



## BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:  
FB Stadtplanung und Vermessung

**VORL.NR. 453/16**

Sachbearbeitung:  
Dr. Nestmann, Eckhardt  
Datum:  
21.11.2016

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	08.12.2016	ÖFFENTLICH

Betreff: Probeweise Sperrung eines Abschnitts der Alleenstraße im Schulcampus Mitte  
Bezug SEK: MP 08 - Mobilität

**Bezug:**  
**Anlagen:** 1 – Plan verkehrliche Auswirkungen  
2 – Fotos Alleenstraße

### Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung schlägt vor, die Alleenstraße zwischen Solitudestraße und Seestraße ab Januar 2017 bis zu den Sommerferien probeweise für den Kfz-Verkehr zu sperren.

### Ausgangssituation

Die Alleenstraße gehört zur Radroute 6 des Radroutenkonzepts 2025. Sie ist die meistbefahrene Radroute in Ludwigsburg überhaupt, und von Osten her der wichtigste Zugang mit dem Fahrrad zum Schulcampus Mitte und zur Innenstadt. Die Beliebtheit der Alleenstraße hat dazu geführt, dass der vorhandene Radweg heute nicht mehr ausreicht, wie die Radschulwegbefragung 2013 gezeigt hat. Während der Ampelwartezeiten vor der Überquerung der B 27 bilden sich vor Schulbeginn bedeutende Pulks von Rad fahrenden Schülern aus, die der nachfolgende Radweg in der Alleenstraße kaum noch bewältigen kann. Die Folge ist gegenseitige Behinderung und Gefährdung. Dem Radverkehr stehen 2,20 bis 3,30 m Radwegbreite für zwei Fahrrichtungen zur Verfügung, dem Autoverkehr dagegen für eine Fahrrichtung 4,10 bis 4,80 m Fahrbahnbreite. Vor Schulbeginn ist Radfahren gegen den Schülerstrom Richtung Osten praktisch nicht möglich, und Radfahrer müssen in dieser Richtung auf Parallelstraßen ausweichen.

Nördlich der Alleenstraße befindet sich die Gemeinschaftsschule Innenstadt als neue Schule im Campus derzeit im Aufbau. Als einzige der Campus-Schulen wird sie durch Autoverkehr von den übrigen Schulen abgetrennt. Die Pausenbereiche der neuen Schule sind beschränkt, die Gehwege der angrenzenden Alleenstraße sind mit ca. 2,20 Meter zu schmal für die große Zahl von Schülern, die sich dort aufhält und bewegt. Die Gemeinschaftsschule ist eine Ganztagschule, deren Schüler den Schulbereich (Pausenhof) per Schulgesetz nicht verlassen dürfen. Wenn die Alleenstraße in diesem Abschnitt nicht mehr von Autoverkehr befahren würde, könnten die Schüler z.B. den Pausenhof der Seestraße mitbenutzen und gefahrlos zur Mensa gelangen.

## **Sachverhalt/Begründung:**

### **Fahrradstraße – eine Perspektive für Alleenstraße und Friedrich-Ebert-Straße**

Seit längerem werden Verbesserungen der unbefriedigenden Situation gewünscht. Sehr oft wird dabei die Umwandlung der Alleenstraße in eine Fahrradstraße vorgeschlagen.

- Mit dem Zeichen 244 „Fahrradstraße“ wird eine Straße gleichsam in einen Radweg umgewandelt. Dadurch wird eine Hauptverbindung des Radverkehrs sichtbar gemacht. Das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist ausdrücklich erlaubt.
- Andere Fahrzeuge wie z.B. der Andienungs- und Anliegerverkehr können ausnahmsweise durch das Zusatzschild „Anlieger frei“ zugelassen werden. Die Freigabe für den Kraftfahrzeugverkehr kommt für eine oder auch für beide Richtungen in Betracht.
- Nur in eine Richtung freigegebene Fahrradstraßen können Einbahnstraßen ersetzen und fügen sich gut in Einbahnsysteme ein.
- Hohe Reisegeschwindigkeiten für Radfahrer werden erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen bevorrechtigt ist. Damit wächst aber auch die Gefahr, dass die Fahrradstraße vom Autoverkehr als gute und wenig befahrene Verbindung missbraucht wird. Deshalb sollte die Geschwindigkeit auf 20 bzw. 30 km/h beschränkt bleiben. Diese Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen aber auch durchsetzbar sein.

Wichtig ist die Akzeptanz der Fahrradstraße durch die Autofahrer. Sie ist umso größer, je mehr der Radverkehr überwiegt. Morgens zu Schulbeginn ist der Radverkehr so stark, dass eine eigene Kennzeichnung der Fahrradstraße nicht notwendig wäre. Anders ist die Situation nachmittags. Bei Zählungen des Verkehrs in der Innenstadt 2013 zwischen 15 und 19 Uhr haben sich für den Autoverkehr noch geringfügig höhere Verkehrsstärken ergeben als für die Radfahrer, d.h. der Radverkehr dominiert zu dieser Zeit nicht. Die vorgeschlagene Teilspernung würde den Autoverkehr zugunsten der Radfahrer verringern.

### **Verkehrliche Auswirkungen auf die Innenstadt**

Kraftfahrzeuge, die nicht mehr in den betreffenden Straßenabschnitt einfahren können, werden auf die Kreuzung Solitudestraße/ Mathildenstraße am Schillerplatz umgelenkt. Diese Kreuzung weist heute noch Reserven auf, kommt aber durch die Probespernung an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit, ohne sie zu überschreiten. In einem begrenzten Rahmen können noch Grünzeiten umverteilt werden. Es ist auch möglich, dass sich Fahrtrouten großräumig ändern, wodurch dieser Bereich dann wieder entlastet wird.

Die Verkehrsuntersuchungen von Prof. Hupfer zur Innenstadt im Rahmen des ZIEL-Projekts haben ebenfalls ergeben, dass eine Herausnahme der Alleenstraße zwischen Solitudestraße und Seestraße aus dem Autoverkehrsnetz möglich ist.

### **Probeweise Sperrung der Alleenstraße zwischen Solitude- und Seestraße**

Derzeit ist noch keine Entscheidung über eine endgültige Sperrung der Alleenstraße für fremden Autoverkehr möglich, da das künftige Straßennetz der Innenstadt erst im ZIEL-Prozess festgelegt wird. Die Zeit bis dahin sollten aber genutzt werden, um die Randbedingungen für eine solche Sperrung zu klären. Während der Probespernung werden alle Zugänge für Rettungsfahrzeuge freigehalten. Weitere noch nicht bekannte Folgewirkungen lassen sich durch den Probelauf am

sichersten abschätzen. Wenn unvorhersehbare Probleme auftreten sollten, kann die Probesperrung auch jederzeit verändert oder ganz aufgehoben werden.

**Unterschriften:**

**Martin Kurt**

<b>Finanzielle Auswirkungen?</b>				
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		EUR
<b>Ebene: Haushaltsplan</b>				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
<b>Ebene: Kontierung (intern)</b>				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

**Verteiler:**

D I, D II, D III, 32,48, 67



LUDWIGSBURG

# NOTIZEN