



MITTEILUNGSVORLAGE

VORL.NR. 251/19

Federführung:

FB Nachhaltige Mobilität

Sachbearbeitung:

Hubberten, Christoph
Linder, Oliver

Datum:

26.06.2019

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt	18.07.2019	ÖFFENTLICH

Betreff: Geplante Führung des Radverkehrs am neuen ZOB

Bezug SEK: Masterplan 08 (Mobilität) / SZ 01 / OZ 03

Bezug: Vorl. Nr. 132/19

Anlagen: Übersichtsplan Fahrradrिंग

Mitteilung:

Die vertiefenden Planungen des neuen ZOB zeigen, dass durch die Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsarten ÖPNV, Fußverkehr und Radverkehr auf dem begrenzten Raum Zielkonflikte entstehen.

Mit der Neugestaltung des ZOB soll der Bahnhof Ludwigsburg zu einer **zukunftsfähigen Mobilitätsdrehscheibe** weiterentwickelt werden. Insbesondere soll ein attraktiver Raum für alle Nutzenden des ÖPNV entstehen, in dem eine möglichst störungsfreie und zuverlässige Abwicklung des Busverkehrs und perspektivisch auch eines Niederflurstadtbahnbetriebes ermöglicht wird. Gleichzeitig soll aber auch ein **multimodaler Knoten** gebildet werden, der einen komfortablen Wechsel unterschiedlicher Mobilitätsarten ermöglicht. In diesem Zusammenhang gilt es auch die **Anbindung an das Radverkehrsnetz** zu konzipieren.

In der Vorlage 132/19 wurde bereits darauf eingegangen, dass eine Radwegeverbindung für den **durchgehenden übergeordneten** Radverkehr aufgrund der Vielzahl der Verkehrsansprüche im Bereich des ZOB nicht in ausreichender Qualität gewährleistet werden kann. Insbesondere im Bereich der Schulbushaltestellen im südlichen Bereich des ZOB sind morgens **Konflikte zwischen Radverkehr und wartenden Personen** zu befürchten. Hinzu kommt, dass ein zusätzlicher Radweg und eine Rampe zur Unterführung entlang der Gleise die **Wartebereiche** an den Bushaltestellen stark **einschränken** würde. Um die Ziele hinsichtlich einer **hohen Qualität für Fahrgäste und ÖPNV** am ZOB zu erreichen sieht die aktuelle Konzeption vor, den Radverkehr nicht über den zentralen Bereich des ZOB zu führen. Dadurch stehen die Flächen für die Fahrgäste als Warteflächen und Aufenthaltsbereiche zur Verfügung bzw. können für dringend benötigte Einrichtungen wie z.B. öffentliche Toiletten genutzt werden. Mit einer separaten Führung des Radverkehrs über den ZOB wäre weder für den Radverkehr noch für die Fahrgäste eine gute Qualität möglich. Hinzu kommen Konflikte zwischen Fußverkehr und Radverkehr, da eine separierte Führung nicht in allen Bereichen gewährleistet werden kann.

Aus diesem Grund wurde das Konzept eines „**Fahrradrings**“ um den Bahnhofsbereich weiter konkretisiert. Die geplante Führung des Radverkehrs ist in **Anlage 1** dargestellt. Das Konzept sieht vor, auf den bestehenden Straßen um den Bahnhof herum eine **attraktive Infrastruktur** für den Radverkehr zu schaffen, um dem übergeordneten Radverkehr eine sichere, komfortable und konfliktarme Möglichkeit zu bieten, den mit Bussen und Fahrgästen hochfrequentierten Bereich des **ZOB zu umfahren**.

Radverkehr mit Ziel bzw. Quelle am Bahnhof oder ZOB wird auf direktem Weg von bzw. auf diesen Fahrradring geführt und kann von dort aus die jeweiligen Ziele anfahren. Durch attraktive und gut erreichbare **Abstellanlagen** in den Zufahrten zum ZOB sowie das geplante **Fahrradparkhaus Schillerviertel** wird die Notwendigkeit der Überfahrt des ZOB für den Radverkehr verringert. Radfahrende, die das Fahrrad in der Bahn transportieren wollen, können von Westen her über die bestehende und die geplante Unterführung ebenerdig bis zu den Aufzügen an die Gleise gelangen. Von Osten her sind die Zugänge zu den Gleisen über die Fußgängerquerungen mit geschobenem Fahrrad erreichbar.

Fahrradring

Wie in Anlage 1 dargestellt soll der Fahrradring im Westen über die Kopfstraße, die Hermann-Hagenmeyer-Straße, die Saarstraße und die Pflugfelder Straße sowie im Osten über die Solitudestraße und die Schillerstraße geführt werden. Zu einem großen Teil sind diese Straßenabschnitte bereits Bestandteil der **Hauptlinien des Radroutenkonzepts 2025**. Auf den genannten **Streckenabschnitten** sowie an den dargestellten **Verknüpfungspunkten** ist vorgesehen, bis zur Fertigstellung des ZOB **attraktive Radinfrastrukturen** zu schaffen, die dem durchgehenden Radverkehr eine bequeme Alternative zu einer Fahrt über den ZOB bieten.

Die **Umwege**, die sich dadurch für den durchgehenden Radverkehr ergeben, betragen **weniger als 20 %** und werden bei einer entsprechend attraktiven Gestaltung der Alternativrouten nach einschlägigen Forschungsergebnissen von Radfahrenden in Kauf genommen.

Nachfolgend werden die zum jetzigen Stand erforderlichen **Maßnahmen**, für die Verbesserung der Qualität für den Radverkehr auf dem Fahrradring kurz konzeptionell beschrieben.

Kopfstraße – Hermann-Hagenmeyer-Straße – Saarstraße:

Infrastruktur im Längsverkehr (Radfahrstreifen, Radweg), breite Straßenräume, teilweise Zone 30, Radfahrerschleusen und Aufstellbereiche am Knotenpunkt Kopfstraße / Solitudeallee, Optimierung der Anbindung Gießhaussteg

Knotenpunkt Schwieberdinger / Saar- / Pflugfelder Straße:

Einbinden des querenden Radverkehrs in die Signalisierung mit möglichst kurzen Wartezeiten, Radfahrerschleusen und Aufstellbereiche, idealerweise Umsetzung im Rahmen der geplanten Sanierung der Schwieberdinger Straße in 2020

Pflugfelder Straße:

Tempo 20, keine Infrastruktur im Längsverkehr erforderlich

Knotenpunkt Hofer- / Pflugfelder / Schlachthofstraße:

Verbesserung der Abbiegebeziehungen in / aus dem Schillerdurchlass für den Radverkehr, Einbinden des Radverkehrs in die Signalisierung, Radfahrerschleusen und Aufstellbereiche

Knotenpunkt Solitude- / Mathildenstraße:

Verbesserung der Abbiegebeziehung in / aus der Solitudestraße für den Radverkehr

Solitudestraße:

separate Führung des Radverkehrs aufgrund der geringen Breite nicht möglich, andere Führungsformen sind zu prüfen, Radfahrstreifen im Bereich Kallenbergsches Gelände bereits

vorhanden.

In den weiteren Planungsschritten werden die Lage, die Anzahl und die Ausgestaltung der vorgesehenen **Radabstellanlagen** am Bahnhof genauer ausgearbeitet. Dabei wird die **Wechselwirkung** mit dem geplanten **Radparkhaus** Schillerviertel berücksichtigt. Um eine gute Auslastung des geplanten Parkhauses zu erreichen sollten keine konkurrierenden Angebote im näheren Umfeld vorgesehen werden. Denkbar sind offene **Radbügel** als Ergänzung in der Karlstraße sowie eventuell ein weiteres attraktives Angebot in der Leonberger Straße. Auf der **Westseite** wird die vorhandene Radstation durch **zusätzliche Angebote** im Bereich der geplanten Unterführung ergänzt.

Mit der dargestellten Konzeption kann das Ziel erreicht werden, einen ZOB zu bauen, der allen **Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsarten** gerecht wird.

Unterschrift:

Matthias Knobloch

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: FB32, FB 61, FB67



LUDWIGSBURG

NOTIZEN