aufgabe des einseitigen Zwei-Richtungsradweges aus Sicht der Verkehrssicherheit positiv bewertet. Die Fortführung der Radverbindung aus der Alleenstraße über die Stuttgarter Straße hinaus ist im Zusammenhang mit den Gestaltungsmöglichkeiten in der Friedrich-Ebert-Straße zu prüfen und ggf. zu verändern.

<sup>3</sup> mit Freigabe für den Kfz-Verkehr (der Erschließungsverkehr ist zwingend zuzulassen)

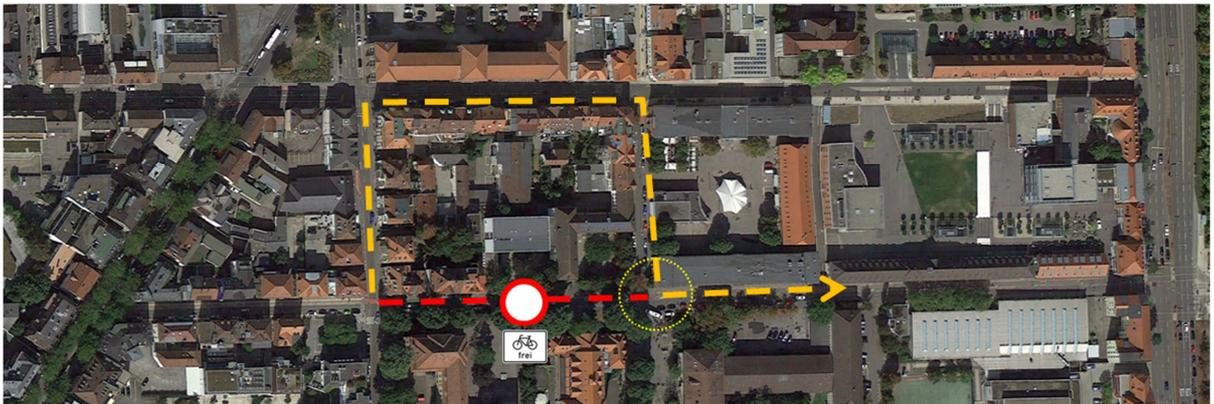


Abbildung 2: Symbolhafte Darstellung einer Verkehrsführung unter Abschnittweiser Sperrung der Alleenstraße im Bereich der Schulen. Die Einmündung Alleenstraße/Seestraße ist dann zwingend umzugestalten.

Sofern der Abschnitt zwischen Seestraße und Stuttgarter Straße nicht für den Kfz-Verkehr freigegeben werden soll, ist die Abfahrt aus der Innenstadt in Richtung Osten auf anderem Wege zu gewährleisten.

Die Widmung der **Myliusstraße für den Umweltverbund** geht einher mit der Aufgabe einer Pkw-Zufahrt für Privat-Pkw zum Bahnhof von Norden, einschließlich der oberirdischen Stellplätze vor dem Bahnhofsgebäude. Der Erschließungsverkehr ist zu gewährleisten und, auf Grund der dortigen Arztpraxen und Dienstleistungen, die Befahrbarkeit bis zur Alleenstraße beizubehalten. Die hieraus resultierenden Verkehrsverlagerungen auf die Südseite des Bahnhofes sind in den jeweiligen Planfällen abzubilden. Es erfolgt eine Teilverlagerung in die Parkieranlagen am Bahnhof über den Bahnhofstunnel (Einkäufe) sowie an die südliche Bahnhofsvorfahrt (Bring- und Hol-Verkehre).