



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 213/18

Federführung:

FB Stadtplanung und Vermessung

Sachbearbeitung:

Behnsen, Sascha
Hubberten, Christoph

Datum:

23.05.2018

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt

Sitzungsdatum

28.06.2018

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff:

Radroute 6: Vorentwurf für den Abschnitt Alleenstraße

Bezug SEK:

Masterpläne 08 Mobilität und 09 Bildung und Betreuung

Bezug:

- Mdl. Bericht Fahrradstraße Alleenstraße am 12.10.2017 im Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt
- Vorl. Nr. 453/16 Probeweise Sperrung eines Abschnitts der Alleenstraße im Schulcampus Mitte

Anlagen:

1. Verkehrsmengen
2. Vorentwurf Alleenstraße vom 12.06.2018

Beschlussvorschlag:

1. Der **Vorentwurf für die Alleenstraße** vom 12.06.2018 wird mit folgenden **Rahmenbedingungen** beschlossen:
 - Im **Abschnitt 1** zwischen Myliusstraße und Solitudestraße wird die Alleenstraße zur **Fahrradstraße mit Freigabe für Kfz**
 - Im **Abschnitt 2** zwischen Solitudestraße und Seestraße wird die Alleenstraße als **Schulcampus** angelegt und nur **zeitweise für Kfz frei** gegeben
 - Im **Abschnitt 3** wird ebenfalls eine **Fahrradstraße** ausgewiesen und für **Kfz-Anlieger frei** gegeben

Damit wird die Alleenstraße auf der gesamten Länge zur **Fahrradstraße** und kann entsprechend ihrer Funktion als **Hauptradachse** gestaltet werden.

2. Der **Schulcampus Mitte** wird um den Bereich der Alleenstraße im Abschnitt 2 zwischen Solitudestraße und Seestraße **räumlich erweitert** und als Fußgängerbereich gestaltet. Die Flächen für die **Außengastronomie** werden vergrößert. Eine **optische Trennung** zwischen Radinfrastruktur und Fußgängerbereichen bleibt erhalten.

Die Verwaltung wird beauftragt, eine entsprechende Entwurfsplanung für die Punkte 1 und 2 zu erarbeiten und dem BTU zur Beschlussfassung vorzulegen.

3. Ergänzend wird ein **übergeordnetes Konzept** mit einer klaren Definition von getrennten Hauptachsen für den Radverkehr und den Kfz-Verkehr erarbeitet mit dem Ziel, die

Solitudestraße zwischen dem Parkhaus Solitude und der Leonberger Straße für den **Zweirichtungsverkehr freizugeben**, um den Knotenpunkt Solitude- / Mathildenstraße zu entlasten.

Sachverhalt/Begründung:

1. Ausgangssituation

Die Alleenstraße gehört zur Radroute 6 des Radroutenkonzepts 2025. Sie ist die **meistbefahrene Radroute in Ludwigsburg überhaupt (340 787 Radfahrende im Jahr 2018, Stand 12.06.2018)**, und ist von Osten her der wichtigste Zugang mit dem Fahrrad zum Schulcampus Mitte und zur Innenstadt. Im Durchschnitt über alle Tage des bisherigen Jahres wurden **täglich rund 2.000 Radfahrende** gezählt, die Spitzenwerte betragen **bis zu 4.600 Fahrräder pro Tag**. Die daraus entstehenden Probleme hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur sowie der Konflikte zwischen Kfz und Radfahrenden insbesondere im Schülerverkehr wurden unter Anderem in der Vorlage 453/16 beschrieben.

Ebenfalls wurde die **Zerschneidung des Schulcampus** durch die Alleenstraße thematisiert. Insbesondere im Hinblick auf die geplante Nutzung des ehemaligen Stadtbads als Mensa wirkt sich die Trennung negativ aus.

Alleenstraße als Fahrradachse – erfolgreicher Testlauf

Zur **Verbesserung der Situation für die Radfahrenden** und zur **Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Schulcampus** wurde die Einrichtung einer Fahrradstraße vorgeschlagen. Um die Auswirkungen einer Sperrung der Alleenstraße zwischen Solitudestraße und Seestraße abzuschätzen wurde der Bereich im März 2017 für den Kfz-Verkehr gesperrt und als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Erfahrungen des Feldversuchs wurden am 12.10.2017 im BTU ausführlich vorgestellt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sich die **Verkehrssituation inzwischen eingespield** hat. Ein Teil des Kfz-Verkehrs hat sich neue Wege gesucht. Ein Rückstau in der Solitudestraße entsteht nur noch vereinzelt zu den Hauptverkehrszeiten und ist von kurzer Dauer. Insbesondere von den Schulen und dem FB 48 kommen positive Rückmeldungen mit dem Wunsch, die Sperrung des Bereichs am Campus auch zukünftig aufrecht zu erhalten. Die Wünsche der Anlieger nach Erreichbarkeit ihrer Stellplätze und Vergrößerung der Flächen für Außengastronomie, sowie höherer sozialer Sicherheit werden in den weiteren Planungen ebenfalls berücksichtigt.

2. Vorentwurf Alleenstraße

Auf der Grundlage der gesammelten Erfahrungen während der provisorischen Sperrung soll eine **sichere und komfortable Radinfrastruktur** entlang der wichtigen Hauptachse Alleenstraße – Friedrich-Ebert-Straße erarbeitet werden. Unter **Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer** soll auf Grundlage des vorliegenden Vorentwurfs eine Entwurfsplanung erarbeitet werden, die dazu geeignet ist, auch die Gruppe der „interessierten aber besorgten Bürger“ anzusprechen, die auf Grund von Sicherheitsbedenken bisher nur selten oder gar nicht Fahrrad fahren. Diese Gruppe bietet mit rund 60 % der Bürger das größte Potential für eine Erhöhung des Radverkehrsanteils. Bei den Planungen werden Erkenntnisse von deutschen und holländischen Richtlinien und Expertisen für den Radverkehr insbesondere hinsichtlich der Nutzbarkeit der Infrastruktur für Personen „von 8 bis 80“ berücksichtigt.

Für die Radachse Alleenstraße – Friedrich-Ebert-Straße sollen entsprechend dem Vorentwurf die folgenden **planerischen Rahmenbedingungen in den einzelnen Abschnitten** berücksichtigt werden:

Abschnitt 1: Alleenstraße (West) zwischen Myliusstraße und Solitudestraße:

Ziel ist die **Ausweisung einer Fahrradstraße mit einer Freigabe für Kfz**. Die Erschließung der Einzelhandelseinrichtungen und die vorhandenen Stellplätze bleiben erhalten. Der Gehweg auf der Nordseite steht zukünftig in voller Breite für Fußgänger zur Verfügung. Aufgrund der zu erwartenden Reduzierung der Kfz-Mengen im Bereich Synagogenplatz durch die Umstrukturierung des Verkehrsnetzes kann die Fahrradstraße **bevorrechtigt über die Solitudestraße** geführt werden und eine **beidseitige Querung für Fußgänger** wird möglich.



Systemquerschnitt Abschnitt 1: Fahrradachse, Kfz frei (Blickrichtung West)

Abschnitt 2: Alleenstraße (Mitte) zwischen Solitudestraße und Seestraße:

Nach dem erfolgreichen Testlauf wird der Abschnitt dem **Schulcampus räumlich zugeordnet**, als **Fußgängerbereich** umgestaltet und der Querschnitt baulich angepasst. Ziel ist eine Vergrößerung der Flächen für die **Außengastronomie** und eine Erhöhung der **Aufenthaltsqualität** für Fußgänger und insbesondere Schüler. Eine **Freigabe für Kfz** kann nur außerhalb der Schulzeiten sowie der Zeiten mit starkem Radverkehr erfolgen.

In **Anlage 1** sind beispielhafte Verkehrsbelastungen beigefügt, getrennt nach Radverkehr und Kfz-Verkehr für den Fall mit teilgesperrter Alleenstraße im Vergleich zu den Zahlen aus der Zeit vor der Sperrung. Es zeigt sich, dass insbesondere während der wärmeren Jahreszeit **auch an Wochenenden** und **außerhalb der Schulzeiten erhebliche Radverkehrsmengen** auftreten. Auf der Grundlage dieser Zahlen müssen im weiteren Planungsverlauf die Zeiten für eine Freigabe des Kfz-Verkehrs festgelegt werden. Voraussichtlich kann der Abschnitt an Werktagen erst am **frühen Abend** für den Durchgangsverkehr frei gegeben werden und muss morgens einige Zeit **vor Schulbeginn** wieder gesperrt werden.

Die **technische Umsetzung** dieser zeitlich befristeten Sperrung ist noch zu prüfen (versenkbare Poller, Schranke...), ebenso wie die **verkehrsrechtliche Ausweisung** des Abschnitts (Fußgängerzone, verkehrsberuhigter Bereich...).

Abschnitt 2: Alleenstr. (Mitte)



Systemquerschnitt Abschnitt 2: Alleenstraße (Mitte) (Blickrichtung West)

Abschnitt 3: Alleenstraße (Ost) zwischen Seestraße und B27:

Der Abschnitt wird als **Fahrradstraße** ausgewiesen und für **Kfz-Anlieger** frei gegeben, um die Erschließung der Stellplätze an der Sporthalle zu gewährleisten. Aufgrund der hohen Radverkehrsmengen in diesem Bereich ist vorgesehen, die Fahrbahn durch einen **Pflasterstreifen** in zwei Bereiche aufzuteilen. Durch diese optische Einengung wird das **Geschwindigkeitsniveau** der Kfz abgesenkt und die Begegnung zwischen den insbesondere morgens in Richtung Westen auftretenden Radpuls mit den Kfz wird geordnet.

Abschnitt 3: Alleenstraße (Ost)



Systemquerschnitt Abschnitt 3: Alleenstraße (Ost) (Blickrichtung West)

In einschlägigen Richtlinien wird empfohlen, innerhalb einer Achse möglichst **wenig Wechsel der Führungsformen** des Radverkehrs vorzunehmen. Für die **intuitive Begreifbarkeit** der Radführung im Zuge der Alleenstraße bietet es sich daher an, die Alleenstraße in ihrer gesamten Länge als **Fahrradstraße** auszuweisen und durch die Gestaltung den Vorrang für den Radverkehr

hervorzuheben. Radfahrende haben dann auf der gesamten Alleenstraße den Vorrang vor dem Kfz-Verkehr.

Weiterführung der Radachse Richtung Osten

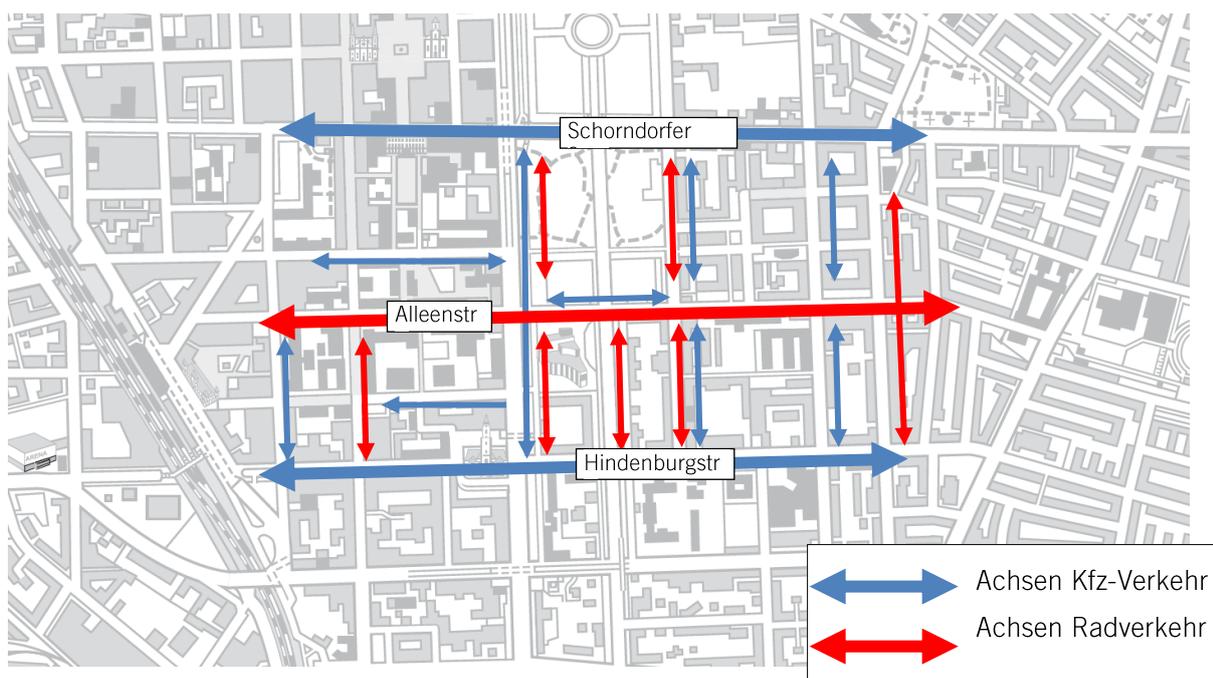
Die Radachse soll mittelfristig im gleichen Standard über die Friedrich-Ebert-Straße bis zum Berliner Platz fortgeführt werden. Abhängig von einem zu erstellenden übergeordneten Verkehrskonzept für das Quartier werden ähnliche Führungsformen wie in der Alleenstraße vorgesehen, um eine **durchgängig erkennbare Hauptachse für den Radverkehr** zu schaffen.

3. Übergeordnetes Verkehrskonzept für das Quartier

Ergänzend zu den Planungen für den Radverkehr sollen grundsätzliche Überlegungen hinsichtlich der Bedeutung einzelner Achsen für die jeweiligen Verkehrsträger gemacht werden und eventuelle Optimierungen im umliegenden Netz geprüft werden.

Teil dieses übergeordneten Konzepts ist die **Verbesserung der Erreichbarkeit des Parkhauses Solitude** und die **Reduzierung der Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Solitude- / Mathildenstraße**. Hierzu ist vorgesehen, die Solitudestraße im Bereich zwischen Parkhaus und Leonberger Straße für den **Zweirichtungsverkehr freizugeben**. Ausfahrende Fahrzeuge aus dem Parkhaus Solitude werden direkt nach Süden auf das übergeordnete Netz verteilt. Insbesondere für Fahrzeuge, die in Richtung Osten ausfahren wollen, entfällt die Notwendigkeit die Alleenstraße zu nutzen.

Dieses Konzept führt zu einer **klaren Definition von Hauptachsen für den Kfz-Verkehr** und den **Radverkehr**. Für die Ost-West Verbindung im Kfz-Verkehr stehen die Straßen Wilhelm- / Schorndorfer Straße und Leonberger / Hindenburgstraße als Hauptachsen zur Verfügung. Die Achse Alleen- / Friedrich-Ebert-Straße verliert in diesem Fall für den Kfz-Verkehr an Bedeutung und soll als Radachse gestärkt werden. Dazu könnte z.B. auch ein Verbot der Fahrtrichtung geradeaus in die Friedrich-Ebert-Straße über die B27 beitragen. Die folgende Grafik zeigt ausschnittsweise die Erschließungen in diesem Fall für den Rad- und Kfz-Verkehr.



In weiteren Schritten soll durch angepasste Signalschaltungen die Route durch den ZOB-Tunnel für den Kfz-Verkehr attraktiviert werden, um weiteren Durchgangsverkehr von der Solitudestraße auf die Alternativroute zu verlagern.

Gesamtkonzept – mitgedacht

Bei allen Planungen werden auch die Verknüpfungen des beschriebenen Abschnitts der Route 6 mit den übrigen Radrouten und insbesondere die Weiterführung über die Schillerstraße zum Bildungszentrum West mitgedacht. Grundlage ist das beschlossene Radroutenkonzept 2025, welches laufend konkretisiert und auf der Grundlage neuer Erkenntnisse aktualisiert wird. Die bisher im Rahmen von ZIEL erarbeiteten Vorüberlegungen fließen dabei ebenfalls ein.

Unterschriften:

Martin Kurt

Verteiler: DI, DII, DIII, R05, 32, 48, 67



LUDWIGSBURG

NOTIZEN