

Abteilung 4.1 - Stadtplanung  
Sachbearbeiter(in): Rudolf Mager  
01.07.2021

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>
Gemeinderat (öffentlich)	14.07.2021
Gemeinderat (öffentlich)	21.07.2021

## Multimodaler Knoten Nägelesgraben

### Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat stimmt zu, dass der Zentrale Umsteigeplatz (ZUP) für die Stadtbusse vom Friedrichsplatz in den Bereich Nägelesgraben/Kriegsdamm verlegt und dort auf den öffentlichen Parkierungsflächen erstellt wird.
2. Die Überlegungen zur Neugestaltung des Friedrichsplatzes und die Verlegung der Bushaltestelle vom Friedrichsplatz in die Hochbrücktorstraße sollen weiterverfolgt werden.
3. Ein Parkierungsgebäude, mit ergänzenden, integrierten Mobilitätsflächen soll im Bereich der heutigen Reisebushaltestelle/Nägelesgrabenstraße den entstehenden Parkraumbedarf kompensieren.  
Größenordnung: 230 Stellplätze.
4. Für das dargestellte Konzept eines Multimodalen Knoten mit ZUP, Parkierungsgebäude und Freiraum sowie ergänzenden Mobilitätsfunktionen, soll zeitnah ein Realisierungswettbewerb ausgelobt werden. Eine maßstäbliche städtebauliche Einbindung der Bauwerke und die Gestaltung eines attraktiven öffentlichen Freiraums mit Spielangeboten sind wichtige Kriterien.
5. Für die Neugestaltung des Friedrichsplatzes soll ein Realisierungswettbewerb ausgelobt werden. Die Terminierung erfolgt in Abstimmung mit dem Zeitplan aus Ziffer 4.

### Vorgang:

21.04.2021 Gemeinderat  
Vorlage 061/2021

#### Beschluss:

*Der Gemeinderat stimmt zu, dass der Zentrale Umsteigeplatz (ZUP) für die Stadtbusse vom Friedrichsplatz in den Bereich Nägelesgraben/Kriegsdamm verlagert wird. Das dargestellte Konzept eines **Multimodalen Knoten** wird weiterbearbeitet und das Ergebnis zeitnah im Gemeinderat vorgestellt. Die Überlegungen zur Neugestaltung des Friedrichsplatzes und die Verlegung der Bushaltestelle vom Friedrichsplatz in die Hochbrücktorstraße sollen weiterverfolgt werden.*

*Anträge der Fraktionen /*

2016	<i>Mündlicher Antrag (UBV 16.11.2016, Gemeinderat 23.11.2016): Möglichkeiten für eine Verkehrsreduzierung in der historischen Innenstadt (CDU, interfraktionell)</i>
212/2017	<i>Mobilitätswende und neue Formen der Mobilität (GRÜNE)</i>
112/2019	<i>Mobilitätskonzept - Festlegung eines übergeordneten Ziels (SPD+FFR)</i>
114/2019	<i>Steigerung der Attraktivität der Kernstadt durch Reduzierung des Durchfahrts- und Parksuchverkehrs (FWV)183/2019 Umgestaltung des Friedrichsplatz mit Verlagerung des ÖPNV-Rendezvousplatzes (FWV)</i>

## **Begründung:**

### **Übergeordnete Ziele:**

- Bündelung und Verknüpfung vorhandener und neuer Verkehrsträger und Schaffung von neuen Mobilitätsangeboten und -möglichkeiten
- Multimodaler Knoten im Nägelesgraben als Mobilitätsstation
- Attraktivierung des ÖPNV
- Attraktivierung der Innenstadt für Wohnen, Leben, Erleben und Arbeiten.
- Verlagerung des ruhenden Verkehrs aus der Innenstadt durch Schaffung von zentrumsnahen Parkierungsschwerpunkten.
- Verringerung des Parksuchverkehrs in der historischen Innenstadt
- Mit der Landesgartenschau entsteht eine attraktive Förderkulisse aus Städtebauförderung und Mobilitätsinitiativen, die eine ganzheitliche Herangehensweise mit vielen Synergien unterstützt.

In der **Projektgruppe Mobilität** am Dienstag, 22.06. wurden die städtebaulichen Entwicklungen im Mobilitätskonzept intensiv diskutiert. Zustimmung fanden die Überlegungen bezüglich Umgestaltung Friedrichsplatz, Alternativangebote für Anwohnerparken in den Gassen, Verlagerung ZUP zum Kriegsdamm/Nägelesgraben.

Die Notwendigkeit ausreichend Parkraum im Parkierungsschwerpunkt Nord zu sichern, fand weitestgehend Konsens. Die Standortfrage, die Typologie und Funktionen eines Parkierungsgebäudes und Umfang des Stellplatzbedarfes waren offen diskutierte Themen. Ein Standort im Gewerbepark Neckartal fand keine Fürsprecher. Bei einem Parkierungsgebäude Nägelesgraben gab es die Hinweise, auf die Maßstäblichkeit zu achten und möglichst auch Tiefgeschosse auszubilden.

### **Friedrichsplatz**

Der Friedrichsplatz, gerahmt von einer mittelalterlichen Gebäudekulisse mit Predigerkirche, ist reduziert auf eine funktionale Asphaltfläche. Fünf Fahrbahnen und Bushaltestreifen belegen nahezu den gesamten Stadtplatz. Der Platz, nördlicher Arm des zentralen Erschließungskreuzes in der Rottweiler Innenstadt, ist vom motorisierten Verkehr geprägt.

Sonntags wird hier geparkt und unter der Woche dominieren die Funktionen als Umsteigepunkt für die Stadtbusse zusammen mit einem starken Durchgangsverkehr den Platz. Der MIV (Motorisierter Individualverkehr) separiert die beiden parallel neben der Fahrbahn angeordneten langgezogenen Bushaltestreifen.

Aufenthaltsqualität für die Bürger und Gäste, für Fußgänger und Radfahrer, ist nicht erkennbar.

Die künftigen Besucher der Hängebrücke erhalten, aus dem Bockshof kommend, mit dieser Verkehrsfläche als Entree, den ersten, nicht so guten Eindruck von unserer Innenstadt.

Die vorgenannten, übergeordneten Ziele lassen sich bestens mit der Umgestaltung des Friedrichsplatzes in einen attraktiven, multifunktionalen Stadtplatz verbinden.

Damit verbunden wird:

- Verlagerung des Zentralen Umsteigepunktes in den Bereich Kriegsdamm/Nägelesgraben.

- Bushaltestellenverlagerung in die Hochbrücktorstraße – es gilt dabei zu beachten, dass dort ein Teil des bisherigen Parkplatzangebotes dann ebenfalls in die beiden Parkierungsschwerpunkte verlagert werden muss.

## Konzept Zentraler Umsteigepunkt (ZUP)

Bei der Analyse möglicher Alternativstandorte für einen ZUP wurden die Vorgaben aus dem Personenbeförderungsgesetz berücksichtigt, die u.a. eine vollständige Barrierefreiheit vorsehen.

Naheliegende Möglichkeiten für eine Verlagerung des Umsteigepunktes weg vom Friedrichsplatz bilden die zwei innenstadtnahen Parkierungsschwerpunkte (Nägelsegraben und Parkhaus Süd), die künftig von einem dynamischen Parkleitsystem geführt, von den Besuchern und Gästen gezielt angefahren werden.

Außer dem Nägelesgraben scheiden andere Optionen aus, weil

- Umwege erforderlich werden, wenn ZUP am Bahnhof oder Schulzentrum platziert würde. Diese Umwege sind für die Fahrgäste ärgerlich und unattraktiv, die dort nicht ihr Ziel haben (fast alle). Die Umwege würden auch die Busumlaufzeiten sprengen. Dadurch entstehen erhebliche Mehrkosten für zusätzliche Busse, die eigenwirtschaftlich nicht darstellbar sind.
- der vorhandene Platz für einen Ausbau nach heutigem Standard nicht ausreicht, wie beim Beispiel Königstraße, und der MIV nicht abgekoppelt werden könnte.

Mit dem neuen zentralen Umsteigepunkt (ZUP) für Busse am Nägelesgraben soll nicht nur ein überdachter Warteraum, sondern auch ein Stadtraum als Treff- und Anlaufpunkt sowie ein urbanes Gelenk zur historischen Innenstadt geschaffen werden.

Für die Organisation des ZUP, mit den vom Friedrichsplatz verlagerten Bushaltestellen, wurden mehrere Varianten verkehrstechnisch und städtebaulich untersucht. Generell wurden Lösungen favorisiert, die neben der reinen verkehrlichen Funktionalität auch eine kompakte Anordnung des ZUP und erforderlicher ergänzender Funktionen ermöglichen, um eine möglichst breite Durchlässigkeit des Grüngürtels zu gewährleisten.

Die Erschließung des ZUP erfolgt über die beiden Kreisverkehre von Westen und Osten. Über eine zentrale Fahrgasse werden 8 Bushaltestellen für die Stadtbusse in der Form von Doppelhaltestellen oder in Sägezahnordnung erschlossen. Über den ZUP wird eine Überdachung in Form eines größeren Flugdaches oder von 2 kleineren Haltestellenüberdachungen vorgesehen.

Für Reisebusse werden 4 Haltestellen als Ausstiegs- bzw. Abholplatz an der Nägelesgrabenstraße vorgesehen. Diese Busse parken extern und können dann effizient den Straßenraum zur Anfahrt nutzen. Alternativ, doch etwas flächenintensiver und damit den Grüngürtel leicht schwächend, wäre auch eine Anordnung auf der Innenstadtseite an der ohnehin notwendigen Zufahrt zum Kaufhaus integrierbar.

Diese südlich des ZUP angelegte Zufahrt erschließt die LKW-Andienung des Kriegsdamm-Kaufhauses, das Parkhaus, sowie einen kleinen ebenerdigen Parkplatz.

Als wichtiges ergänzendes Element wird ein Pavillon beim ZUP mit zusätzlichen Mobilitätsangeboten vorgesehen, die aus ZUP und dem Mobilitäts- und Parkierungsgebäude eine multimodale Mobilitätsstation machen. Diese kann eine möglichst umfassende Mobilitätsinformation, Fahrkartenkauf, Fahrradparken und den Verleih von E-Fahrrädern und Micromobility-Fahrzeugen integrieren.

Wichtig sind dabei direkte, sichere und komfortable Fußgängerbeziehungen zwischen den Haltestellen und in die historische Innenstadt. Dabei soll der Freiraum im Grüngürtel als attraktiver Wartebereich weiterentwickelt und das vorhandene Wasserspiel in eine durchgängige – Spiel- und Bewegungsachse besser integriert werden.

## Parkraummanagement / Nägelesgraben

### Bestand

Am Nägelesgraben stehen heute folgende Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung:

• Parkplatz Nägelesgraben	94 Stellplätze
• Parkplatz Stadtmitte	65 Stellplätze
• <u>Parkhaus Kriegsdamm</u>	<u>144 Stellplätze</u>
• <u>Summe</u>	<u>303 Stellplätze</u>

Weitere Angebote:

• Stellplätze Culinary/EDEKA	273 Stellplätze
• Stellplätze Activ Group	103 Stellplätze

Der Parkplatz Culinary ist privat und steht als Parkraumkontingent für Kurzzeitparken nur für den Einkauf zur Verfügung. Die Stellplätze Activ Group (95 TG/8 oberirdisch) sind teilweise den Wohnungen zugeordnet. 75 Stellplätze sind dem Drogeriemarkt wie beim Culinary für den Einkauf zugeordnet und werden in der Bewirtschaftung mit den Parkgebühren für die städtischen Parkplätze abgestimmt.

Die Parkplätze am Culinary könnten allenfalls an Sonn- und Feiertagen für Besucher freigegeben werden. Vom Inhaber gibt es bereits entsprechende Angebote. Weitere Gespräche hierzu werden geführt.

Im Parkhaus Kriegsdamm sind derzeit rund 80 Stellplätze durch die Stadtverwaltung Rottweil angemietet. Für die 80 Stellplätze der Stadtverwaltung gibt es ebenfalls Gespräche mit dem Inhaber des Culinary, zumindest einen sehr großen Teil dieser Dauerplätze auf das Parkdeck des Culinary zu verlegen. Damit würden im Parkhaus Kriegsdamm bis zu 144 Stellplätze zur Verfügung stehen. Das Parkhaus zeigt – außer der Nutzung durch die Stadtverwaltung – heute eine geringe Akzeptanz. Aufgrund der vielen Rampen scheint das Parkhaus nur bedingt für Kurzzeitparken geeignet zu sein.

Mit dem Bau des ZUP am Nägelesgraben fallen die beiden Parkflächen Nägelesgraben und Stadtmitte bis auf wenige Kurzzeitparkplätze weg. Es entfallen ca. 150 Stellplätze.

Im Rahmen der in den kommenden Jahren erforderliche Verkehrswende hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg als Ziel formuliert, dass ein Drittel der Autofahrten entfallen und durch umweltfreundliche Verkehrsmittel ersetzt werden sollen. Dies dürfte in Ballungsräumen und Verdichtungsgebieten realistisch sein, da dies eine hohe Angebotsqualität im ÖPNV erfordert. In ländlich strukturierten Räumen wie dem Landkreis Rottweil, in dem für die zahlreichen Siedlungsstellen kaum ein ausreichend attraktiver Busverkehr bereitgestellt werden kann, erscheint dies sehr ambitioniert. Der private Pkw mit in der Regel ständiger Verfügbarkeit weist gegenüber dem Busverkehr einen so hohen Vorteil auf, dass die Pkw Nutzung im Einzugsgebiet von Rottweil hoch bleiben wird.

Spürbare Reduktionen kann es bei Fahrten im Nahbereich durch eine verstärkte Nutzung des Fahrrads sowie im Fernverkehr durch mehr Zugfahrten geben.

Mittel- und langfristig ist daher weiterhin mit einer vergleichsweise hohen Nutzung des Pkw zu rechnen, auch wenn diese Fahrzeuge dann überwiegend elektrisch angetrieben werden. Daher bleibt der Parkplatzbedarf vorerst immer noch hoch.

### Ermittlung des Parkierungsbedarfs - Werktags

Durch das beschlossene Parkraummanagement verändern sich die Parkmöglichkeiten und damit verlagert sich auch der Parkierungsbedarf.

Das Parkierungskonzept mit den beiden innerstädtischen Parkierungsschwerpunkten Süd (heute Groß'sche Wiese) und Nord (Nägelesgraben) sowie das ergänzende Parkleitsystem, das den Parksuchverkehr verstärkt auf diese Punkte lenken wird, erhöht an diesen beiden Standorten den Parkraumbedarf.

In den Wohngebieten Hinterprediger- und Kampitsch-/Grundstraße wird Bewohnerparken eingeführt. Heute dort parkende Fremdparker sowie die Besucher der Bewohner müssen künftig Gebühren bezahlen; die Parkdauer wird begrenzt.

Die heute bestehenden Bewohnerparkplätze in der historischen Innenstadt sollen mittelfristig soweit möglich auf umliegende Parkieranlagen ausgelagert werden. In den beiden südlichen Quartieren stehen hierfür der Stadtgraben und der Parkplatz Kapuziner zur Verfügung; im Norden verbleibt nur der Bereich Nägelesgraben.

Die tatsächlichen Auswirkungen der Verlagerungen beim Parken durch diese Maßnahmen lassen sich erst nach deren Einführung messen; für die Ermittlung des Parkraumbedarfs können aber Schätzungen herangezogen werden.

Von den rund 250 Parkplätzen der Bewohner der historischen Innenstadt können realistisch betrachtet rund 70 Parkplätze aus den nördlichen Bereichen verlagert werden.

Aus den Wohngebieten Hinterprediger und Kampitsch-/Grundstraße, in denen heute auch Berufspendler kostenfrei parken, könnten sich zusammen mit Besuchern der Bewohner rund 40 Stellplätze verlagern. Weitere Nutzer werden in andere – noch kostenfreie – Bereiche der Stadt ausweichen.

Daraus wird deutlich, dass im Bereich des Parkierungsschwerpunkts Nord ein Bedarf für ca. 110 Dauerparkplätze entstehen wird. Mit den Einkaufenden in den Läden am Kriegsdamm, die kurze Wege gewohnt sind, ist daher davon auszugehen, dass das Parkhaus Kriegsdamm in Zukunft belegt sein wird.

Somit steht für die entfallenden rund 150 Stellplätze am Nägelesgraben kein Ersatz zur Verfügung.

Durch die Inbetriebnahme der Hängebrücke entsteht auch werktags, wenn der Testturm nicht geöffnet ist, ein zusätzliches touristisches Verkehrsaufkommen. Zwar wird im Berner Feld ein Parkplatz für Besucher der Hängebrücke entstehen. Es ist aber davon auszugehen, dass ein Teil der Besucher am Nägelesgraben parken und von dort über die Brücke gehen wird.

Wenn der Parkierungsschwerpunkt Nord funktionieren soll, so sind – außer an besonderen Spitzentagen – in diesem Bereich auch ausreichende Angebote bereitzustellen. Dies bedeutet, dass im Normalfall das Parkleitsystem freie Kapazitäten anzeigen kann. Wird auf den Anzeigern häufig und über längere Zeiträume „0“ angezeigt, steigt der Parksuchverkehr signifikant an, was auch wieder den Fahrzeugverkehr in der historischen Innenstadt erhöht.

Daraus folgt, dass neben dem Ersatz für die entfallenen ca. 150 Stellplätze ein weiterer Bedarf für die gewünschten Auswirkungen des Parkleitsystems zu berücksichtigen ist.

### **Ermittlung des Parkierungsbedarfs - Wochenende**

Bereits vor der Corona-Pandemie war bei Öffnung des Testturms eine erhebliche Überlastung der Parkkapazitäten im Berner Feld zu beobachten. Wird die Hängebrücke ergänzt, ist davon auszugehen, dass sich das Parken auf die beiden Schwerpunkte Berner Feld und Nord verteilen wird, zumal das Parkleitsystem dann bereits auf den Bundesstraßen Überlastungen anzeigen wird.

Erfahrungen aus Bad Wildbad (Baumwipfelpfad, Hängebrücke, Waldspielplatz, Downhill-Mountainbike) zeigen, dass insbesondere an Spitzentagen wie Himmelfahrt, Pfingsten, Fronleichnam, 3. Oktober erhebliche Überlastungen auftreten, die das umfangreiche Parkplatzangebot von über 1.000 Plätzen völlig überfordern. An vielen Sonntagen kommt es zu Engpässen.

Seit Inbetriebnahme des Baumwipfelpfads 2014 hat sich daran kaum etwas geändert.

Es ist in Rottweil davon auszugehen, dass mit den neuen touristischen Einrichtungen auch die bereits vorhandene Attraktivität der Innenstadt weiter steigt. Die Besucherzahlen, die in der Innenstadt parken, werden deutlich zunehmen, so dass die Kapazitäten an Spitzentagen nicht ausreichen werden.

Aber auch für gewöhnliche Besuchssonntage wird der Parkierungsschwerpunkt Nord, selbst wenn er um ein Parkhaus ergänzt wird, nicht ausreichen. Daher müssen Gespräche geführt werden, den Culinara-Parkplatz und das Parkdeck an Sonntagen für den touristischen Verkehr nutzen zu können, um somit eine zusätzliche Kapazität von rund 270 Stellplätzen bereitstellen zu können. An Sonntagen sollten daher die Parkplätze am Culinara in das Parkleitsystem einbezogen werden.

## **FAZIT:**

**Als Ersatz für die wegfallenden Parkplätze und die künftigen Bedarfe aus weiter zunehmendem Tourismus ist im Nägelesgraben ein zusätzliches Parkierungsangebot mit 230 – 300 Stellplätzen dringend zu empfehlen. Damit kann der Parkierungsschwerpunkt Nord auch künftig seine vorgesehene Funktion erfüllen.**

## **Parken/ Zusätzlicher Parkraum**

### **Alternative Bauweisen: Parkierung und Mobilitätsflächen**

Die durch den ZUP entfallenden Stellplätze können durch ein Parkhaus oder alternativ beispielsweise durch eine Tiefgarage unter dem ZUP kompensiert werden. Darüber hinaus sollen Teile des zusätzlich ermittelten Stellplatzbedarfes mit abgedeckt werden.

### **Bauweise: Oberirdisches Parkierungsgebäude**

Ein oberirdisches Parkhaus, bedingt durch die mögliche Skelettbauweise mit teilweise oder weitgehend vorgefertigten Teilen, stellt grundsätzlich eine wirtschaftliche und auch schnelle Bauweise dar.

Die Anforderungen an den baulichen Brandschutz sind für ein Parkhaus erheblich günstiger als bei einer Tiefgarage. Dies betrifft zunächst das Bauwerk selbst. So ist beim Parkhaus eine wirtschaftliche Stahlskelettbauweise mit Massivdecken möglich. Außerdem sind die Anforderungen an den anlagentechnischen Brandschutz niedriger, d.h. es wird keine teure Lüftungs- und Sicherheitstechnik notwendig.

Bei einem oberirdischen Parkhaus können auch Untergeschosse ohne weitergehende Anforderungen angeordnet werden, sofern diese eine maximale Einbindung von im Mittel 1,50m unter GOK (Geländeoberkante) nicht überschreiten. Dadurch wird eine natürliche Belüftung sichergestellt. Wird der Wert überschritten, muss das Untergeschoss als Tiefgarage bewertet werden; die oben genannten Vorteile gelten dann nicht mehr. Es entstehen durch das Untergeschoss Zusatzkosten durch die teurere und aufwändigere Konstruktion.

Für eine kombinierte Nutzung, z.B. mit Fahrradparken, Fahrradwerkstatt, Carsharing oder Gastronomie, ist ein Parkhaus deutlich besser geeignet, einfacher auffindbar und leichter zugänglich als eine Tiefgarage. Das Sicherheitsgefühl der Besucher ist in einem Parkhaus durch die transparente und lichtdurchflutete Bauweise ebenfalls deutlich höher als in einer Tiefgarage.

Denkbar ist es auch, das Parkhaus über dem ZUP zu errichten. Dies bringt aber die folgenden Nachteile mit sich:

- Das EG steht so nicht mehr als PKW-Parkfläche zur Verfügung; um die geforderten Stellplätze unterzubringen muss das Gebäude daher nach oben wachsen
- Das Gebäude wird durch die im EG erforderliche Durchfahrthöhe für Busse gegenüber der Regelgeschosshöhe Parkhaus nochmals um ca. 5m höher.
- Das Stützenraster des Parkhauses muss nach unten in die Bushalteebene projiziert werden können. Dies funktioniert bei der aktuellen Geometrie nicht.
- Die Erschließung des Parkhauses erfordert ein zusätzliches, sehr langes, Rampenbauwerk.

### **Bauweise: Tiefgarage**

Im Gegensatz zum Parkhaus bietet eine Tiefgarage den Vorteil, oberirdisch keine Flächen zu belegen. Allerdings sind die Anforderungen hinsichtlich des Brandschutzes deutlich höher als bei einem Parkhaus. Es wird umfangreiche Lüftungs- und Sicherheitstechnik notwendig.

Da zunächst eine Baugrube mit entsprechendem Verbau erstellt werden muss und das Bauwerk nicht mit vorgefertigten Elementen errichtet werden kann, ist auch die Planungs- und Bauzeit deutlich länger anzusetzen.

Sofern die Tiefgarage nicht oberirdisch überbaut wird, entstehen durch Überschüttung und ggf. Überfahung durch Schwerlastverkehr hohe (auch dynamische) Lasten auf die oberste Decke. In diesem Fall ist es wirtschaftlich sinnvoll, die Tiefgarage mit mindestens zwei Tiefgeschossen zu errichten, da die

bezogenen Stellplatzkosten bei nur einem UG unverhältnismäßig teuer sind. Etwa ab dem vierten UG steigen die Stellplatzkosten dann durch die Aufwendungen für die tiefere Baugrube wieder an, sodass die wirtschaftlichste Lösung unter den üblichen äußeren Rahmenbedingungen zwei bis drei Untergeschosse umfasst.

Bei einer oberirdisch überbauten Tiefgarage (z.B. im Geschosswohnungsbau) werden die Stützenlasten des Gebäudes durch die TG „durchgereicht“. Auf der Dachdecke TG werden keine hohen Lasten eingesammelt. Daher wirkt sich eine eingeschossige TG in diesem Fall ökonomisch nicht negativ aus.

Im vorliegenden Fall mit dem Bau einer Tiefgarage unter dem ZUP müsste die Konstruktion die Anfahr- und vor allem die Bremslasten der Busse abfangen. Hier sind dann in Abhängigkeit der Dicke der Überschüttung die dynamischen Lasten zu berücksichtigen.

In jedem Fall ist es wirtschaftlich sinnvoll, einen Teil der Überschüttung durch eine Leichtschüttung (z.B. Schaumglasschotter) abzudecken, um die Belastung auf das Gebäude zu reduzieren.

Hinsichtlich einer alternativen Nachnutzung kann eine mehrgeschossige Tiefgarage kaum sinnvoll weiterverwendet werden.

Aufgrund der o.g. Punkte ist ein Tiefgaragenstellplatz etwa 3-4-mal teurer als ein Parkhausstellplatz. Gleichzeitig ist hier nicht mit einer höheren Förderung zu rechnen. Daher wurde die Tiefgaragenvariante nicht weiterverfolgt.

#### **Kostenbeispiel:**

- Parkierungsgebäude: 230 Stellplätze / 20.000 €  
Ausgaben 4.600.000 € Einnahmen 2.070.000 € (Förderung)
- Tiefgarage unter ZUP: 230 Stellplätze / 60.000 €  
Ausgaben 13.800.000 € Einnahmen 2.070.000 € (Förderung)

#### **Typologien Parkierungsgebäude mit ergänzenden Mobilitätsflächen**

Der Wegfall vieler oberirdischer Stellplätze im Nägelesgraben durch die Neuanlage des ZUP und der vorstehende dargestellte Bedarf durch gezielte Verlagerung von ruhendem Verkehr zu den Parkierungsschwerpunkten kann einer überwiegend oberirdischen, zusätzlichen Parkierungsanlage gedeckt werden.

Die nachstehend dargestellten Typologien der Parkierungsgebäude haben ein Angebot von 190-230 Stellplätzen. Damit wird die untere Grenze des geschätzten Bedarfes von 250-300 Stellplätzen abgedeckt.

Als Standort wird der nordwestliche Bereich an der Kreuzung Nägelesgrabenstraße-Schlachthausstraße mit dem heutigen Reisebusparkplatz vorgeschlagen. Somit wird dieser Bereich städtebaulich neu definiert und eine Durchgängigkeit des Grüngürtels wird ohne stärkere Einengung möglich.

Die Zu- und Abfahrt erfolgt von der Schlachthausstraße. Die Einbahnstraße-Regelung vom Schwarzen Tor kommend endet beim Spielplatz. Die weitere Verbindung zur Nägelesgrabenstraße erhält eine Zweirichtungsverkehr-Regelung. Es wurden mehrere Möglichkeiten hinsichtlich der inneren Organisation, der Kapazität und des Baukörpervolumens untersucht. Daraus ergaben sich drei Varianten:

- a) Gefächerte Parkierung (Variante A): Zweischißige Split-Level-Organisation mit Verbindungsrampen, schräg abgesetzten Schiffen und einem grünen „Atrium“ -Kapazität ca. 230 Stellplätze
- b) Gefächerte Parkierung mit Sonderwohnen (Variante B): Einschißige Organisation mit seitlich angesetzten Vollgeschosssrampen und mit einem zweiten Schiff für Sonderwohnformen zum Grüngürtel hin – Kapazität ca. 190 Stellplätze
- c) Lineare Parkierung entlang der Nägelesgrabenstraße (Variante C): Einschißige Organisation mit seitlich angesetzten Vollgeschosssrampen – Kapazität ca. 190 Stellplätzen

Übersicht Varianten:

Varianten	Organisation Parkierung	Geschosse im Westen / Osten	Ebenen ober- / unterirdisch	PKW- Stellplätze
A	zweischiffig gefächert	III - IV nördl. II – III südl.	1,5 Ebene unten 2,5 Ebenen oben	230
B	einschiffig und Sonderwohnen gefächert	III - IV nördl. II – III südl.	1,5 Ebene unten 3,5 Ebenen oben	190
C	einschiffig linear	III – III (DG abgestaffelt)	1,5 Ebene unten 2,5 Ebenen oben	190

Die Hauptfußwegeanbindung wird auf die Ostseite des Gebäudes gelegt, da dies die kurze und direkte Verbindung zur historischen Innenstadt darstellt.

Bei allen Varianten wird eine teilweise Nutzung des Erdgeschosses auf der Ost- oder Südseite unter Ausnutzung der Topographie zum ZUP hin mit ergänzenden Mobilitätsflächen inklusive weiterer Elemente einer multimodalen Mobilitätsstation vorgesehen.

Neben PKW-Stellplätzen werden in dem Mobilitätsgebäude auch E-Car-Sharing-Angebote angeboten und eine attraktive Radinfrastruktur mit Fahrradparken, E-Bike-Sharing, E-Mietlastenräder und einer Fahrradwerkstatt berücksichtigt. Weiterhin sind Angebote im Bereich MiroMobility und E-Scooter-Sharing denkbar.

Die Ausstattung soll moderne Mobilitätstechnik mit E-Lade-Infrastruktur und Leittechniken, wie z.B. eine Einzelplatzüberwachung zur Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs, enthalten. Als Teil der LGS-Ideen sollen modellhaft ökologische Hüllkonzepte mit Fassadenbegrünungen, Dachgärten und Dachgewächshäusern mitgedacht werden. Das Nachhaltigkeitskonzept sieht große Photovoltaik-Anlagen auf dem Dach und an der Fassade, in Verbindung mit Stromspeichertechnologien und einem Lastmanagement zur Bereitstellung von regenerativ erzeugtem Ladestrom für die E-Mobilität vor.

Besonders wichtig für die Zukunftssicherheit des Parkierungsgebäudes ist eine flexible Reaktionsmöglichkeit auf einen in der Zukunft geringeren PKW-Stellplatzbedarf. Dazu können verschiedene Strategien angewandt werden:

- Rückbaumöglichkeit der oberen Geschosse bei modularer Bauweise
- Berücksichtigung Nachnutzungsmöglichkeit u.a. durch höhere Geschosshöhen, die z.B. eine Umwandlung in eine spätere Gewerbe- oder Wohnnutzung erlauben
- Flexibles Stadtrehal mit von Beginn an unterschiedlichen Nutzungen in einem konstruktiven Gerüst, die anpassbare Autoparkierungsflächen beinhalten

Städtebaulich fügt sich das gefächerte Mobilitäts- und Parkierungsgebäude bzw. eine fächerartige Ergänzung des linearen Parkhauses mit einer Sonderwohnform am besten ein, da die Radialität der Schlachthausstraße und der gegenüber liegenden Bebauung aufgegriffen wird. Gleichzeitig erfährt der Grüngürtel eine räumlich gute Umlenkung.

Die Freiraumgestaltung nimmt diesen „Fächeransatz“ auf und integriert weiterhin Spielen und Bürgergärten, mit hoher Aufenthaltsqualität.

Von großer Bedeutung ist die Fassade des Parkhauses, die den Freibereich vor Lärm- und Schadstoffemissionen schützen muss, oder idealerweise sogar zur Inszenierung der Freiraumnutzung (z.B. mit Sitzstufen, Grüner Wand) beiträgt.

**FAZIT:**

**Die Tiefgaragenlösung vermeidet zwar ein neues Bauvolumen für ein Parkierungsgebäude im Nägelesgraben. Sie ist aber teurer, weniger attraktiv und unflexibel für zukünftige Umnutzungen.**



**Ein kompaktes oberirdisches Parkierungsgebäude kann den ermittelten Stellplatzbedarf abdecken. Es sollen weitere Mobilitätsfunktionen integriert werden. Zur Reduktion des oberirdischen Bauvolumens ist ein Absenken mit 1 bis 2 unterirdischen Geschossen denkbar. Damit kann eine städtebaulich verträgliche Maßstäblichkeit erreicht werden. Ein solches Gebäude ist ökonomischer als eine Tiefgaragenlösung. Zudem besteht eine bessere Anpassungsfähigkeit in der Zukunft.**

**Die Ausformulierung der Varianten erfolgt im Wettbewerbsverfahren. Von Seiten der Verwaltung wird die Variante A, gefächert, zweischiffig, favorisiert.**

## **Städtebauliches Konzept**

Durch die neue städtebauliche und verkehrliche Neuordnung im Nägelesgraben, ausgehend vom Friedrichsplatz, besteht die große Chance ein Gesamtkonzept als Katalysator für die Stärkung und Revitalisierung der historischen Innenstadt auf den Weg zu bringen. Dazu werden Mobilität, Nutzungen, Städtebau und Freiraumgestaltung zu einem integralen Konzept, das wechselseitige Synergien generiert, zusammengefasst.

Mit der Grundidee „Von Hochpunkt zu Hochpunkt“ wird eine neue, zusammenhängende Raumsequenz geschaffen werden: Vom historischen Hochturm im Westen über eine Grünverbindung, mit dem Nägelesgraben und dem neuen ZUP (Zentraler Umsteigepunkt) bis zum Bockshof im Westen, sowie von dort über die Hängebrücke zum Aufzugstesturm.

Das Mobilitätskonzept verbindet die neuen Bausteine ZUP und das neue Mobilitäts- und Parkierungsgebäude, mit den Funktionen einer Mobilitätsstation und einer attraktiven Wegevernetzung zur Innenstadt. Die Belange des Radverkehrs und einer fußgängerfreundlichen Stadt werden dabei integriert.

Für die Organisation des ZUP, mit den vom Friedrichsplatz verlagerten Bushaltestellen, wurden mehrere Varianten, verkehrstechnisch und städtebaulich, untersucht. Generell wurden Lösungen favorisiert, die neben der reinen verkehrlichen Funktionalität auch eine kompakte Anordnung des ZUP ermöglichen, um eine breite Durchlässigkeit des Grüngürtels zu gewährleisten. Der neue Baustein des ZUP stuft sich mit leichten Dachkonstruktionen in der Höhe deutlich zur Umgebungsbebauung ab. Das Parkierungsgebäude, in der Kombination mit anderen Nutzungen, wird so platziert, dass der zentrale Bereich des Nägelesgraben für Freiraumnutzung, sowie für Blickbeziehungen zur historischen Innenstadt, offenbleibt.

Der vorgeschlagene Ersatzneubau beim ehemaligen Feuerwehrhaus soll sich als Arrondierung zurückhaltend in die Umgebung einfügen. Zusammen mit einer leichten Verlegung der Schlachthausstraße im Kurvenbereich wird der Zugang zur historischen Innenstadt aufgewertet. Der geplante Neubau anstelle des alten WKD-Gebäudes kann eine Wohnnutzung mit erdgeschossigen Gewerbe- oder Gemeinschaftsflächen erhalten. Ebenso wie der Mobilitätspavillon beim ZUP sollen diese beiden Bauwerke als Solitäre mit dem Freiraum des Grüngürtels verbunden werden.

Bei der späteren Architekturumsetzung der neuen Gebäude soll generell eine hochwertige, zeitgemäße und gleichzeitig dem historischen Kontext Rechnung tragende Gestaltung mit nachhaltigen, ressourcenschonenden Bauweisen erfolgen.

Das Freiraumkonzept hat das Hauptziel, die Durchgängigkeit des Grüngürtels zu stärken und eine hohe Aufenthaltsqualität zu erzeugen. Weiterhin sollen Bürgergärten und attraktive Spielbereiche angeboten werden, sowie eine bessere Grünvernetzung über die Schlachthausstraße hinweg zum Hochturm hergestellt werden.

Die Freiraumgestaltung soll auch eine stadtklimatische Optimierung mit einem hohen Grünvolumen, einer Minimierung versiegelter Flächen und der Integration von Wasserelementen, sowie Beiträge zur Erhöhung der Biodiversität in der Stadt, beinhalten. Ergänzend sollen, wo immer möglich, urbane Baumreihen und Baumstandorte integriert werden. Eine Aussichtsplattform am Kriegsdamm, zukünftig mit Ausblick zur Hängebrücke, bildet den Übergang vom Stadtboden in die steile Nägelesgrabenhalde.

Beim Friedrichsplatz entstehen durch die Verlagerung des ZUP und einer gleichzeitigen Reduktion des Autoverkehrs neue Möglichkeiten für einen Wandel vom Verkehrsraum zu einem Begegnungsraum.

Durch eine Neuaufteilung und Neugestaltung der Platzfläche mit neuen Belägen, ohne starke Zäsurwirkung der Straßenverkehrsfläche, sind neue Bewegungsrichtungen für Fußgänger auf dem Platz, deutlich mehr Vorfeld für die Erdgeschossnutzungen und eine bessere Wahrnehmung der historischen Stadtsilhouette möglich. Vor allem aber kann eine hohe Aufenthaltsqualität mit neuen Nutzungsangeboten entstehen, sowie der immer wichtiger und dringender werdenden Klimaanpassung durch die Integration von Wasser-, Schatten- und Grünelementen Rechnung getragen werden.

#### FAZIT

**Mit dem städtebaulichen Konzept können vorhandene Qualitäten im Nägelesgraben erhalten und gesteigert werden. Die neuen Stadtbausteine ZUP, Parkierungsgebäude und erweiterte Mobilitätsfunktionen können gut integriert werden. Dabei kann die Freiraumqualität des Grüngürtels und vor allem auf dem Friedrichsplatz deutlich verbessert werden.**

#### Finanzierung:

Kosten:

Im Haushalt veranschlagt:



Ja



Nein

HH 2021

Friedrichsplatz                      Ausgaben 450.000 € (2023+2024)

Rendezvousplatz                    Ausgaben 400.000 € (2022+2023)

Kostenansatz Rahmenplan /Stand 16.03.2021 / Anlage 7 /Vorlage 061/2021

Multimodaler Knoten            Ausgaben 8.640.800 €            Einnahmen 3.301.880 €

Folgekosten:



Personelle Auswirkungen:

#### Zuständigkeit:

§ 2 Ziffer 3.1 Hauptsatzung / Gemeinderat

#### Anlagen:

Städtebauliches Konzept mit ZUP und Parkierungsgebäude:

1. Variante A
2. Variante B
3. Variante C
4. Schnitte