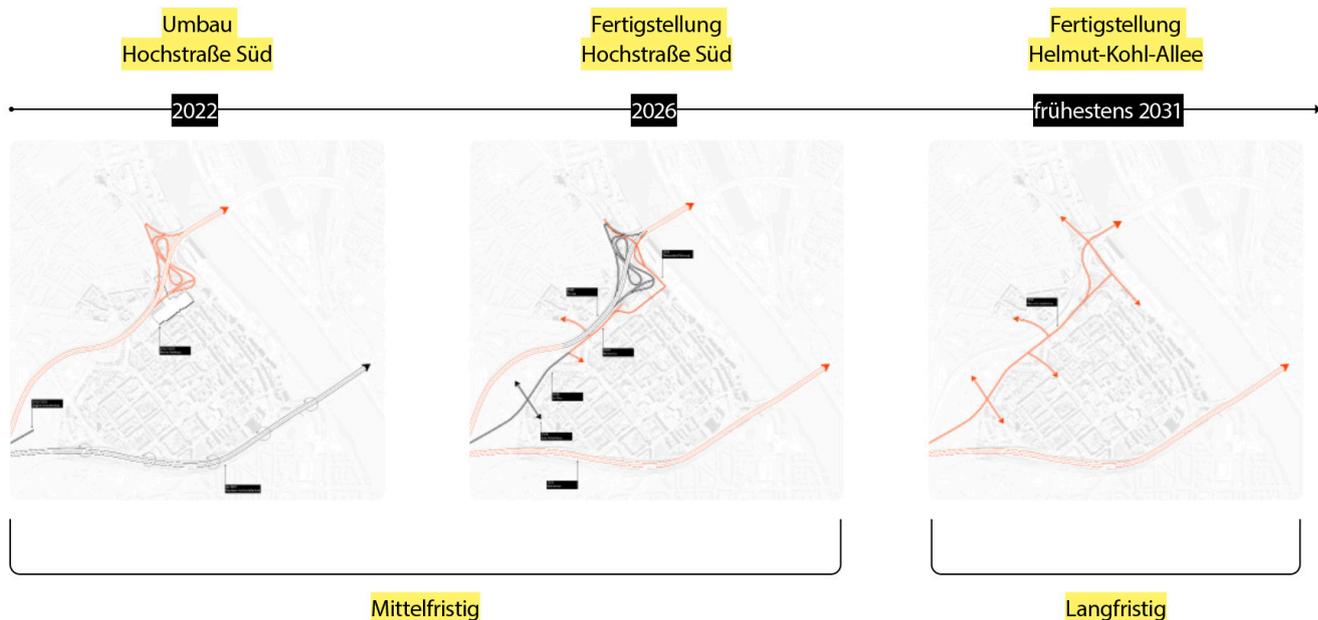


Anlage 4: Qualitative Betrachtung: Autoarme Gestaltung der Innenstadt



Einleitung

Die Themen Verkehr und Verkehrsberuhigung sind wichtige Stellschrauben für die angestrebte Profilierung der Innenstadt als attraktiver Wohnstandort. Die Verkehrsbelastung bzw. -beruhigung und die Wohnqualität stehen nachgewiesenerweise in einem direkten Zusammenhang.

Der Neubau der Hochstraße Süd und Helmut-Kohl-Allee haben starke verkehrliche Auswirkungen auf die City. Sie setzen den Rahmen für die Verkehrsentwicklung der Innenstadt der Zukunft, schränken allerdings die kurzfristigen Handlungsmöglichkeiten ein.

Die bereits laufenden Umbaumaßnahmen an der Hochstraße Süd bedeuten erhebliche Mehrbelastungen für die City, insb. der Wrede- und Kaiser-Wilhelm-Straße als Teil des City-Rings.

Der Neubau der Helmut-Kohl-Allee wird ca. ab 2026 mit einer Zunahme des motorisierten Verkehrsaufkommens auf der Bahnhofstraße einhergehen. Frühestens ab 2030 ist laut aktuellem Kenntnis-/Planungsstand mit einer Reduktion des Innenstadtverkehrs zu rechnen.

Die folgenden Ausführungen bilden in qualitativer Weise ab, welche Modi der Verkehrsberuhigung bzw. autoärmeren Gestaltung der Ludwigshafener Innenstadt innerhalb der aufgezeigten Rahmenbedingungen darstellbar sind. Ebenso findet die übergeordnete Erschließung der City (Besucher*innenverkehr) Berücksichtigung.

Der Fokus liegt auf der zeitlichen Staffelung möglicher Gestaltungsspielräume angesichts der Umbaumaßnahmen.

Anlage 4: Qualitative Betrachtung: Autoarme Gestaltung der Innenstadt



Status Quo

Kurz- und mittelfristige Möglichkeitsräume

Status Quo (Hochstraße Nord intakt, Hochstraße Süd im Umbau)

Heute sind folgende Straßen von Bedeutung für die übergeordnete MIV-Erschließung:

Hochstraße Nord, Rheinuferstraße, Kaiser-Wilhelm-Straße, Wredestraße, Heinigstraße, Lorientallee & Bahnhofstraße (Signatur: Rote Linie).

Relevante Parkplätze bzw. -häuser (hohe Relevanz für Besucher*innenparken) sind überwiegend in unmittelbarer Nähe zu Haupterschließungsstraßen verortet (Signatur: rotes P).

Ein Großteil der innerstädtischen Straßen hat kurz- bis mittelfristig eine geringe Bedeutung für die übergeordnete Erschließung der City (Signatur: Violette Linie). Die äußere Erschließung kann überwiegend ohne Nutzung dieser Straßen gewährleistet werden.

Mittelfristige Perspektive

Folglich ergeben sich in absehbarer Zeit Gestaltungsspielräume für eine autoarme Straßengestaltung (Signatur: Violette Schraffur). Hier sind in mittelfristiger Perspektive verschiedene Abstufungen der Verkehrsberuhigung denkbar, bspw. das Prinzip der durchfahrtsverkehrsbefreiten Superblocks. Eine wichtige Voraussetzung ist die bereits begonnene Parkraumbewirtschaftung.

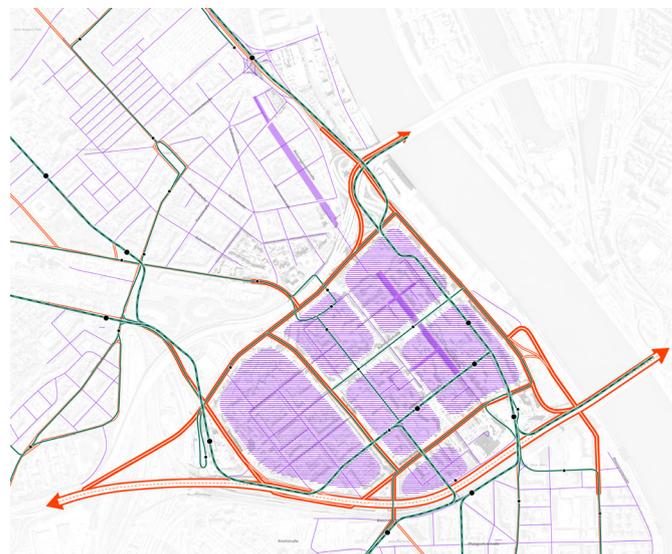
Zudem bieten sich bereits kurz- bis mittelfristig Nord-Süd-Verbindungen (Berliner Straße, Bismarckstraße und Ludwigstraße) für verkehrsberuhigende Maßnahmen an und lassen sich als quartiersverbindende öffentliche Räume für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen stärken.

Zur Umsetzung bieten sich Verkehrsversuche an, mit denen schrittweise Modi der autoarmen Gestaltung erprobt werden können.

Anlage 4: Qualitative Betrachtung: Autoarme Gestaltung der Innenstadt



Status Quo



Kurz- und mittelfristige Möglichkeitsräume

Langfristige Perspektive

In langfristiger Perspektive (nach Fertigstellung der Helmut-Kohl-Allee) kann der übergeordnete Erschließungsverkehr über den neuen City-Ring (Helmut-Kohl-Allee; Rheinufer, Zollhofstraße, Wredestraße und Heinigstraße) realisiert werden.

Ein Großteil der (Besucher*innen-) Parkplätze bzw. -häuser kann direkt oder durch Stiche vom City-Ring erreicht werden.

Durch eine geringere Verkehrsbelastung auf Bahnhof- und Kaiser-Wilhelm-Straße können langfristig auch Ost-West-Verbindungen als Achsen der aktiven (Rad- und Fußverkehr) und der öffentlichen Mobilität (Bevorzugung Bus- und Straßenbahn) profiliert werden.

Durch die Verlegung des City-Rings auf die äußeren Hauptverkehrsstraßen vergrößern sich die Potentialräume für eine autoarme Gestaltung der Teilquartiere in der Innenstadt (Signatur: Violette Schraffur) und stärken somit die Wohnqualität nachhaltig.