

FAQ Mobilitätskonzept – Fokus Nägelesgraben – Friedrichsplatz

Zielsetzung Mobilitätskonzept in Rottweil

Dem Wunsch der Bürger entsprechend hat der Gemeinderat ein Mobilitätskonzept auf den Weg gebracht, das die Innenstadt dauerhaft stärken soll. Für Wohnen, Arbeiten und Leben und insbesondere auch für Handel, Dienstleistung, Kultur und Tourismus. Ziel ist mehr attraktiver öffentlicher Raum für alle und weniger PKW-Verkehr, insbesondere auch durch weniger Parksuchverkehr. Die Maßnahmen sollen jetzt schon angegangen werden statt auf einen flächigen Rückgang der PKW-Zahlen in der Zukunft zu hoffen.

Wichtige Bausteine im Mobilitätskonzept:

1. Parkierungsschwerpunkte an den Rändern der historischen Innenstadt

Um mit der notwendigen Verkehrsberuhigung und bei der Förderung von Fuß- und Radverkehr voranzukommen, soll das Angebot von Parkplätzen für den MIV (Motorisierter Individualverkehr) in zwei Parkierungsschwerpunkten konzentriert werden. Dadurch werden Flächen im öffentlichen Raum frei für die Bewohner und Gäste. Die beiden innenstadtnahen Parkierungsschwerpunkte befinden sich auf der Groß'schen Wiese (Neues Parkhaus Zentrum) im Süden und Nägelesgraben im Norden und sollen auch künftig wie heute den Rottweiler Alltag abdecken: Bewohner und Kunden Innenstadt, Beschäftigte in der Innenstadt usw. Für die überwiegende Anzahl der touristischen Besucher mit Schwerpunkt Testturm und Hängebrücke ist ein dritter Parkierungsschwerpunkt auf dem Berner Feld vorgesehen. Das bereits beschlossene dynamische Parkleitsystem lenkt Besucher auf diese Parkierungsschwerpunkte.

2. Quartiersgaragen für Innenstadtbewohner

Die beiden Parkierungsschwerpunkte (Nord und Süd) sollen künftig auch verstärkt die Funktion von sogenannten Quartiersgaragen erfüllen. Bewohner der Innenstadt können hier Stellplätze idealerweise mit Ladeinfrastruktur anmieten, was den Wandel hin zur E-Mobilität unterstützt. Dadurch lässt sich Parkraum aus den Gassen verlagern und als öffentlicher Freiraum mit Aufenthaltsqualität und für Fuß- und Radverkehr neu gestalten. Das Konzept Quartiersgaragen wird vom Kompetenznetzwerk „Klima Mobil“ gefördert, bei dem die Stadt Rottweil Mitglied ist und das auch vom Landesverkehrsministerium unterstützt wird. Der Parksuchverkehr in der Innenstadt wird dadurch zusätzlich deutlich reduziert.

3. Friedrichsplatz – bisher Rendezvousplatz für Stadtbusse – künftig attraktiver Stadtplatz

Der Friedrichsplatz, bisher eine Asphaltfläche für Busse und Pkw, soll künftig zu einer lebenswerten Stadt-Plaza aufgewertet werden und Raum zum Verweilen und Bummeln sowie attraktive Flächen für Außengastronomie und Einzelhandel bieten. Das gelungene Beispiel in der unteren Hauptstraße nach der Neugestaltung mit Tempo 20 mit einer Mischung aus attraktivem Einzelhandel, Dienstleitungen und Gastronomie lässt sich auch am Friedrichsplatz, dem städtebaulichen Entrée aus Richtung Nägelesgraben oder aus dem Bockshof/Hängebrücke gut vorstellen. Er ist aktuell der letzte Arm, des historischen Straßenkreuzes, der gestalterisch mit 5 Fahrbahnen komplett dem motorisierten Verkehr untergeordnet ist. Dabei ist auf den Gehwegen kein Platz für einigermaßen Komfort und Wetterschutz für die Gäste des Busverkehrs. Um einen urbanen Platz mit Aufenthaltsqualität und mehr Grün zu schaffen, sind neben Stärkung der Parkierungsschwerpunkte weitere verkehrliche Maßnahmen wie Verlegung der „Rendezvous-Funktion“ für den ÖPNV sowie das Einführen von Einbahnverkehr (siehe Punkt 5) auf dem Friedrichsplatz erforderlich.

4. ÖPNV stärken: Zentraler Umsteigepunkt (ZUP) im Nägelesgraben

Für die Verlegung des Rendezvousplatzes (der „Roten Wand“) gibt es alternativ zum Nägelesgraben keinen geeigneten Platz in der Stadt, der ausreichend Fläche aufweist. Er ist mit zwei Kreisverkehren ideal zu erschließen und der Umsteigepunkt kann vom Verkehr auf der Nägelesgrabenstraße abgekoppelt werden. Man kann deshalb als Fahrgast zwischen den Haltestellen gefahrlos wechseln. Die bisherigen Haltestellen sowohl am Kriegsdamm als auch am Friedrichsplatz entfallen. Die nächste Haltestelle stadteinwärts befindet sich laut Mobilitätskonzept künftig in der Hochbrücktorstraße. Mit der Verlagerung des ZUP werden jedoch auch die vorhandenen 159 Stellplätze überbaut. Dadurch würde der Parkierungsschwerpunkt Nord in erheblichem Maße und u.a. für den Handel in der Innenstadt in einem nicht verträglichen Maße geschwächt. Es muss daher Ersatz geschaffen werden.

5. Verkehrsentlastung durch Einbahnregelung auf dem Friedrichsplatz

Zur Entlastung der Innenstadt soll der Friedrichsplatz für den vom Kriegsdamm kommenden motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Für den ÖPNV und den Radverkehr bleibt der Friedrichsplatz in beide Richtungen befahrbar. Eine Vollsperrung des Friedrichsplatzes für den MIV ist mit den heutigen Verkehrszahlen noch nicht darstellbar. Aber bereits eine Einbahnregelung würde in Verbindung mit den Parkierungsschwerpunkten und der Verlagerung von Stellplätzen aus den historischen Gassen sehr viel Spielraum für mehr Lebensqualität auf dem Friedrichsplatz und in der gesamten historischen Innenstadt bieten.

Im Folgenden FAQ möchten wir Sorgen und damit verbundene Fragestellungen aus der öffentlichen Diskussion zum Vorhaben aufgreifen und beantworten:

a) Warum können die Bushaltestellen nicht einfach am Friedrichsplatz bleiben?

Die bestehenden Bushaltelinien auf dem Friedrichsplatz sind nicht barrierefrei und entsprechen nicht den Anforderungen an fahrgastfreundliche Haltestellen. Es gibt keinen Wetterschutz, keine Toiletten, keine dynamische Fahrgastinformationssysteme. Die Fahrgäste müssen durch teilweise sehr dichten Verkehr die Haltestellenseiten wechseln. Es ist eine insgesamt ÖPNV-unfreundliche und unkomfortable Konstellation. Eine zeitgemäße Ertüchtigung sowie eine barrierefreie Anordnung der Haltestellen sind technisch unter den räumlichen Gegebenheiten nicht möglich.

Die vorhandene Funktion als Rendezvousplatz nimmt dem Friedrichsplatz jede städtebauliche Möglichkeit, einen attraktiven Stadtraum mit Aufenthaltsqualität als Entrée für die Stadt zu entwickeln. Es ist ein verschenktes Potential, die eindrucksvolle Wirkung der Predigerkirche und der historischen Häuserfassaden wird nicht beachtet. So ist verständlich, dass seit vielen Jahren aus der Bürgerschaft der Wunsch geäußert wird, unterstützt durch Beschlüsse des Gemeinderats, dass der Friedrichsplatz verkehrsberuhigt und städtebaulich aufgewertet werden soll.

b) Das bestehende Parkhaus Kriegsdamm ist nicht ausgelastet und beherbergt nun sogar eine Beachbar auf dem 4. Oberdeck. Im Süden der Stadt soll demnächst ein weiteres Parkhaus errichtet werden. Wieso also ist ein neues Parkhaus am Nägelesgraben notwendig?

Das Parkhaus Kriegsdamm ist gut ausgelastet – nahezu alle Stellplätze in den drei wettergeschützten Geschossen sind vermietet. Das Parkhaus hat eine Kapazität von 123 Stellplätzen auf den Parkdecks 1-3. Davon sind 120 Stellplätze vermietet (Rathaus, Beschäftigte des Einzelhandels und Anwohner). Dies drei Decks sind durch die Vermietung sehr gut ausgelastet. Das Parkdeck 4 hat 36 Stellplätze. Hier hat die Parkhaus-Eigentümersin Flächen saisonal an eine Beach-Bar vermietet. Diese soll auch in den kommenden Jahren fortbestehen. Während des Beach-Bar Betriebs im Sommer stehen noch 14 Stellplätze auf diesem Deck zur Verfügung. Die Eigentümerin sieht

weiterhin den Vorteil im Betrieb als Parkhaus für Dauerparker und hat ergänzend die Überlegung auf dem Parkdeck 4 geschlossene, witterungsgeschützte Parkboxen anzubieten. Eine Ergänzung mit E-Ladeinfrastruktur-Angebot wird ebenfalls geprüft .

Die Eigentümerin kann sich ebenfalls vorstellen durch das digitale Parkleitsystem zusätzliche Kapazitäten für Kurzzeitparken parallel zur kompletten Vermietung durch intelligente Erfassung der freien Plätze zu bedienen. Dies wird in der Parkraumberechnung Innenstadt berücksichtigt. Die durch ZUP-Verlagerung wegfallenden 159 öffentlichen, ebenerdigen Stellplätze können durch das Parkhaus Kriegsdamms nicht kompensiert werden.

Nur zwei leistungsfähige Parkierungsschwerpunkte im Süden und im Norden der Innenstadt können die ankommenden Verkehre vor der Innenstadt abfangen. Das Angebot im neuen Parkhaus Zentrum (Süd) bildet nur den Bedarf im dortigen Bereich ab. Die Parkraumbedarfsberechnung für den Nägelesgraben berücksichtigt die Entwicklung an beiden Schwerpunkten.

c) Ist der zentrale Umsteigepunkt mit acht Bushaltebuchten für eine Stadt wie Rottweil nicht viel zu groß dimensioniert?

Die Anzahl der Bushaltebuchten entspricht der Anzahl wie heute am Friedrichsplatz, jedoch barrierefrei und nach den geltenden Richtlinien angeordnet. Der Bedarf stellt die untere Grenze dar, der Umsteigepunkt ist effektiv und effizient in der Gestaltung. Mögliche Taktung der Linien und entsprechende Anordnung der Busbuchten wurden in enger Abstimmung mit der Nahverkehrsberatung Südwest ermittelt. Aus Sicht der Stadt stellt der neue ZUP für weitere Entwicklungen des ÖPNV, auch für kleinere Fahrzeuge, eine flexible Basis dar.

d) Eine Landesgartenschau dauert nur ein halbes Jahr, wozu dafür ein Parkhaus bauen?

Der Parkplatzbedarf am Nägelesgraben orientiert sich am aktuellen und dem durch Besucher des Testturmes und der Hängebrücke erwarteten Bedarf und dem Wunsch den öffentlichen Raum in der Innenstadt neu und fair zu verteilen. Insbesondere die Belange des Fuß- und Radverkehrs und die Attraktivität der Innenstadt sollen gestärkt werden. Es gilt, den Bedarf an sieben Tagen im Rottweiler Alltag durch eine variable Nutzung abzudecken und dabei auch die privaten Stellplatzflächen wie Culinary insbesondere am Abend und Sonn- und Feiertagen mit zu berücksichtigen.

Die zusätzlich benötigten Stellplätze für die Landesgartenschau müssen dagegen über temporäre, dezentrale Parkierungsflächen außerhalb der Kernstadt und einem Shuttlebetrieb abgebildet werden. Diese Verkehre sollen nicht nach Rottweil reinkommen. Für das Gartenschaujahr besteht das Ziel, den Durchgangsverkehr noch stärker einzuschränken und dann den Friedrichsplatz z.B. komplett für den individuellen Verkehr zu sperren.

Es ist andererseits jedoch zu beachten, dass viele Gartenschaustädte der letzten Jahre die Gelegenheit einer Gartenschau genutzt haben, ebenerdige Stellplatzflächen in der Innenstadt und am Rande von neuen Quartieren aufzulösen und einer neuen städtebaulichen Nutzung zu zuführen. So geschehen aktuell in Überlingen, zuletzt auf der Buga in Heilbronn, aber auch in Nagold. Dort wurden die wegfallenden Stellplätze durch moderne Parkieranlagen gestapelt.

e) Lockt ein weiteres Parkhaus nicht zusätzlichen Verkehr in die Stadt?

Ein Parkierungsgebäude, das in ein ganzheitliches Mobilitätskonzept eingebunden ist, reduziert den Parksuchverkehr und macht ebenerdige Stellplatzflächen überflüssig. Das wird helfen, den öffentlichen Raum fair zu verteilen. Dieser Ansatz wird vom Kompetenznetzwerk „Klima Mobil“, das vom Landesverkehrsministerium unterstützt wird, als wirksamer Baustein der Mobilitätswende empfohlen und beinhaltet auch entsprechend hohe Fördergelder, die wir für Rottweil nutzen wollen.

Ein neues Parkierungsgebäude soll lediglich die durch Neubau eines ZUP entfallenden Parkplätze plus Verlagerung von Bewohnerstellplätzen und einen kleinen Anteil aus dem Zusatzverkehr aufgrund der steigenden touristischen Attraktivität abdecken. Der überwiegende Anteil der touristischen Stellplätze wird auf dem Berner Feld abgebildet und durch ein Parkleitsystem auch entsprechend bedient. Mit den beiden Parkierungsschwerpunkten werden Parkplätze konzentriert. Die

Besucher werden durch ein dynamisches Parkleitsystem auf die jeweils freien Parkplätze hingewiesen. Dadurch gelingt es Rottweil, den Parksuchverkehr einzudämmen, die Straßen und Gassen von parkenden Autos zu befreien, gleichzeitig den Einzelhandel in der Innenstadt nicht zu schwächen und den MIV heute schon zu reduzieren. Wird der MIV über die Jahre auch im ländlichen Raum tatsächlich spürbar zurückgehen, dann bilden die beiden Parkierungsschwerpunkte die Basis, weitere Verkehrsflächen umzunutzen; z.B. aus dem Kapuzinerparkplatz wieder einen Kapuzinergarten, einen attraktiven Grünraum in der Stadt, zu schaffen.

f) **Muss der Spielplatz für das neue Parkhaus weichen?**

Der Spielplatz kann in seiner jetzigen Form und Größe erhalten bleiben. Der bisherige Reisebus-halt und der angrenzende Grünstreifen zum Spielplatz werden durch das von der Verwaltung vorgeschlagene Parkierungsgebäude überbaut. Das Gebäude ist nördlich neben dem Spielplatz platziert. Die Besonnung des Spielplatzes wird bis in die Abendstunden dadurch nicht gestört. Das Gebäude ist in jedem Fall niedriger als das neue MüllerMarkt-Gebäude. Dabei steht die Größe eines Parkierungsgebäudes noch nicht fest. Auch können Untergeschosse geplant werden.

g) **Was passiert mit den Bäumen und Grünanlagen im Nägelesgraben?**

Der Grünzug im Nägelesgraben soll gestärkt werden. Der Grünzug soll in Richtung Hochturm und Vorbereich Norma/Kriegsdamm erweitert werden, was zu einer Mehrung von Grünanlagen und Bäumen führen wird. Die Stadtklimafunktion, auch in Bezug auf Regenwasserspeicherung und -nutzung, wird in der städtebaulichen Neugestaltung mitberücksichtigt. Es werden vorrangig bisher schon versiegelte Asphaltflächen überbaut. Stellplätze, die bisher auf Asphaltflächen vorhanden waren, werden effektiv gestapelt.

h) **Ist eine Tiefgarage nicht die bessere Lösung?**

Tiefgaragen sind erheblich teurer, insbesondere wenn diese unter Verkehrsflächen und öffentlich genutzten Freiräumen gebaut werden. Hier entstehen enorme Mehrkosten, die es zu vermeiden gilt. Für eine Tiefgarage werden zudem mit deutlich höherem Energieaufwand mehr Ressourcen verbraucht. Dies bedingt einen höheren CO₂-Fußabdruck und in Bezug auf eine Nachnutzung, wenn sich die Anzahl der Autos tatsächlich reduziert, eine deutlich schlechtere Flexibilität. Aber eine Tiefgaragenlösung unter dem ZUP wurde näher untersucht und wird in der Einwohnerversammlung ebenfalls als Variante vorgestellt.

i) **Warum wird das Parkhaus nicht auf dem Culinara-Parkplatz gebaut?**

Diese Möglichkeit wurde als erstes gründlich zusammen mit EDEKA als Eigentümerin und dem Betreiber untersucht. Es gibt keine wirtschaftliche und funktional befriedigende Lösung die bestehenden Parkierungsflächen von Edeka Culinara zu erweitern.

Eine Aufstockung des vorhandenen Parkdecks ist aus statischen Gründen nicht realisierbar. Eine Überbauung der oberirdischen Parkierungsfläche ist dagegen sehr ineffektiv, da alleine die Erschließung mit Rampenanlage und Zufahrt die Hälfte der bisherigen Parkierungsfläche benötigt. Die Zufahrt vom Kreisverkehr müsste direkt vor den Haupteingangsbereich gelegt werden. Dadurch würde eine unübersichtliche Kreuzungssituation in der Nägelesgrabenstraße mit der Schlachthausstraße entstehen.

Es würden mindestens 5 Geschosse benötigt, um den Parkraumbedarf abzubilden. Mit Blick auf Nachbarschaft und Planungsrecht ist das kaum darstellbar. Von Edeka wurden diese Möglichkeit der Überbauung und Erschließung eindeutig abgelehnt.

Gleichzeitig hat der Marktbetreiber aber angeboten werktags bis zu 80 Dauerparker zusätzlich für das obere Parkdeck einzuplanen und an Sonn- und Feiertagen die gesamte Parkierungsfläche in die gesamtstädtische Parkraumbewirtschaftung einzubringen. Damit kann aus Sicht der Verwaltung das geplante Parkierungsgebäude an der unteren Grenze des rechnerischen Bedarfes ausgerichtet werden.

j) Wurden weitere Standorte wie die Alte Feuerwache geprüft?

Es wurden mehrere Standorte geprüft, darunter die in Leserbriefen und Bürgeranfragen genannte Plätze. Keiner war so geeignet wie der vorhandene Reisebusparkplatz.

Die Standorte werden im Einzelnen auf der Einwohnerversammlung vorgestellt. Wichtige Faktoren waren bei der Bewertung die Grundstücksverfügbarkeit, das Planungsrecht, die Wirtschaftlichkeit, die Funktionalität und die Nähe zur Innenstadt und zum Parkierungsschwerpunkt Nord. Der Standort sollte die Doppelfunktion als Quartiersgarage und den Bedarf Handel–Innenstadt abdecken können.

k) Warum fördert die Stadt Rottweil nicht neue Mobilitätsformen und den ÖPNV im Sinne der Mobilitätswende und baut stattdessen die Infrastruktur für Autos (Individualverkehr) aus?

Ein erfolgreiches Mobilitätskonzept muss den vorhandenen öffentlichen Raum neu aufteilen. Um attraktive, barrierefreie und wettergeschützte Haltestellen zu bauen braucht es Platz. Um neue Räume für Fuß- und Radverkehr zu schaffen, müssen der MIV und ebenerdige Parkplatze flächen reduziert werden. Deshalb gehören Parkhäuser (siehe e) zu den wichtigen Bausteinen in der Mobilitätswende, weil sie unter anderem das individuelle Parken im öffentlichen Raum, in den Gassen, an den Straßen nicht mehr als Selbstverständlichkeit zulassen.

Aber ein Mobilitätskonzept muss auch die realen, aktuellen Verkehrszahlen berücksichtigen und die Bedürfnisse der Menschen, die in der Innenstadt leben und arbeiten. Es geht um ein Miteinander und kein „Entweder – Oder“. Es wäre falsch, die heutigen Verkehrszahlen einfach auszublenken. Damit würde nur weiter abgewartet und keine Veränderungen in Angriff genommen werden.

Der ÖPNV erfährt durch Ausgestaltung des neuen ZUP in Verbindung mit der ab 2023 kommenden dynamischen Fahrgastinformation mehrere attraktive Anreize. Ampelvorrangschaltung, Haltestellen auf der Fahrbahn sind weitere Bausteine.

Weniger Parkplätze bedeutet mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr. In einem neuen Parkierungsgebäude, im Nägelesgraben, egal welche Variante, wird es auch größere Fahrradabstellanlagen und Ladeinfrastruktur für PKW und Fahrräder geben. Weitere Angebote mit Car-/Bikesharing und Berücksichtigung der Lieferverkehr sollen mitbetrachtet werden.

l) Widerspricht ein Parkhaus nicht dem Vorhaben, mit einer Mobilitätswende aktiven Klimaschutz zu betreiben?

Um die Klimaziele zu erreichen, muss in der Mobilitätsplanung das Ziel sein, den Rad-, und Fußverkehr sowie den ÖPNV zu stärken und den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren sowie ihn emissionsfrei zu gestalten. Die Parkierungsschwerpunkte spielen dabei eine wichtige Rolle. Es werden in Rottweil im Zuge der Mobilitätsplanung weitere Maßnahmen parallel ausgearbeitet. Teilweise sind diese bereits im Gemeinderat beschlossen und befinden sich in der Umsetzungsphase:

- Parkleitsystem
- Anwohnerparken
- Verlagerung von Bewohnerstellplätzen aus der hist. Innenstadt in deren Randbereiche
- Ausbau der Radwegeinfrastruktur
- Radabstellanlagen
- Verkehrsberuhigung historische Innenstadt
- Multimodale Umsteigemöglichkeiten
- Künftiger Ausbau der Ladeinfrastruktur (E-Bike und E-Autos)

m) Wie werden Maßnahmen zur dringenden Verbesserung der E-Ladeinfrastruktur eingebunden?

Die stark steigende Nachfrage nach E-Ladeinfrastruktur kann nicht im öffentlichen Raum der Innenstadt gelöst werden. Ladeinfrastrukturangebote sollen verstärkt an den Parkierungsschwerpunkten angeboten werden.

n) Wurden bei der Planung wirtschaftliche und gesellschaftliche Trends, (Homeoffice, Online-Shopping) berücksichtigt, die sich durch die Corona-Pandemie noch beschleunigt haben?

Wir wollen Rottweils Stadtmitte als urbanes Zentrum für die Menschen in der Region erhalten. Gerade die Corona-Pandemie hat gezeigt, wie wichtig reale Kontakte und Begegnungen sind, sowohl in der Berufswelt als auch im Freizeitbereich. Das Erlebnis „Stadt“ darf nicht aufgegeben werden. Wie oben dargestellt, soll das Parkierungsgebäude aber an der unteren Grenze des Parkraumbedarfes ausgerichtet werden. Das Konzept der beiden Parkierungsschwerpunkte und die Integration des Quartiersgaragengedanke sind getragen von dem Ziel einer lebendigen und attraktiven Innenstadt. Die Corona-Pandemie hat gezeigt, wie wichtig Städte, wie wichtig großzügige und attraktive öffentliche Stadträume sind. Gerade als Mittelzentrum hat Rottweil auch eine Verantwortung für die Region.

o) Ist schon alles entschieden oder ist die Stadtverwaltung offen für neue Ideen?

Die Stadtverwaltung und der Gemeinderat freuen sich auf einen intensiven Austausch. Der Gemeinderat hat sich durch das rege Interesse der Bürger bewusst für das Forum einer Einwohnerversammlung entschieden. Die an diesem Abend vorzustellenden Planungen stellen die Ergebnisse aus den Verkehrszählungen, den Standortvarianten, den Kosten-Nutzen-Abwägungen, den bisherigen Planungsüberlegungen und die daraus gefundenen Lösungen dar. Alle bisher vorgebrachten Standortvarianten und Anregungen wurden mitbetrachtet und geprüft. Es gab dadurch schon Anpassungen und Weiterentwicklungen. Eine Alternativlösung für einen ZUP-Standort und eine Alternative für die Setzung der beiden Parkierungsschwerpunkte haben sich daraus bisher für die Verwaltung nicht ergeben. In der Diskussion der Einwohnerversammlung erhofft sich die Stadt aber weitere Anregungen.

Eine Entscheidung wurde bisher nicht getroffen.