




Straßen- und Verkehrsplanung
Bauüberwachung
Schallimmissionsschutz
Messstelle nach § 26 BImSchG

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.29
Fax 07141.8696.34
www.bsingenieure.de

Frau Weinmann  .29
weinmann@bsingenieure.de

5061 we

01.04.2012

Besprechungsprotokoll Diskussionsrunde

Projekt: Neugestaltung Schillerstraße, Ludwigsburg
Öffentlicher Runder Tisch Schillerstraße

Datum / Zeit: 16.03.2012 / 19:00 Uhr

Ort: Stadt Ludwigsburg, Mömpelgardstraße 28a, Remise

Moderation:

Hans Schmid Stadt Ludwigsburg - Bürgermeister

Gesprächsteilnehmer:

Gerhard Ressler Stadt Ludwigsburg – FB Stadtplanung u. Vermessung
Martin Kurt Stadt Ludwigsburg – FB Leiter Stadtplanung u. Vermessung
Hans Oberacker Stadt Ludwigsburg – FB Sicherheit u. Ordnung

Frank P. Schäfer BS Ingenieure, Ludwigsburg, Sachverständiger

Elke Kreiser CDU
Margit Liepins SPD
Johann Heer FDP
Andreas Seybold Freie Wähler
Markus Gericke Bündnis 90/Die Grünen

Dr. Christine Knoß GEB Vorsitzende
Clara Gönnerwein Schülersprecherin
Reiner Hohloch Geschäftsfl. Rektor
Werner Holzinger ADFC
Andreas Stier Radwegeinitiative
Reiner Boucsein IHK
Markus Link LUIS
Maximilian Drobac KSK
Günter Renk Staatl. Lotterie
Helmut Pudel Orthopädie Pudel

Anlass und Vorbemerkungen

Die Stadt Ludwigsburg strebt in einem verkehrlichen Teilkonzept der Klimaschutzinitiative deutliche Verbesserungen des Fahrradklimas und der Fußgängersituation im Stadtgebiet an. Im Vordergrund steht dabei generell die Sensibilisierung der Bevölkerung für die Belange des Rad- und Fußgängerverkehrs sowie die Weiterentwicklung eines lückenlosen Rad- und Fußwegenetzes. Problempunkte und Netzlücken sind dabei oft Straßen, in denen sich vielfältige Nutzungsansprüche überlagern und in denen bislang Entscheidungen über die Straßenraumteilung meist einseitig zugunsten des Kfz-Verkehrs getroffen wurden. Ohne Lückenschlüsse in diesen Achsen ist eine dauerhafte Erhöhung des Anteiles nicht-motorisierter Verkehre nicht denkbar.

Eine der wichtigsten potenziellen Radwegverbindungen ist die Schillerstraße als steigungsarme Verbindung zwischen der Bahnunterführung und der Innenstadt mit dem zentralen Schulcampus. Die Straße bildet zudem eine zentrale Fußgängerachse sowie mit ca. 12.000 Kfz/24 h eine wichtige Zufahrt in die

Innenstadt. Hinzu kommen örtliche Ansprüche aus Geschäfts- und Dienstleistungsnutzungen, deren Liefer- und Parkvorgänge im Straßenraum dem Sicherheitsbedürfnis des Schülerradverkehrs entgegenstehen.

Zentrale Streitfrage ist die Bedeutung der Stellplätze für die Geschäftsstraße: ein Verzicht auf diese Stellplätze würde die Qualität der Straße für den nichtmotorisierten Verkehr deutlich verbessern, die Anlieger befürchten demgegenüber trotz nah gelegener Parkhäuser einen deutlichen Verlust an Kunden und Besuchern.

Vor diesem Hintergrund sollen bisherige Konzepte hinsichtlich neuer Richtlinien und Erfahrungen gesichtet, bewertet und in einem gemeinsamen Prozess mit den betroffenen Gruppen weiter entwickelt werden. Auch für Ludwigsburg neue Regelungen, insbesondere die Möglichkeit eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs, sowie möglicherweise kurzfristige provisorische Maßnahmen z. B. als Testlauf vor einer endgültigen Umgestaltung sollen diskutiert und ausgelotet werden.

Nachdem sich derzeit die Forderungen einzelner Interessengruppen gegenseitig blockieren, soll mit einem breit angelegten Beteiligungsprozess in Form eines Runden Tisches die Diskussion der zukünftigen Funktion der Schillerstraße erneut angestoßen werden. Dazu wurden die bisherigen Grundlagen und Konzepte aufbereitet, durch aktuelle Beobachtungen ergänzt, um diese dann für die Diskussion mit der Bürgerschaft zu präsentieren.

Begrüßung des Runden Tisches durch Herrn BM Schmid

Während der Begrüßung wurden im Hintergrund ausgewählte Videosequenzen zum Verkehrsablauf entlang der Schillerstraße gezeigt. Die Videosequenzen veranschaulichen vor allem das hohe Radverkehrsaufkommen in der morgendlichen Spitzenstunde (vorwiegend Schülerverkehr), die Verkehrssituation während der Anlieferung (am Straßenrand und im Straßenraum), den flächenhaften Querungsbedarf der Schillerstraße durch Fußgänger und die Problematik der Wendevorgänge entlang der Schillerstraße.

Die Gesprächsteilnehmer stellen sich vor und erläutern nochmals kurz ihre Einschätzungen und Wünsche zur Schillerstraße. Einigkeit besteht in dem Wunsch, die Situation für die Radfahrer entlang der Schillerstraße in beide Fahrrichtungen zu verbessern, um künftig einen sicheren Schulweg anbieten zu können und einen Konsens bezüglich der Parkierungs- und/oder Lieferzonen zu finden. Herr Renk weist darauf hin, dass es 6 Jahre keine Stellplätze in der Schillerstraße gegeben hat und dies zu Umsatzeinbußen von 30 % geführt hat. Zudem würden die Parkierungsvorgänge dazu führen, dass die Geschwindigkeit entlang der Schillerstraße reduziert wird. Demgegenüber stehen die Bedenken der Eltern- und Schulvertretungen, die ein zusätzliches Risiko für den Radfahrer durch die Parkierungsvorgänge, sich öffnende Türen und Wendevorgänge sehen.

Referat Herr Ressler

Die Präsentation zum Referat ist dem Protokoll beigefügt.

In einer kurzen Einführung stellt Herr Ressler die Historie, den Sachstand und die Nutzungsanforderungen zur Schillerstraße dar. Die Schillerstraße ist die zentrale Achse zwischen Weststadt und südlicher Innenstadt und eine Zielroute des Parkleitsystems. Es ist die einzige steigungsarme Radverbindung zwischen der Innenstadt und der Weststadt (Bildungszentrum West, Schulcampus u. a.). Des Weiteren gibt es eine hoch belastete Radverkehrsbeziehung Innenstadt-Schillerstraße-Gartenstraße in Richtung Eglosheim. Diese „Übereckbeziehung“ wurde in der Videoerfassung zahlenmäßig nicht erfasst. Die u. a. Radverkehrsfrequenzen sind in der östlichen Schillerstraße zwischen Myliusstraße und Gartenstraße deutlich höher.

Zudem stellt die Schillerstraße eine bedeutende Fußgängerachse dar. In ca. 350 m Fußweg werden der Bahnhof und die Haltestelle Arsenalplatz erreicht.

Die wichtigsten Verkehrskennndaten sind:

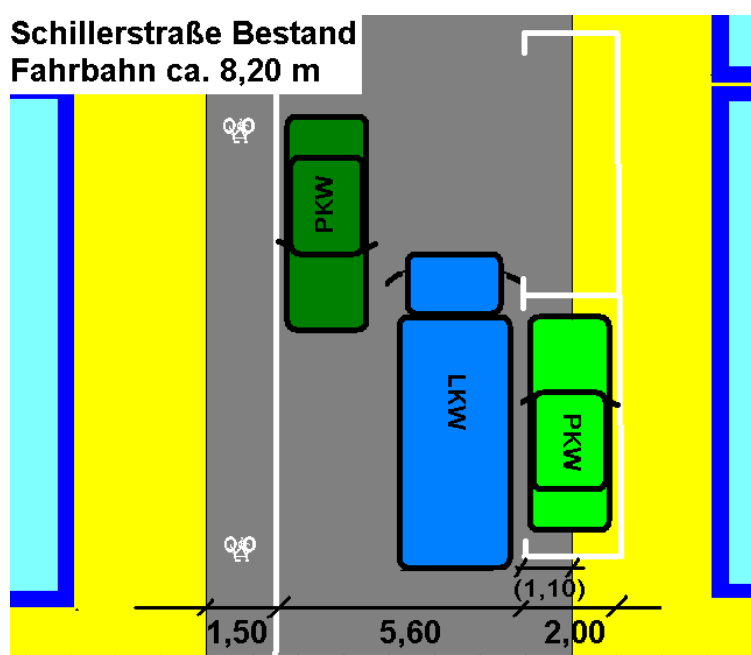
- 12.000 Kfz/24 h bzw. 800 - 1.000 Kfz/Spitzenstunde.
- Geringer Schwerverkehrsanteil. Keine Linienbusse.
- Kfz-Geschwindigkeit: 36 km/h (Mittel), 48 km/h (V_{85}).
- 140 Radfahrer/Spitzenstunde im Frühjahr bei trockener kalter Witterung.
- Dichte Fußgängerströme im Längsverkehr und flächenhafter Querungsbedarf.
- Regelmäßige Park- und Liefervorgänge über den ganzen Tag. Parkhöchstdauer 1 h.
- Öffentliches Straßenparken: 12 Stellplätze. + 2 Lieferzonen.
- Parkhäuser/-plätze: ca. 260 Stellplätze. in 300 m, 650 Stellplätze in 500 m Entfernung).
- Private Stellplätze: 83 Stellplätze für Wohnen und 27 Kunden- und Firmenplätze
- 65 Bewohner, 39 Nutzungen (16 Dienstleistungen, 1 Gastronomie, 8 Geschäfte, 2 Spiel/Wetten, Hotel, 1 Kunst, 4 Medizin/Gesundheit, 6 Technik/Computer).

Mit neun Unfällen mit Personenschäden in den letzten 3 Jahren war die Schillerstraße kein Unfallschwerpunkt. Bei 66 % der Unfälle waren Radfahrer beteiligt. Zwei der neun Unfälle wurden durch Wendevorgänge verursacht. Drei Unfälle fanden im Einmündungsbereich der Schillerstraße in die Myliusstraße statt.

Herr Ressler erläutert, dass gemäß den einschlägigen Richtlinien (ERA 2010) das Verkehrsaufkommen während der Spitzenstunde entlang der Schillerstraße für eine Mischverkehrsfläche bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h um ca. 25 % zu hoch ist. Auch bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h sind die Verkehrsmengen für eine Mischverkehrsfläche, in denen der Radverkehr auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr fließt zu hoch. Es müssen mindestens beidseitig Schutzstreifen angeboten werden.

Der heutige Querschnitt (ca. 14 m, davon 8,20 m Fahrbahn) stellt sich wie folgt dar:

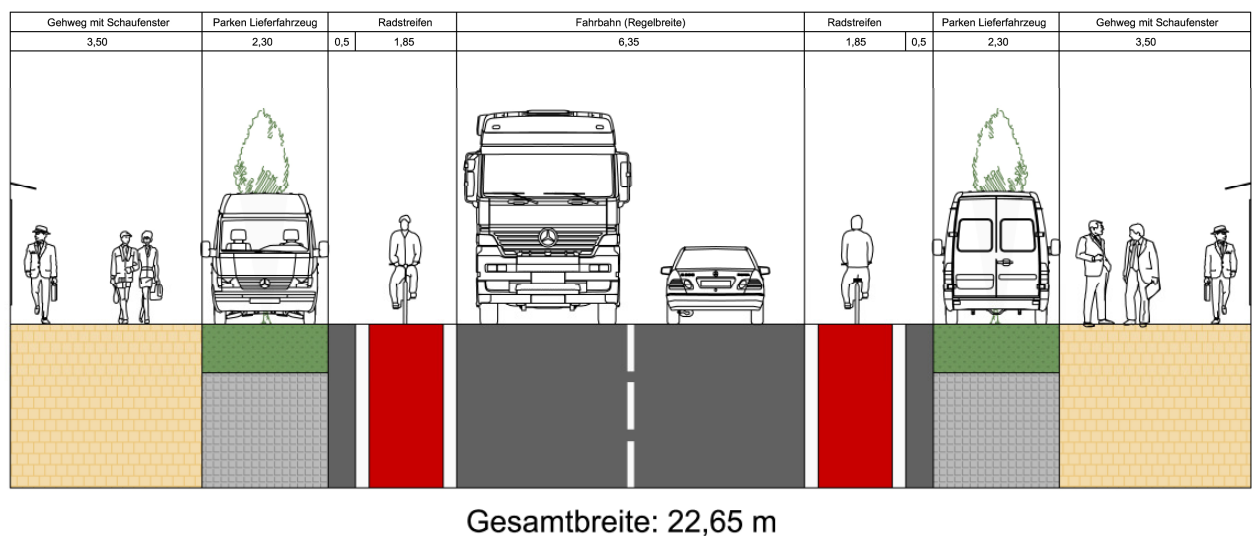
Abbildung 01:



In einem weiteren Schritt stellt Herr Ressler die möglichen künftigen Querschnittsgestaltungen vor.

Ein idealisierter Querschnitt (Abb. 02), der alle Ansprüche angemessen berücksichtigen würde, lässt sich aufgrund einer erforderlichen Gesamtbreite von 22,65 m (vgl. Abb. 02) nicht im beengten Straßenraum realisieren.

Abbildung 02: Idealquerschnitt



Verfügbare Straßenbreite Schillerstraße: 14 m

Ausgehend vom „Idealquerschnitt“ wurden schrittweise mögliche Einschränkungen für Nutzungsansprüche aufgezeigt und zur Diskussion gestellt. Als Mindestvoraussetzungen galten dabei:

- Zweistreifige Fahrbahn (kein Einbahnverkehr wegen der dadurch erzwungenen Verkehrsverlagerungen)
- Beidseitige Gehwege
- Beidseitige Schutzstreifen für Radfahrer anstelle gesonderter Radwege.

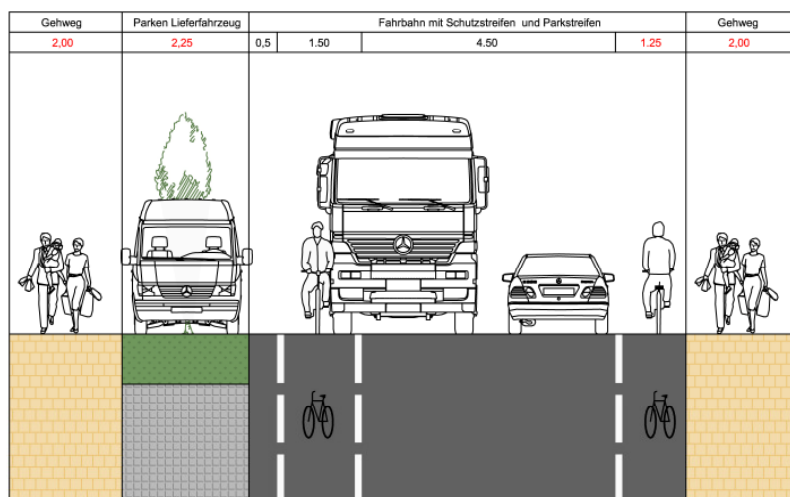
Reduziert wurden folgende Ansprüche, um auf eine Breite von 14 m zu kommen:

- Einseitiger Parkstreifen/Anlieferzone mit einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zum Schutzstreifen (beidseitiges Parken/Halten ist bereits im Bestand nicht möglich)
- Schutzstreifen auf der Südseite mit Mindestmaß (1,25 m)
- Reduzierte Gehwegbreiten ohne „Aufenthaltsfunktion“.

Diese Minderung der Nutzungsansprüche würde vor allem zu Lasten der Gehwege gehen, die mit 2,00 m keine wesentlichen Spielräume für den Aufenthalt (z. B. Schaufenster schauen), die behinderungsfreie Begegnung von Fußgängern und die Begegnung mit Rollstühlen mehr aufweisen. Die bestehenden Gehwege sind zwischen 2,50 m und 2,70 m breit und werden auf der Nordseite stellenweise durch das provisorisch zugelassene Gehwegparken auf 2,00 m beschränkt.

Die sich bei einer Querschnittsbreite von 14 m ergebenden Restbreiten für einzelne zu realisierende Elemente warfen die grundsätzliche Frage auf, ob eine Funktion wie das Parken nicht gänzlich aus der Schillerstraße herausgenommen werden sollte.

Abbildung 03: Gestauchter Querschnitt



Gesamtbreite: 14 m

Verfügbare Straßenbreite Schillerstraße: 14 m

Diskussionsrunde Gesprächsteilnehmer

Im Rahmen der Diskussionsrunde werden Pläne mit dem Idealquerschnitt an zwei Stellwänden aufgehängt. Die Breite einer Stellwand entspricht dabei der vorhandenen Breite des Querschnitts Schillerstraße im Maßstab 1:100. Ziel muss es daher sein, alle gewünschten Elemente des Querschnitts Schillerstraße auf einer Stellwand „unterzubringen“ (Kompromissquerschnitt bzw. gestauchter Querschnitt).

Der „gestauchte Querschnitt“ bzw. Kompromissquerschnitt wird erarbeitet und auf das Flipchart gehängt. Diskussionspunkt bleiben auch die beidseitigen Gehwege, die zugunsten einer Park- bzw. Lieferzone nunmehr auf eine Breite von 2,00 m reduziert werden. Eine Verbesserung der Situation findet vor allem für die Radfahrer statt, für die im Kompromissquerschnitt nun in beide Fahrtrichtungen je ein Schutzstreifen angeboten wird.

Der „gestauchte“ Querschnitt führt zu kontroversen Diskussionen. Diverse Gesprächsteilnehmer fordern bei einer Realisierung der „gestauchten“ Variante die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren. Herr Oberacker (Straßenverkehrsbehörde) wird die Umsetzung überprüfen. Auf die notwendige Querschnittsbreite hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit jedoch keinen Einfluss.

Herr Holzinger wünscht sich Abstellmöglichkeiten für Radfahrer (z. B. Radbügel) im Bereich der Park- und Lieferzone.

Die Probleme bei der Ausweisung der Lieferzonen werden diskutiert. Herr Hohloch merkt an, dass die Lieferzonen meist zugeparkt sind und die Lieferfahrzeuge im Straßenraum be- und entladen werden.

Es wird diskutiert, ob es sinnvoll ist die Parkierungs- und Lieferzone nicht nur auf einer Straßenseite sondern jeweils versetzt anzubieten. Herr Stier merkt an, dass ein sich mehrfach ändernder Querschnitt für Radfahrer schwer verständlich ist und Gefahren birgt.

Die notwendige Breite der Lieferbereiche und deren verkehrsrechtliche Anordnung werden ausführlich diskutiert.

Es wird darüber diskutiert, ob die Kurzzeitstellplätze an der Schillerstraße wirklich notwendig sind. Besonders die Parkierungsvorgänge und das Öffnen der Fahrzeugtüren bergen für die Radfahrer Risiken. Gerade ungeübte Radfahrer und Kinder bzw. Schüler sind hier gefährdet, so die Aussage von Frau Dr. Knoß und Frau Gönnerwein. Im Nahbereich gibt es zahlreiche Stellplätze in Parkhäusern und Parkgaragen, die genutzt werden können, so Frau Dr. Knoß.

Herr Gericke verweist auf das ausreichende Angebot von Stellplätzen in der unmittelbaren Umgebung in Tiefgaragen und Parkhäusern (z. B. Bahnhofstraße), die aufgrund der Brötchentaste (30 Minuten kostenloses Parken) attraktiv sind. Dies gelte auch für Tiefgarage der Kreissparkasse. Herr Drobac möge prüfen, ob hier auch für „Nichtkunden“ der KSK eine Brötchentaste eingerichtet werden kann. Herr Gericke regt ferner an, die Einzelhändler sollten gemeinsam mit der Stadtverwaltung nach Möglichkeiten suchen, die Parkmöglichkeiten dort noch besser anzubinden und zu bewerben.

Herr Seybold erläutert nochmals, dass ein Wegfall der Kurzzeitstellplätze zu einem Umsatzrückgang von bis zu 40 % führen kann. Auch Herr Boucsein spricht sich für die oberirdischen Stellplätze in der Schillerstraße aus. Er meint, dass oberirdische Stellplätze zum Straßenraum gehören und von den Kunden erwartet werden. Herr Pudel merkt an, dass in seinem Geschäft kaum Laufkundschaft ist und spricht sich wie Herr Renk ebenfalls für die Kurzzeitstellplätze aus.

Anhand der Videoaufnahmen konnte festgestellt werden, dass am Haltebalken in der Knotenpunktzufahrt Schillerstraße des signalisierten Knotenpunktes Schillerstraße/Bahnhofstraße keine Parallelaufstellung der Fahrzeuge (Linkseinbieger neben Rechts- bzw. Geradeausverkehr) erfolgt. Ein Teilbereich könnte hier für die Radfahrer entsprechend abmarkiert werden (aufgeweiteter Aufstellbereich).

Herr Schäfer merkt an, dass ein Kompromiss keine optimale Lösung ist, jedoch mit diesem Querschnitt alle Verkehrsteilnehmer und Interessen so gut es bei einer vorhandenen Querschnittbreite von 14 m eben geht, berücksichtigt werden.

Ergebnisse

Am Ende wird der „gestauchte Querschnitt“ als Kompromiss zur Diskussion gestellt. Frau Liepins stellt fest, dass dieser Entwurf fast dem genehmigten Beschluss entspricht. Es wird geprüft, ob die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert werden kann. Die Umsetzung dieser Kompromisslösung würde ca. € 800.000,00 kosten. Mit einem Ausbau ist in 3 bis 4 Jahren zu rechnen.

Insgesamt sollen künftig 8 Kurzzeitstellplätze und 2 Lieferbereiche auf der Südseite der Schillerstraße vorgesehen werden statt wie bislang 12 Stellplätze und 2 Lieferzonen auf der Nordseite. Die Parkierungs- und Lieferzonen werden mit Bäumen und Abstellmöglichkeiten für die Radfahrer durchsetzt. Die Parkdauer wird von 60 Minuten auf 30 Minuten reduziert. Herr Drobac von der KSK prüft, ob Nichtkunden in der Tiefgarage der Kreissparkasse für 30 Minuten kostenlos parken dürfen.

Es wird ein Probelauf mit beidseitigen Schutzstreifen von 1,25 bis 1,50 m Breite vereinbart. Die Kurzzeitparker müssen an den gekennzeichneten Stellen weiter auf den Gehweg fahren statt wie heute nur zur Hälfte. In diesen Bereichen wird der Gehweg dann nur noch eine Breite von 1,50 m oder weniger aufweisen. Inwieweit dies akzeptiert werden wird, wird der Probelauf zeigen. Herr Gericke bemängelt die zu geringe Gehwegrestbreite, die deutlich unter den Richtlinien liegt.

Aufgestellt:
Ludwigsburg, den 01.04.2012

BS INGENIEURE