

Begründung:

1. Ausgangslage und Prozessgestaltung

Die Grabenstraße ist vor allem in Bezug auf ihre Kundenfrequenz die wichtigste Geschäftsstraße Backnangs und ein bedeutsamer Ort in Hinblick auf Stadtkultur und -gestalt. Die heutige verkehrliche Situation ist problematisch, weil insbesondere die Verkehrsmengen und die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit nicht der Verkehrsregelung als verkehrsberuhigter Bereich entsprechen.

Darüber hinaus existiert der weit verbreitete Wunsch in der Stadtgesellschaft, die Grabenstraße als städtischen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität und trotzdem sehr guter Erreichbarkeit für alle Mobilitätsformen aufzuwerten. Im Rahmen der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts 2023 wurde erneut deutlich, dass insbesondere die Aspekte Erreichbarkeit, Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsqualität im Mittelpunkt der Wünsche sowohl der Nutzenden als auch der Anlieger stehen.

Die zukünftige Ausgestaltung des Stadtraums ist ein Thema von beträchtlicher Tragweite und steht seit mehr als zwei Jahrzehnten für einen kontinuierlichen Diskurs in der Stadt. Um den Umgestaltungsprozess auf einen lösungsorientierten Weg zu bringen, wurde die Stadtverwaltung im Jahr 2022 beauftragt, eine Lenkungsgruppe zur Lösungsfindung ins Leben zu rufen. Die Lenkungsgruppe setzte sich aus Gewerbetreibenden, Anrainern, Eigentümern, Verwaltungsvertretern sowie Gemeinderäten zusammen. Begleitet wurde das Gremium durch die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbh (Moderation) und das Büro Happold (Verkehrsgutachter). Der Prozess gliederte sich hierbei in drei Phasen:

- Analysephase (bisher vorliegende Planungen und Erhebungen, aktueller Nutzungsmix etc.)
- Beteiligungsphase (Befragung von Nutzern, Expertengespräche mit Anliegern, digitale Bürgerbeteiligungsplattform)
- Entscheidungsphase (Konzeptdiskussion und Empfehlung einer Vorzugsvariante)

2. Beschreibung der Vorzugsvariante

Als Ergebnis der Erhebungen und Diskussionen entstand eine Vorzugsvariante. Das Zielbild vereint mehrere bestehende sowie neue Konzeptelemente und erreicht gleichzeitig einen bestmöglichen Ausgleich zwischen den wesentlichen Zielstellungen Erreichbarkeit, Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsqualität. Im Folgenden wird das Zielbild für die künftige Neugestaltung der Grabenstraße aus verkehrsplanerischer Sicht beschrieben:

Zunächst wird die Verkehrsführung für private Pkw gegenüber der heutigen Situation verändert. Private Pkw dürfen nicht mehr uneingeschränkt in die Grabenstraße einfahren. Stattdessen können sie aber im Westen von der Talstraße aus über die Bácsalmás-Brücke auf den Fritz-Munz-Weg und von dort über den heutigen Parkplatz und am Parkhaus Stadtmitte entlang auf die Grabenstraße gelangen. Vor dort aus können private Pkw die Tiefgarage der Volksbank erreichen und im Einrichtungsverkehr in Richtung Süden weiter durch die Grabenstraße in Richtung Eduard-Breuninger-Straße fahren. Über diese Verkehrsbeziehung ist auch die Stellplatzanlage Ledergasse erreichbar. Lieferfahrzeuge sowie Busse und Taxis können weiterhin die gesamte Grabenstraße im Einrichtungsverkehr Richtung Süden durchfahren. Damit ist die Erreichbarkeit der Grabenstraße auf dem heutigen Niveau sichergestellt.

Die Flächenzuordnung innerhalb der Grabenstraße bleibt weitestgehend wie heute, soll aber stärker an den Nutzungsbedürfnissen der Besucherinnen und Besucher ausgerichtet werden. Sowohl Taxi-Stand als auch Bushaltestellen können an Ort und Stelle verbleiben. Die Stellplätze vor der

Volksbank werden zu einem Teil als Lieferzone und zum anderen Teil als privilegierte Behindertenstellplätze ausgewiesen. Ergänzend werden zwei weitere Lieferzonen (auf Höhe Fritz-Munz-Weg und auf Höhe Im Biegel) eingerichtet. Dadurch wird die Erreichbarkeit für den Lieferverkehr sichergestellt und mobilitätseingeschränkte Personen unterstützt. Die heute vom fahrenden Verkehr in Anspruch genommenen Flächen werden auch zukünftig als solche beansprucht, allerdings in deutlich geringerer Intensität.

Die Verkehrsregelung kann nun entsprechend der zuvor dargestellten Verkehrsführung und Flächennutzung verändert werden. Der nördliche Teil der Grabenstraße wird als Fußgängerzone reguliert, in der Radverkehr, Busverkehr und Lieferverkehr freigegeben sind. (Diese Freigaben können selektiv auch zeitlich beschränkt werden.) Der südliche Teil der Grabenstraße, ab dem Parkhaus Stadtmitte, wo auch private Pkw einfahren können, bleibt unverändert ein verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit). Dadurch wird insbesondere auch der wichtigen Querung mit der Schillerstraße Rechnung getragen.

Die notwendige neue Wegeverbindung für private Pkw, ausgehend vom Fritz-Munz-Weg über den heutigen Parkplatz hinter dem Drogeriemarkt Müller vorbei am Parkhaus Stadtmitte, erfordert ebenfalls eine Neuordnung der Situation. In diesem Zusammenhang ist angedacht, hier auch neue Angebote zum Kurzzeitparken sowie für attraktives Fahrradparken zu schaffen. Dadurch wird insgesamt das innenstadtnahe Parkraumangebot und damit die Erreichbarkeit für Kundinnen und Kunden verbessert.

3. Weiterentwicklung der Variante zum Grundsatzbeschluss

Im Anschluss an die Empfehlung der Lenkungsgruppe wurde das Zielbild auf die konkreten verkehrstechnischen Machbarkeiten (Schleppkurven, Stellplatzbilanz, Anfahrbarkeit, Rückbau und Veränderung Parkhausseite West, Anlieferanforderungen Drogeriemarkt etc.) weiterentwickelt und so ausgearbeitet, dass eine verkehrstechnisch umsetzbare Variante vorliegt. Auf dieser Basis liegen die grundsätzlichen Zustimmungen des Grundstückseigentümers Grabenstraße 15 sowie des größten Teileigentümers des Parkhauses Stadtmitte vor. Die Zustimmung der weiteren Teileigentümer muss im Zuge des weiteren Planungsprozesses eingeholt werden. Auf dieser Basis kann die Stadtverwaltung dem Gemeinderat die weiterentwickelte Vorzugsvariante als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung der Grabenstraße zum Beschluss empfehlen.

4. Nächste Arbeitsschritte

Auf Basis des Grundsatzbeschlusses wird die Verwaltung die folgenden Schritte ausarbeiten, sowie die entsprechenden Verhandlungen führen:

1. Grunderwerbsverhandlungen über die zukünftig öffentlichen Verkehrsflächen
Alternativ: öffentliche Widmung
2. Vorstellung der Planung in der WEG-Versammlung Parkhaus Stadtmitte
3. Ermittlung der zur Umsetzung notwendigen Planungs- und Baukosten (Verkehrsflächen, Fahrgassen, Umbau Zufahrtssituation Parkhaus, Pflanzungen, Oberflächenbeläge, Stellplätze, ggf. Ladeinfrastruktur, Ergänzung Parkleitsystem)
4. Anmeldung der notwendigen Haushaltsmittel
5. Kompensationsmaßnahmen durch auf Nachweis eingeschränkte Kundenzufahrt aus der Grabenstraße in das Parkhaus Stadtmitte
6. Entwicklung eines Bewirtschaftungsmodells für die entstehenden Kurzzeitparkplätze
7. Modernisierung des gesamtstädtischen Parkleitsystems
(nach Fertigstellung B 14)

Perspektivisch empfiehlt die Stadtverwaltung im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs die Grabenstraße sowie die im funktionalen Zusammenhang stehenden Stadträume, insbesondere die untere Schillerstraße, den Obstmarkt sowie die Uhlandstraße, neu zu gestalten. Damit soll der kontinuierliche Weiterentwicklungsprozess der Innenstadt auch in Zukunft aktiv unterstützt werden.