

INNENSTADT VERKEHRSKONZEPT





Worum geht es heute?

Verkehrskonzept Innenstadt

- Wo kommen wir her?
- Wo stehen wir heute?
- Wo wollen wir hin?

1. DIE INNENSTADT
(allgemein)

**2. Innenstadt LB –
Analyse und Prozesse**

**3. Ideen
Verkehrssteuerung**

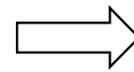
4. Weitere Maßnahmen



Wandel der Innenstadt

- 50er/60er Jahre: **Autogerechte Stadtplanung** → B27 belastet Innenstadt bis heute
- 70er Jahre: **Fußgängerzonen** für Aufwertung → Herausnahme Kfz-Verkehr zwingend für Attraktivität
- 80er Jahre: Weitere umfassende **Verkehrsberuhigung** in Städten
- 90er/00er Jahre: Konkurrenz der „**grünen Wiese**“ – „Stadtflucht“
- Ab 10er Jahre: **Digitalisierung** und Stärkung des **Online-Handels**
- Ab 2020: **Corona-Pandemie und Post-Corona-Stadt** → Pop-Up-Maßnahmen und Resilienzfrage
- Ab 2022: **Energiekrise** → Herausforderung für den Einzelhandel / Konsumrückgang in der Innenstadt

„Verödung der Innenstädte“, „Geisterstädte“, „Todesstoß“,
„Angriff auf die City“, „Aussterben der Fußgängerzonen“ ...



„Der Wandel von Innenstädten ist kein
Sonderfall, sondern Normalität“

(imakomm 2021: 9)



Rahmenbedingungen der Innenstadt heute

- **Lebendige Innenstadt ≠ Lebendiger Einzelhandel** (Verlust der einzigen Leitfunktion)
- **Sondern: Lebendige Innenstadt durch intelligente Kombination** aus
 - Multifunktionalität als Ideal: diverse Nutzungen (Einzelhandel, Freizeit, Gastro...) mit Sogwirkung
 - Identitätsstiftende „Kommgründe“ (Angebote, Aktionen, Erlebnis)
 - Innenstadt als Lebensraum zum Wohnen und zur Freizeitgestaltung
 - Besondere Stärken ausbauen und erlebbar machen, dann Chance zur Erholung der Kundenfrequenz
- **„Die Aufenthaltsqualität ist in der Post-Corona-Innenstadt Kommgrund“**
- **Ludwigsburg macht bereits viel richtig und hat gute Voraussetzungen!**



Zusammenfassung

■ Ein Wandel ist notwendig wegen...

- Verkehrswende (Steigende Verkehrsbelastung, Lärm- und Schadstoffemissionen, fehlender Platz ...)
- Verkehrssicherheit (Vision Zero, Barrierefreiheit ...)
- Klimawandel und -anpassung (Förderung Umweltverbund, Hitze, Grün, Schatten, Wasser..)

■ **Lebens- und Aufenthaltsqualität** für Lebendigkeit und Attraktivität der Innenstadt der Zukunft

- Veränderung aktiv mitgestalten: Chance der Senkung der Verkehrsbelastung
- kein „Kochrezept“ zur Reduktion der Autobelastung in Innenstädten → individuell abzuwägen
- Innenstadtspezifische heterogene Interessenslagen und Akteursgruppen
- Gute und bequeme Erreichbarkeit für alle Verkehrsträger, unterschieden nach Funktionen oder Teilbereiche der Innenstadt: Wer kommt wie auf welchen Wegen in die Innenstadt?
- **Gemeinsam erarbeiten: Identifikation und „an einem Strang ziehen“**

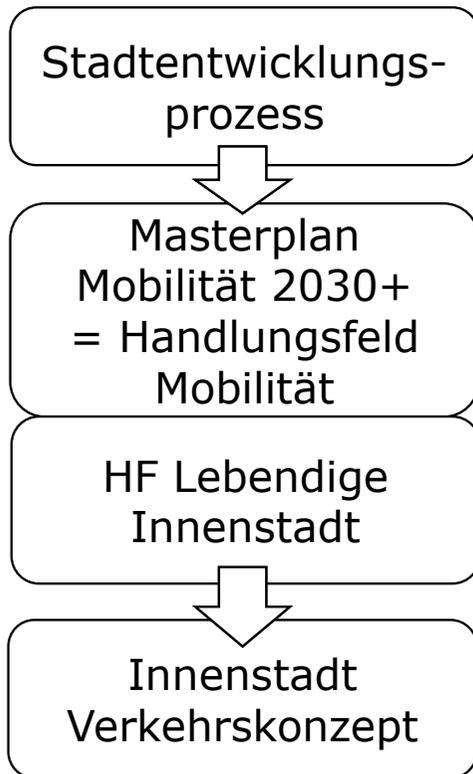


Innenstadtverkehrskonzept für Ludwigsburg

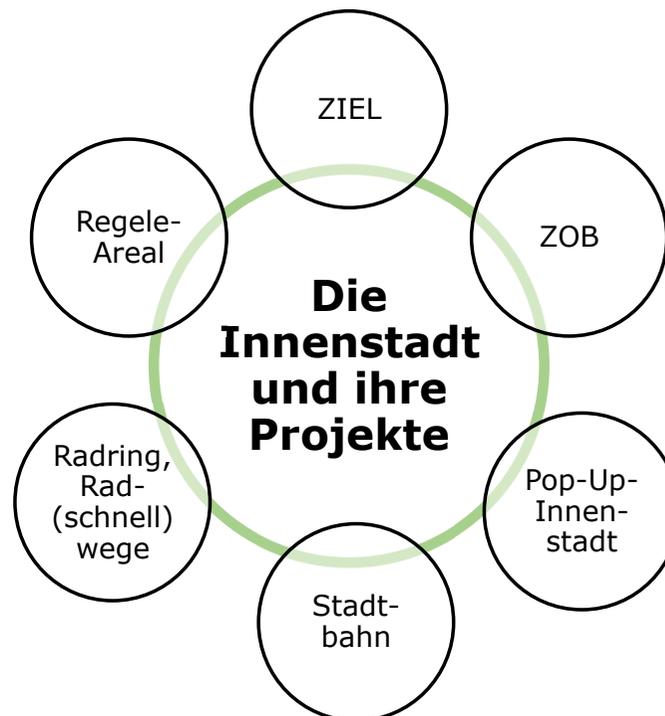
- *Wenn nichts getan wird, ist Ludwigsburg nicht genügend auf den Wandel und auf die Anforderungen an die Innenstadt vorbereitet.*
- Die übergeordneten Ziele des Handlungsfeld Mobilität und Handlungsfeld Lebendige Innenstadt sind in **Maßnahmen zu konkretisieren**, ...
- ... **offene Flanken zu schließen**, welche nicht bereits durch Projekte oder Maßnahmen (wie ZIEL, ZOB, Radschnellwege, Regele-Areal, Stadtbahn...) bearbeitet werden, ...
- ... **innenstadtspezifischen Akteure** und Interessenslagen zu hören und zu beteiligen...
- ... und mit zusätzliche notwendigen **innenstadtspezifischen Maßnahmen** für den Raum Innenstadt zu ergänzen.



Prozesse & Projekte



Innenstadt Verkehrskonzept, MU, DIII/FB63



- Rahmenbedingungen von globaler, nationaler und regionaler Ebene
- Bisherige Funktionen und Ansprüche an Verkehrsraum
- Zwangspunkte und Synergieeffekte aus Einzelprojekten
- Spielräume und Notwendigkeiten, Ressourcen und Haushalt

Akteure und Ansprüche

➤ **Strukturierte Innenstadtentwicklung**

➤ **Unterschiedliche Vorstellungen von Erreichbarkeit** (z.B. Autoarme / Autopriorisierte Innenstadt)

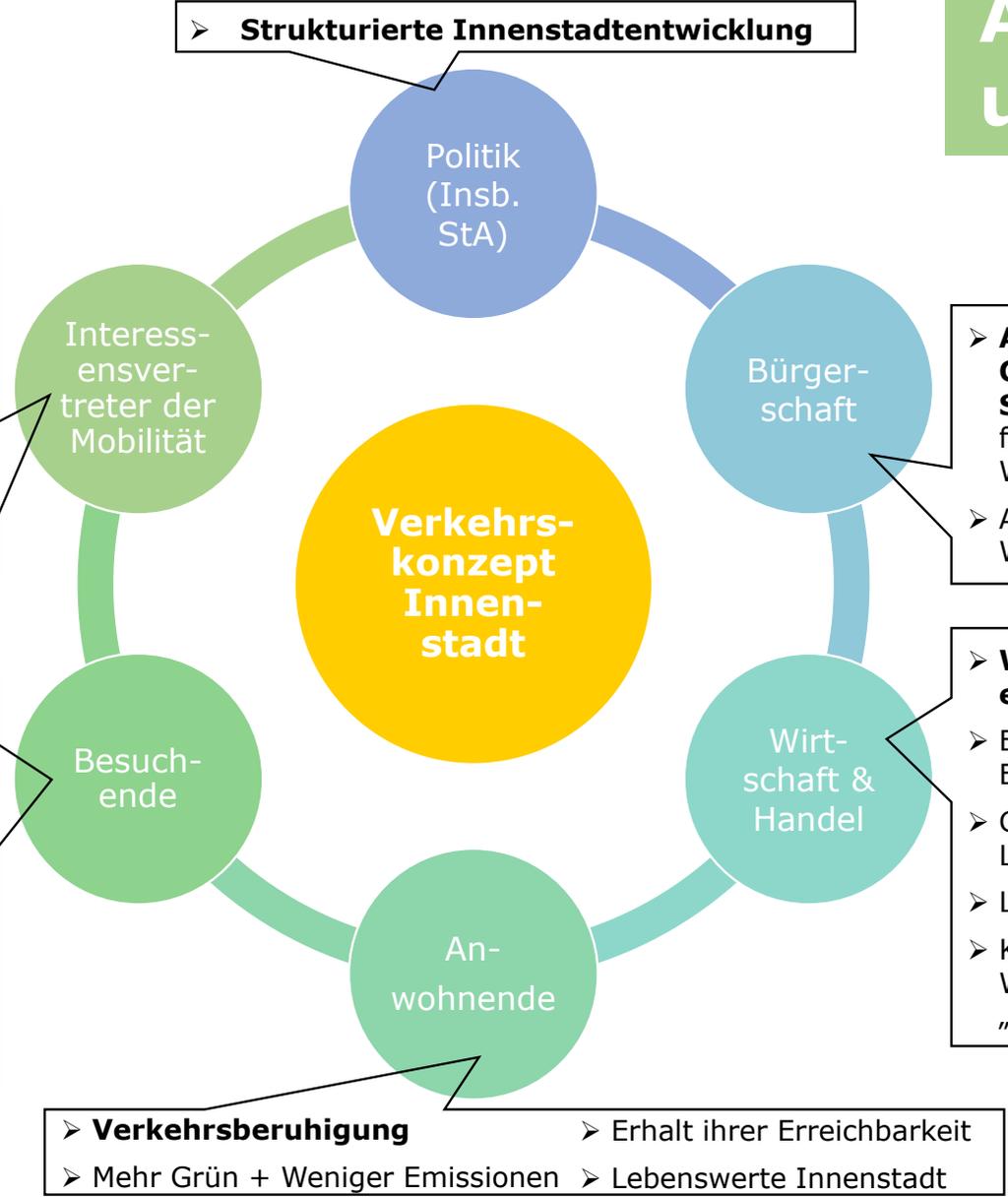
➤ Attraktivierung der einzelnen Verkehrsmittel (Fuß, ÖPNV, Rad ruhend und fließend, MIV ruhend und fließend)

➤ **Überzeugendes Produkt Innenstadt Ludwigsburg**

➤ Einladende Aufenthalts- und Erlebnisqualität

➤ Angenehme und leicht orientierte Erreichbarkeit

➤ Schöne, interessante, entschleunigte, grüne, lebendige Innenstadt



➤ **Attraktive Innenstadt mit hoher Qualität für alle aus jedem Stadtteil gut erreichbar** (Potential für Umweltverbund wegen kurzer Wege hoch)

➤ Aufenthalts-, Erlebnis- und Wohnqualität

➤ **Willkommenskultur und positiv erlebbare Erreichbarkeit**

➤ Erreichbarkeit der Innenstadt (insb. Einzelhandel, Gastronomie...)

➤ Gute Erreichbarkeit aus dem Landkreis essenziell

➤ Liefern und Laden erhalten + stärken

➤ Konzept soll sich nicht negativ Wirtschaft auswirken (Sorge um „Innenstadtsterben“)

➤ **Verkehrsberuhigung**

➤ Erhalt ihrer Erreichbarkeit

➤ Mehr Grün + Weniger Emissionen

➤ Lebenswerte Innenstadt



KONZEPTVORSCHLAG LUDWIGSBURGER INNENSTADT

VISION

Hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität als
multifunktionaler Erlebnis-, Wohn- und Wirtschaftsraum

VERSORGUNG + ERREICHBARKEIT
DER ANWOHNENDEN IST GESETZT

MASSNAHMENFELDER

MIV-Belastungen

Durchgangs- und
Schleichverkehr
konsequent
reduzieren
(Verkehrskonzept
und -lenkung)



1

Umweltverbund

Verlagerung der
Innenstadtbesuche
auf den Umwelt-
verbund +
Priorisierung von
Umweltverbund-(-
infrastruktur) und
dessen Erreichbarkeit



2

MIV-Parken

Äußere MIV-
Erreichbarkeit auf
Parkierungsanlagen
konzentrieren und
effizienter gestalten



3

Verkehrsberuhigung

In öffentlichen
Verkehrsräume
vorantreiben:
Verkehrsbelastungen
senken, Qualitäten
und Raum für
alternative Nutzungen
schaffen



4

Lieferrn und Laden

Lieferbereiche
strukturiert im
Straßenraum
ermöglichen und
Alternativen
unterstützen

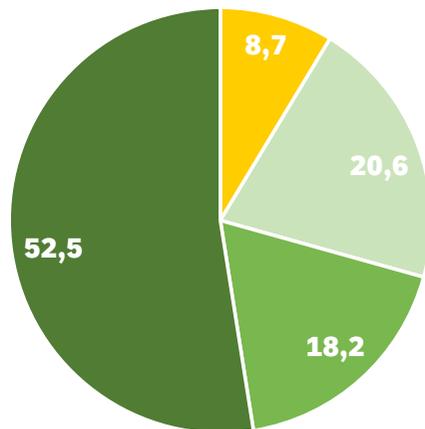


5



Erreichbarkeit der Ludwigsburger Innenstadt

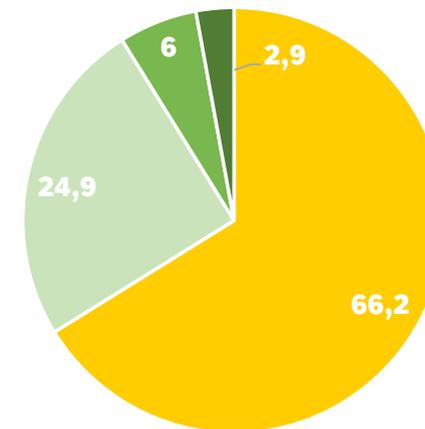
Verkehrsmittelnutzung für den Besuch der Innenstadt von Ludwigsburger Bürgerschaft (2019)



Quelle: Imageanalyse für die Innenstadt Ludwigsburg 2019, GMA

■ PKW ■ ÖPNV ■ Fahrrad ■ Fuß

Verkehrsmittelnutzung für den Besuch der Innenstadt aus dem Umland LBs (2019)



Quelle: Imageanalyse für die Innenstadt Ludwigsburg 2019, GMA

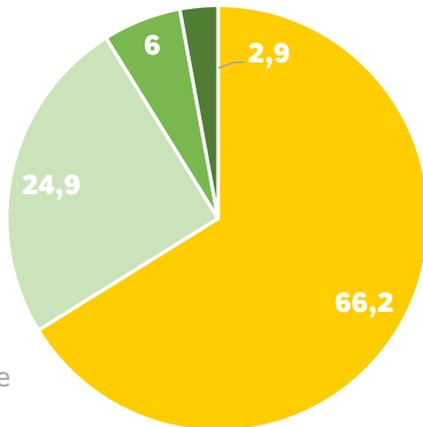
■ PKW ■ ÖPNV ■ Fahrrad ■ Fuß



Beispiel für Maßnahmenfeld 2 Umweltverbund

2

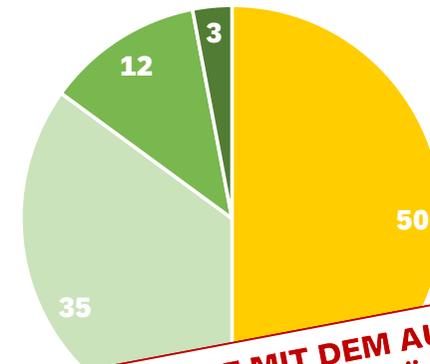
Verkehrsmittelnutzung für den Besuch der Innenstadt aus dem Umland LBs (2019)



■ PKW ■ ÖPNV ■ Fahrrad ■ Fuß

Quelle: Imageanalyse für die Innenstadt Ludwigsburg 2019, GMA

Mögliche Zielsetzung für den Besuch der Innenstadt aus dem Umland LBs (Zieljahr)



**JEDER ZWEITE MIT DEM AUTO
JEDER DRITTE MIT DEM ÖPNV**

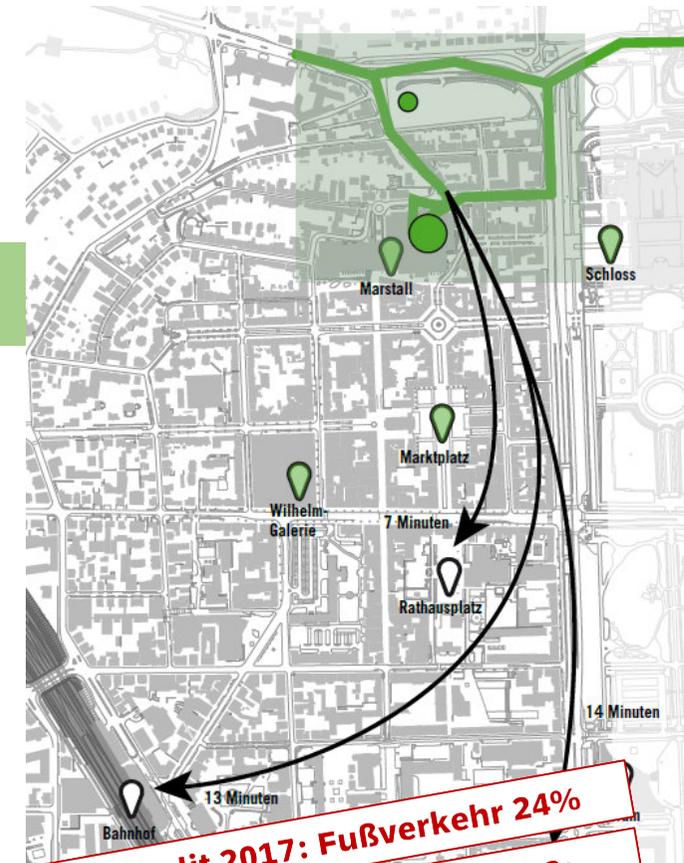
■ PKW ■ ÖPNV ■ Fahrrad ■ Fuß

Verlagerung der Innenstadtbesuche auf den Umweltverbund
2



Gefühlte Erreichbarkeit

- Ludwigsburg ist **besser erreichbar als vermutet / berichtet**
- Ludwigsburg hat **sehr gute Voraussetzungen**
- Einige Stunden im Jahr mit sehr starkem Besuchsverkehr → **dafür Sonderkonzepte**, nicht auf „Spitzenstunden“ ausrichten
- Von allen Parkieranlagen **maximale fußläufige 15-Minuten-Erreichbarkeit** der relevanten Ziele in der Innenstadt
- **Fußgehende sind wichtigster Verkehrsteilnehmer** der Innenstadt → Urbanität und Frequenz
- Bereitschaft zum Fußgehen von Besuchenden wird bis zu **dreifach erhöht**; brauchen bequeme, sorglose, interessante und attraktive Wege (gibt es größtenteils in der Innenstadt)



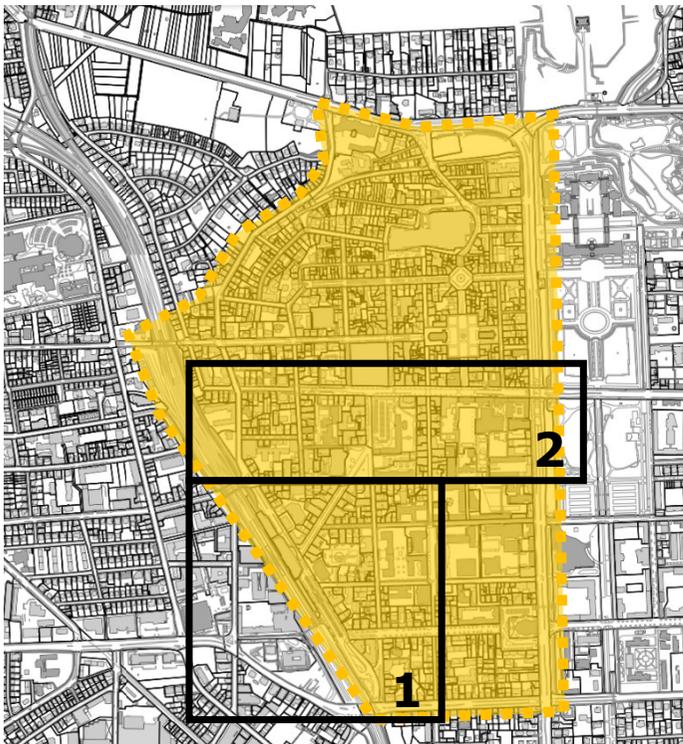
Modal Split 2017: Fußverkehr 24%

**Kastanienbeutelfest 08.10.2022:
in Spitzenstunde (15:30 Uhr)
noch 578 freie Stellplätze**

**Verkaufsoffener Sonntag 09.10.2022:
in Spitzenstunde (15:30 Uhr)
noch 328 freie Stellplätze**



Einblicke aus der Werkstatt – mögliche Bausteine

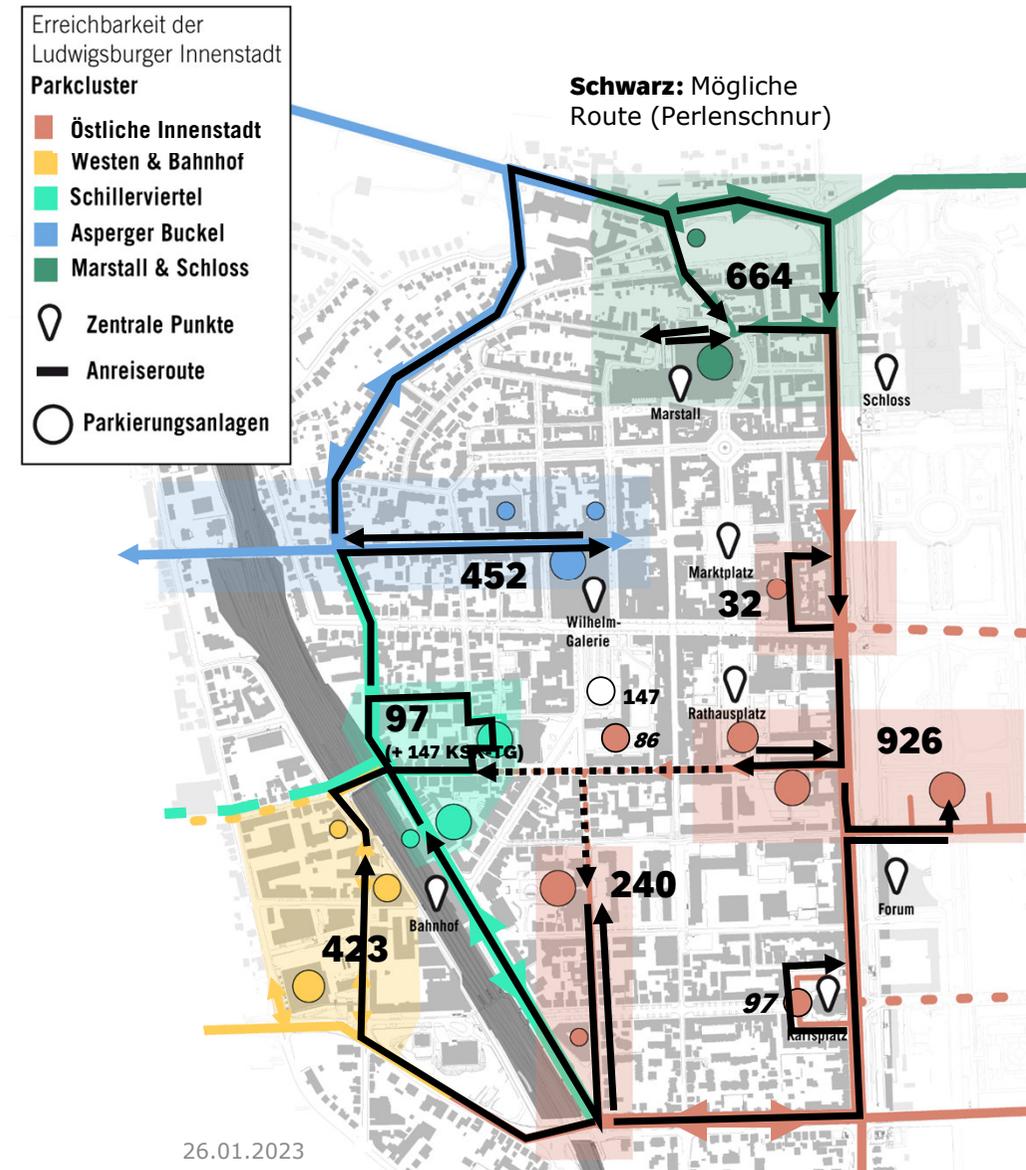


- Abgrenzung des **Bereiches „Innenstadt“** für Verkehrskonzept Innenstadt siehe Karte (in gelb) – Perspektivisch Erweiterung Bahnhof-West notwendig
- Innenstadt: Sondersituation
- **Bedeutung der Innenstadt für alle Funktionen** der Stadt, Parkieranlagen, Bahnhof, Blühendes Barock, Schulcampus, Marstall...
- Stadtteil Mitte hat einen **Durchschnitt von 0,66 private Kfz (PKW) pro Haushalt**, Stand 2021.
→ Beispiel Poppenweiler private 1,26 Kfz (PKW)/HH
- **Bereich 1 von höherer Priorität als Bereich 2**



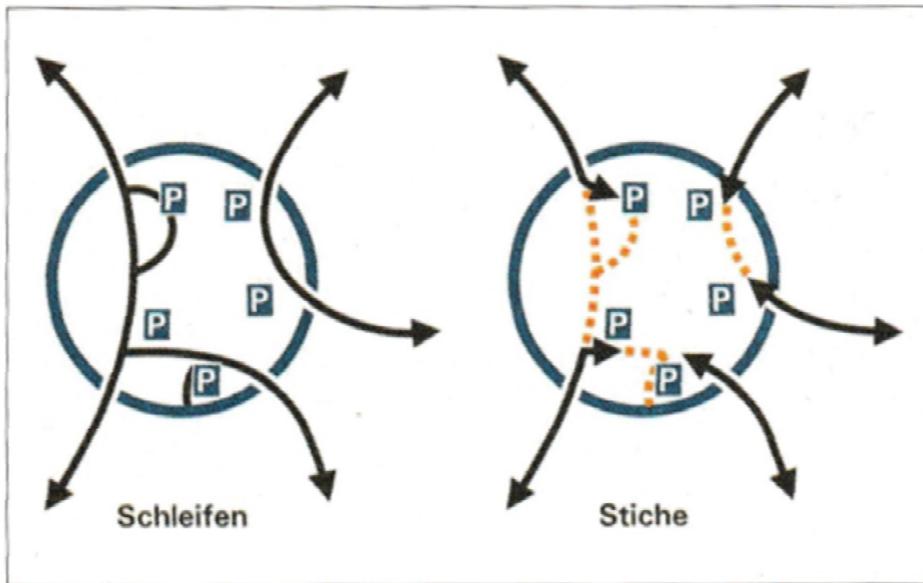
Erreichbarkeit (1)

- Von der B27 gibt es einen Weg, um **alle Parkhäuser wie an einer Perlenschnur** über den Parkring und dessen Einstiche zu erreichen
- Einstiche als „**Einfalls- und Ausfahrtstore**“ begreifen
 - mit entsprechender Parklenkung und Information für Besuchende versehen, **ob Einfahrt in Einstich sinnvoll**





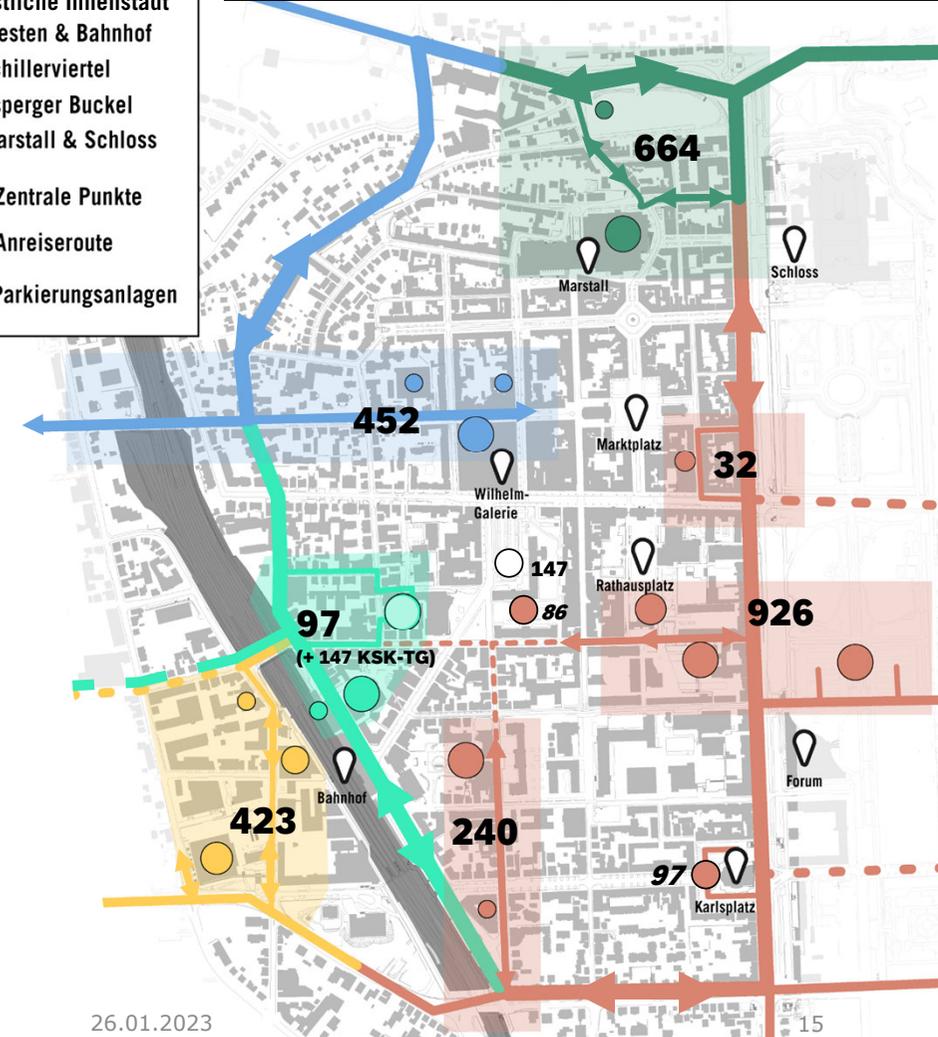
Erreichbarkeit (2)



Änderung der Erschließungssituation – Stiche statt Schleifen vermeiden Durchgangsverkehr (Grafik: SHP Ingenieure)

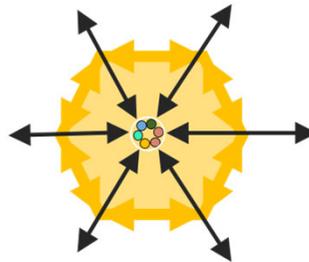
- Erreichbarkeit der Ludwigsburger Innenstadt Parkcluster
- Östliche Innenstadt
 - Westen & Bahnhof
 - Schillerviertel
 - Asperger Buckel
 - Marstall & Schloss
- Zentrale Punkte
 - Anreiseroute
 - Parkieranlagen

3164 Besucher-Stellplätze in Parkhäusern und auf Plätzen (Parktickets und Sonderstellplätze zusammen) 2021/2022 in Parkclustern zugeordnet – Analyse –





Leitidee: Parkrad

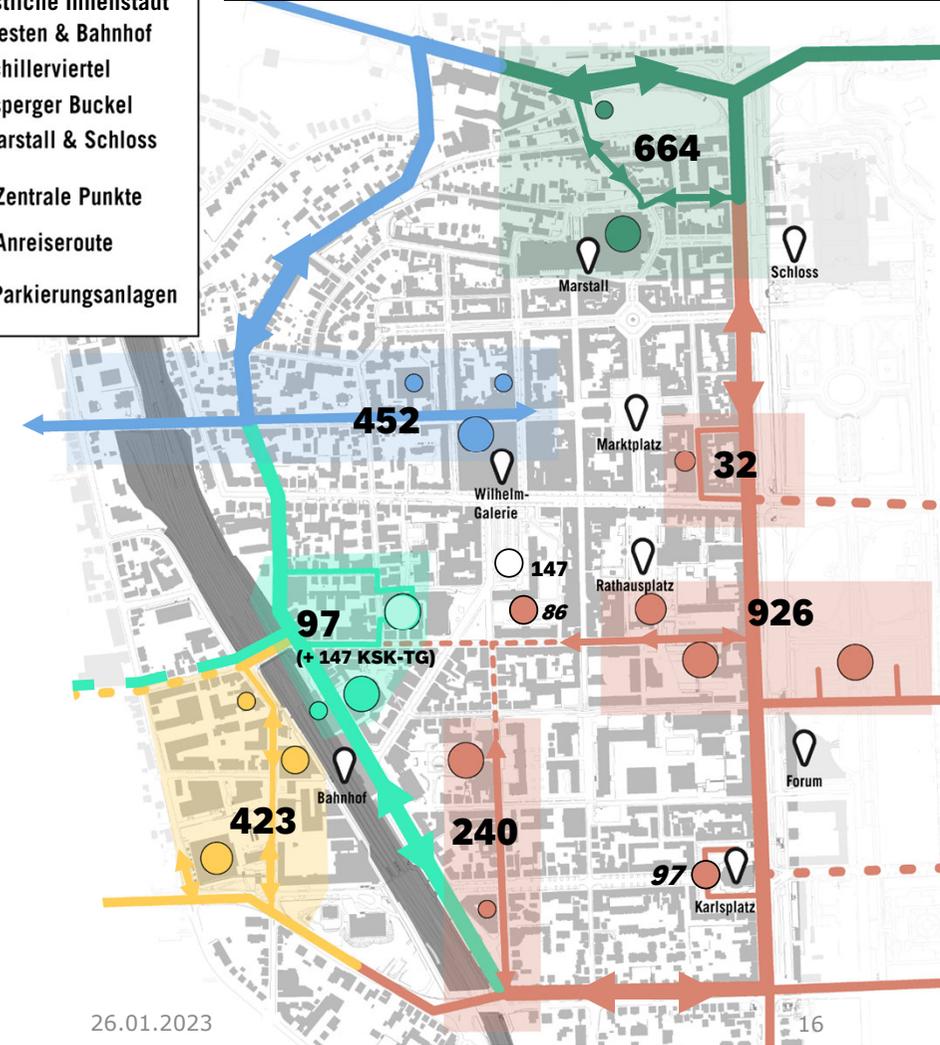


Weiterentwicklung des Parkrings

- Ziel: Optimierung der Auto-Erreichbarkeit von den Parkieranlagen
- = Auto-Besuchende **über Einstiche** optimiert zu Parkieranlagen leiten
- Nach Besuch, Abfahrt über dieselben Einstiche: **Kein Durchgangs- und Schleichverkehr notwendig**
- **Parkring als verbindendes Element** der Einstiche



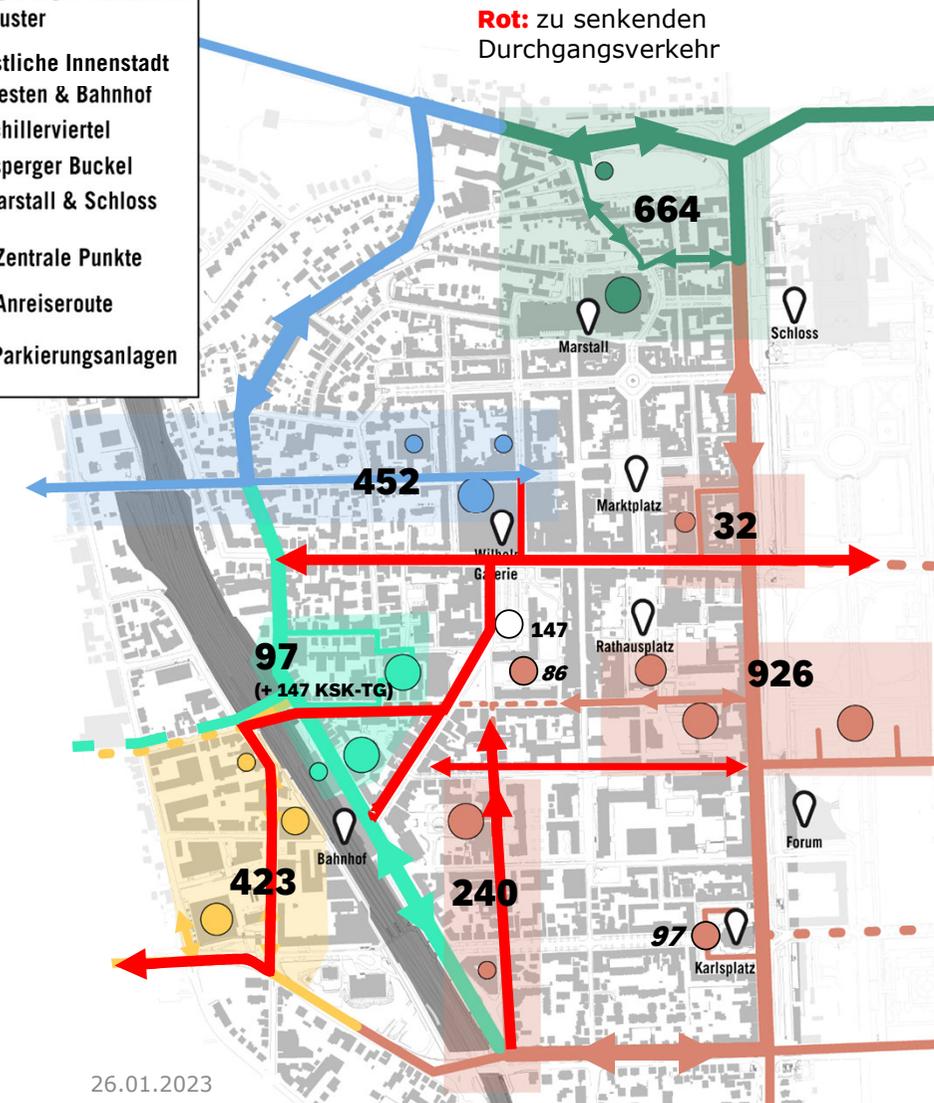
3164 Besucher-Stellplätze in Parkhäusern und auf Plätzen (Parktickets und Sonderstellplätze zusammen) 2021/2022 in Parkclustern zugeordnet – Analyse –

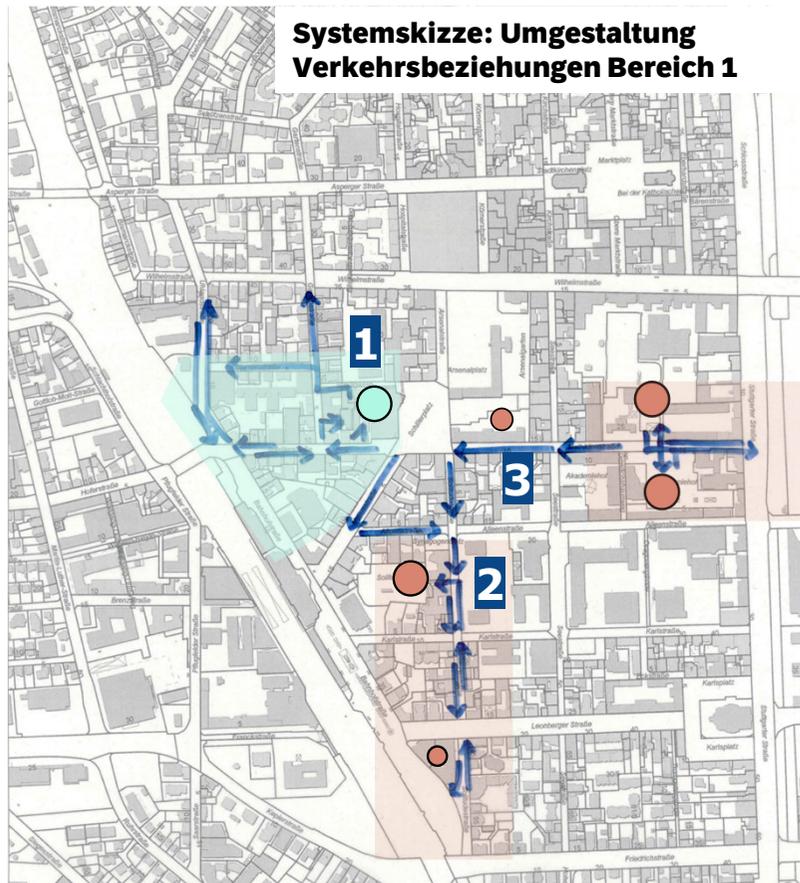




Durchgangsverkehr

- **Übermäßigen Durchgangsverkehr und dessen Autobelastung abbauen** → für Aufenthaltsqualität und Chance für alternative Nutzungen der Räume
 - **West-Ost-Korridor** Wilhelmstraße-Arsenalstraße-Myliusstraße/Schillerstraße-Pflugfelder Straße
 - **Süd-Nord-Korridor** Solitudestraße
 - **Alleenstraße**, da klare Funktionsachse für Radverkehr
- **Grundsätzliche Durchfahrbarkeit** erhalten
- **Verkehrsverlagerung** auf andere Straßen und/oder auf den Umweltverbund, MIV-Erreichbarkeit auf Parkieranlagen konzentrieren
- **Mehr, je nach Bedarf, von:** Grün, Schatten, Aufenthaltsqualität, Sicherheit, Qualität von Fuß, Rad, ÖPNV ...





Systemskizze: Umgestaltung Verkehrsbeziehungen Bereich 1

Ideen zur Optimierung:

- 1. Lupe Schillerstraße**
- 2. Lupe Solitudestraße**
- 3. Lupe Mathildenstraße**



Innenstadt Verkehrskonzept, MU, DIII/FB63

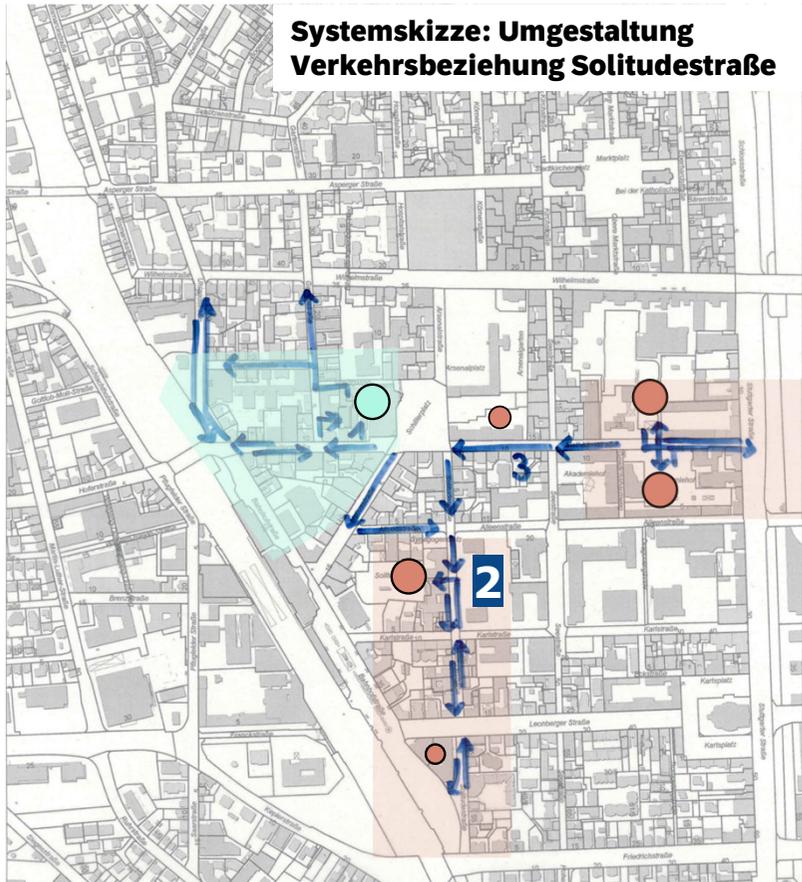
Lupe Solitudestraße

- **Zweirichtungsverkehr für das Auto zwischen Friedrichstraße und Solitude-Parkhaus**
- **Umdrehen der Einbahnstraße nördlich des Parkhauses**
- Durchgangs- und Schleichverkehr verhindern, da abfließender Verkehr **nicht durch** Innenstadt gedrängt wird.
- Verlagerung des **Süd-Nord-Verkehrs** auf den Bahnhofstunnel/B27
- Umsetzung **Radrिंग** und **Qualität** für Radweg zum/vom Schulcampus und RS 8: Platz nutzen für Radstreifen/Führung im Misch-verkehr auf der gesamten Solitudestraße erlauben, Ecke Mathildenstraße-Solitudestraße verbessern ...
- **Nötig:** Umbau Einfahrt Parkhaus Solitudestraße, Markierungen im Straßenraum, Stellplätze fallen weg zwischen Leonberger Straße und Karlstraße

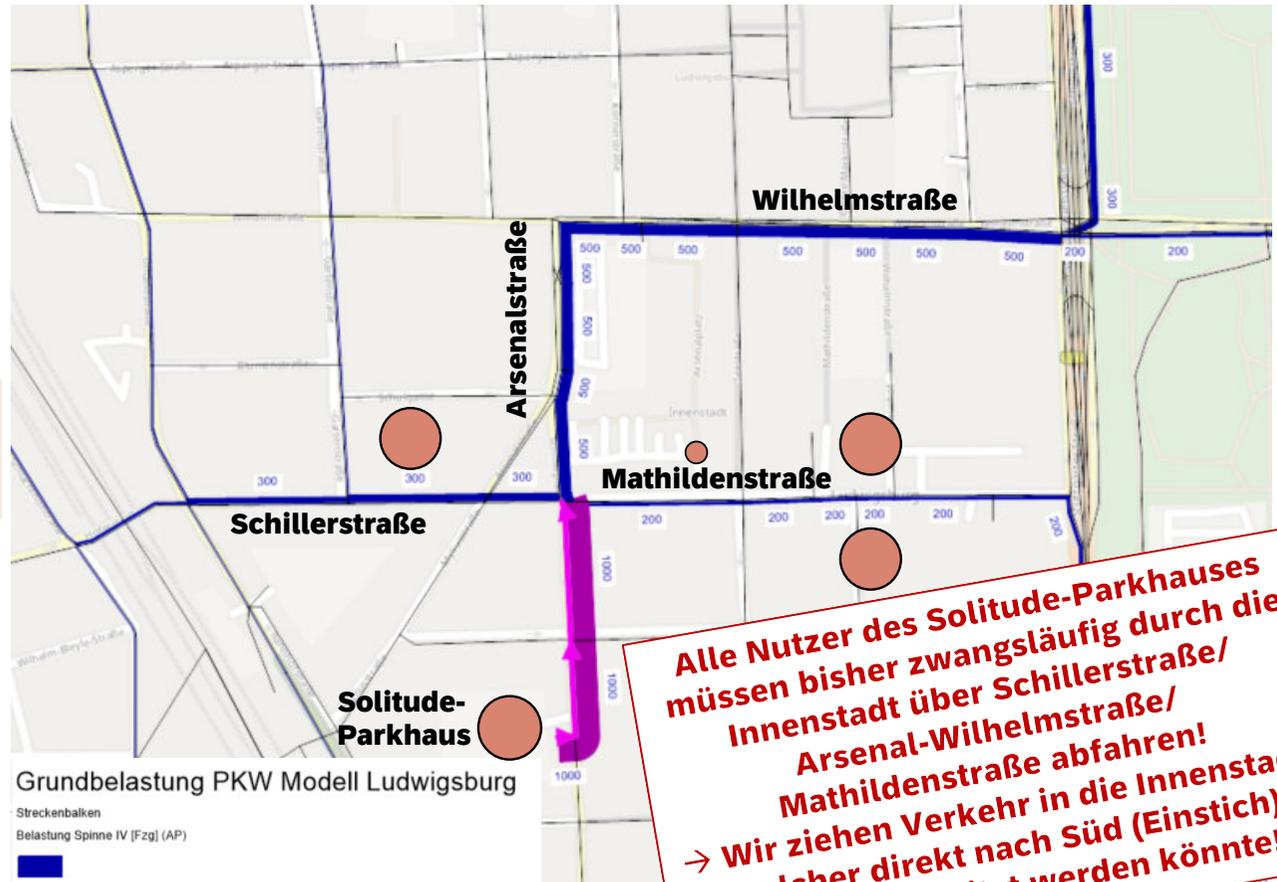


LUDWIGSBURG

Beispiel für vermeidbarer Durchgangsverkehr: Solitudestraße



Innenstadt Verkehrskonzept, MU, DIII/FB63



26.01.2023

Alle Nutzer des Solitude-Parkhauses müssen bisher zwangsläufig durch die Innenstadt über Schillerstraße/ Arsenal-Wilhelmstraße/ Mathildenstraße abfahren!
→ Wir ziehen Verkehr in die Innenstadt, welcher direkt nach Süd (Einstich) wieder abgeleitet werden könnte!



Systemskizze: Umgestaltung Verkehrsbeziehung Schillerstraße

Innenstadt Verkehrskonzept, MU, DIII/FB63

Lupe Schillerstraße

- **Langfristiges Beibehalten einer Einbahnstraße, mindestens auf östlichen Abschnitt**
- **Höchste Priorität: hochfrequentierter Schul- und Radverkehr zwischen Weststadt und Schulcampus**
- **Durchgangsverkehr West-Ost-Korridor verhindern**
- Attraktive und sichere Haupt-Radverbindung: Breite 2m beidseitig ist nur mit Einbahnverkehr möglich, Gehwege 3m Breite behalten
- Eine Möglichkeit: jetzige Einbahnregelung behalten. Myliusstraße erreichbar wie im jetzigen Zustand.
- Alternativ: Könnte auch durchgängige West-Ost-Einbahnstraße werden. Vorteil Myliusstraße aus West erreichbar, mehr Platz auf Straße
- Zusätzlicher Straßenraum für Begleitgrün, Lieferzonen, Radbügel ...



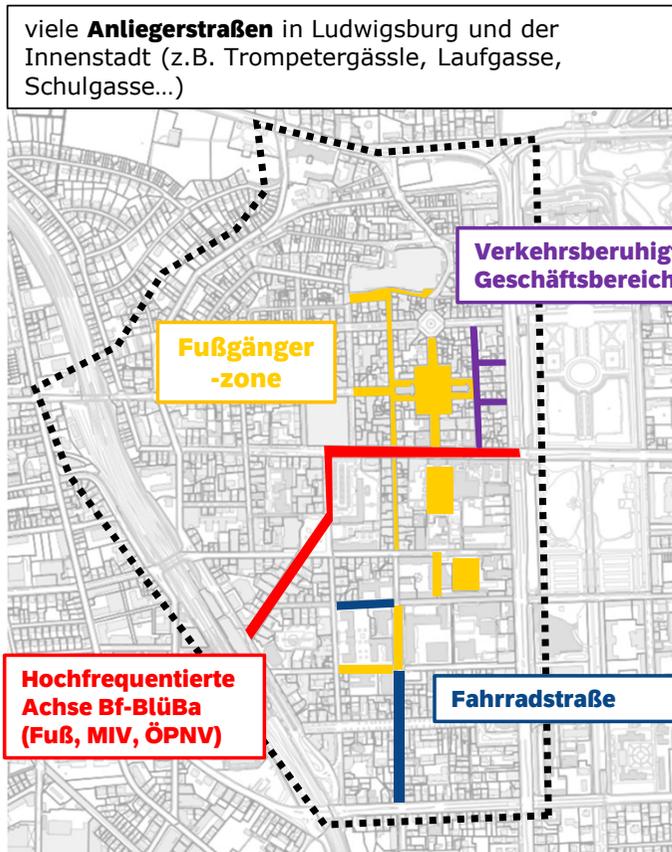
Systemskizze: Umgestaltung Verkehrsbeziehung Mathildenstraße

Lupe Mathildenstraße

- Einrichten einer Einbahnstraße westlich der Zufahrten zu den Parkieranlagen
- Höchste Priorität: leistungsfähige Erreichbarkeit und direktes Abfahren der Parkhäuser. Westlich der Parkieranlagen Lückenschluss der Radachse zum Schulcampus/Rathausplatz durch Platzgewinn
- Mit (teils) gegenläufigen Einbahnstraßen Durchgangsverkehr verhindern
- Platz im Straßenraum für Begleitgrün, Radstreifen ...



Einblicke aus der Werkstatt – Verkehrsberuhigung

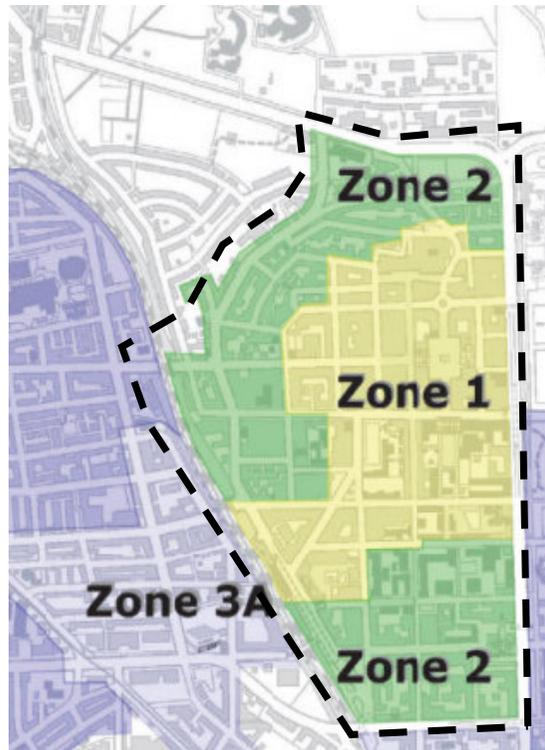


Verkehrsberuhigung

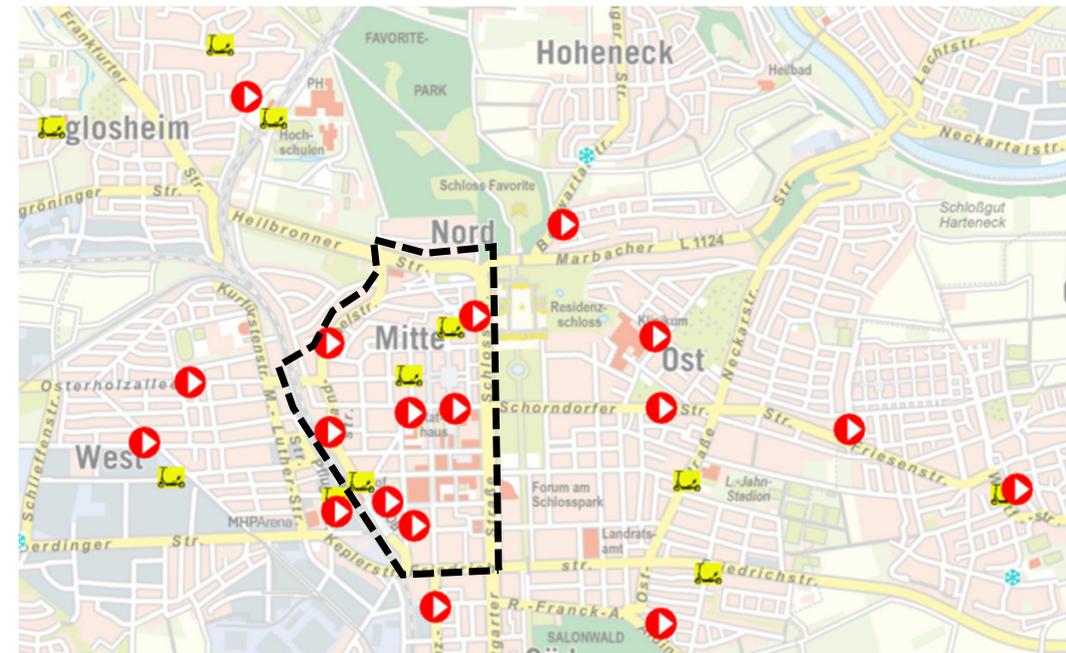
- ≡ **Reduktion von MIV-Verkehrsbelastungen**, von Schleich- und Durchgangsverkehr und von Fahrgeschwindigkeiten
- Wachsende **Problematik**: Beschilderung und Gestaltung nicht ausreichend für Reduktion (Missachtung...)
- Bekannte **Beispiele** aus der Innenstadt sind der Verkehrsberuhigter (Geschäfts-)bereich, Fahrradstraßen, Tempo 30-Zonen oder Einzelanordnung von Tempo 30, aber auch das flächige Parkraummanagement



Parkraummanagement | Carsharing und E-Scooter



Parkgebührensatzung	
Zone 1 - Straße	
1. Stunde	2,40 €
Tagessatz	4,80 € (max. 2h)
Zeiten	Mo - Sa 8 - 19 Uhr Sonntag frei
Zone 1 - Plätze	
1. Stunde	2,40 €
Tagessatz	6,00 €
Zone 2 - Straße	
1. Stunde	1,20 €
Tagessatz	2,40 € (max. 2h)
Zeiten	Mo - Sa 8 - 19 Uhr Sonntag frei
Zone 2 - Plätze	
1. Stunde	1,20 €
Tagessatz	6,00 €

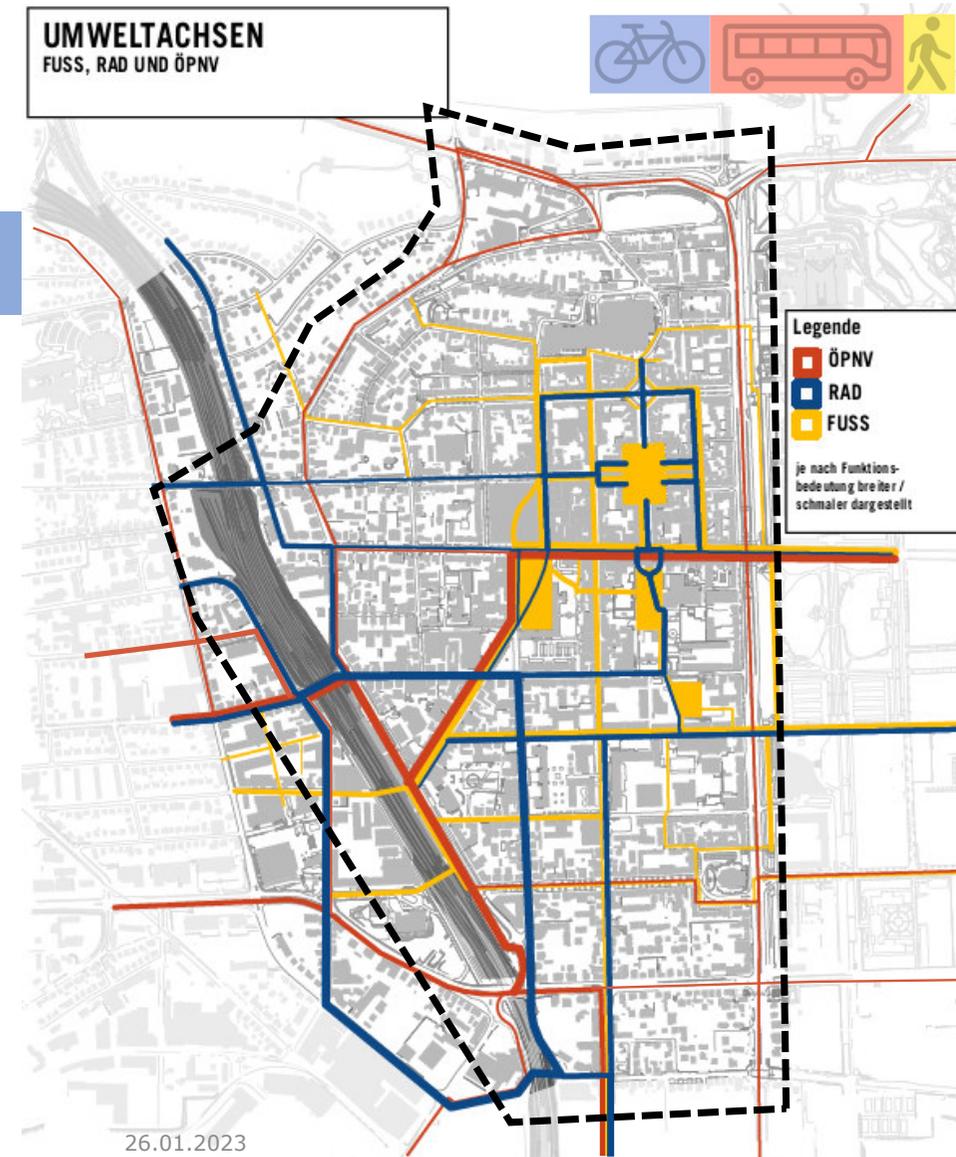




Umweltachsen

Umweltverbund und ihre Funktionsbedeutung

- Leitbild für Entwicklung des Umweltverbunds: **klare Funktionsachsen, priorisierte Verkehrsmittel auf Vorrangräume** gewünscht.
- **ÖPNV:** ZOB-Mylius-Schiller-Arsenal-Wilhelm als wichtigste Pulsader. Perspektivisch: Stadtbahn
- **Rad:** Schiller- und Alleenstraße als Haupt-Schülerverbindung. Radring um den ZOB mit Schiller-, See-, Alleen- und Solitudestraße essentiell. Erreichbarkeit für Marktplatz/ Rathaushof und Schulcampus von hoher Priorität
- **Fuß:** Hauptachse Bahnhof-Marktplatz-BlüBa ist aufzuwerten. Querbarkeit über Straßen ist zu verbessern. Von Parkierungsanlagen zu zentralen Punkten eine einladende und leichte Orientierung





Stellplätze Innenstadt

Zusammenfassung Präsentation MU 23.06.2022

- In den letzten 10 Jahren **Zunahme an Stellplätzen** in der Kern-Innenstadt, maßgeblich durch private Stellplätze. Stand 2021: **Mehr private Stellplätze als zugelassene Kfz**
- Mehr als die **Hälfte aller Stellplätze** werden für **Besuchende und Arbeit** vorgehalten, mehr als **ein Drittel** aller Stellplätze **nur für Besuchende**
- Reine Parktickets (frei zugängliche Stellplätze) finden sich zu mehr als die **Hälfte in Parkhäusern**, zu mehr als ein **Drittel auf der Straße** und ein **Zehntel auf Plätzen**
- Sehr gutes Angebot für Besuchende in Parkieranlagen im Gebiet wird durch zusätzliche **Besucher-Stellplätze in laufbarer Umgebung** ergänzt (insgesamt **3164**)
- **Ausreichend Stellplätze in der Innenstadt, keine signifikante Verschlechterung der Parkplatzsituation**



3164 Besucher-Stellplätze in Parkhäusern und auf Plätzen (Parktickets und Sonderstellplätze zusammen) 2021/2022 in Parkclustern zugeordnet – Analyse –

