

11. ZUSAMMENFASSUNG, HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Allgemeines

Die Stadt Schwäbisch Hall schreibt die Verkehrsentwicklungsplanung fort. Der vorliegende Bericht Verkehrskonzept Innenstadt behandelt die Innenstadt von Schwäbisch Hall. Die Verkehrsentwicklungsplanung in Schwäbisch Hall beruht auf einer jahrzehntelangen Tradition. Erste Untersuchungen mit Verkehrsplanungsmodellen liegen etwa ab den 90er Jahren vor. Den letzten Gesamtverkehrsplan mit Verkehrskonzept Innenstadt erstellten Schachterle und Siebrand im Februar 1993 /2/. Das wesentliche Planungsziel war damals die Verhinderung der Durchfahrt von Kraftfahrzeugen durch die Innenstadt mit dem Bau von Auffangparkplätzen und gleichzeitiger Verbesserung der Zugänglichkeit zwischen Parkbauten und Innenstadt. Während dieses Ziel beim Pkw-Verkehr gut erreicht wurde (z. B. Bau des Parkhauses Kocherquartier, Bau Froschgrabentreppe), bestehen bei der Abwicklung des Lieferverkehrs noch Defizite (z. B. Durchfahrt von Lieferfahrzeugen durch die Schwatzbühlgasse).

Der Planungsprozess beim Verkehrskonzept Innenstadt gliederte sich in die Teile Verkehrsanalyse 2013 (Feststellen Verkehrszustand, Bewertung, Mängelanalyse), Verkehrsprognose 2020/2025 (Abschätzung Verkehrsentwicklung, Problemanalyse zukünftiger Verkehrsentwicklung) und die Handlungskonzeption (Maßnahmen, Vorschläge zur Verkehrsinfrastrukturplanung).

Das Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadtmitte Schwäbisch Hall (Planungsraum) beträgt im Jahr 2013 rd. 23.650 Kfz/24h (100%). Der Anteil des Durchgangsverkehrs an diesem Aufkommen beträgt rd. 2.200 Kfz/24h (9%), der Anteil des Quell- und Zielverkehrs rd. 21.450 Kfz/24h (91%). Das Ergebnis zeigt einen sehr geringen Durchgangsverkehrsanteil am gesamten Kfz-Verkehrsaufkommen. Dieser war in der Verkehrskonzeption Innenstadt /2/ noch deutlich höher. Beispielsweise sank das Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Straße Am Spitalbach von 8.500 Kfz/24h (1981) über 5.200 Kfz/24h (1992) auf 450 Kfz/24h (2013). Das Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Marktstraße sank von 5.700 Kfz/24h (1981) über 3.700 Kfz/24h (1992) auf 2.350 Kfz/24h (2013). Dagegen stieg das Angebot an öffentlichen, bewirtschafteten Stellplätzen in der Stadtmitte von rd. 850 (1992) auf rd. 2.400 (2013) stetig an.

Defizite bestehen bei der Abwicklung des Lieferverkehrs. Bislang fährt der Lieferverkehr über 2 m Höhe mangels alternativer Routen durch die Schwatzbühlgasse. Das Anlieferaufkommen beträgt in der Schwatzbühlgasse rd. 85 Fz/16h, davon rd. 90% mit Sprintern und Lkw. Insbesondere fehlen leistungsfähige Alternativrouten für den Lieferverkehr an der Fußgängerzone vorbei. Zu Irritationen beim Lieferverkehr tragen auch die verwirrenden Regelungen der Anlieferungen in der Innenstadt bei, die teilweise

widersprüchlich sind und einen „Interpretationsspielraum“ zulassen bzw. wegen „Nicht-Verstehen“ ignoriert werden. Die Sperrzeit wird beispielsweise in der Schwatzbühlgasse von über einem Drittel der Fahrzeuge ignoriert. In der Neuen Straße ignorieren fast die Hälfte aller Lieferfahrzeuge die Sperrzeit. Hierfür werden im vorliegenden Verkehrskonzept Lösungsansätze sowohl zu alternativen Routen, bei der Beschilderung als auch bei der Regelung der Sperrzeiten vorgeschlagen.

Mit dem Umbau des ZOB und der Konzentration der Buslinien stellt der Stadtbus eine gute Erreichbarkeit der Stadtmitte sicher. Schlechter erreichbar sind der Bahnhof (außerhalb des Planungsraums) und der südliche Altstadt-Bereich. Ein Ansatz für den diskutierten Citybus ist die Verknüpfung mit dem Stadtbus am ZOB und der Eisenbahn am Bahnhof, da von dort längere Wegzeiten in die Innenstadt einen Umstieg sinnvoll machen können.

Zum Radverkehr liegt ein ausführliches Radverkehrskonzept /22/ vor.

„Analytisch betrachtet“ wird der Kfz-Verkehr in der Innenstadt von Schwäbisch Hall wirkungsvoll abgewickelt. Die Planungsstrategien der vergangenen 30 Jahre zeigen eine deutliche Wirkung. Generelle Planungsansätze wie die „autofreie Innenstadt“ in den 80/90er Jahren sind daher nicht anzustreben, da bereits heute mit einer guten Angebotsplanung an Parkhäusern/Parkplätzen und ausgedehnten Fußgängerzonen eine „autoarme Innenstadt“ erreicht wurde.

Mit einem Bündel verkehrsplanerischer Maßnahmen kann die Stadt auf o. g. Ausführungen reagieren. (s. Kap. 5). Insgesamt gesehen werden 11 Prognoseplanfälle entwickelt und die Wirkungen auf das Straßennetz der Innenstadt untersucht (s. Kap. 8). Die Planfälle lassen sich grob einteilen in

- die Prognoseplanfälle 1, 2, 3 mit Fahrtrichtungsänderungen in der Innenstadt, um weitere Entlastungen von Durchgangsverkehr zu erreichen,
- die Prognoseplanfälle 4a, 4b, 4c, 4d, 4e mit dem Bau einer neuen Brücke über den Kocher, um die Innenstadt vom Lieferverkehr zu entlasten und
- die Prognoseplanfälle 5, 6 mit „autofreien“ Bereichen auf dem Haalplatz oder in der Innenstadt, um Aufenthaltsbereiche für Fußgänger und Radfahrer zu stärken,
- den Prognoseplanfall 7 mit der Einführung eines Citybusses als Ergänzung zum bisherigen Stadtbusangebot.

Eine vergleichende Übersicht der untersuchten Planfälle mit Bewertung zeigt die Tabelle 24.

Beratung des Verkehrskonzepts

Das Verkehrskonzept Innenstadt wurde als Arbeitsbericht dem Bau- und Planungsausschuss der Stadt Schwäbisch Hall am 15.07.2013 vorgestellt und in einer weiteren Sitzung dem Beirat Verkehr/Flugplatz am 23.09.2013.

Ergebnis der beiden Sitzungen ist:

- Der Planfall 2 (Änderung Fahrtrichtung Querung Henkersbrücke) wird wegen Nichtaktualität und geänderten Zielvorstellungen der Stadt verworfen.
- Die Planfälle 1 (Änderung Fahrtrichtung Hafenmarkt) und 3 (Änderung der Fahrtrichtung in der Innenstadt) werden verworfen, da einerseits Leistungspässe des Kfz-Verkehrs am heute schon überlasteten Knoten Langer Graben/Gymnasiumstraße unerwünscht sind, Bergauffahrten des Kfz-Verkehrs in der Haalstraße unerwünscht sind, eine Erhöhung des Kfz-Verkehrs in der Marktstraße nicht stattfinden soll und andererseits kein Entlastungskonzept für den Nutzfahrzeugverkehr vorliegt.
- Die Planfälle 5 (Haalplatz autofrei) und 6 (Innenstadt autofrei, Sperrung Haalstraße) werden verworfen, da Stellplätze in für den Handel in der Innenstadt lebensnotwendig sind, und der „autoarmen“ Innenstadt der „autofreien“ Innenstadt eindeutig der Vorzug gegeben wird.
- Die Planfälle 4a bis 4e (mit Kocherbrücke) sind vertiefter zu betrachten, da diese die Innenstadt vom Lieferverkehr entlasten. Allerdings wird 2-Richtungsverkehr auf der geplanten Brücke ausgeschlossen, da die räumlich beengte Bahnhofstraße nur begrenzt zusätzlichen Kfz-Verkehr aufnehmen soll. Damit scheidet die Planfälle 4a und 4d mit 2-Richtungsverkehr aus. Da der Kfz-Verkehr (einschl. Lieferverkehr) aus der Innenstadt abgezogen werden soll, scheidet auch der Planfall 4c (1-Richtungsverkehr zum Haalplatz) aus.
- Als bevorzugte Planfälle verbleiben 4b und 4e. Beide Planfälle haben 1-Richtungsverkehr zur Bahnhofstraße. Beim Planfall 4b fährt nur Lieferverkehr über die Brücke, kein übriger Kfz-Verkehr. Beim Planfall 4e fährt neben dem Lieferverkehr auch der übrige Kfz-Verkehr über die Brücke zur Bahnhofstraße, der Haalplatz wird unterirdisch mit einer Parkgarage unterbaut und kann oberirdisch für Aufenthaltszwecke genutzt werden.
- Der Planfall 7 (Citybus) wird ebenfalls bevorzugt. Der Citybus verbessert die Verkehrsanbindung der südlichen Innenstadt und ist ein Komfortangebot. In

Verbindung mit der neuen Kocherbrücke entstehen weitere Erschließungsvorteile im ÖPNV, weil damit ein „echter“ Rundkurs angeboten werden kann.

Handlungsempfehlungen

Die Ergebnisse aus der vorliegenden Verkehrskonzeption, die Diskussionen mit der Stadtverwaltung, dem Bau- und Planungsausschuss und dem Beirat Verkehr/Flugplatz lassen sich zu folgenden Handlungsempfehlungen zusammenfassen:

- Vertiefte Betrachtung und Ausarbeitung des Prognoseplanfalls 4b (siehe Abbildung 27): Bau der Kocherbrücke mit 1-Richtungsverkehr für Nutzfahrzeuge (nur Lieferverkehr) zur Mauerstraße. Der übrige Kfz-Verkehr fährt wie bisher über die Salinenstraße. Die neue Brücke wird zusätzlich von Fußgänger- und Radverkehr genutzt.
- Alternative vertiefte Betrachtung und Ausarbeitung der Prognoseplanfalls 4e (siehe Abbildung 30): Bau der Kocherbrücke mit 1-Richtungsverkehr für alle Kraftfahrzeuge (Lieferverkehr, Durchgangsverkehr aus der Haalstraße) zur Mauerstraße. Der Haalplatz wird oberirdisch „autofrei“ gestaltet. Der bisherige Parkplatz wird in eine Parkgarage mit Untergeschoss unter den Haalplatz verlegt. Die Parkgarage wird über die Salinenstraße erschlossen.
- Vertiefte Betrachtung und Ausarbeitung der Prognoseplanfalls 7: Einrichtung eines Citybusses zur Verbesserung der Verkehrsanbindung in der südlichen Innenstadt. Vor allem die Planfälle 4b und 4e (siehe oben) mit der neuen Kocherbrücke lassen einen „echten“ Rundkurs zu (siehe Abbildung 33), der ohne Kocherbrücke nicht möglich wäre.
- Konsequente Umsetzung der Lieferverkehrszeiten (einheitliche Sperrzeiten) in der Innenstadt mit Entwickeln eines neuen, begreifbaren Beschilderungssystems.
- Prüfen der verkehrsplanerischen Maßnahmen (siehe Tabelle 9) und Umsetzung der als notwendig erkannten Maßnahmen.
- Prüfen des Radverkehrskonzepts und Umsetzung der als notwendig erkannten Maßnahmen /22/.

Die Handlungsempfehlungen unterstützen die im Kapitel 5 postulierten Leitsätze der Schwäbisch Haller Verkehrsplanung.