



## MITTEILUNGSVORLAGE

VORL.NR. 057/21

**Federführung:**

FB Nachhaltige Mobilität  
FB Stadtplanung und Vermessung

**Sachbearbeitung:**

Ahbe, Christine  
Schröder, Sabine

**Datum:**

23.02.2021

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Sitzungsart</b>
Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt	25.03.2021	ÖFFENTLICH
Ausschuss für Stadtentwicklung, Hochbau und Liegenschaften	25.03.2021	ÖFFENTLICH

**Betreff:** Mobilitätskonzept Hochschulcampus

**Bezug SEK:** Masterplan 04 (Vitale Stadtteile) / SZ 03 / OZ 01

**Bezug:** VORL. 239/18 – Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan „Hochschulcampus“ Nr. 030/11

**Anlagen:**

**Mitteilung:**

Die Erweiterungen der beiden Hochschulen werden von einem integrierten Mobilitätskonzept begleitet. Damit soll die Erreichbarkeit des Campus mit allen Verkehrsmitteln für die Zukunft gesichert und zugleich der Anteil der Pkw-Fahrten zum Hochschulcampus reduziert werden. Dies kann im Wesentlichen durch Verbesserungen der Mobilitäts- und Verkehrsangebote für den ÖPNV und Radverkehr, die bereits begonnene Umsetzung des Mobilitätsmanagement-Maßnahmenprogramms durch die Hochschulen und Vermögen und Bau sowie die beschlossene Einführung der Parkraumbewirtschaftung durch das Land auf den Parkplätzen der Hochschulen erreicht werden.

Die Hochschulen, „Vermögen und Bau“ (VBA) als Bauherr für das Land Baden-Württemberg und die Stadt Ludwigsburg sind sich einig, dass bei dem städtebaulich gut integrierten Hochschulcampus mobilitätslenkende Maßnahmen auf dem Campus und in den umliegenden Stadtgebieten gut aufeinander abgestimmt werden müssen. So wird beispielsweise die Einführung des Parkraummanagements auf den landeseigenen Flächen mit entsprechenden Regelungen auf städtischen Flächen verzahnt werden.

Das Mobilitätskonzept bildet eine wichtige Grundlage für das Bebauungsplanverfahren „Hochschulcampus“ Nr. 030/11. Es unterstützt nach den Vorgaben des Stadtentwicklungskonzeptes (SEK) die strategischen Ziele der Masterpläne MP 04 „Vitale Stadtteile“. Es wird das Ziel verfolgt, den Hochschulstandort zu sichern und ihn für dringend benötigte Erweiterungen zukunftsfähig zu machen.

## **Ausgangssituation**

Sowohl die Pädagogische Hochschule (PH) als auch die Hochschule für Verwaltung und Finanzen (HVF) haben aufgrund der gestiegenen Studierendenzahlen in den vergangenen Jahren erhöhte Raumanforderungen. Deshalb plant VBA als Bauherr für das Land Baden-Württemberg den Gebäudebestand auf dem Hochschulgelände für beide Hochschulen zu erweitern. Zusätzlich steht VBA vor der großen Herausforderung für die jetzige, einsturzgefährdete Schwimm- und Sporthalle schnellstmöglich einen Ersatzneubau umzusetzen.

Die Planungsperspektiven für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre möchte VBA gemeinsam mit der Stadt in einem Rahmenplan festlegen.

Mit dem Rahmenplan wird ein Gerüst geschaffen, auf dessen Basis die freiräumliche, städtebauliche und hochbauliche Weiterentwicklung des Campus geordnet vorangetrieben werden kann. Der Rahmenplan bildet demnach die Grundlage für alle weiteren Entwicklungsentscheidungen auf dem Gelände.

Auf Basis des städtebaulichen Konzeptes des Rahmenplanes wurde 2018 das Bebauungsplanverfahren eingeleitet.

Begleitend zur Entwicklung des Bebauungsplans für den Hochschulcampus wurde durch das Planungsbüro PGN Mobilität und Verkehr ein Mobilitäts(management)konzept erarbeitet, welches auf den in 2014 durchgeführten Mobilitätsbefragungen an den Hochschulen und den seither erarbeiteten Analysen und Konzepten und bereits umgesetzten Maßnahmen aufbaut.

Bereits in 2014 wurden umfassende Mobilitätsbefragungen der Studierenden und Mitarbeitenden an der PH und der HVF durchgeführt. Die Befragungen dienten unter anderem dazu, die Nachfrage nach Stellplätzen durch die Beschäftigten und Studierenden zu ermitteln. Seither wurden verschiedene Maßnahmen umgesetzt zur Verbesserung der Erreichbarkeit und die Hochschulen haben mit der Umsetzung ihres Maßnahmenprogramms zum Mobilitätsmanagement begonnen.

All diese Vorarbeiten bildeten die Grundlage für die Aktualisierung der Mobilitätsnachfrage für das WS 2019/2020 und die Entwicklung des bis 2025 in zwei Stufen umzusetzenden und zu evaluierenden Mobilitätskonzeptes, mit dem Ziel, die Stellplatznachfrage weiter zu reduzieren.

Eine zentrale Bedeutung kommt dabei der Berücksichtigung der Anwesenheitszeiten der Hochschulangehörigen zu, da für den tatsächlichen Stellplatzbedarf die Frage entscheidend ist, wie viele Pkw die Hochschulen an einem Tag erreichen.

Aufgrund der integrierten Lage des Campus mit quasi eigenem S-Bahn-Anschluss und der guten Anbindung an den (über)regionalen Verkehr am Bahnhof Ludwigsburg verfügt der Campus über sehr gute Voraussetzungen, um mit einem Mobilitätsmanagementkonzept die Verkehrsmittelwahl der Hochschulangehörigen wirksam zu beeinflussen.

Damit wird ein neuer Ansatz verfolgt, der die Grundlage für eine Präzisierung des Stellplatznachweises nach der Verwaltungsvorschrift der Stellplatzverordnung der LBO bildet.

Während die Berechnung der notwendigen Stellplätze nach LBO immer nur grobe Richtwerte abbilden kann, wurde im Zuge der Erarbeitung des Mobilitätsmanagementkonzeptes eine detaillierte Betrachtung des tatsächlichen Stellplatzbedarfs der Studierenden und Beschäftigten vorgenommen.

## **Ziele und Umsetzungsschritte des Mobilitätskonzeptes**

Es gilt die Erreichbarkeit des Standorts für die Zukunft zu sichern und zugleich die Pkw-Fahrten zu den Hochschulen trotz der gestiegenen Studierendenzahlen zu reduzieren. Der ohnehin durch den MIV stark belastete Stadtteil Eglosheim soll vor zusätzlichen Beeinträchtigungen durch den Zubau von Stellplätzen möglichst geschützt werden.

Des Weiteren soll bis Ende 2025 mit dem zweistufigen Umsetzungskonzept eine weitere schrittweise Verlagerung vom Pkw als Alleinfahrer auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV, Fahrrad, Bike+Ride, Park+Ride, Fahrgemeinschaften) erreicht werden.

Wesentliche Maßnahmen des Stufenkonzeptes sind:

1. Verbesserungen im Bereich der inneren Erschließung des Campus und im Umfeld der Hochschulen,
2. das betriebliche Mobilitätsmanagement der Hochschulen sowie
3. die stufenweise Einführung eines Parkraummanagements auf den Hochschulparkplätzen.

Um einer Verdrängung des Parksuchverkehrs in die Wohngebiete entgegenzuwirken, wird die Stadt die Einführung der Bewirtschaftung auf den Landesparkplätzen durch geeignete Maßnahmen des Parkraummanagements auf den öffentlichen Stellplätzen begleiten.

Die Umsetzung der im Stufenkonzept dargestellten Maßnahmen durch das Land und die Hochschulen werden in einem städtebaulichen Vertrag zum Entwurfsbeschluss des Bebauungsplans zwischen Stadt und Land verbindlich geregelt. Ebenso wie die Überprüfung der Wirkungen anhand eines noch zu entwickelnden Evaluationskonzeptes.

Werden die definierten Zielwerte nicht erreicht, so wird im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan u. a. geregelt, dass auf der Fläche westlich des S-Bahngleises ein Parkhaus zu errichten ist. Die Fläche ist planungsrechtlich bereits gesichert.

## **Bausteine und Details des Konzeptes**

### Themenfeld ÖPNV

In einer vertiefenden Analyse der Befragungsergebnisse ermittelte die PGN bereits in 2015 anhand des Interesses und der Bereitschaft zur Nutzung der Alternativen zum Pkw die Verlagerungspotenziale hin zum Umweltverbund.

Eine erste Untersuchung der Wirkungspotenziale der Maßnahmen des Mobilitätsmanagements auf die Entwicklung der Stellplatznachfrage am Hochschulstandort Favorite wurde durch die PGN Planungsgruppe Nord bereits 2015 erstellt. Seither ist bereits eine deutliche Änderung des Verkehrsverhaltens besonderes durch die intensivere ÖPNV- und Fahrradnutzung am Campus zu erkennen. Diese Entwicklung sowie die für die nächsten Jahre mit Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen zu erzielenden weiteren Effekte werden derzeit durch die PGN ex ante (also im Voraus) abgeschätzt. Daraus resultierend sollen Zielwerte für zwei Evaluationszeitpunkte abgestimmt werden. Die eingetretenen Wirkungen sollen durch eine erste Untersuchung 2023 ermittelt werden, auch um Maßnahmen nachjustieren zu können. 2025 ist die zweite Wirkungsuntersuchung vorgesehen.

Dieser Ansatz wird durch die städtebaulich und verkehrlich integrierte Lage gestützt. Die hierfür erforderlichen verkehrlichen Rahmenbedingungen wurden in den vergangenen Jahren bereits verbessert.

Durch die stufenweise Verdichtung des S-Bahn-Takts vom 30-Minuten zum durchgängigen 15-Minuten-Takt seit 2017 und der Verbesserung der Busanbindung seit 2020 hat sich die Erreichbarkeit des Campus mit dem ÖPNV maßgeblich verbessert.

### Themenfeld Fahrrad

Für Fahrradfahrende wurde an der PH durch Vermögen und Bau eine erste große Erweiterung der Fahrradabstellplätze unter dem Forum errichtet. Durch die Stadt Ludwigsburg wurde ergänzend eine neue, beleuchtete Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Heilbronner Straße und der Reuteallee gebaut. Von Seiten der Stadt soll zudem zeitnah die Fläche zwischen S-Bahn und Reuteallee zu einem Mobilitätshub ausgebaut werden. Hier sind folgende Angebote vorgesehen:

RegioRad-Station, RadSERVICE-Punkt, Mikro-Fahrradparkhaus/ überdachte Radabstellanlage, E-Scooter-Station, Carsharing-Station und E-Ladeinfrastruktur.

### Themenfeld Parken

Das Stellplatzangebot der Hochschulen verteilt sich auf folgende Parkplätze:

PH Parkplatz/ Reuteallee:	259 Stellplätze (davon 151 reservierte Stellplätze)
HVF Parkplatz/ Fröbelstraße:	350 Stellplätze (davon 120 reservierte Stellplätze)
„Parkplatz“ westlich des S-Bahn-Halts:	<u>242 Stellplätze</u> (nach Neuordnung im Frühjahr 2020)
Zwischensumme	851 Stellplätze

Zzgl. öffentliche straßenbegleitende Stellplätze

Reuteallee	110 Stellplätze
Fröbelstraße	<u>10 Stellplätze</u>
Gesamtsumme	971 Stellplätze

Im November 2019 wurde im Umfeld der Hochschulen und im östlichen Teil von Eglosheim durch das Büro Brenner Ingenieure eine Parkraumuntersuchung mit einer Kennzeichenerhebung der öffentlichen Stellplätze und einer Auslastungserhebung per Strichliste für die privaten Stellplätze durchgeführt.

Auffällig aber nicht überraschend ist, dass der Schotterparkplatz westlich des S-Bahnhalts bereits um 7 Uhr morgens zu 90 % ausgelastet war, während der Parkplatz direkt vor der PH zu diesem Zeitpunkt lediglich zu 30 % belegt war. Ca. 150 der 265 Stellplätze (ca. 56 %) auf dem westlichen Parkplatz wurden von Kfz belegt, die den gesamten Erhebungstag über nicht bewegt wurden; davon waren etwa 16 Fahrzeuge Wohnmobile, Wohnwägen oder Transporter. Zugleich hatten dort bereits um 7 Uhr 68 Langparker und ca. 19 Mittelparker ihr Fahrzeug abgestellt. Es ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um Park+Ride-Nutzer, Studierende der Wohnheime, die dort direkt ihr Fahrzeug abstellen oder um dauerhaft abgestellte Pkw handelt.

Bis auf jeweils einen reservierten Bereich für Hochschulbedienstete auf den beiden Parkplätzen an der Reuteallee (PH) und an der Fröbelstraße (HVF) unterliegen diese Parkplätze bisher keinerlei Zugangsregelungen/-beschränkungen oder einer anderen Form der Bewirtschaftung.

Insgesamt werden die Stellplätze in hohem Maße durch Fremdnutzer belegt, an erster Stelle sind hier Park+Ride-Nutzer zu nennen. Genutzt wird die Fläche aber auch durch Studierende, die bei Anreise vom Wohnort ihr Fahrzeug dort direkt kostenfrei abstellen.

Für eine effizientere Nutzung der bestehenden Parkplätze durch die Hochschulangehörigen wird die stufenweise Einführung eines Parkraummanagements empfohlen:

#### **Stufe 1: Zugangsbeschränkungen für Fremdarker durch Beschilderung der Parkplätze (2020/21)**

Seit Frühjahr 2020 ist das dauerhafte Abstellen von Wohnmobilen, Transportern usw. auf dem Parkplatz westlich des S-Bahnhalts durch die neue Beschilderung „Parken nur für Pkw mit max. 2 m Höhe“ nicht mehr gestattet. Im Vorfeld wurde der Parkplatz mittels neuer Bodenmarkierungen und baulicher Abgrenzungen zum Schutz der Fuß- und Radwege neu geordnet.

Mit einer weiteren Beschilderung „Parken nur für Hochschulangehörige“ auf einem Teil der Parkfläche soll im nächsten Schritt der Anteil der Fremdarker weiter reduziert werden. Im Gegenzug soll wie oben dargestellt das Bike+Ride-Angebot am Mobilitätshub ausgebaut werden.

#### **Stufe 2: Einführung Parkraumbewirtschaftung mit Parkgebühren**

Ein wesentlicher Baustein des Mobilitätskonzepts ist die in 2018 durch den Landtag beschlossene Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf den ebenerdigen Parkplätzen des Landes. Ludwigsburg gehört zur Stufe 3, das heißt die Bewirtschaftung auf den Parkplätzen der

Hochschulen am Campus wird frühestens in 2024 eingeführt werden. Die Zeit bis dahin wollen die Hochschulen und die Landesbauverwaltung VBA nutzen, um die Einführung konzeptionell und kommunikativ gut vorzubereiten.

Um einer möglichen Verlagerung des Parksuchverkehrs in die angrenzenden Wohngebiete entgegenzuwirken, wird die Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf den Hochschulparkplätzen durch geeignete Maßnahmen des Parkraummanagements auf den öffentlichen Stellplätze im übrigen Wohngebiet durch die Stadt begleitet werden.

### Themenfeld Mobilitätsmanagement

Das in 2018 vorgelegte Maßnahmenprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ (BMM) der PGN Planungsgruppe Nord bildet den Kern des Mobilitätskonzepts. Ziel ist, die Nutzung aller Alternativen zum Pkw als Selbstfahrer zu fördern und zu unterstützen.

Das umfassende Maßnahmenprogramm fokussiert auf folgende Handlungsfelder:

1. Information, Beratung, Beteiligung und Kooperation
2. Parkraummanagement und –bewirtschaftung
3. Fahrgemeinschaften
4. Handlungsfeld Fahrrad (Abstellanlagen, Organisation und Service, Beteiligung an RegioRad)
5. ÖPNV
6. Ergänzende Maßnahmen: Dienstwege, Wegweisung, Mobilität am Standort; Wegenetz auf dem Hochschulareal, E-Mobilität

Unter dem Titel „47-18“: Mobilitätskonzept der PH und HVF haben sich die Hochschulen unter Federführung der Pädagogischen Hochschule zunächst auf die schrittweise Umsetzung verschiedener Maßnahmen verständigt (erste Fassung 19.11.2018; Aktualisierung 05.02.2020). Vertretende der Hochschulen und der Landesbauverwaltung koordinieren bzw. kümmern sich verantwortlich um die Umsetzung der Maßnahmen. Der in 2019 gegründete Arbeitskreis Mobilität mit Vertretenden der Hochschulen, des Landes, der Stadt und bei Bedarf Externer dient der gegenseitigen Information, Abstimmung und Weiterentwicklung des Maßnahmenprogramms.

Wichtig für die Zielerreichung über 2025 hinaus ist die dauerhafte Verankerung des BMM in den Hochschulen.

### **Ausblick**

Mit dem Beschluss des Rahmenplans soll möglichst zeitnah eine verbindliche Grundlage geschaffen werden, auf der die Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs erfolgen kann.

Parallel zur Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs wird das Mobilitätskonzept durch die Ausarbeitung des Stufenkonzeptes mit konkreten Maßnahmen und der Entwicklung eines Evaluierungskonzeptes bis zur Beschlussreife vorangetrieben.

Das Mobilitätskonzept ist zu beschließen und danach als wesentlicher Vertragsinhalt des städtebaulichen Vertrages zum Bebauungsplan aufzunehmen.

## Zeitziele

April 2021	Beschluss des Rahmenplans
September 2021	Beschluss des Mobilitätskonzeptes
November 2021	Entwurfsbeschluss BPL „Hochschulcampus“ Unterzeichnung städtebaulicher Vertrag

## Unterschriften:

**Matthias Knobloch**

**Martin Kurt**

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

Verteiler: DI, DII, DIII, DIV, 61, 60, 67, 32, R05



LUDWIGSBURG

# NOTIZEN