

Ergebnis und Forderungen an den 2. Tag - Aktenvermerk

1. Planspiel Bestand - Ergebnis

Es gab vier Gruppen, die jeweils eine Arbeit abgaben.

Klassifizierung des Straßennetzes

- **Hauptverkehrsstraßen** (rot = überörtlicher Durchgangsverkehr):
 - Maichinger-/Weilemer-/Renninger Straße, Neue Stuttgarter Straße, Alte Stuttgarter Straße (Gruppe I, III, IV);
 - Planstraße (Gruppe I)zum Vergleich Verkehrskonzept: Maichinger-/Weilemer-/Renninger Straße
- **Verkehrsstraßen** (orange = örtlicher Durchgangsverkehr)
 - Alte Stuttgarter Straße (Gruppe II);
 - Kniebisstraße-Brühlstraße-Feldbergstraße-Warmbronner Straße; Schleichverkehr Stuttgart/Renningen und nach Leonberg (Gruppen II-IV)
 - Mühlstraße-Bachstraße-Oswaldstraße-Weiherstraße; Schleichverkehr Maichingen-Stuttgart (Gruppen II-IV)
 - Hindenburgstraße-Hohberger Straße-Alte Stuttgarter Straße-Oswaldstraße-Weiherstraße; Schleichverkehr Maichingen-Stuttgart (Gruppen II-IV)
 - Mühlstraße-Bachstraße-Alte Stuttgarter Straße-Planstraße- Neue Stuttgarter Straße-Brühlstraße-Feldbergstraße; Schleichverkehr Maichingen-Renningen (Gruppen I und IV)
 - Mäuerlesstraße (Gruppe III)-Traubenstraße (Brunnenstraße); Schleichverkehr Renningen-Stuttgart (Gruppen II und III)
 - Blumenstraße (Gruppen III und IV)
 - Fichtenstraße-Oswaldstraße-Weiherstraße; Schleichverkehr Alte Stuttgarter Straße-Neue Stuttgarter Straße (Gruppe III)
 - Bahnhofstraße - Schleichverkehr; (Gruppe II und III)
- **Hauptsammelstraßen** (gelb = innerörtlicher Sammelverkehr)
 - Umfahrung Kindergarten im Mühlberg (Konflikt), Marienstraße; Fichtenstraße-Oswaldstraße (Schleichverkehr?); (Gruppe IV)
 - Marktplatz-Planstraße; Brunnenstraße, Traubenstraße (Gruppe III)
 - Blumenstraße, Oswaldstraße, Fichtenstraße, etc. (Gruppe II)
 - Gruppe I wertet die Verkehrsstraßen von Gruppe II als Hauptsammelstraßen

Erkenntnisse

- Hauptverkehrsstraße Maichinger-/Weilemer-/Renninger Straße (Verkehrsbeziehung Maichingen-Renningen) oft dicht; deshalb
- Durchgangs-/Schleichverkehre im gesamten Ort, vor allem aber auch in den Wohnquartieren (Mühlberg, Quartier Hohberger Straße, Quartier Traube-, Mäuerlesstraße); Gründe:
 - Navigationssysteme

- Gewöhnung aus Baustellenumleitung
- Engstelle Rathaus
- Bahnübergang Maichinger Straße
- Zahlreiche Konfliktpunkte, vor allen in den Wohnquartieren und im Ortskern:
 - Kindergarten Liebenzeller Weg
 - Kreuzungs- und Einmündungsbereiche, z.B. Kiniebis-/Ecke Feldbergstraße
 - Einfahrten Schafhauser Straße/Maichinger Straße und Warmbronner Straße (Parken aufgehoben, Verkehr schneller und gefährlicher)
 - Fichtenstraße, Weiherstraße, Brunnenstraße
- Erfahrung von Verkehr unabhängig von quantitativer Belastung: z.B. viel (Schleich-) Verkehr in der Mühl-/Bachstraße, Planstraße, Brunnenstraße, die dafür gar nicht gerüstet sind
- Konfliktbereich Schulwege, z.B. aus Mühlbergle: Nutzung von Hauptverkehrs- und Gewerbestraßen mit Konfliktbereich Einmündung Warmbronner-/ Neue Stuttgarter Straße (Gehweg wird von Bussen, LKW überfahren wg. Kurve und zu hohem Tempo)
- jetzige Hauptdurchgangsstraßen werden auch künftig als solche bleiben/benötigt

2. Konfrontation mit den Zahlen - Erläuterungen

Erläutert wurden die Pläne

- Belastungsplan aus Analyse 2003
- Belastungsplan Planungsfall 0-20
- Belastungsplan Planungsfall 3-20
- Klassifikation Verkehrsnetz auf Basis Planfall 3-20
- Struktur der Belastungszahlen: 50% Durchgangsverkehr, 30% Ziel- u. Quellverkehr, 20% Binnenverkehr

Erkenntnisse

- Auch mit Tangentensystem teilweise noch erhebliche Verkehrsmengen im Ort
 - Neue Stuttgarter Straße: mit 7.200 KFZ nur Reduzierung um 1.650 KFZ gegenüber Planfall 0-20
 - Erhöhung in Schafhauser Straße um ca. 6.000 KFZ
- Die Tangenten nehmen relativ wenig Verkehr auf - warum? Frage nach Relation Aufwand - Nutzen
- Forderung: Aus dem Verkehrskonzept Planfall 3-20 ist keine Verkehrslenkung ablesbar, ein Verkehrslenkungskonzept fehlt; Beginn der Probleme bereits an der Nahtstelle Tangenten/Ortsstraßen-netz
- Forderung: Information, wie sich die prognostizierten Verkehre zusammensetzen (z.B. Durchgangsverkehr, eigenproduzierter Verkehr)
- Forderung: Erträglichkeitseinschätzung des vorgeschlagenen klassifizierten Straßennetz (sind die Straßen für den jeweiligen Verkehr geeignet?)
- Forderung: Ansatz für Diskussion soll die gewünschte Wohn- und Lebenssituation sein; daraus Ableitung von Forderungen an das Straßennetz (Funktion, Qualität, Gestaltung)

3. Ortsbus

Fragen:

- Wie sind die Taktzeiten der S-Bahn?
- Wer nutzt heute den ÖPNV in Magstadt?
- Für wen soll der Ortsbus kommen?
- Wie soll der Ortsbus finanziert werden?
- Förderung nach Fachmann, z.B. von Firma Stäbler

4. 2. Tag

Erkenntnisse

- auch nach dem Bau der Tangenten gibt es noch viel Verkehr im Ort, insbesondere im Ortskern
- Die Straßen im Ortskern werden alle als Hauptsammelstraßen klassifiziert
- die Verlagerung von Verkehr aus den bisherigen Hauptdurchgangsstraßen in Nebenstraßen, z.B. Mühlstraße/Bachstraße, ist problematisch, weil sie bisher andere Funktionen hatten

Forderungen aus GEP

Was gehört zu einer funktionierenden, attraktiven, lebenswerten Gemeinde?

- Wohnquartiere mit hoher Wohnqualität und deren Sicherung, u.a. (kein Durchgangs-/Schleichverkehr)
- funktionsgerechte und attraktive Gewerbegebiete
- ein attraktiver Ortskern als Ort der Identifikation mit hoher Aufenthaltsqualität und als Standort für Veranstaltungen
- Direkte Erschließung der Gewerbegebiete ohne Belastung des Ortskerns und der Wohnquartiere
- Auslagerung des überörtlichen Durchgangsverkehrs

Fragestellungen zur Ableitung konkreter Vorschläge/Maßnahmen

- Welche Funktionen, die in den Wohnquartieren nicht befriedigt werden können, soll die Ortsmitte künftig haben? Was ist uns wichtig?
 - Einkaufen, Dienstleistung
 - Öffentliche Verwaltung
 - Parken, gute Anfahrbarkeit
 - Wohnen
 - "Gute Stube" Magstadt, Identifikation
 - kurze Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer
 - alten-, behindertengerechte Gestaltung
- Welche Ansprüche haben wir an die innerörtlichen Straßen?, z.B.
 - Maichinger Straße als verkehrsberuhigte Einkaufsstraße
 - Mühlstraße/Bachstraße als historische, verkehrsberuhigte Altstadtstraße mit vorwiegend Wohnnutzung
 - Oberer/unterer Marktplatz als verkehrsfreier Ortsmittelpunkt
- Wie kann Durchgangsverkehr durch Verkehrslenkung vermieden werden?

Planspiel - Vorgaben

- Einstieg über den Klassifizierungsplan, Planfall 3-20;
- Fixpunkte:
 - Beibehaltung der wichtigen Beziehung Maichinger-/Renninger Straße
 - Hohe Belastung in der Neue Stuttgarter Straße
 - Alte Stuttgarter Straße mit reduzierter Belastung
 - Rückbau der Maichinger Straße zwischen Bahnhof und Schafhauser Straße
- Aufzeigen möglicher Szenarien mit Konsequenzen, siehe Skizzen
- Umsetzung der Beantwortung der Fragen im Planspiel
 - Entwicklung eigener Szenarien
 - Darstellung der Konsequenzen im Plan (Zeichnung, Symbole)

Workshop "Innerörtliches Verkehrskonzept / Ortsbus", 2. Tag

am 6.04.2006 im Alten Schulhaus (Seniorentreff); Beginn: 19.00 Uhr; Ende: 22.30 Uhr

Leitung des Workshops:

Dipl.-Ing. J. Kleinhans, Dipl.-Ing. Chr. Paulitschek, Planungsgruppe KPS Ostfildern

Fachliche Beratung:

Dipl.-Ing. W. Schröder, Büro Bender + Stahl, Ludwigsburg

Ablauf + Ergebnis

1. Top 1: Begrüßung, Tagesordnung, geplantes Vorgehen

Dipl.-Ing. Kleinhans hieß die Teilnehmer willkommen; 17 Mitwirkende des ersten Tages hatten sich wieder eingefunden, insgesamt waren es 20 Teilnehmer. Kleinhans erläuterte die geplante Vorgehensweise anhand einer Tagesordnung und verwies auf das Zeitbudget von 2 Stunden 30 Minuten, das eine disziplinierte Einhaltung der Tagesordnung verlange. Der Workshop dauerte tatsächlich bis 22.30 Uhr (ca. 3,5 Stunden).

Die räumlichen Verhältnisse ließen die Bildung von drei Arbeitsgruppen zu.

2. Top 2: Ergebnisse des 1. Tages - Bericht

Dipl.-Ing. Kleinhans fasste die Ergebnisse des ersten Tages anhand der vier Klassifizierungspläne der Gruppen und des gemeinsam erarbeiteten Konfliktplans zusammen. Weiterhin erläuterte er den zusammen mit dem Bürgermeister gefassten Beschluss, das Thema Ortsbus angesichts seiner Komplexität und aus Zeitgründen im Rahmen dieses Workshops nicht weiter zu behandeln.

Die Teilnehmer waren sich über die Wichtigkeit und die Bedeutung des Projekts für Magstadt einig und forderten - auch angesichts der von ihnen erarbeiteten Überlegungen (Hausarbeit) - das Thema in einem weiteren Workshop "Ortsbus" zu bearbeiten (s.u. Ziff. 9.3).

3. Top 3: Beantwortung der Teilnehmerfragen

Folgende Fragen wurden von Teilnehmern am ersten Tag aufgeworfen:

- Künftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Magstadt
 - Aufschlüsselung des prognostizierten Verkehrs in der Neue Stuttgarter Straße
 - Aufschlüsselung des prognostizierten Verkehrs in der Traubenstraße
- Dipl.-Ing. Schröder beantwortete sie wie folgt.

- **Entwicklung des Verkehrsaufkommens**

Entgegen der Annahme eines Teilnehmers, dass das Verkehrsaufkommen aufgrund der demografischen Entwicklung eher rückläufig sein werde, ist mit einem erhöhten Fahrtenaufkommen zu rechnen; Gründe: ältere Menschen sind stärker auf den PKW angewiesen, in der Region Stuttgart werden bis 2020 Bevölkerungsgewinne aufgrund von Zuwanderung prognostiziert, der Motorisierungsgrad wird weiter zunehmen.

- **Neue Stuttgarter Straße**
Der Anteil des Durchgangsverkehrs durch Magstadt an den prognostizierten 6.750 Fahrten liegt rechnerisch bei ca. 3.900 Fahrten. Davon haben ca. 2.800 oder ca. 72% die Zielrichtung Ihinger Hof/Weil der Stadt. Der Rest geht nach Renningen, Schafhausen und Maichingen. In diesem Planungsfall ist die geplante Sperrung der K 1006 (Ihinger Straße) nicht berücksichtigt.

Mit der Sperrung der Ihinger Straße und der Annahme, dass der Durchgangsverkehr Richtung Schafhausen und Maichingen über die Tangenten abgewickelt wird, ist nach Aussage Schröders künftig mit einem sehr geringen Anteil Durchgangsverkehr im Mühlberge zu rechnen. Der restliche Durchgangsverkehr mit Zielrichtung Renningen soll mittels einer entsprechenden Verkehrsregelung und baulichen Maßnahmen über das Tangentensystem geleitet werden (siehe Bsp. Renningen).

- **Traubenstraße**
Die südliche Traubenstraße und die östliche Brühlstraße an der Einmündung in die Neue Stuttgarter Straße (die im Verbund gesehen werden müssen) werden zusammen weniger Verkehr haben, in der Traubenstraße wird der Verkehr zunehmen.

4. **Top 4: 1. Arbeitsschritt** **Erläuterung des Verkehrskonzepts Planungsfall 3-20 / 2020**

Zur Vorbereitung der konzeptionellen Arbeitsschritte erläuterte Dipl.-Ing. Schröder anhand einer Folie das Verkehrskonzept Planungsfall 3-20/2020 (B 464, S-Bahn S 60, Tangentensystem, Rückstufung der Hölzertalstraße zur Gemeindestraße) und dessen Auswirkungen auf das örtliche Straßennetz. Darin sind - mit Ausnahme der Sperrung der Ihinger Straße - auch die Straßenbaumaßnahmen außerhalb der Magstadter Markung (Neubau B 295 etc.) berücksichtigt.

Wirkungen, u.a.

- Abnahme des Verkehrs im Ort, Entlastung des örtlichen Straßennetzes
- die Hauptsammelstraßen wie der Straßenzug Maichinger-/Weilemer - /Renninger Straße, die Alte Stuttgarter Straße, die neue Stuttgarter Straße und die Warmbronner Straße können wieder mehr Verkehr aufnehmen, der bisher als Durchgangs-/Schleichverkehr die Wohnquartiere belastet
- die wichtige Beziehung Maichinger-/Renninger Straße kann beibehalten werden
- die Senkung der Verkehrsbelastung in der Neue Stuttgarter Straße fällt relativ gering aus, da die geplante Sperrung der Ihinger Straße nicht eingerechnet ist (siehe oben, Kap. 3.)
- die Belastung der Alte Stuttgarter Straße wird deutlich zurückgehen
- der Abschnitt der Maichinger Straße zwischen Bahnhof und Schafhauser Straße kann aufgrund der künftig geringen Belastung zurückgebaut werden
- Es wird teilweise zu einer Umkehrung der Verkehrsrichtung in den Wohnquartieren, z.B. in der Oswaldstraße kommen.

Hierarchisierung des Straßennetzes

- es verbleiben drei Stufen von Straßen im Ort
 - Hauptsammelstraße (gelb, Funktion Sammeln)
 - Wohnsammelstraße (grün, Funktion Sammeln)
 - Gewerbestraße (blau, Funktion Erschließung)
 - Anliegerstraße (weiß, Funktion Erschließung)
- die Straßen im Ortskern werden gleichermaßen als Hauptsammelstraßen eingestuft, sie werden aber jeweils eine unterschiedliche Belastung aufweisen je nach Lage und künftiger städtebaulicher Funktion und Gestaltung

- **Verkehrslenkungsmaßnahmen**

Vonseiten der Mitwirkenden kamen Fragen:

- Wie kann Durchgangsverkehr durch Verkehrslenkung vermieden werden?
- Reicht das Tangentensystem dafür aus?

Dipl.-Ing. Schröder nannte mögliche Instrumente wie Beschilderung, Vorfahrtsregelung sowie Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum.

Zur Frage, was effektiver sei - Verkehrslenkung durch o.g. Maßnahmen und/oder die Veränderung des Verkehrsverhaltens der Magstadter Bürger? gab er folgende Information: der selbsterzeugte Verkehr in Magstadt beträgt ca. 27.000 bis 30.000 Fahrten pro Tag, der Anteil im Mühlbergle beträgt ca. 9.000 bis 10.000 Fahrten am Tag

Forderungen der Teilnehmer

Die künftigen Belastungen (Planungsfall 3-20/2020) in den Innerortsstraßen sollen ermittelt und nach Art des Verkehrs aufgeschlüsselt werden (Hausaufgaben an Herrn Schröder).

5. **Top 5: 2. Arbeitsschritt - Thema Wohnquartiere - Leitbilder**

Dipl.-Ing. Kleinhaus sprach als *ein* Ergebnis des ersten Tages die Bedeutung der Entwicklung der Wohnquartiere als eigenständiges Thema an. Die Teilnehmer hatten den

5.1 **Durchgangsverkehr als Hauptproblem**

und in der Folge das Problem der sicheren Schulwege herausgearbeitet. In der Diskussion wurden folgende Fragestellungen behandelt:

- Definition "Durchgangsverkehr" (Erläuterungen Dipl.-Ing. Schröder): Entscheidend ist die räumliche Einheit; Durchgangsverkehr durch den Ort, z.B. mit Zielrichtung Stuttgart-Schwarzwald, soll auf die Tangenten geleitet werden, sie bringen also keinen zusätzlichen Verkehr in die Wohngebiete. Durchgangsverkehr durch die Wohnquartiere wird künftig hauptsächlich durch innerörtlichen Schleichverkehr verursacht werden; er soll durch Verkehrslenkungsmaßnahmen im Zuge des innerörtlichen Verkehrskonzepts vermieden werden.

Aus der Diskussion ergaben sich folgende **Einsichten und Forderungen** der Teilnehmer:

- die subjektive Einschätzung der Verkehrsbelastung in den Wohnquartieren der Teilnehmer geht von der heutigen Situation aus
- die zu erwartende Größenordnung des verbleibenden, überörtlichen Durchgangsverkehrs in Magstadt wird voraussichtlich gering sein
- für einen Großteil der Bewohner in den Wohnquartieren sind keine wesentlichen Änderungen zu erwarten (in vielen Straßen gilt die Tempo-30-Regelung)
- Wünsche/Forderungen der Betroffenen nach Verkehrsberuhigung in ihrer jeweiligen Nachbarschaft sind nachvollziehbar

5.2 **Leitbild Wohnquartiere - Ergebnis**

Dipl.-Ing. Paulitschek leitete die Leitbilddiskussion mit beispielhaften Stichworten für ein Leitbild Wohnquartiere in ein:

Schaffung / Erhaltung von Wohnquartieren mit hoher Wohnqualität durch

- Verhinderung von Durchgangs- und Schleichverkehr
- Durchführung von Verkehrsberuhigung
- Kurze Anbindung an den Ortskern für Fußgänger und Radfahrer
- Herstellung/Gewährleistung direkter und sicherer Schulwege
- Schaffung von Aufenthaltsbereichen
- Durchgrünung, Anbindung an das innerörtliche Grünsystem
- kurze Anbindung an die freie Feldflur

Ein Teilnehmer schlug vor, jede der drei Gruppen solle ihre in Hausarbeit erarbeiteten Stichworte zu den Leitbildern aufschreiben (Dauer ca. 15 Minuten). Es ergaben sich folgende Vorschläge:

5.2.1 **Gruppe Dieter, Haarer, Kettner, Laub, Reif-Hajek, Schmidt**

- Führung des Verkehrs aus den Wohngebieten auf kurzem Weg zu den Hauptsammelstraßen
- Keine Erzeugung zusätzlichen Verkehrs durch Ringverkehr und unnötige Einbahnstraßen
- Ortsmitte mit Kirche, Einkaufszentrum, Schule, Ärzte sollen mit KFZ erreichbar sein
- Bahnhofstraße öffnen (Ost-West-Richtung)
- Rad-/Fußweg aus Erbachstraße zum Einkaufsmarkt
- Radweg entlang Erbach bis Sindelfinger Weg (= Schulweg)
- Radfahrer und Fußgänger sollen in der Verkehrsplanung Vorrang haben
- Schließung der Hölzertalstraße, um Durchgangsverkehr auszuschließen
- Unterführung an der Bahn nicht nur für Radfahrer und Fußgänger, sondern auch für PKW
- Fußgängerzone am Altenzentrum
- Radweg entlang des Planbachs

5.2.2 **Gruppe Bemmann, Garschke, Link, Oehmichen, Scheel, Wohlfeil**

Zielgruppen:

- Mütter mit Kindern (Kinder brauchen Bewegungsräume)
- Senioren (wir wollen "altenfreundlicher" werden)
- Radfahrer

Problempunkte:

Der Berufsverkehr ist zu schnell, dadurch Unfallgefahren an den Kreuzungspunkten; bis jetzt sind Autos und Straßen zu übergeordnet;

Lösungsansätze (Leitbilder):

- Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer und Anpassung der Verkehrswege an diese Gleichberechtigung
 - "Fußgänger vor Auto"
 - 30er-Zone mit stärkerem Steuerungscharakter (Aufpflasterung, Einengung, Hindernisse)
 - schmale Straßen - breite Fußwege; Straßen auflösen (Verkehr bremsen, Trennsystem Fahrbahn/Gehweg aufheben)
2. Verbindung der Wohnquartiere zum Ortskern
- sichere, kürzeste Wege zum Ortskern für alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger gegenüber der heutigen Situation aufwerten)

5.2.3 **Gruppe Betz, Böttcher, Glück, Grosse, Holzwarth, Stier, Wagenhals,**

- Bisherige Durchgangsstraßen bleiben erhalten (für den innerörtlichen Verkehr)
- Wohnquartiere werden nur mit dem eigenen Verkehr belastet
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Wohnquartieren - Parkbuchten, Bäume, Rückbau
- Hölzertalstraße sollte offen bleiben

Definition: Durchgangsverkehr ist Verkehr, der Magstadt nicht als Ziel hat

5.3 **Fazit**

Die Forderung vonseiten der Teilnehmer nach einer Behandlung der Wohnquartiere als ei-

genständiges Thema im Gemeindeentwicklungsplan und darüber hinaus wird festgehalten. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht derzeit allenfalls punktuell. Falls sich nach Inbetriebnahme der B 464 neu und der Tangenten keine Verbesserungen einstellen, muss das Thema "Wohnquartiere" erneut aufgegriffen werden (Problematisierung, Suche nach Lösungsansätzen).

6. **Top 6: 3. Arbeitsschritt - Thema Ortskern: Leitbilder, Planspiel**

6.1 Mit der **Formulierung von Leitbildern** zum Ortskern, wie sie den Teilnehmern als Hausaufgabe aufgegeben wurde, als inhaltlicher Einstieg in das Thema "Ortskern" griff Dipl.-Ing. Kleinhans einen wichtigen Hinweis eines Teilnehmers vom ersten Tag auf. Eine Vermengung von Leitbildern mit konkreten Maßnahmen sollte vermieden werden.

6.2 Dipl.-Ing. Paulitschek nannte beispielhafte **Fragestellungen**, aus denen sich Leitbilder für den Ortskern erarbeiten lassen.

Was gehört zu einer funktionierenden, attraktiven, lebenswerten Gemeinde? z.B.

- Wohnquartiere, s.o.
- funktionsgerechte, attraktive, direkt von außen erschlossene Gewerbegebiete (keine Belastung des Ortskerns und der Wohnquartiere mit Gewerbeverkehr)
- ein attraktiver Ortskern mit Versorgungsfunktion und als Ort der Identifikation mit hoher Aufenthaltsqualität und als Standort für Veranstaltungen
- Auslagerung des überörtlichen Durchgangsverkehrs
- attraktive und direkt geführte Durchwegung (Fußwege, Radwege) und Durchgrünung des Orts

Welche Funktionen, die in den Wohnquartieren nicht befriedigt werden können, soll die Ortsmitte künftig haben? Was ist uns wichtig? z.B.

- Einkaufen, (Laden-) Handwerk, Dienstleistung,
- Rathaus und Bürgerservice (öffentliche Verwaltung)
- Parken, gute Anfahrbarkeit
- Wohnen
- "Gute Stube" Magstadts (Identifikation, Aushängeschild)
- Zentraler Platz als Ort für Aufenthalt, Feste etc.
- alten-, behindertengerechte Gestaltung

Welche Ansprüche haben wir an die Ortsmitte? z.B.

- Auslagerung des Durchgangsverkehrs
- keine Dominanz der Verkehrsfunktionen (Unterordnung gegenüber anderen Funktionen)
- kurze Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer
- Schaffung von Aufenthaltsqualität, z.B. vor dem Rathaus
- Erhalt der historischen Ortskulisse mit der Engstelle

Welche Ansprüche haben wir an die innerörtlichen Straßen? z.B.

- Maichinger Straße als attraktiv gestaltete Einkaufsstraße
- Mühlstraße/Bachstraße als historische Altstadtstraße mit vorwiegend Wohnnutzung
- Oberer/unterer Marktplatz als verkehrsfreier Ortsmittelpunkt

6.3

Planspiel

Die Leitbilder sollten in einem Planspiel anhand informeller Vorgaben in Gruppenarbeit entwickelt werden. Es wurden drei Gruppen gebildet.

- **Ziel:** Erarbeitung verkehrlicher Konsequenzen / Anforderungen an die Ortsmitte aus der Bewertung (pro und contra) eines vorgegebenen Entwicklungsszenarios und ggf. der Entwicklung eigener konzeptioneller Vorstellungen; Ableitung von Leitbildern für den Ortskern
- **Vorgabe:** drei Leerpläne mit jeweils einem Entwicklungsszenario vor dem Hintergrund des Straßensystems gemäß Planungsfall 3-20 / 2020 (s.o.), das im Innerort ausschließlich Haupt-sammelstraßen (gelbe Markierung) darstellt (s.o.). Die Szenarios wurde von Dipl.-Ing. Kleinhans nach dem Zufallsprinzip verteilt.

6.4

Szenarien

Es wurden drei Szenarien vorgestellt und von Dipl.-Ing. Kleinhans aus städtebaulicher und von Dipl.-Ing. Schröder aus verkehrlicher Sicht erläutert.

Szenario 1

Konzeptioneller Ansatz: Die Ortsmitte soll als Versorgungs- und Aufenthaltsschwerpunkt aufgewertet werden. Dazu gehört auch die Fahrerschließung mit ausreichender Parkierung.

Ziele:

- Reduzierung aller Fahrbahnen auf das erforderliche Mindestmaß zugunsten der Kunden und Fußgänger (Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität)
- Anfahrbarkeit aller Geschäfte für Kunden und Anlieger mit Parken in der Nähe
- Schaffung von verkehrsfreien Platzräumen (Aufenthalt, Ausruhen, Spielen etc.)

Szenario 2

Die historische Mitte Magstadts liegt am Kreuzungspunkt von Maichinger Straße, Weilemer Straße, Oberer Marktplatz und Neue Stuttgarter Straße

Konzeptioneller Ansatz: Schließung Oberer Marktplatz für den Durchgangsverkehr; Ausnahme: Anlieger, Anlieferer und Marktbesucher; Schaffung eines ablesbaren Ortsmittelpunkts in der historischen Ortsmitte ("gute Stube" Magstadts); Ausbau der Marktfunktion; Schließung der Neue Stuttgarter Straße zwischen Kirche/Rathaus und Seniorenzentrum zur Stärkung des Zentrums

Ziele:

- Ausbildung der historischen Ortsmitte als Platz zwischen Rathaus, Kirche, "Adler" und "Ritter" mit hoher Aufenthaltsqualität
- räumlich-funktionelle Verknüpfung des Seniorenzentrums mit dem neuen Ortsmittelpunkt
- Erhaltung der historischen Gebäude "Adler" und "Ritter" mit der Funktion Gastronomie

Szenario 3

Mit der Ansiedlung des EDEKA-Markts und der Umnutzung des Schoenenberger-Verwaltungsgebäudes entsteht ein neuer funktionaler Schwerpunkt.

Konzeptioneller Ansatz: Schließung der Mühl-/Bachstraße für den Durchgangsverkehr; Ausnahme: Anlieger und Anlieferer

Ziele:

- Gestaltung der Mühl-/Bachstraße als "Altstadtstraße" mit hoher Aufenthaltsqualität (innerörtliche Wohnstraße)
- räumliche Verknüpfung des Altstadtquartiers nördlich der Mühl-/Bachstraße mit dem neuen Quartier Schoenenberger Areal (Edeka) - Wohnquartier Silberplatz
- Gestalterische Ausbildung eines Innerortseingangs

6.5 Ergebnis Planspiel

6.5.1 Szenario 1

Die Gruppe Bemann und KollegInnen bewertete ihr Szenario wie folgt (siehe Plan):

Pro

- keine unnütze Verlagerung von Einkaufsverkehr auf einzelne Wohnstraßen
- Man kommt mit dem Auto auf kürzestem Wege ins Ortszentrum
- Einbahnstraßenverkehr eher realisierbar (zwecks Verkehrsberuhigung)

Contra

- keine Aufenthaltsräume für Bevölkerung (zentrales öffentliches Leben)
- ausgewiesene Freiflächen sind zu klein
- keine klare Ortsmitte
- fehlender Zusammenhang der Freiflächen
- ausgewiesene Freiflächen sind immer an Kreuzungen
- Seniorenzentrum abgeschnitten vom Ortskern
- Verbindung von Einkaufen und Leben bruchstückhaft
- weiterhin ist die Engstelle in Magstadt vorhanden

Leitbild

- Aufwertung des innerörtlichen Lebens
 - siehe Vorschlag eines Ortskerns (Plan)
 - Teilstücke schließen
 - Verkehrsberuhigung der stark genutzten Straßen

Der Plan enthält folgende Darstellungen:

- Abgrenzung eines Ortskerns
- Darstellung von Zielpunkten und ihre Verbindung (orange)

Aus der Vorstellung der Arbeit

- schwieriges Konzept, da alles möglich ist (keine klare Ortsmitte)
- "offenes System" keine Lösung für Magstadt (wo fängt die Ortsmitte an?)
- der Ortskern soll zusammenwachsen, Gestaltung vieler kleiner Flächen wirkt diesem Ziel entgegen
- Erschließung Edeka stellt Problem dar
- Forderung nach Rückbau aller Straßen im Ortskern
- Konsens in der Gruppe schwierig

6.5.2 Szenario 2

Die Gruppe Dieter und KollegInnen bewertete ihr Szenario wie folgt:

Pro

- Unterer Marktplatz wird frei als Aufenthaltsraum und für Märkte
- Betonung der historischen Ortsmitte
- Anbindung des Seniorenzentrums an die Ortsmitte
- Zugänglichkeit für Fußgänger zur Ortsmitte und zum Einkaufszentrum wird erleichtert

Contra

- weniger Parkplätze in der Ortsmitte
- Verkehr wird in die Traubenstraße verlagert

Leitbild

- Aufwertung der historischen Bausubstanz in der Bachstraße / Mühlstraße (z.B. Kepler-Haus)
- Bevorzugung der Fußgänger im Ortskern und

- Belebung des Ortskerns (Geschäfte, Cafes, Begegnungsmöglichkeiten)
- zusätzliche Begrünung

Der Plan enthält folgende Darstellungen:

- Rückstufung der Bach-/Mühlstraße zur Spielstraße (Tempo 7km/h)
- Fahrbahnverengung mit Fußgängerfurt auf Höhe Lutzenstraße / Silcherstäftele
- Markierung historisch wertvoller Gebäude
- Einführung Tempo-30-Regelung und Schaffung von Parkplätzen in der Maichinger Straße, vor allem im Bereich Brauereiplatz
- Einführung Tempo-30-Regelung in der östlichen Weilemer Straße
- Rückstufung der Alte Stuttgarter Straße zwischen Seniorenzentrum und Kirche zur Spielstraße (Tempo 7km/h)
- Umgestaltung der Pfarrstraße zur Fußgängerzone
- Erhaltung der Parkplätze in der Brunnenstraße (nördlich Seniorenzentrum)
- Zweirichtungsverkehr in der Planstraße
- Gestaltung des Unteren Markts zum Aufenthaltsplatz

6.5.3

Szenario 3

Die Gruppe Betz und Kolleginnen bewertete ihr Szenario wie folgt:

Bewertung - Pro

- guter Zugang zum Einzelhandel
- Durchgangsverkehr erschwert
- großer Platz am Rathaus

Bewertung - contra

- Zugang zum Edeka verhindert = Altstadtring
- keine Geschäfte = keine Fußgängerzone

Leitbild

- Guter Zugang zum Einzelhandel
- Gestalterische Ausbildung eines Innerortsring

Der Plan enthält folgende Darstellungen:

- Ausbildung eines Innenstadtstraßenrings als Einbahnsystem entgegen dem Uhrzeigersinn (Mühi- / Bachstraße mit Tempo-30-Regelung, Alte Stuttgarter Straße, Planstraße, Neue Stuttgarter Straße, Maichinger Straße mit Tempo-30-Regelung)
- Markierung der Zufahrten von außen in den Innenstadtstraßenring
- Einrichtung einer Bushaltestelle auf Höhe Brauereiplatz
- Ausbildung der Straße Oberer Marktplatz als Einbahnstraße in südwestlicher Richtung mit Tempo-30-Regelung
- Schaffung von Parkplätzen in der Mühlstraße
- Fahrbahnverengung mit Fußgängerfurt in der Oswaldstraße
- Fußgängerfurt in der Neue Stuttgarter Straße auf Höhe Pfarrstraße
- Fußgängerfurt in der Weilemer Straße auf Höhe Brauereistraße
- Ausbildung von Plätzen (Aufenthalt) auf Grundstück "Adler", südlich des Rathauses und in der Planstraße am Planbach (Altes Waaghäusle)
- Umgestaltung der Pfarrstraße zur Fußgängerzone
- Umgestaltung Unterer Markt zum Platz, Beibehaltung der Parkierungsfunktion

Aus der Vorstellung der Arbeit

- Schaffung eines Altstadtrings
- Erschließung Edeka (Anlieferung, Kunden) auf kurzem Wege sichern
- Einrichtung einer Fußgängerzone in der Mühi-/Bachstraße sinnlos, da dort keine Geschäfte liegen, dafür ein Reifenfachhandel, der angedient werden muss

- Temporäre Schließung Oberer Markt an Markttagen und für Veranstaltungen (Poller)
- Offenhalten der (heutigen) Durchgangslinien
- Temporäre Sperrung der Wohngebiete, um den Verkehr an die Tangenten zu gewöhnen
- Magstadts Ortsmitte im Norden beginnt am Planbach, sie soll mit einem ansehnlichen Platz an der alten Waage beginnen

6.5.4

Diskussion - Ergebnis

Aus der Diskussion der Szenarien wurde auf Anregung von Dipl.-Ing. Schröder folgendes **Leitbildgerüst** entwickelt, das den Konsens aller Teilnehmer fand.

- Sicherung der verkehrlichen Erreichbarkeit der zentralen Bereiche
- Schaffung von Parkierungsmöglichkeiten
- Stärkung der Aufenthaltsfunktion (Ortsmitte, Feste) beim Rathaus
- Schaffung Verbindung Seniorenzentrum - Rathausbereich (Bedeutung auch für das angrenzende Mühlbergele)
- Sicherung der Durchgängigkeit des "Altstadtrings" Mühl- / Bachstraße, Alte Stuttgarter Straße, Planstraße, Neue Stuttgarter Straße, Maichinger Straße
- Offenhalten und Ausbau der zentralen "Lebenslinie" vom Rathaus über die Maichinger Straße zum Edeka und weiter zum S-Bahnhaltepunkt
- Erhaltung der Durchgängigkeit der Mühl-/Bachstraße, aber Beachtung ihrer dörflichen Qualitäten (Verkehrsberuhigung, Verzahnungsfunktion für angrenzende Quartiere)
- Mit einem "Altstadtring" kann der Bereich Oberer Markt und Unterer Markt verkehrsfrei werden; der Bereich kommt als einziger Standort für eine große öffentliche Freifläche (Platz, Ortsmitte) in Frage, ggf. Verlagerung der 17 Stellplätze, Abkehr von einer temporären Sperrung, da dauerhafte Gestaltung und Gewöhnungseffekt bei den Nutzern nicht möglich (... "sonst wächst nichts in den Köpfen")
- Das Grün von der Kirche über die Mauer in den Platzraum hineinziehen
- Erweiterung des innerörtlichen Verkehrskonzepts durch funktionelle, stadträumliche und stadtgestalterische Rahmenbedingungen (Umsetzung der Leitbilder) als Grundlage für die Projekte und Maßnahmen, die sich aus dem Verkehrskonzept ergeben

Ergänzende Informationen von Dipl.-Ing. Schröder

- Einbahnstraßen;
Vorteil: Flächensparnis
Nachteile: höhere Geschwindigkeit des Verkehrs, Erzeugung von Mehrverkehr (Umwege)
- Tempo-30-Regelung:
sie bedeutet keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Straße, die Verkehrsabwicklung wird langsamer

7. **Top 7: Abschluss und Ausblicke**

Dipl.-Ing. Kleinhans fasste das Ergebnis des zweiten Tages noch einmal kurz zusammen und würdigte die Leistung der Teilnehmer. Es seien substantielle Ergebnisse erarbeitet und neue wichtige Themenstellungen erkannt worden.

- **Dokumentation**
Angestrebt wird eine größtmögliche Transparenz. Verlauf und Ergebnisse des Workshops werden in einem Ergebnisbericht dokumentiert (KPS) und den Teilnehmern und Herrn Schröder zur Überprüfung und ggf. Ergänzung (Rückkopplung) zugeleitet.
- **Präsentation**
Zum gegebenen Zeitpunkt sollen Ergebnisse und Verfahren dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit als Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit möglichst durch die Teilnehmer selbst vorgestellt werden.

8. **Stimmungsbericht**

Von den 22 Teilnehmern des ersten Tages sind 19 am 2. Tag erschienen. Die straffe Moderation anhand eines Zeitplans wurde von den Teilnehmern begrüßt. Es stellte sich von Beginn an eine konstruktive und sachliche Arbeitsatmosphäre ein (die Teilnehmer riefen sich immer wieder selbst zur Ordnung), dennoch herrschte eine lockere, vertraute Stimmung. Die Mitwirkenden sahen die Notwendigkeit einer themenbezogenen Vorabinformation seitens der Planer ein, sie brannten allerdings darauf, selbst konzeptionell am Plan zu arbeiten (Planspiel). Intensiv und gründlich gingen die drei Arbeitsgruppen die gestellten Aufgaben an, nach der vorgegebenen Arbeitszeit lagen substanzielle und fundierte Ergebnisse vor (Leitbilder für Wohnquartiere und den Ortskern, konzeptionelle Ansätze für ein innerörtliches Verkehrssystem). Eine lebendige Diskussion zum Abschluss, die zu einem Konsens unter den Teilnehmern in wichtigen Eckpunkten für ein innerörtliches Verkehrskonzept führte, bestätigten Sinnfälligkeit und Effizienz dieser Form der Bürgerbeteiligung. Ein Großteil der Mitwirkenden hat sich für den 2. Workshop "Alte Stuttgarter Straße" angemeldet.

9. **Weitere Workshops - Termine**

9.1 **Workshop 2 "Alte Stuttgarter Straße"**

Erarbeitung von Grundlagen zur Gestaltung wichtiger Straßen und Plätze (Gestaltungskatalog) am Beispiel der Alte Stuttgarter Straße incl. Oberer und Unterer Markt. Leitidee: Gestaltung von innen nach außen.

- Fragestellungen, u.a.
 - Welche Ortsbereiche durchquert die Straße?
 - Schwächen und Potenziale der Straße
 - Welche Funktion soll die Straße künftig bekommen?
 - Welche Gestaltungsmaßnahmen kommen in Frage?
- Arbeitsschritte (vorläufig)
 - Bestandsaufnahme vor Ort
 - Untersuchung des Straßenraums (durchfahrene Ortsbereiche, Nutzungen/Bebauung)
 - Einteilung des Straßenraums in Abschnitte mit unterschiedlichen Anforderungen
 - Erarbeitung von Leitbildern
- Planspiel
 - Ausloten von Gestaltungsspielräumen
 - Entwicklung von Gestaltungskonzepten
 - Ableitung von Gestaltungselementen, die für Magstadt wichtig / typisch sind
- Termine
 - 1. Tag am 4. Mai 2006 im Seniorenzentrum
 - 2. Tag am 11. Mai 2006 im Seniorenzentrum

9.2 **Workshop Grün / Bäche**

Ziel: Erarbeitung von Grundlagen für ein innerörtliches Grün- und Erholungssystem unter Beachtung der vorhandenen Ansätze. Nach der Analyse des Ist-Zustands sollen Leitbilder entwickelt sowie Gestaltungskonzepte und Gestaltungselemente erarbeitet werden. Die Durchführung soll nach Pfingsten erfolgen.

9.3 **Workshop "Ortsbus"**

Einhelliger Wunsch der Teilnehmer war die Durchführung eines Workshops zum Thema Ortsbus, da sie eine Verschlechterung der Nahverkehrssituation befürchteten, sobald der

S-Bahnbetrieb aufgenommen wird. Das Thema wird als sehr wichtig erachtet.

Aufgestellt: Ostfildern, 13. April 2006, jkl./KPS

- Anlagen**
- Pläne**
- Teilnehmerliste**