

## Sitzungsvorlage

Gremium: Ausschuss für Umwelt und Technik  
Am: 19.11.2019

---

### Betreff:

Bericht über die Verkehrsschau am 15.10.2019

### Anlage(n):

Mitzeichnung  
Anlage 1: Planskizze Hölderlinstraße  
Anlage 2: Planunterlagen Solitudeallee  
Anlage 3: Planunterlagen Ludwigsburger Straße  
Anlage 4: Planung Fahrradabstellanlagen West

### Beschlussvorschlag:

Von dem Bericht zur Verkehrs- und Radwegeschau Kenntnis zu nehmen.

### Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	19.11.2019	

### Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

Entfällt

Deckungsvorschlag:

Entfällt

## **Sachdarstellung und Begründung:**

Am 15.10.2019 tagte die Verkehrs- und Radwegeschau mit folgender Tagesordnung:

1. Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen
2. Verbesserung für Radfahrer im Bereich
  - a. Solitudeallee
  - b. Knotenpunkt Ludwig-Herr-Straße / Zeppelinstraße
3. Verbesserung für Radfahrer im Bereich der Ludwigsburger Straße
4. Verbesserung der Radabstellanlagen im Bahnhofsbereich
5. Stärkung des ÖPNV im Bereich der Innenstadt
6. Bekanntgaben und Verschiedenes

In den Anlagen finden Sie die Planunterlagen der einzelnen Tagespunkte der Sitzung.

Teilnehmer:

Herr EBM Allgaier  
Herr Bender, Polizeipräsidium Ludwigsburger  
Herr Winkler, Kreisverkehrswacht  
Herr Bach, Verkehrsreferent ADAC Württemberg  
Frau Gramlich, ADFC  
Herr Häußler, Feuerwehrkommandant  
Herr Hartmann, FB 8  
Herr Kübler, FB 8  
Herr Maisenhölder, FB 9  
Herr Klaiber, Städtischer Vollzugsdienst  
Herr Zangl, FB 4  
Herr Stadtrat Ergenzinger, CDU  
Herr Stadtrat Müller, SPD  
Herr Stadtrat Langbein, Bündnis 90/Die Grünen  
Herr Stadtrat Holzscheiter, Freie Wähler  
Herr Stadtrat Demirok, FDP

## **TOP 1 Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen**

### Beschlussvorschlag:

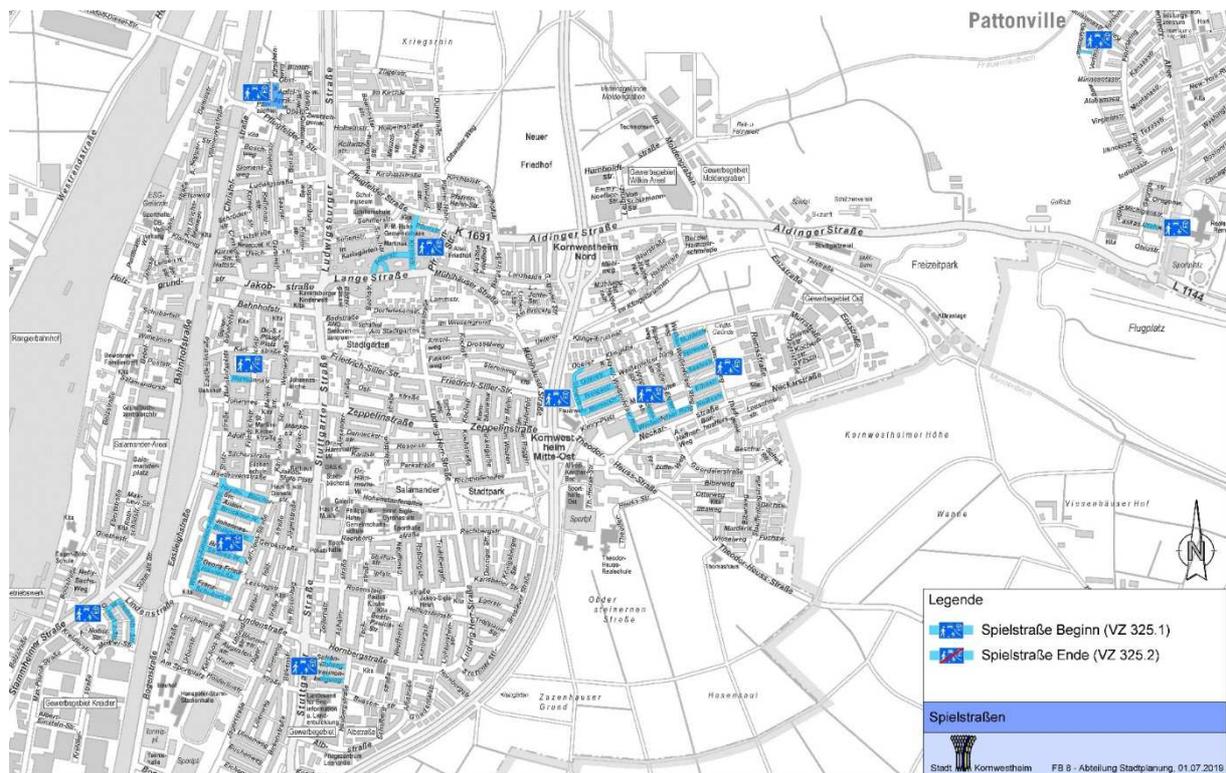
1. Von der Sachdarstellung und dem Verfahrensablauf Kenntnis zu nehmen.
2. Der Straßenverkehrsbehörde zu empfehlen, das Einvernehmen der Kommune zur Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Hölderlinstraße einzuholen.

### Sachdarstellung:

#### **a. Sachstand und weiteres Vorgehen**

Vergleichbar der Einrichtung von Tempo 30-Zonen hat der Bundesgesetzgeber den Straßenverkehrsbehörden mit der Möglichkeit der Ausweisung von „Verkehrsberuhigten Bereichen“ (umgangssprachlich „Spielstraßen“) ein ordnungsrechtliches Instrument an die Hand gegeben, innerhalb eines gesamtstädtischen Verkehrsnetzes einzelne Bereiche wo immer möglich und sinnvoll zu beruhigen und damit den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen an Straßen- und Verkehrsflächen entsprechend Rechnung zu tragen. Im Stadtgebiet von Kornwestheim gibt es im Bestand bereits zahlreiche Bereiche in denen „Spielstrassen“ ausgewiesen sind. Beispielhaft erwähnt seien hier die Quartiere „Stotz“, „Wohnpark Neckarstrasse“, „Braunenbergweg“, „Alter Ortskern“ oder auch das „Wohngebiet Kreidler“, in denen auf der Basis eine quartiers-bezogenen Verkehrskonzepts mit der Ausweisung von Spielstrassen eine nahezu flächendeckende Verkehrsberuhigung erreicht werden konnte.

Bezogen auf das gesamtstädtische Verkehrsnetz sind im Bestand rd. 5% der öffentlichen Straßen als Spielstrassen ausgewiesen.



Die Stadtverwaltung erhält regelmäßig Anfragen von Bürgern, die sich für Ihre Wohnstraße die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches („Spielstraße“) wünschen. In den meisten Fällen Motivation für die Anfrage ist eine Verbesserung des Sicherheitsgefühls sowie der Wunsch nach einer Verkehrsberuhigung die zu einer deutlichen Steigerung der Lebensumfeldqualität führt.

Die Verwaltung unterstützt wo immer möglich und sinnvoll das Anliegen der Bürgerschaft. Da für das „Funktionieren“ einer Spielstrasse v.a. die Akzeptanz der unmittelbaren Anlieger erforderlich ist hat die Verkehrsschau in der Sitzung vom 26.09.2017 (Vorlage 252/2017) ein Verfahren empfohlen, in welchem die Anwohner vor Einrichtung eines solchen Bereiches über die Konsequenzen informiert werden und sich dazu äußern können. Die Einrichtung eines solchen Bereichs erfolgt nur in den Fällen, in denen sich eine klare Mehrheit der Anlieger „Pro“-Spielstrasse aussprechen.

Diese Vorgehensweise wurde nun erstmalig für eine Anfrage zur Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs in der Hölderlinstrasse angewandt. Die Ergebnisse der Befragung und das aus Sicht der Verwaltung daraus resultierende Vorgehen sind weiter unten ausgeführt.

Ganz grundsätzlich ist es aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, die Ausweisung von Spielstrassen im Stadtgebiet im Sinne eines „proaktiven“ Vorgehens – d.h. auch ohne Vorliegen eines konkreten Antrags – zu forcieren um so in geeigneten Bereichen die Voraussetzungen für eine multifunktionale Nutzung (Verkehr, Aufenthalt, Spiel, etc) zu schaffen. In der planerischen Vorbereitung befinden sich hier z.B. die Fils-, Kocher- und Glemsstrasse im Wohngebiet Neckartalblick oder auch 3 Straßenzüge im Bereich des Wohnpark Neckarstrasse die Stand heute noch nicht als Spielstrassen ausgewiesen sind.

## **b. Hölderlin- und Hauffstraße**

Von Seiten der Anwohnerschaft erhielt die Verwaltung in diesem Jahr die Anregung die Hölderlinstraße von einer Tempo 30-Zone in einen verkehrsberuhigten Bereich („Spielstraße“) umzuwandeln. Als erster Schritt wurden die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen geprüft.

Die Hölderlinstraße befindet sich mitten in einer großen Tempo 30-Zone. Es sind keine Gehwege ausgewiesen und der Verkehr beschränkt sich in erster Linie auf die Anwohnerschaft. Nur in wenigen Ausnahmefällen findet ein Durchfahrtsverkehr zwischen der Karl-Joos-Straße und der Jägerstraße statt. Mit einer Gesamtlänge von knapp 145 Metern und einem geraden Verlauf ist sie zwar lang für einen verkehrsberuhigten Bereich, die Straßen im Wohnpark Neckar weisen jedoch eine ähnliche Länge auf. Der Verweilcharakter der Straße könnte in der Hölderlinstraße unterstellt werden.

Die Hölderlinstraße und der damals gleichzeitig fertig gestellte nördlich gelegene Abschnitt der Hauffstraße stellen ein abgeschlossenes Wohnquartier dar, weshalb die Abteilung Stadtplanung anregte, im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung des Gebietes, beide Straßen in die Planung miteinzubeziehen.

Verkehrsberuhigte Bereiche müssen sich bereits an den Zugängen optisch vom restlichen Straßenraum abheben, um dem Verkehrsteilnehmer deutlich zu machen, dass er sich nun in einem besonderen Bereich befindet. In der Vergangenheit wurde zu diesem Zweck darauf geachtet, die Einmündungen einzuengen und mit einem Pflasterband zu versehen. Nach Rücksprache mit dem Regierungspräsidium Stuttgart könnte man zukünftig auf eben diese Pflasterung verzichten und mit Markierungen arbeiten. Analog den ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereichen im Wohnpark Neckar (Wolga-, Oder- und Memelstraße) müsste die Hölderlinstraße aufgrund der Länge im Verlauf der Straße unterbrochen werden. Dies könnte, wie im Plan ersichtlich, durch Aufpflasterungen erfolgen.

Mitte August wurden von Seiten der Straßenverkehrsbehörde alle Anwohner der beiden Straßen angeschrieben und über den eingegangenen Antrag informiert. Man erläuterte die Konsequenzen der Maßnahme, wie zum Beispiel Geschwindigkeitsbegrenzung auf Schrittgeschwindigkeit oder Auswirkungen auf die Parkierung und stellte die mögliche Umgestaltung planerisch dar. Zur Erstellung eines Meinungsbildes wurden die Bürger gebeten, der Verwaltung ihre Haltung zu den Überlegungen mitzuteilen. Es folgte eine rege Beteiligung der Anwohnerschaft.

### Hölderlinstraße

Von vierzehn Parteien, haben sich neun für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs ausgesprochen. Lediglich drei Rückmeldungen sprachen sich gegen die Einrichtung aus. Erwartungsgemäß wurde der Wegfall von Parkplätzen bemängelt und die fehlende Erfordernis in der Straße eine verkehrsrechtliche Änderung durchzuführen. Der Großteil der Anwohnerschaft unterstützt das Anliegen und würde die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Hölderlinstraße begrüßen.

### Hauffstraße

Die rückläufigen Antworten spiegelten eine deutliche Ablehnung einer Änderung der derzeitigen Verkehrssituation in der Hauffstraße wider. Während lediglich eine Familie sich für die Einrichtung aussprach, sprachen sich sieben Parteien der Anwohnerschaft dagegen aus. In der Argumentation wurde angeführt, dass die Hauffstraße bereits durch ihre erkennbare Sackgassengestaltung geschützt sei. Durch den fehlenden Durchgangsverkehr sei bereits eine Art verkehrsberuhigter Bereich gegeben, Änderungen durch Beschilderung und Markierung seien nicht notwendig.

Entsprechend der vorliegenden Rückläufe der Anwohnerschaft der betroffenen Straßen empfiehlt die Verwaltung, die Hauffstraße in ihrem heutigen Zustand zu belassen und dem politischen Gremium die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Hölderlinstraße vorzuschlagen.

Ergebnis:

Das Gremium spricht sich einstimmig dafür aus, dass die Verwaltung das Einvernehmen des AUT zur Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Hölderlinstraße einholt. An dieser Stelle wird auf die Vorlage 269/2019 verwiesen.

**TOP 2 Verbesserung für Radfahrer im Bereich**

**a. Solitudeallee**

**b. Knotenpunkt Ludwig-Herr-Straße / Zeppelinstraße**

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Sachdarstellung:

**a. Verbesserung der Führung des Radverkehrs in der Solitudeallee**

Die Solitudeallee ist zentrales Verbindungselement der überörtlichen Verbindung Ludwigsburg – Stuttgart. Eigene Beobachtungen aber auch Rückmeldungen von Anliegern der Solitudeallee machen deutlich, dass die sehr geradlinige und in weiten Teilen über das Feldwegnetz verlaufende Solitudeallee für den Radverkehr zunehmend an Attraktivität gewinnt.

In der Vergangenheit konnten sowohl auf Markung Ludwigsburg als auch Markung Kornwestheim entlang dieser Achse bereits Maßnahmen umgesetzt werden, die dem Radverkehr zugute kommen. So steht dem Radfahrer entlang der Solitudeallee auf Markung Ludwigsburg mit einem beidseitigen Angebotsstreifen ein mittels Markierung abgetrennter eigener Bereich auf der Fahrbahn zu Verfügung. Ergänzend gilt in diesem Abschnitt eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Auch auf Markung Kornwestheim stehen sowohl im Abschnitt zwischen der Domertalstraße und der Markungsgrenze (in Fahrtrichtung Nord) als auch im südlichen Bereich auf Höhe Getränke Heinrich / Gärtnerei Klein Angebotsstreifen für den Radfahrer zur Verfügung. Zuletzt konnte zudem auf Anregung der Landwirtschaft auch ein Teilstück der Solitudeallee im Bereich des Langen Feld verbreitert werden um so auf den hohen Nutzungsdruck zu reagieren.

Im vergangenen Jahr sind von radfahrenden Nutzern der Solitudeallee zahlreiche Hinweise auf konzeptionelle Schwachstellen entlang der Solitudeallee eingegangen für die im Folgenden Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt werden:

**- im Bereich Knotenpunkt Solitudeallee / Römerhügelweg**

Der aus Richtung Ludwigsburg kommende Angebotsstreifen endet unvermittelt auf Höhe Hausnr. 70 im Bereich von abmarkierten Längsparkierungsständen. An einer aufgrund der Knotenpunktssituation mit Ein- und Abbiegevorgängen ohnehin „komplizierten“ Stelle muss sich der Radfahrer hier in den fließenden Verkehr einordnen, was den Berichten zufolge immer wieder zu Konfliktsituationen führt.

Zur Verbesserung der Situation vorgeschlagen wird, den Angebotsstreifen künftig bis zur Ein-/Ausfahrt des Gebäudes Hausnr. 72 fortzuführen um so einen längeren und übersichtlicheren Verflechtungsbereich anbieten zu können. Die bei Umsetzung dieser Maßnahme entfallenden 2 Pkw-Stellplätze sind aus Sicht der Verwaltung verzichtbar, da auf den angrenzenden Grundstücken ausreichend Platzraum zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs zur Verfügung steht.

## **- im Bereich Fa. Hinderer / Gärtnerei Klein**

Entlang des rd. 180m langen Streckenabschnitts beginnend auf Höhe HausNr. 30 entlang der Fa. Hinderer bis zur Gärtnerei Klein liegen zahlreiche Einmündungen und Grundstücksein- und Ausfahrten. Entlang der Westseite der Solitudeallee sind zwischen den Ein- und Ausfahrten des Firmengrundstücks Hinderer Längsparkierungsstände – im südlichen Bereich ausschließlich für Pkw, im nördlichen Bereich auch Lkw-Parkierung zulässig - ausgewiesen. Zahlreiche Hinweise deuten darauf hin, dass es aufgrund schlechter Sichtbeziehungen zwischen dem fließenden Verkehr und dem sowohl auf das Privatgrundstück der Fa. Hinderer als auch zur Gärtnerei Klein ein- und ausfahrenden Verkehr zu gefährlichen Situationen insbesondere auch für den Radverkehr kommt. Hinzu kommt, dass regelmässig auch auf den ausschließlich für Pkw ausgewiesenen Bereichen Lkw's geparkt werden und sich so die Sichtbeziehungen zusätzlich verschlechtern. Dieser Sachverhalt wird so auch von der Geschäftsführung der Fa. Hinderer bestätigt.

Zur Verbesserung der Situation wird vorgeschlagen, in diesem Bereich künftig auf die Parkierung zu verzichten und stattdessen einen Angebotsstreifen für Radfahrer mit einer Breite von 1,5m abzumarkieren. Dem Radfahrer könnte so ein eigener Schutzraum zur Verfügung gestellt werden und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer durch die Verbesserung der Sichtverhältnisse deutlich erhöht werden.

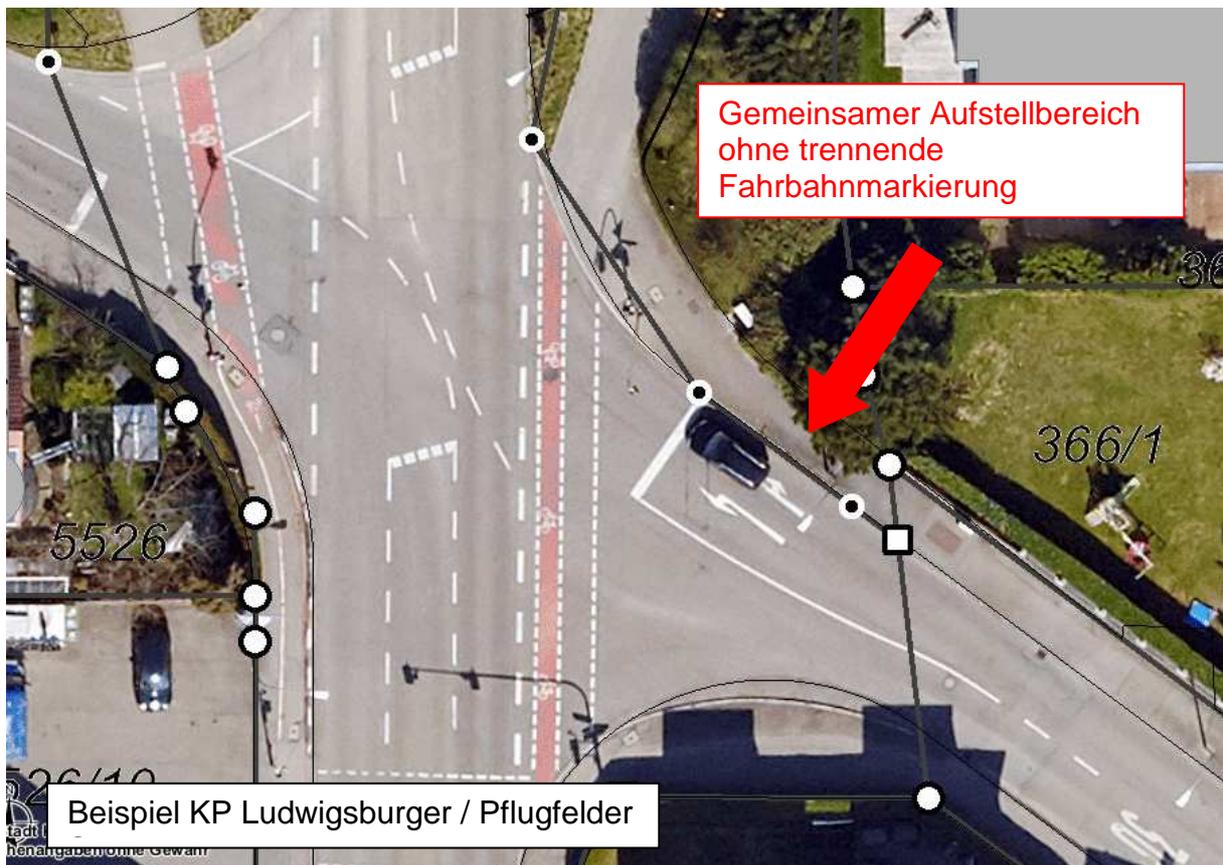
Dieser Vorschlag wurde im Vorfeld der Sitzung mit der Geschäftsführung der Fa. Hinderer erörtert und wird von dieser ausdrücklich begrüßt. Klare Aussage ist, dass die Straßenraumparkierung von Mitarbeitern der Fa. Hinderer nicht genutzt wird da auf dem Privatgrundstück ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen. Auch die weiter im direkten Umfeld vorhandenen gewerblichen Nutzungen – Gärtnerei Klein, Getränke Heinrich, Car-Wash, Fa. Bühler – verfügen über ausreichend Parkierungsmöglichkeiten auf ihren eigenen Grundstücken, sodass aus Sicht der Verwaltung ein Verzicht auf die Stellplätze zugunsten eines künftig verbesserten Angebots für Radfahrer möglich ist.

Die Maßnahme kann 2020 mit den im Haushaltsplanentwurf im Bereich der betrieblichen Unterhaltung angemeldeten Mitteln in Höhe von 60.000,- Euro / Jahr umgesetzt werden.

## **b. Verbesserung der Führung des Radverkehrs im Bereich der Knotenpunkt Ludwig-Herr-Straße / Zeppelinstraße**

Die vom Gemeinderat im Frühjahr 2019 beschlossene Umbaumaßnahme im Bereich der L.-Herr-Straße / Zeppelinstraße ist mittlerweile fast vollständig abgeschlossen. Die noch ausstehenden Restarbeiten - Endbelag, Schleifen für die Lichtsignalanlage sowie Markierungsarbeiten – sollen kurzfristig umgesetzt werden.

Bei der Umsetzung der Markierung wäre aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, an den Knotenpunktsästen West (Zeppelinstraße in Richtung Kimry Platz) und Süd auf die heute vorhandene fahrbahn-trennende Markierung zwischen der Linksabbiegespur und der „Geradeaus-Rechts-Spur“ zu verzichten und hier künftig einen gemeinsamen Aufstellbereich für den Kfz-Verkehr anzubieten. Eine solche Lösung gibt es bereits seit vielen Jahren am Knotenpunkt Pflugfelder Straße (Ost) / Ludwigsburger Straße (s. nachfolgendes Bild).



Unter Verzicht auf die fahrbahntrennende Markierung bietet sich die Möglichkeit, sowohl

- im Bereich der Ludwig-Herr-Straße (Knotenpunktsarme Süd und Nord) einen zusätzlichen Angebotsstreifen für Radfahrer als auch
- im Bereich der Zeppelinstraße in Fahrtrichtung Ost (Kimry Platz) einen Angebotsstreifen und hier zusätzlich einen vorgezogenem Aufstellbereich

zu markieren und so dem Radverkehr künftig im Knotenpunktsbereich eine gesicherte Führung anzubieten.

Die Umsetzung der Maßnahme ist mit den durch den Baubeschluss des Gemeinderats im Frühjahr 2019 für diese Baumaßnahme zur Verfügung gestellten Mittel darstellbar.

Ergebnis:

*Die Verkehrs- und Radwegeschau spricht sich mehrheitlich für die Maßnahme aus und nimmt Kenntnis von den Markierungen im Bereich Ludwig-Herr-Straße. Vor Umsetzung in der Solitudeallee wird sich die Verwaltung jedoch noch mit der Firma USmatic in Verbindung setzen.*

## TOP 3 Verbesserung für Radfahrer im Bereich der Ludwigsburger Straße

Beschlussvorschlag:  
Kenntnisnahme.

### Sachdarstellung:

Der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straßenzug der Ludwigsburger / Stuttgarter Straße ist sowohl für den überörtlichen als auch den innerörtlichen Radverkehr von wesentlicher Bedeutung. Entlang dieses Straßenzugs besteht für den Radfahrer nahezu lückenlos die Möglichkeit der Nutzung des Seitenraums (Gehwegbereichs). Diese Möglichkeit ist „optional“, besteht für den Radfahrer aufgrund der Anordnung mit VZ 239 und VZ 1022-10 (Fußweg, Radfahrer frei) keine Benutzungspflicht des Seitenraums.

Die Führung des Radverkehrs im Gehwegbereich ist ganz grundsätzlich sehr konfliktrichtig. Zum einen ist der Gehweg eigentlich dem Fußgänger als schwächstem Verkehrsteilnehmer vorbehalten, zum anderen sind es v.a. die Bereiche der Grundstücksein- und -ausfahrten oder auch Knotenpunktsbereiche einmündender Straßen die auch für den Radfahrer selbst ein hohes Gefahrenpotenzial darstellen.

In den meisten Fällen deutlich weniger konfliktrichtig ist die Führung des Radverkehrs im Fahrbahnbereich. Dies setzt allerdings ein entsprechendes Angebot voraus, auf dem sich der Radfahrer sicher und möglichst unbeeinträchtigt vom motorisierten Verkehr bewegen kann. Zum Einsatz kommen hier entweder sogenannten **Radfahrstreifen (benutzungspflichtig)** oder der **Angebotsstreifen (nicht benutzungspflichtig)**. Hier stößt man bei planerischen Überlegen sehr häufig – sprichwörtlich - an Grenzen. Im Bestand steht sehr häufig nur eine begrenzte und durch private Grundstücksgrenzen definierte Fläche zur Verfügung, auf denen die unterschiedlichen Nutzungsansprüche dargestellt werden müssen. Möglichkeiten einer platzräumlichen Erweiterung bestehen sehr häufig nicht oder nur dann, wenn in private Flächen eingegriffen wird.

Sucht man nach Lösungen den Nutzungsanspruch des Radverkehrs auf vorhandenen Flächen zu befriedigen, so gelingt dies nur, in dem andere Nutzungen reduziert oder ggf. auch aufgegeben werden.

Die allgemeingültigen Aussagen oben lassen sich 1:1 auf den untersuchten Bereich der Ludwigsburger Straße zwischen der Wette im Süden und der Pflugfelder Straße übertragen. Im Bestand ist dieser Bereich sowohl auf der Ost- als auch Westseite von zahlreichen Grundstücksein- und -ausfahrten gekennzeichnet. Im Bereich zwischen der Sofienstraße und der Lange Straße ist das Parken in gekennzeichneten Flächen ausschließlich auf der Ostseite zulässig. Nördlich der Sofienstraße darf in weiten Teilen beidseitig parkiert werden. Der Straßenquerschnitt unterscheidet sich je nach Streckenabschnitt und ist insbesondere nördlich der Sofienstraße für einen flüssigen Begegnungsverkehr Bus/Pkw zu schmal. Diese Situation wird auch von der LVL immer wieder kritisiert. Auch die Gehwegbereiche sind im Bestand unterschiedlich dimensioniert. Vor allem entlang der Ostseite der Ludwigsburger Straße liegen die Gehwegbreiten mit 3 - 3,5m aber teilweise deutlich über der gesetzlichen Anforderung von 2,5m.

Ausgehend von diesen Rahmenbedingungen wurden von der Verwaltung 2 unterschiedliche Varianten eines künftig verbesserten Angebots für den Radverkehr im Bereich zwischen Wette und Sofienstraße untersucht.

### Variante 1:

Westseite: Angebotsstreifen mit B = 1,5m, Ostseite: Radfahrstreifen mit B = 2,0m

Die Umsetzung dieser Variante setzt einen Rückbau des ostseitigen Gehwegbereichs auf eine Breite von 2,5m sowie den Verzicht auf insgesamt 7 Stellplätze (vor Gebäude Hausnr. 4+6, Hausnr. 8 und Hausnr. 14) voraus. In Fahrtrichtung Ludwigsburg könnte der Radfahrer künftig auf einem benutzungspflichtigen Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,0m geführt werden. Der benutzungspflichtige Radfahrstreifen darf vom Autofahrer nicht beansprucht/überfahren werden, dem Radfahrer kann so bei einem bergauf deutlich niedrigeren Geschwindigkeitsniveau als der Kfz-Verkehr ein eigener „Schutzraum“ zur Verfügung gestellt werden. Die im Plan dargestellte flächige Rotmarkierung ist optional und aus rechtlichen Gründen nicht zwingend erforderlich.

In Bergabrichtung (Fahrtrichtung Stadtmitte) ist aufgrund der platzräumlichen Möglichkeiten ausschließlich die Anlage eines nicht-benutzungspflichtigen Angebotsstreifens mit einer Breite von 1,5m denkbar. Ein solches Angebot ist aus Sicht der Verwaltung unter den gegebenen Umständen aber vertretbar, da der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz- und Radverkehr bergab deutlich geringer ist als bergaufwärts.

### Variante 2:

Westseite: Angebotsstreifen mit B = 1,5m, Ostseite: Angebotsstreifen mit B = 1,5m

Analog Variante 1 ist auch bei dieser Variante der Rückbau des ostseitigen Gehwegs sowie der Verzicht auf 7 Stellplätze zwingende Voraussetzung für eine Umsetzung. Der wesentliche Unterschied zu Variante 1 besteht darin, dass aufgrund der geringeren Breite eines Angebotsstreifens der für den Kfz-Verkehr nutzbare lichte Straßenraum mit einer Breite von dann 6 – 6,2m größer ist als bei Variante 1.

Für die Umsetzung der Maßnahme – unabhängig ob Variante 1 oder 2 - im dargestellten Bereich zwischen der Wette und der Sofienstraße wird vom Fachbereich 9 mit Kosten von grob rd. 49.000,- Euro gerechnet. Mittel für diese Maßnahme sind im Doppelhaushalt 2020/21 nicht angemeldet.

### Ergebnis:

*Das Gremium spricht sich generell für Variante 2 aus. Es soll jedoch noch eine Prüfung unter Abwägung der verschiedenen vorgebrachten Argumente erfolgen und das Thema in einer gesonderten Vorlage in das politische Gremium eingebracht werden.*

## **TOP 4 Verbesserung der Radabstellanlagen im Bahnhofsbereich**

### Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

### Sachdarstellung:

Ein sowohl quantitativ als auch qualitativ gutes Angebot an Radabstellanlagen ist wesentlicher Baustein der Radinfrastruktur. In den vergangenen Jahren lag hier der klare Schwerpunkt im Bereich der zentralen Innenstadt. Das Angebot umfasst mittlerweile über 120 Abstellmöglichkeiten in Form von Anlehnbügel des Modells „Erfurt RR“, die verteilt entlang der Bahnhof-, Güterbahnhof-, Jakob- und Hermannstraße sowie im Bereich des Bahnhofplatzes aufgebaut wurden.

In einem weiteren Schritt liegt der Fokus nun auf der Verbesserung der Abstellmöglichkeiten im Bereich zentraler Infrastruktureinrichtungen. So wurden im Jahr 2018 in einem ersten Schritt die im Vorbereich des Gymnasiums ehemals vorhandenen Vorderradklemmen („Felgenkiller“) gegen Anlehnbügel des Typs „Freiburger Bügel“ ausgetauscht.

Ganz aktuell wurden auch die Abstellmöglichkeiten im Bereich des Friedhof sowie beim Schafhof verbessert, die Umsetzung weiterer Maßnahmen noch in diesem Jahr z.B. im Vorbereich des Haus der Musik sowie dem Hallenbad sind in Vorbereitung.

Die Verbesserung der Radabstellanlagen im Stadtgebiet ist auch in den Jahren 2020/21 einer der Handlungsschwerpunkte im Bereich der Radinfrastrukturplanung. Mittel für den Bereich der Realschule, der Sporthalle Ost sowie an Kindertagesstätten sind vom zuständigen Fachbereich Hochbau und Gebäudetechnik im Haushaltsplan 2020/21 entsprechend angemeldet.

Als größeres Einzelprojekt soll im kommenden Jahr zusätzlich auch die Abstellsituation im Bahnhofsbereich (Westseite) verbessert werden.



Die im Bestand vorhandenen Vorderradklemmen haben klare funktionale Defizite und sind nicht mehr zeitgemäß. Zur Verbesserung der Situation vorgeschlagen wird der Einsatz einer vom ADFC empfohlenen Reihenabstellanlage des Modells „Kappa“ der Fa. Gronard. Dieser mit rd. 65 Euro / Stück sehr preisgünstige und bereits seit vielen Jahren erfolgreich auf dem Markt eingesetzte Modelltyp hat den Vorteil, dass das Vorderrad in die dafür vorgesehene Halterung eingestellt wird und das Fahrrad so gegen die für die alten „Felgenkiller“ typische Kippgefahr gesichert abgestellt werden kann. Weiterer Vorteil ist die Möglichkeit nicht nur das Vorderrad sondern auch den Rahmen an die Halterung anschliessen zu können. Die in nachfolgendem Bild dargestellte Reihenanlage mit „hoch/tief-Einstellung“ lässt zudem ohne Komfortverlust einen Abstand von 50cm zwischen den Bügeln zu, sodass die zur Verfügung stehende Fläche auch quantitativ bestmöglichst ausgenutzt werden kann. Auf der Westseite des Bahnhofs können bei Einsatz dieses Modells insgesamt rd. 80 Fahrradabstellplätze realisiert werden.



In Ergänzung der Fahrradständer weiter vorgeschlagen wird, auf der Westseite des Bahnhofs künftig insgesamt 5 Fahrradboxen zur Anmietung bereitzustellen. Eingesetzt werden soll das Modell „Agon“ mit dem bereits auf der Ostseite des Bahnhofs sehr gute Erfahrungen gesammelt werden konnten.

Aufgrund der bestehenden Nachfrage nach Fahrradboxen vorgesehen ist auch der Aufbau von weiteren 5 Boxen auf der Ostseite des Bahnhofsbereichs. Das Angebot hier könnte so von heute 10 auf künftig 15 Boxen erweitert werden.

Zur Umsetzung des Konzepts - Fahrradständer + 5 Boxen Westseite + 5 Boxen Ostseite – sind im Doppelhaushalt 2020/21 im Teilhaushalt 9 Mittel in Höhe von 25.000,- Euro angemeldet.

Ergebnis:

*Das Gremium nimmt Kenntnis von der Sachdarstellung.*

## **TOP 5 Stärkung des ÖPNV im Bereich der Innenstadt**

Beschlussvorschlag:

Der Straßenverkehrsbehörde zu empfehlen, die vorgeschlagenen Maßnahmen anzuordnen.

Sachdarstellung:

### **Vorfahrtsregelung**

Entsprechend den im Mobilitätskonzept gesetzten Zielen hat die Abteilung Stadtplanung Vorschläge für eine Stärkung des ÖPNV im Bereich Johannes-, Karl- und Weimarstraße erarbeitet.

Mit dem nahen Busbahnhof und den Linien 411, 412 und 414 weisen die Straßen die höchste Dichte an Busverkehr im Stadtgebiet auf. Es handelt sich um Tempo 30-Zonen in welchen grundsätzlich die Regel „Rechts-vor-links“ gilt. Damit ist der Bus oftmals gezwungen anzuhalten, um Verkehr aus zum Beispiel der Friedrichstraße oder Weimarstraße die Vorfahrt zu lassen.

Diese Wartepflicht könnte nun entfallen, wenn entlang des Streckenverlaufs der Buslinien die Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen 205 („Vorfahrt gewähren“) Verkehrszeichen 301 („Vorfahrt“) abgeändert würde.

Die Straßenverkehrsordnung eröffnet diese Möglichkeit, um den Bedürfnissen des ÖPNV zu entsprechen. Damit kann auch in einer Tempo 30-Zone von der Regel „Rechts-vor-links“ abgewichen werden.



Die Ludwigsburger Verkehrslinien begrüßen die Überlegungen und sehen darin eine Möglichkeit, mit minalem Aufwand eine sinnvolle Beschleunigung zu erhalten. Das Fahrgefühl für den Fahrgast bessere sich, da der Bus nicht so häufig abbremsen und beschleunigen müsse.

### **Engstelle Karlstraße**

Neben der aktuell geltenden Vorfahrtsregelung gibt es nach Auskunft der Ludwigsburger Verkehrslinien auf Höhe der Häuser 20 und 22 eine Engstelle, welche täglich häufige Abbrems- und Anfahrtsvorgänge nach sich ziehen würde.

Die lichte Fahrbahnbreite an dieser Stelle beträgt heute 4,5 m. Durch den Verzicht auf einen Parkplatz könnte sie auf 6,5 m erhöht werden. Westlich dieses Stellplatzes liegt bereits heute ein Parkverbot vor.



Die Polizei wurde bereits im Vorfeld zu den Planungen angehört und stimmt den Änderungen der Vorfahrtsregelung und dem Wegfall des Parkplatzes im Hinblick auf den ÖPNV generell zu. Man gab jedoch zu bedenken, dass durch die Maßnahme eine Zunahme des Geschwindigkeitsniveaus insbesondere in der Karlstraße zu erwarten ist.

Auch die Straßenverkehrsbehörde sieht die Gefahr einer Erhöhung der Geschwindigkeitsverstöße. Dieser Entwicklung soll durch regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen begegnet werden.

Die Verwaltung sieht in den dargestellten Maßnahmen eine gute Möglichkeit, dem Busverkehr mit kleinen Maßnahmen zu unterstützen und zu fördern.

Ergebnis:

*Das Gremium stimmt den vorgeschlagenen Maßnahmen in der Johannesstraße zu. Durch Aufstellung der Geschwindigkeitsmessanzeigetafel und durch mobile Messungen soll jedoch in der Karlstraße vor einer Entscheidung das Geschwindigkeitsniveau nochmal überprüft werden.*

Weiteres Vorgehen:

*Die Straßenverkehrsbehörde setzt die Änderung der Vorfahrtsregelung in der Johannesstraße gemäß der Vorlage um. Der Bereich Karlstraße wird noch einmal genauer untersucht und entsprechend der Ergebnisse aus den Geschwindigkeitsmessungen in der nächsten Verkehrsschau noch einmal aufgerufen.*