

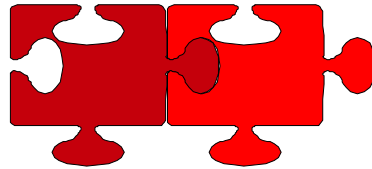


SPD Ortsverein | SPD-Gemeinderatsfraktion | Jusos

Schwetzingen

Katalog von Bürgerwünschen
und kritischen Anmerkungen
zum Thema

„(Un)möglicher Verkehr in Schwetzingen“



Zusammengetragen aus

- postalischen und elektronischen Dokumenten seitens der Bürger (roter Briefkasten)
- Bürgerdiskussionen in Fraktions- und SPD-Vorstandssitzungen sowie am Mitmachstand „(Un)möglicher Verkehr in Schwetzingen“ am 2. Juni 2012
- schriftlichen Beschwerdeformulierungen vom Mitmachstand „(Un)möglicher Verkehr in Schwetzingen) am 2. Juni 2012
- Hinweisen von engagierten Bürgerinnen und Bürgern über die Website www.radfalle-schwetzingen.de

zur Übergabe an Prof. Dr.-Ing. Christoph Hupfer im Rahmen der Verkehrsplanung
und Erstellung eines Leitkonzeptes in Schwetzingen

Schwetzingen, am 29. August 2012.

Zusammengestellt von
Bastian Jansen und Robin Pitsch



KOMMENTAR

Entstehung und Zweck dieser Sammlung:

Autoverkehr in Schwetzingen - man gewöhnt sich dran, oder?

Das Thema Verkehr ist in Schwetzingen seit 60 Jahren aktuell. Trotzdem hatte bisher niemand den Mut, dieses Thema anzugehen. Das Problem, auch schon vor sechzig Jahren, war immer die problematische Lage der Innenstadt zwischen Schloss und Bahnhof und der Verkehr von Nord nach Süd, der durch diesen engen Knotenpunkt (und hier besonders über die Barockachse Carl-Theodor-Straße) hindurchgeführt werden muss. Im Gegensatz zu anderen Städten ähnlicher Größe, die es fast alle geschafft haben, den motorisierten Individualverkehr aus ihren historischen Herzen weitgehend zu verbannen und innerstädtisch um den Kern herumzuleiten, wurde in Schwetzingen diese Aufgabe bis weit nach der Jahrtausendwende verschlafen. Zwar gibt es die Südtangente, die B535 und die L599, trotzdem ist der Autoverkehr innerhalb weder *systematisch* kanalisiert, noch hat Schwetzingen es geschafft, sein Herz, den spätbarocken Schlossplatz, seinen ehemaligen mittelalterlichen Marktplatz vor dem Rathaus

oder gar die frühmittelalterliche Keimzelle des ehemaligen Straßendorf Oberschwetzingen (= Karlsruher Straße) verkehrsärmer zu gestalten. Im Gegenteil, Verkehr scheint sowohl auf dem Schlossplatz (wenn auch langsamer) und vor dem Rathaus tatsächlich gewollt zu sein! Argumentiert wird vor allem von Seiten der Einzelhändler mit kurzen Anfahrtswegen. Tatsächlich aber sind viele Autos gar keine Kunden, sondern eher Durchgangsfahrer, die aus Teilen der Stadt über diese Knotenpunkte in andere Stadtteile oder Umlandgemeinden erreichen müssen. Die vorhandenen Umgehungsstraßen sind hierfür anscheinend nicht attraktiv genug. Mit einigen Stell-schrauben an den Ampeln (auch außerorts: Stichwort „Grüne Welle“) oder die Umkennzeichnung von Straßenschildern (v.a. Für den Last- Durchgangsverkehr) wäre vieles bereits jetzt realisierbar.

Zu dem Nord-Süd-, Ost-West-, „Schrägnunner-un-widda-ruff“-Verkehr kommt für tatsächliche Kunden oder Touristen eine gespannte Parkplatzsituation, zumindest was a) kostenlose Parkplätze und b) solche in direkter Nähe zum Ge-



schäft (gewünscht werden hier Geschäft-Park-Entfernungen von unter 10 Meter) betrifft.

Ist Fahrrad fahren die bessere Alternative?

Auch durch ertüchtigende oder umweltorientierte Faktoren ist das Rad an und für sich eine gute Alternative um Auto. Innerstädtisch kollidiert die bewusste Radnutzung jedoch mit anderen Verkehrsteilnehmern wie Fußgänger und Autofahrer. In Schwetzingen liegt dies vor allem an einer sehr unklaren Situation: wo dürfen bzw. sollen Radfahrer eigentlich entlangfahren? Sind sie an vielen Stellen nicht gegenüber Autofahrern benachteiligt, bzw. lohnt sich dann auch der Umstieg aufs Rad überhaupt? Zentral für das Radfahren ist ein ausreichendes Radwegenetz, auf dem Radfahrer fahren können, ohne Fußgänger gefährden zu müssen oder durch Autofahrer gefährdet zu werden. In Schwetzingen fehlen, neben einem systematisch angelegten Radwegenetz auch nahezu vollkommen die charakteristisch roten Radwegmarkierungen (Ein Gesetz schreibt diese nur auf bestimmten Straßen und dort nur ab einer bestimmten km/h-Geschwindigkeit von Autos vor.

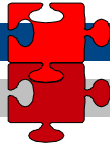
Tatsache ist, dass Radfahrer auch in Schwetzingen so ziemlich überall fahren, aber vielleicht auch nur deshalb weil konkrete radfahrerfreundliche Regelungen und Markierungen fehlen.

Dann doch lieber zu Fuß...

Per Pedes durch die Innenstadt ist eigentlich die treffendste Variante seine Einkäufe in der Innenstadt zu tätigen. Zumindest dann, wenn man auf Parkplätzen in der Innenstadt (alter Messplatz, Parkhaus Wildemannstraße) auch einen kleinen Obulus zu zahlen gewillt, ansonsten wird's nämlich schwierig. Aber auch die Innenstadt ist von Mankos für Fußgänger gekennzeichnet. Neben der bereits erwähnten Fahrradproblematik sind vielerorts auch die Gehwege zu schmal. Heidelberger sowie an einigen Stellen die Friedrich- und Karlsruher Straße sollen hier nur als Beispiele gelten.

Was hat uns als SPD bewogen, diese Sammlung zu erstellen?

Als kommunalpolitisch orientierte Organisation haben wir immer mehr frustrierte und kritische Anmerkungen bezüglich des Verkehrs erhalten. Mit Beschlüssen und Reizthemen „Kaufland-



kreisel“, „schleichender Schlossplatz“ oder „B535“ haben wir uns überlegt, was bei diesem Dauerbrenner der Schwetzinger Kommunalpolitik unter- nommen werden kann. Und so haben wir 2010 für die Fahrradinteressierten die Mitmachhomepage Radfalle-Schwetzingen entwickelt, bei der viele Kritikpunkte zusammengetragen wurden. Später formierte sich innerhalb unseres Ortsvereins ein Arbeitskreis zum Thema Verkehr, der ebenfalls in Bürgerkontakt Themen aufgriff und am 2. Juni 2012 dann unter dem Reizthema „Turner rauf, Kreisel auf! - (un)möglicher Verkehr in Schwetzingen“ einen Mitmachstand initiierte, bei dem Bürgerinnen und Bürger ihre Kritik, Vorschläge und Anregungen zu Aspekten des Schwetzinger Verkehrs formulieren konnten. Ergänzt wurde die Sammlung durch persönliche Gespräche und Diskussionen auf öffentlichen Ortsvereins- und Fraktions-sitzungen.

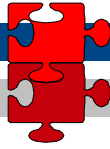
Verkehrsleitplan und Handlungsdesi- derate:

Prof. Dr.-Ing. Christoph Hupfer wurde auf Initiative der Stadtverwaltung und Oberbürgermeister Dr. René Pörtl beauf- tragt, im Dialog mit den Bürgern ein

Verkehrsleitplan zu erstellen. Dabei geht es nicht nur um die Behebung ein- zelner verkehrlicher Fehlplanungen, sondern um ein Gesamtkonzept: Wohin will Schwetzingen mit seinem Verkehr? Und welche Maßnahmen folgen daraus? Wir sehen diese Gelegenheit als Anlass, unsere bisher gesammelten Daten an Herrn Prof. Dr.-Ing. Hupfer zu überge- ben und diese mit in die Planung mitein- zubeziehen.

Wir sind für diesen transparenten und bürgernahen Prozess, möchten aber auch an die Stadtspitze appellieren, dass dieser absolut transparent geführt und die getroffenen Beschlüsse und Maßnahmen in ihrer Absicht, in ihrem Entstehen mit ihren tatsächlichen Für- und Wider-Argumenten transparent kommuniziert werden.

Denn: Verkehr innerstädtisch zu entlas- ten oder zu verändern, heißt immer auch andere Bereiche zu belasten. Stadt und Parteien, auch wir als SPD, müssen unsere Prioritäten, die uns zu einer Ent- scheidung bewegen, OFFEN legen und kommunizieren!



Diese Sammlung an Bürgerwünschen und Anregungen sehen wir als einen Beitrag zu mehr direkter Demokratie. Sie stellt eine Zusammenstellung verschiedener verkehrlicher Knackpunkte dar, die es gilt abuarbeiten und für den politischen Prozess auf der Agenda zu haben. Dazu sind wir als Parteien, als auch die Stadtverwaltung als ausführende Kraft angehalten!

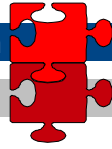
Die Sammlung erfasst mehrere Themenbereiche, deren Punkte alle geografisch geordnet sind, die sich aus Anmerkungen und Kritik durch Schwetzinger Bürger via Brief oder eMail (Roter Briefkasten), im persönlichen Gespräch (z.B. auf dem Mitmachstand am 2. Juni 2012) oder auf der Internetplattform Radfalle Schwetzingen zusammengetragen wur-

de. Die Sammlung hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

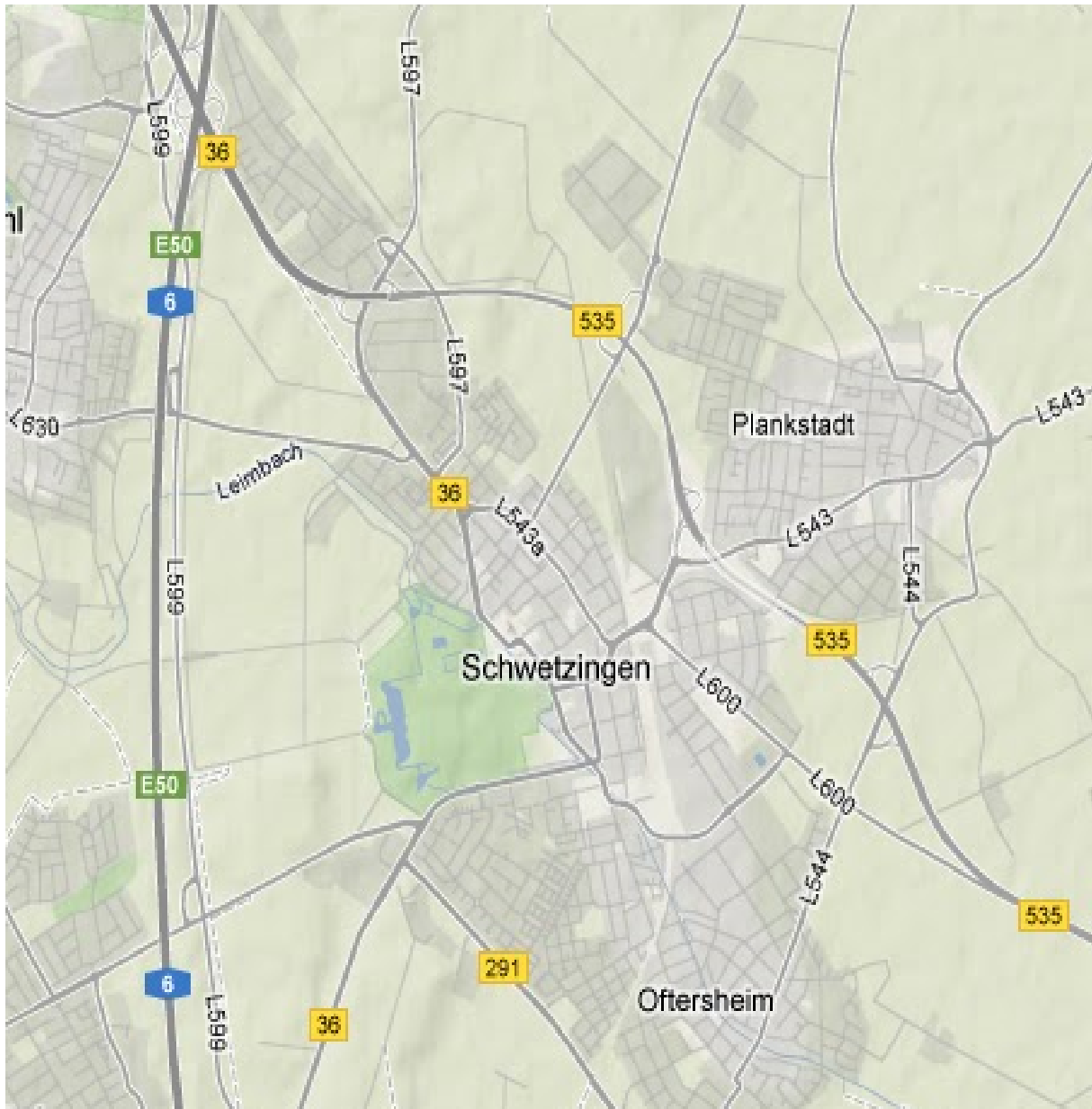
Ganz am Ende finden sich einige Ideen, die schon den Gedanken einer tatsächlichen Verkehrsleitplanung haben, das heißt, es werden Prioritäten für diverse Verkehrsbereiche formuliert, auf die bereits konkrete verkehrliche Maßnahmen folgen können.

Auf den Prozess und das vorläufige Ergebnis sind wir gespannt, denn eins ist klar: Der Prozess wird nie abgeschlossen sein. In diesem Sinne wünsche ich uns (endlich) viel Erfolg bei diesem seit 60 Jahren auf der Tagesordnung stehenden Thema.

Kommentar von
Robin Pitsch, 29. August 2012



SCHWETZINGEN



Schwetzingen und seine Straßen (Quelle: Google Maps)



AUTO

Themenkomplex Auto und fließender Motorverkehr:

Geordnet nach geografischen Bezugspunkten:

Sonderthema KREISEL:

- **Kreisel öffnen** (6 Zuschriften), ohne sachliche konkrete Begründung, Motivation
- **Kreisel geschlossen halten** (1 Zuschrift), ohne sachliche konkrete Begründung, Motivation
- Auf der **anderen Seite der Brücke (Nadlerstraße)** einen Kreisel einrichten, in Zusammenhang mit der schwierigen Kauflandkreiselsituation. Positiv hierbei: Vermutung, nur jene nähmen den kleinen Umweg über zwei Kreisel in Kauf, die auch tatsächlich in die Nordstadt wollten. Durchgangsverkehr wird auf B535 geleitet, Psychologischer Effekt.
- Kreisel anstatt Ampeln wegen zurückgegangenem Verkehr möglich an:
 - am Bellamar **Ecke Odenwaldring/Bruchhäuser Straße**
 - am Ortseingang **T-Kreuzung Oftersheim/Plankstadt/Schwetzingen** (Reg-Präs)
 - an der **Carl-Theodor-Brücke/Nadler-Straße/Bruchhäuser Straße**

Innenstadt

- Verkehr in der **Bahnhofsanlage** hat stark zugenommen
- Starker Verkehr im Bereich **Schul-/Luisen- und Hildastraße** wegen Bankfrequentierung (Sparda-Bank). *Vorschlag: Die Luisenstraße wird zur Einbahnstraße von der Kronenstraße in Richtung Mannheimerstraße; die Hildastraße wird zur Einbahnstraße von der Mannheimerstraße in Richtung Schulstraße; die Schulstraße wird zur Einbahnstraße von der Hildastraße in Richtung Luisenstraße.*



Nordstadt

- Die **Friedrich-Ebert-Straße** wird, entgegen der Einbahnstraßenregelung, von vielen Mopeds unkontrolliert befahren.
- **Friedrich-Ebert-Straße** sowie **Mühlenstraße** als Ortsstraße auf 30 km/h beschränken.
- Forderung: Öffnung der **Einbahnstraße in der Friedrich-Ebert-Straße** in **südlicher Richtung zur Walter-Rathenaustraße** als beidseitig befahrbar:.
Problem momentan: Ausfahrt nur über Friedrichsfelder Landstraße möglich und über asynchron geschaltete Ampeln am Rondell (keine grüne Welle)
- Auf der Linksabbiegerspur nach Brühl am Ortsausgang Schwetzingen/Rondell-Friedhof kommt es morgens regelmäßig zu Staus. Eine Änderung der Ampelregelung in Abhängigkeit von der Rush-Hour ist sinnvoll.

Oststadt

- Zustand von Bruchhäuser Straße an einigen Stellen schlecht und auffällig.
- Parkerlaubnis an der Straße einrichten. Umklassifizierung notwendig.
- Tempo 30 sowie eine Aufhebung des Parkverbotes bei gleichzeitiger Verbreiterung des Gehweges in der **Bruchhäuser Straße** wird vorgeschlagen. Problematik: Besitzrechtsslage (Landeseigentum) und vorgeschlagene Nutzung (nur als Ortsstraße verwirklichtbar) schließen sich aus, sofern die Stadt nicht für die Kosten aufkommen will. Besitzrechtsverhältniskonflikt ist nicht in Richtung des Bürgerwohls ausgerichtet! Dringender Handlungsbedarf! → Klassifizierung als Ortsstraße notwendig, Gelder sind zu generieren, ggf. mit Zuschuss des Landes → Verhandlungsaufnahme mit Regierungspräsidium.

Hirschacker:

- An der Einmündung Mannheimer Landstraße (alte B36) in Richtung MA-Friedrichsfeld gilt die **Einmündung zum Gewerbegebiet Essener und Dortmunder Straße** als Gefahrenpunkt. Grund: Bei Ausfahrten aus dieser Straße kann



die Geschwindigkeit eines von Schwetzingen, besonders aber aus Richtung MA-Friedrichsfeld/Hirschacker nur schwer eingeschätzt werden, sodass hier ein Unfallpotenzial bei Unterschätzung und gleichzeitiger Vorfahrtnahme gegeben ist. *Vorschlag: ggf. 50km/h in diesem Bereich auf der Mannheimer Landstraße.*

- **generell:** (Schwer)Lastverkehr, *hier: Durchgangsverkehr*, ausschließen und kontrollieren.

Sonderpunkt Schienenverkehr

- Weiterhin starke Lärmbelästigung durch Züge auf den Schienen (Güterverkehr im Besonderen) vor allem im Bereich der Nordstadt (**Berliner Straße**)



AMPEL/SCHILDER

Themenkomplex Beschilderung und Ampeln:

Geordnet nach geografischen Bezugspunkten:

Innenstadt:

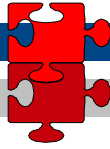
- Keine Hinweistafel „Schloss“ an den Ausgängen der Tiefgarage in der **Marshallstraße**

Nordstadt, Rondell:

- Forderung: Wiedenumstellung der Ampel am Rondell Richtung Lindenstraße in eine Bedarfsampel
- Das Parkverbotschild am **Ende der Berliner Straße** (nahe der Grenzhöfer Straße) wird ständig umgefahren.
- Ampelschaltungen am Rondell und am Bismarckplatz überprüfen

Südstadt:

- Ampelschaltung an der **Südstadtschule Kolping-/Moltke-/Markgrafenstraße** ausbaufähig → für Schulkinder in den Schulzeiten (7-9 Uhr und 12-14 Uhr) zu bevorzugen.
- Ampelschaltung am **Bismarckplatz** ausbaufähig. z.B. um von der Zähringerstraße auf den Bismarckplatz zu kommen müssen vier Straßen bzw. Straßenarme überwunden werden, die alle nicht für den Fußgänger synchron geschaltet sind. Dauer inklusive Wartezeit: zwischen ca. 4 - 8 Minuten je nach Ausgangspunkt.

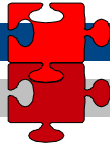


PARKEN

Themenkomplex Parken:

Innenstadt:

- Mangelnde **Parkmöglichkeiten in der Innenstadt**, daher ggf. Errichtung von ein- bis zweistöckigen modularen Parkhäusern an der **Bahnhofsanlage** (ähnlich Ikea) für Park+Ride oder Park+Walk. Stadtmitte nähere Parkplätze sollen weiterhin Geld kosten!



KONTROLLE

Themenkomplex Kontrolle:

Nordstadt:

- Auch Geschwindigkeitskontrollen im Bereich **Mühlenstraße** durchführen.

Innenstadt:

- Zu viele fahrende Fahrräder und Autos in der **Mannheimer Straße**, wenig Kontrolle
- Die Radwege an der **Dreikönigstraße** werden immer noch von Fußgängern ignoriert, sind unübersichtlich und werden auch schon gelegentlich durch Autos blockiert.
- **Generell:** Kontrollen, ob Radwege zugeparkt werden



FAHRRAD 1

Themenkomplex Fahrrad:

(1) Fahrrad-Verleih-System:

Dieser Beitrag wurde als eMail an den roten Briefkasten geschickt und auch auf dem Mitmachstand der SPD Schwetzingen thematisiert. Status: konkretisierbar.

Anregung eines Fahrrad-Verleih-Konzeptes z.B. im Verbund mit Nachbargemeinden oder im Rahmen der alternativen touristischen Erschließung der Kurpfalz mit Fahrrad. Hierzu wäre Kontakt zu den Nachbargemeinden, Großstädten Heidelberg und Mannheim sowie ggf. zu Touristikverbänden wie z.B. Kurpfalztouristik oder dem Dachverband der Burgenstraße herzustellen.

Vergleichskonzepte aus Kassel www.konrad-kassel.de, oder ganz berühmt und bereits seit Jahren etabliert in Barcelona <https://www.bicing.cat>. Auch interessant, dass auch die Deutsche Bahn damit wirbt <http://www.callabike-interaktiv.de>, das Angebot gilt z.B. auch für Mannheim.



FAHRRAD 2

Themenkomplex Fahrrad:

(2) Ergebnisse Radfalle

Störpunkte nach Ortsteilen geordnet. Eingabe von Nutzern der damaligen Homepage.

Hirschacker und Langer Sand, Rondell

- **Friedrichsfelder Landstraße:** Brückenabgang schlecht gesichert
- Am **Rondell** ist der Radweg häufig zugeparkt. *Kontrolle!*

Nordstadt, Kleines Feld, „Moabit“

- An der **Ecke Friedrich-Ebert-/Walter-Rathenau-Straße** endet der Radweg unversehens.
- An der **Ecke Mannheimer Straße/Rondell** endet vom Rondell aus kommend der Radweg. *Vorschlag: Wäre es nicht möglich, auf der Straße einen Radweg einzuzeichnen?*
- Der Fußgängerweg an der **Friedrich-Ebert-Straße** ist teilweise in schlechtem Zustand.
- Die Radwegführung in der **Antonisstraße** ist nicht optimal.
- Kein eingezeichneter Radweg in der Mannheimer Straße.

Innenstadt: mittelalterlicher Stadtkern

- Die **Ecke Lindenstraße/Kronenstraße** ist wegen Unübersichtlichkeit gefährlich. *Vorschlag: Markierungen, sowie ggf. Autoentschleuniger z.B. Blumenkübel, oder Bodenwellen.*



- Die Radwege an der **Dreikönigstraße** werden immer noch von Fußgängern ignoriert, sind unübersichtlich und werden auch schon gelegentlich durch Autos blockiert. *Vorschlag: Durchgehende rote Markierung und Kontrollen*

Innenstadt-Ost, Brückenumfeld

- In der **Nadlerstraße** an der Haltestelle **Herzogstraße** (Richtung Eppelheim) kommen Radfahrer und Busgäste in Konflikt. *Vorschlag: Verschwenkung des Radwegs auf dem bereits bestehenden Weg möglich?*
- Die **Herzogstraße** ist immer noch nicht ungefährlich: Gegenverkehr. *Vorschlag: In Herzogstraße Straße durchgezogene Radwege (schon häufig gefordert, vermutlich rechtlich schwer möglich)*
- Die **Heidelberger Straße** ist auch durch Gegenverkehr behindert. *Vorschlag: In Heidelberger Straße durchgezogene Radwege (schon häufig gefordert, vermutlich rechtlich schwer möglich), ggf. Fahrradzone.*
- An der **Ecke Bahnhofanlage/Carl-Theodor-Straße** führt der Radweg auf die Straße an einer unübersichtlichen Stelle.
- In der **Bruchhäuser Straße** sind viele Schlaglöcher auf dem Radweg.

Südliche Innenstadt

- In der **Karlsruher Straße** ist der Weg nicht als Radweg benutzbar. Ggf. Radweg entgegen der Fahrtrichtung bei ausreichender Markierung? (Entlastung Karlsruher Straße nötig!). Status quo: Radfahrer können nur über Friedrichstraße ins Stadtzentrum kommen.
- Fahrräder, die vom **Bismarckplatz** kommen, werden auf die Friedrichstraße geleitet. Diese ist sehr gefährlich. Der Radweg dort endet nach wenigen Metern bzw. wird unsichtbar auf die Straße geleitet. *Vorschlag: mindestens eine bessere Markierung.*
- In der **Bismarckstraße** gab es schon Konflikte zwischen Fahrrädern und Fußgängern. Vorschlag auch hier: eindeutige Kennzeichnung durch Farbe.
- Der Asphalt auf dem Radweg an der **Hockenheimer Landstraße** ist aufgebrochen (Höhe Moll'sches Wohnhaus, Getränkemarkt, Tankstelle)



- Ausweisung eines Radwegs vom Süden (Hockenheim/Ketsch) in die Innenstadt über **Zähringerstraße und Forsthausstraße und Karlsruher Straße** → Konfliktvermeidung in unterer Karlsruherstraße, Bismarckplatz, Friedrichstraße. In diesem Zusammenhang ist auch eine Prüfung des **Radwegs über das Gelände der Justizakademie** sinnvoll, da bei bisheriger Regelung so die nicht befahrbare obere Karlsruher Straße bis zum Schlossplatz umfahren werden kann.
- Treppenabgang Südtangente: Gefahrensituation für Fußgänger wegen hoher Fahrraddichte und Schnelligkeit der Radfahrer. *Vorschlag: Verkehrsspiegel für Fußgänger und Hinweisschild für Radfahrer.*

Grenze Oftersheim/Scheffelstraße:

- Vor dem Autohaus AKO, **Scheffelstraße**, besteht eine sehr enge Situation. *Vorschlag: Parkbucht beseitigen.*
- **Toom Baumarkt Parkplatz:** *Vorschlag zum Ausbau des Weges Parkplatz-Südtangente als Abkürzung für Schüler und Radfahrer.*
- **Generell:** Tatsächliche Markierung von Radwegen (rote Farbe!) damit ALLE Verkehrsteilnehmer diesen wahrnehmen und zur Vorbeugung von Konflikten.



IMPULS/IDEE

Autofreier Schlossplatz!

Priorität: verkehrsarmer Schlossplatz & verkehrsarme Karlsruher Straße

Eine in Richtung priorisierte Verkehrsplanung gehende Diskussionsgrundlage, die auch auf dem Mitmachstand am 2. Juni und in persönlichen Gesprächen diskutiert wurde, ist hier (auch bildlich) dargestellt. Das Grundprinzip ist die nahezu komplette Entlastung des Schlossplatzes, allerdings zu Lasten einiger anderer Straßen z.B. Bahnhofsanlage. Hintergrund ist der, dass, sofern man in der Innenstadt Verkehrsumlenkungen haben möchte, immer die eine Straße belasten muss, um eine andere zu entlasten. Daher stieß diese Lösung zwar durchaus auf zahlreiche Sympathisanten, jedoch bei direkten Anwohnern z.B. der Bismarckstraße und Bahnhofsanlage erhebliche Ablehnung. Sie ist nur als Impuls, als Idee zu sehen. Eine Verwirklichung wäre zwar mit u.g. Argumenten sinnvoll, müsste allerdings noch genauer modelliert werden.

Status quo:

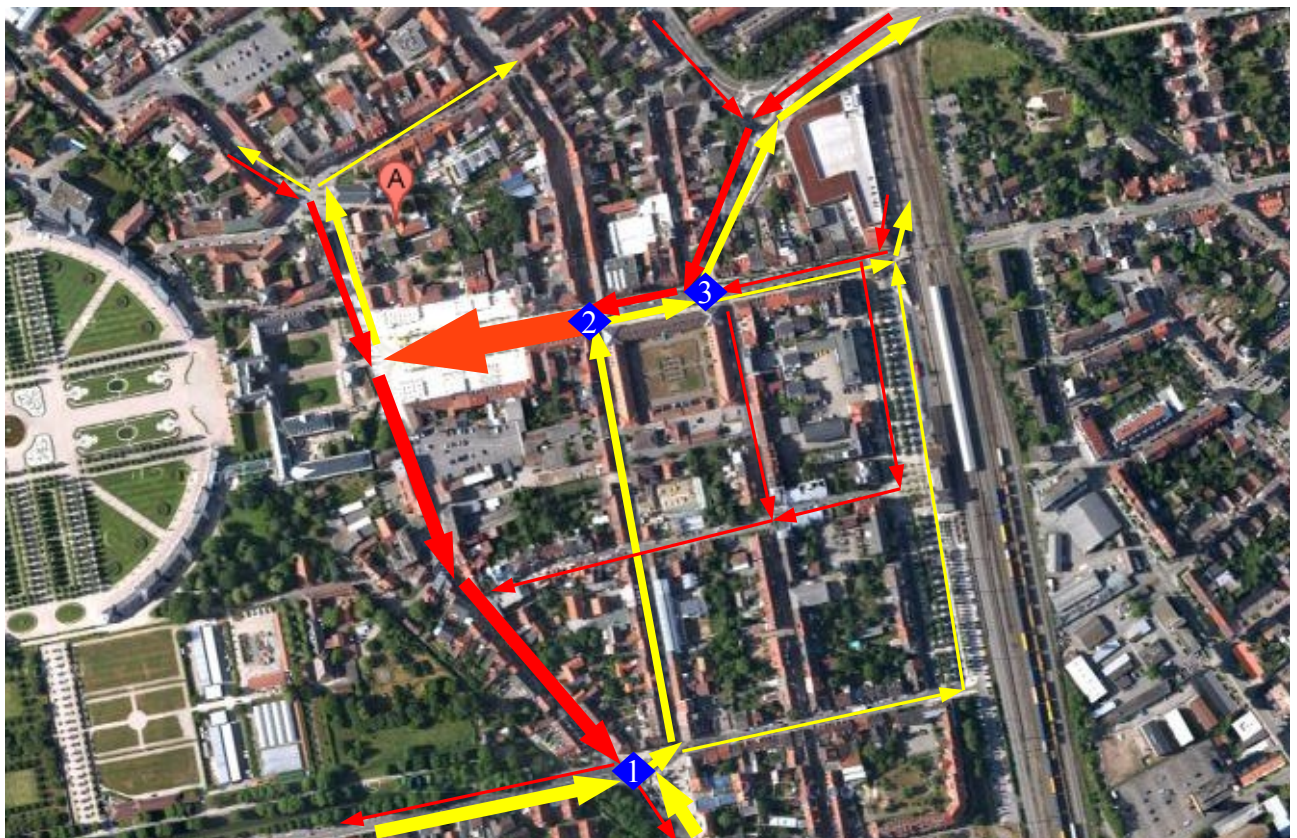
Momentan MUSS der gesamte Verkehr über den Schlossplatz, vor allem in Nord-Süd-Richtung, für die es KEINE Alternative gibt. Der Süd-Nordrichtung wird neben dem Schlossplatz und der Alstadtdurchfahrt noch der Weg über eine definitiv nicht auf den Durchgangsverkehr ausgelegte Berliner Straße angeboten. Die Karlsruher Straße ist an manchen Stellen sehr eng, die vielen Autos, belasten in Nord-Süd-Richtung verpesten die enge Straßenblockrandbebauung durch ihre Abgase. Die Friedrichstraße ist belastet, hier werden Autos durch eine Ampel zum Halten gezwungen, daher ist auch bei einer geringeren Belastung der Friedrichstraße die Kreuzung zur Carl-Theodor-Straße immer mit wartenden und Autos belastet. Die Carl-Theodor-Straße, selbst auch nicht unbedingt breit, wird momentan in zwei Spuren befahren. Eine innerstädtische Süd-Nord-Verbindung ist momentan tatsächlich in adäquater Weise NUR über Schlossplatz und Berliner Straße möglich, da der Kaufland-



kreisel geschlossen ist. Insgesamt kommen noch Ampeln hinzu (blaue Rauten) die den Verkehrsfluss lähmen.

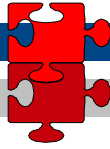
Eine Süd-Nord-Verbindung über die B535 auszuweisen ist nicht sinnvoll, da hier vor allem noch die beiden Bahnübergänge in Richtung Nordstadt psychologische Abneigungen nach sich ziehen, bzw. bei mehreren Zugdurchgängen auch ERHEBLICHE Zeitaufwände bedeuten und diesen Weg daher unplanbar machen. Auch die Einfahrt nach SWZ-Nord über die alte B36 und Rondell ist durch Ampelschaltungen unattraktiv. Die B535 ist damit KEINE INNERSTÄDTISCHE Alternative!

Satus quo in der Innenstadt



Neue Idee: Schlossplatz frei, Friedrich-Straße umkehren!

Die neue Idee sieht vor den Schlossplatz dermaßen zu entlasten, dass eine komplette Sperrung für den Individualverkehr durchaus möglich ist. Damit würde nicht nur der Platz autofrei, sondern auch die angrenzenden Altstadtgebiete und Keimzellen



Schwetzingens entlastet. Der Schlossplatz würde seine FUNKTION ALS VERKEHERS-VERTEILER in die einzelnen Richtungen verlieren, der Verkehr im ehemaligen Oberdorf (Karlsruher Straße) und Unterdorf (Dorfzentrum um Rathaus und St. Pankratius-Kirche) würde abnehmen, die langfristige Einrichtung einer Altstadtmeile (Schlossstraße, Schlossplatz, Dreikönigstraße, Kleine Planken, Heidelberger Straße, Hebelstraße) erschien tatsächlich möglich.

Idee: verkehrsarmer Schlossplatz



Folgende Maßnahmen müssten innerhalb dieses Ziels verfolgt werden:

- Der Nord-Süd-Verkehr kann jetzt bereits über den Kauflandkreisel abfließen, müsste dann aber nach rechts Richtung Schloss gelenkt (Einbahnstraße Carl-Theodor-Straße) um dann in die Friedrichstraße einzubiegen (Einbahnstraße Richtung Bismarckplatz; umgekehrte Regelung zum Status quo) und am Bismarckplatz wieder auf die Zähringerstraße gelenkt zu werden. In der Innenstadt, die als 30er-Zone ausgewiesen sein muss, müssen Fußgängerüberwege



(Zebrastreifen) für Fußgänger eingerichtet werden. An Fußgängerüberwegen besteht Haltepflicht für Autos, bei Querungsbedarf von Fußgängern. Ampelschaltungen in diesem Bereich entfallen!

- Der Süd Nord-Verkehr muss über den Bismarckplatz, die Bismarckstraße und die Bahnhofsanlage laufen, von wo er dann über die Carl-Theodor-Straße auf die Brücke geleitet wird und dort über den GEÖFFNETEN KREISEL in Richtung Mühlenstraße in die Nordbezirke oder über die Brücke nach Plankstadt oder die Oststadt geleitet werden kann. Auch wären im Innenstadtbereich prinzipiell keine Ampelschaltungen nötig, jedoch müssen an Querungsstellen von Fußgängern Überwege eingerichtet werden!
- Problematisch zeigt sich hierbei die Verkehrsführung am Bismarckplatz, der bei der letzten Umgestaltung keine möglichen Veränderungen in diesem wichtigen verkehrlichen Knotenpunkt kurzfristig zulässt. Durch die äußerst ungünstige Position des Kiosks (Eisdiele) ist ein Umbau wahrscheinlich unumgänglich.
- Belastet werden allerdings Bismarckstraße und Bahnhofsanlage allerdings muss hier die 30er-Zone eingehalten werden. Die Bahnhofsanlage wird zwar auch mehr Verkehr bekommen, allerdings verläuft die Straße, durch einen Park getrennt etwa 20 Meter von der Wohnbebauung entfernt, auf Gleisseite befindet sich KEINE Wohnbebauung, der Geräuschpegel ist also wahrscheinlich keinesfalls umfassender als der Zuglärm.
- Dem gegenüber stehen ERHEBLICHE Entlastungen durch Verkehr, Lärm und Gestank nicht nur innerhalb des Innenstadtbereichs, sondern vor allem in der Karlsruher Straße. Eine derartige bauliche Enge ist weder im Bereich der Bismarckstraße, geschweige denn in der Bahnhofsanlage vorhanden. Damit wird ein weiterer Teil der Innenstadt entlastet!

Weitere mögliche Konsequenzen und Chancen:

Karlsruher Straße:

- die entlastete Karlsruher Straße könnte zu einer Fahrradstraße ausgebaut werden.



- Zufahrt zum neuen Parkhaus Schlossgarage gelingt nur über die Karlsruher Straße Richtung Schloss und die Ausfahrt wieder zurück Richtung Kreuzung Clementine-Bassermann-Straße.
- Die Karlsruher Straße könnte für den Individualverkehr gesperrt werden (nur noch Anlieger frei!)

Carl-Theodor-Straße:

- Die Straße kann generell zu einer Einbahnstraße in Richtung Schloss erklärt werden. Eine Fahrbahnverkleinerung könnte die positive Folge vor allem für Fahrradfahrer sein (die nun in beiden Richtungen, auch entgegen der Fahrtrichtungen fahren dürften und die Fußgänger nicht mehr behindern!).
- Im Bereich der Einmündung Nadler-Straße bzw. Carl-Theodor-Brücke müsste ein Reißverschlussverfahren für den Verkehr aus Richtung Bahnhof sowie für den Verkehr aus Richtung Brücke eingerichtet werden.
- Fußgängerüberwege über die verkleinerte Fahrspur ermöglichen Auto-, Rad- und Fußverkehr ohne Ampelwartezeiten. Tempo 20 erhöht den Effekt eines GEMEINSAMEN NEBENEINENDERS ALLER VERKEHRSTEILNEHMER in diesem Teil.

Andere Straßen:

- Der Durchgangsverkehr der Berliner Straße wird abnehmen.
- Der Verkehr in der Mühlenstraße nimmt zu, allerdings ist diese derart ausgebaut, dass sie auch mehr Verkehr ertragen kann. Natürlich hat hier der Verkehr durch die B535 extrem abgenommen, allerdings ist die Straße für den künftigen Nord-Süd und Süd-Nord Verkehr besser geeignet als der Stadtkern!

Seitenstraßen der Mühlenstraße:

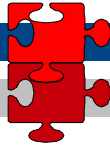
- Der Befürchtung der Zunahme des Verkehrs in den Seitenarmen der Mühlenstraße (z.B. Hecker-Straße, Grenzhöfer Straße) könnte mit Einbahnstraßenregelungen entgegengewirkt werden. Einfahrten könnten dann ausschließlich von der Mannheimer Straße in Richtung Mühlenstraße erfolgen. Anlieger müssten dann, bei Fahrt aus Richtung Kauflandkreisel allerdings zur Einfahrt in ihr zu Hause über das (ggf. ampelfreie) Rondell um dann in die Mannheimer Straße einzubiegen. Gleiches würde für die Linden Straße gelten. Das



Rondell wäre dann, was auch seiner Größe zuzurechnen wäre, die Rolle eines nordstädtischen Verteilerkreises zu, vor allem für die Anlieger.

Parken:

- Für Parkhäuser und Parkplätze der Innenstadt ergäbe sich eine ähnliche Nord-Süd Spaltung: Fahrzeuge aus dem Norden würden dann auf innenstadt-nahe Parkplätze wie den alten Messplatz oder das Parkhaus Wildemannstraße geleitet wohingegen aus dem Süden kommende Fahrzeuge auf dem neuen Messplatz, dem Bahnhofgelände (beide in Grenznähe zum Innenstadtbereich), Marstallparkhaus oder die neue Schlossgarage ausweichen. Das Parkleitsystem ist in diesem Punkt bereits heute hilfreich. Parken in direkter Innenstadtnähe ist bei einer Komplettschießung des Schlossplatzes zwar immer noch möglich, durch die umständliche Verkehrskonstellation innerhalb der Innenstadt verlieren diese Parkplätze eher an Attraktivität (allerdings bei Beibehaltung!) zu Gunsten der momentan eher tendenziell weniger frequentierten Parkhäuser und Parkplätze. Auch die „Rundfahrten“ zur Suche von Parkplätzen würde zumindest in Zusammenhang mit einer zusätzlichen Querung des Schlossplatzes abnehmen, ganz einfach deshalb, weil es diese Möglichkeit über diesen aktuellen Verteilerplatz zu fahren, nicht mehr gegeben wird.



IMPULS/IDEE

Ampelfreies Rondell!



Im Gegensatz zum Status quo, der sich am Rondell vor allem durch zahlreiche asynchron geschaltete Ampeln kennzeichnet, wäre ein ampelfreies Rondell als großer Kreislauf ohne zwischenlaufender Fahrbahnzweig durchaus denkbar. Das Rondell könnte als durchgehend zweispuriger Kreislauf angelegt werden. Der Straßenbestand ist bereits heute auf zwei, teilweise auf drei Spuren ausgebaut. Hinter den Aus- bzw. Einfahrten könnten Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) z.B. für Schulwege installiert werden, weiter nördlich des Großkreisels befindet sich bereits heute schon auf Höhe der Kreuzung Friedrichsfelder Landstraße eine Ampelanlage.

Bei der Einrichtung eines zweispurigen Großkreisels genießen die Anlage der Schulwege (z.B. vom Kleinen Feld in Richtung Nordstadtschule, Priorität. So müssen auf akzeptable, kinder- bzw. schülerfreundliche Fußgängerüberwege bzw. ggf. Ampeln



mit ein Konzept einbezogen werden. Dies betrifft vor allem die Einfahrten von eingehenden Straßen in, und von abgehenden Straßen aus dem Kreisel.
(ähnlich zu vgl. Konzept der FWV Schwetzungen inkl. Modellversuch)