

## Neue Ideen für Magstadt

### INNERÖRTLICHES VERKEHRSKONZEPT



-  Grundlage:  
Gemeindeentwicklungsplan 2020
-  Rahmenbedingungen für die Planung
-  Planungsvarianten: Darstellung und  
Bewertung
-  Entscheidung, weitere Schritte zur  
Planung und Realisierung

GEMEINDE MAGSTADT





Liebe Magstadterinnen und liebe Magstadter,

mit der vorliegenden Broschüre werden die Grundlagen und die Planungsalternativen für das innerörtliche Verkehrskonzept vorgestellt. Grundlage dafür ist der Gemeindeentwicklungsplan Magstadt 2020, der nach zwei Jahren intensiver Arbeit vom Gemeinderat als Selbstbindungsplan am 17. April 2007 beschlossen wurde. Dieser soll eine nachhaltige und zukunftsfähige Gemeindeentwicklung für die nächsten 15 - 20 Jahre aufzeigen. Das Werk dient somit als verbindliche Richtschnur für das kommunalpolitische Handeln sowie als Orientierungsrahmen und Maßstab der Gemeindepolitik.

Weil wir alle nicht wissen, wie die Zukunft in zwei, fünf oder zehn Jahren aussieht, kann der Gemeindeentwicklungsplan aber nicht statisch sein, sondern wird sich im Laufe der Zeit den sich ändernden Gegebenheiten anpassen müssen. Aber nur wer weiß, wohin er will, wird sein Ziel finden. Die Ziele sind mit den Leitbildern definiert und im Plan als Leitkonzepte, u. a. als Grundlage für die Fortschreibung des Flächennutzungsplans, dargestellt.

Die Broschüre zum Gemeindeentwicklungsplan finden Sie auf unserer Homepage unter <http://www.magstadt.de/Gemeinde-Entwicklungsplan.pdf>

Ein Arbeitskreis aus Gemeinderat, Stadtplanern, Verkehrsplanern und Verwaltung hat 9 verschiedene Planungsfälle für die Verkehrsgestaltung im Ortskern ausgearbeitet, um festzustellen, wie die Anforderungen aus Bürgerbeteiligung und Gemeindeentwicklungsplan umgesetzt werden könnten. Es sind sehr detaillierte Ergebnisse erzielt worden, die eine intensive Auseinandersetzung mit der Thematik erfordern. Das Thema insgesamt ist sehr kompliziert und äußerst komplex. Wenn an einer Stelle eine Veränderung durchgeführt wird, so hat das an anderen Stellen möglicherweise gravierende Folgen. Dies wird zum Beispiel beim Planfall 2-20.07 (also ohne Osttan-

gente) Variante B besonders deutlich. Bei dieser Variante ist vorgesehen, den zentralen Ortskern (Planstraße, Pfarrstraße, Oberer und Unterer Marktplatz und Alte Stuttgarter Straße bis zur Oswaldstraße) verkehrsberuhigt zu gestalten. Da in diesem Fall die Osttangente fehlt, müsste der LKW-Verkehr, der von der Alten Stuttgarter Straße in Richtung Gewerbegebiet Ost möchte, über die Oswald- und Weiherstraße geführt und die Brücke in der Weiherstraße für Schwerlastverkehr ertüchtigt werden.

Wir sind uns bewusst, dass diese Broschüre sehr umfangreich ist. Für den eiligen Leser gibt es deshalb eine Zusammenfassung. Wir wollen aber all diejenigen, die sich mit der Thematik ernsthaft auseinandersetzen wollen, keine Informationen vorenthalten. In der Bürgerversammlung am 5. Juli gibt es darüber hinaus nochmals Gelegenheit, offene Fragen zu diskutieren. Unser Ziel ist, dass alle Bürgerinnen und Bürger von Magstadt die Entscheidungsfindung des Gemeinderates nachvollziehen können. Verstehen Sie diese Broschüre deshalb bitte als Angebot; ob Sie es nutzen, bleibt Ihnen überlassen.

In und um Magstadt wird derzeit überall gebaut. Die tragenden Säulen des Verkehrskonzeptes werden - trotz vieler Unkenrufe - jetzt umgesetzt. Flurbereinigerverfahren laufen, die jetzt noch für die Osttangente sinnvoll für alle Beteiligten genutzt werden können. Der Bahnhofvorplatz und die Park + Ride Plätze müssen fertig geplant und gebaut werden, der neue Ortseingang über die Schafhauser Straße, Maichinger Straße, Mühlstraße muss 2013 mit Wasserleitung, Abwasser- und Regenwasserkanal gebaut werden. Vorher müssen wir aber wissen, wie viel und welcher Verkehr dort einmal fahren wird. Der Obere Marktplatz zuerst und der Untere Marktplatz später müssen saniert und in dem Zuge umgestaltet werden, Planbach und Planstraße verlegt, Brücken erneuert und . . . und . . . und. Wir haben keine Zeit mehr, um zuzuwarten. Wir brauchen die Entscheidung jetzt! Zum Wohle der ganzen Gemeinde und ihrer Einwohner.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen eine fundierte und sachliche Diskussion und grüße Sie herzlich  
Ihr

Dr. Hans-Ulrich Merz  
Bürgermeister

### Plan „Verkehrskonzept Ortsmitte“ - Legende

	50 km/h		Einbahnstraße		Veränderte Funktion (siehe unten)
	30 km/h		Parken (siehe unten)		Wendemöglichkeit
	Verkehrsberuhigter Bereich (siehe unten)		abknickende Vorfahrt (siehe unten)		Knotenpunktgestaltung (Umgestaltungen aufgrund veränderter Verkehrsführungen)
	Sperrung: Abschnitt für den Kfz-Verkehr gesperrt; Fußgänger und Radfahrer frei		Flachbord (siehe unten)		Querungssicherung für Fußgänger und Radfahrer (Mittelinsel)

### Erläuterungen



Z 274.1 StVO  
(Beginn einer Tempo 30-Zone)



Z 274.1 StVO  
(Ende einer Tempo 30-Zone)



Z 325.1 StVO  
(Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs)



Z 325.2 StVO  
(Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs)



#### Tempo 30-Zone

- Fahrzeuge dürfen innerhalb der Zone nicht schneller als mit der angegebenen Höchstgeschwindigkeit fahren
- Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist
- Vorfahrtsregelung "rechts vor links" (wenn es die Belange des Buslinienverkehrs erfordern, kann davon abgewichen werden)
- In Tempo 30-Zonen dürfen keine benutzungspflichtigen Radwege ausgewiesen werden und keine (neuen) Fußgängerüberwege.

#### Verkehrsberuhigter Bereich

Ein verkehrsberuhigter Bereich kommt nur für einzelne Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr in Betracht. Fahrzeugführer müssen mit Schrittgeschwindigkeit (4 - 7 km/h) fahren. Verkehrsberuhigte Bereiche sind Mischflächen, die von Fußgängern, Radfahrern, Fahrzeugen und spielenden Kindern gleichzeitig benutzt werden. Sie haben keine "Fahrbahn" im Rechtssinn. Entgegen dieser grundsätzlichen Regelung ist in besonderen Fällen eine Trennung der Verkehrsflächen möglich. Fahrzeugführer dürfen Fußgänger weder gefährden noch behindern, wenn nötig müssen Fahrzeugführer warten. Außerhalb gekennzeichneten Flächen darf nicht geparkt werden, ausgenommen zum Ein- und Aussteigen und zum Be- und Entladen.

#### Parken

Die in den Planungsfällen dargestellten Parkflächen kennzeichnen den Bestand. Dieser kann im Zuge der Verkehrskonzeption Ortsmitte modifiziert werden (Beschränkungen oder Erweiterungen).

#### Flachbord / abgesenkter Bordstein

Beim Einfahren in eine Straße über einen abgesenkten Bordstein gelten die gesteigerten Sorgfaltsanforderungen des § 10 Straßenverkehrsordnung (StVO). Zufahrten, die über einen abgesenkten Bordstein führen, werden Grundstückszufahrten gleichgestellt, d. h., wer aus einer solchen Zufahrt in eine Straße einfährt, hat zu warten, auch wenn er von rechts kommt.

#### Abknickende Vorfahrt

Das Zusatzzeichen zum Zeichen 306 (Vorfahrtsstraße) zeigt den Verlauf der Vorfahrtsstraße an. Fahrzeuge, die dem Verlauf der abknickenden Vorfahrtsstraße folgen wollen, müssen dies rechtzeitig und deutlich ankündigen. Dabei sind Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. Auf Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen, wenn nötig muss man warten. Die abknickende Vorfahrt ist nur anzuordnen, wenn der Fahrzeugverkehr in dieser Richtung erheblich stärker ist als in der Geradeausrichtung.

#### Veränderte Funktion

je nach Variante Bach-, Pfarr-, Plan-, Traubenstraße: Erhöhte Verkehrsbedeutung, die in Konflikt steht mit der örtlichen Situation.

Oswald-, Weiherstraße:  
Verkehrszunahmen; Problem Schwerverkehr

## ZUSAMMENFASSUNG

### Gemeindeentwicklungsplan 2020

2007 wurde mit großer Bürgerbeteiligung der Gemeindeentwicklungsplan als verbindliche Richtschnur für die künftige Gemeindeentwicklung beschlossen. Dabei wurden Ziele und Leitbilder definiert. Ziel ist, den Ortskern vom Durchgangsverkehr freizuhalten. Fußgänger und Radfahrer sollen sich sicher auf den Straßen bewegen können, trotzdem soll die Erreichbarkeit der zentralen Bereiche mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet bleiben. Die Aufenthaltsqualität soll attraktiver und das Einkaufen oder der Besuch von Banken, Arzt, Apotheke oder Rathaus für alle Altersgruppen gesichert werden. Weitere Infos auf den Seiten 3 – 9.

### Verkehrskonzept Magstadt

Um die allgemeinen Ziele des Gemeindeentwicklungsplans zu erreichen, muss zunächst das Verkehrskonzept mit B 464, S-60 und Südfahrt umgesetzt werden. Alle diese Maßnahmen sind begonnen und im Bau. Die Inbetriebnahme ist Ende 2011 bzw. 2012. Die weitestgehende Entlastung vom Durchgangsverkehr ist aber nur mit der Osttangente zu erreichen. Der Bau der Osttangente ist aber nur möglich, wenn die Hölzertalstraße geschlossen wird. Weitere Infos auf den Seiten 10 und 11.

### Innerörtliches Verkehrskonzept

Je nachdem, wie die Straßen im Ortskern organisiert und beruhigt werden, verteilt sich der Ziel- und Quellverkehr unterschiedlich. Ein Arbeitskreis aus Gemeinderat, Stadtplanern, Verkehrsplanern und Verwaltung hat 9 verschiedene Planungsfälle ausgearbeitet, um festzustellen, wie die Anforderungen aus Bürgerbeteiligung und Gemeindeentwicklungsplan umgesetzt werden könnten. Dabei gibt es 2 Grundlagen: einmal mit offener Hölzertalstraße und ohne Osttangente (Planfall 2-20.07) und einmal mit Osttangente und geschlossener Hölzertalstraße (Planfall 3H-20.07). Je nach Planfall bzw. Variante ergeben sich unterschiedliche Verkehrsbelastungen (Kraftfahrzeuge in 24 Stunden) in den Innerortsstraßen. Die Planfälle und die daraus resultierenden Verkehrsbelastungen sind auf den Seiten 12 bis 29 dargestellt.

Für die Planungsfälle 2-20.07 und 3H-20.07 werden die Schallimmissionen, die vom jeweils prognostizierten Verkehr ausgelöst werden, im Plan dargestellt. Daraus kann die Verkehrslärmbelastung am jeweiligen Wohnort Grundstücksscharf abgelesen werden. Weitere Infos auf den Seiten 30 bis 33.

### Fazit des Projektbegleitenden Arbeitskreises Innerörtliches Verkehrskonzept

Der Arbeitskreis „Innerörtliches Verkehrskonzept“ empfiehlt dem Gemeinderat, das innerörtliche Verkehrskonzept auf der Variante „mit Osttangente (Planfall 3H-20.07 Var.G)“ aufzubauen. Diese Variante ermöglicht einerseits, die nach Fertigstellung der Umgehungsstraßen verbleibenden Verkehre im Ortskern auf niedrigem Niveau gleichmäßig zu verteilen und andererseits die im Gemeindeentwicklungsplan mit großer Bürgerbeteiligung formulierten und beschlossenen Zielsetzungen einschließlich Ortsbus zu erreichen, ohne einzelne Strassenzüge unverhältnismäßig zu belasten. Weitere Infos auf den Seiten 34 und 37.

### Die Entscheidung

In einem Bürgerentscheid am 2. März 2008 stimmte eine Mehrheit dafür, dass „Die Hölzertalstraße im Rahmen aller Magstadter Verkehrsplanungen höchste Priorität genießt. Sie steht nicht als Ausgleichs- oder Kompensationsmaßnahme zur Verfügung. Eine Schließung kommt nicht in Betracht.“ Das Ergebnis war sicherlich auch von der Erwartung geprägt, dass sowohl der Bau der Osttangente als auch die Offenhaltung der Hölzertalstraße möglich seien. Die Konsequenz war aber, dass die Osttangente nach damaliger und heutiger Rechtslage nicht gebaut werden konnte! Nach dem Bürgerentscheid wurde der Widerspruch gegen die Auflagen der Unteren Naturschutzbehörde am 15.09.2008 vom Regierungspräsidium abgewiesen! Die konsequenterweise angestrebte Klage der Gemeinde Magstadt scheiterte ebenfalls (Urteil vom 03.02.2010)! Es bleibt dabei, es gibt nur entweder – oder!

Die Untersuchungen zum innerörtlichen Verkehrskonzept sind zwischenzeitlich abgeschlossen und entscheidungsreif, die Bindungsfrist des Bürgerentscheids am 3. März 2011 abgelaufen. Wichtige Umgestaltungsmaßnahmen im Ortskern, die S-Bahnhaltestelle etc. sind mit der Fertigstellung der Umgehungsstraßen und der S-Bahn möglich und müssen jetzt geplant werden. Dafür ist eine Entscheidung dringend erforderlich. Deshalb wird der Gemeinderat am 12. Juli 2011 über die Zukunft des Ortskerns und damit die Osttangente entscheiden (siehe Seite 38 und 39).

 Erläuterungen zu den Planfällen Seite 12 - 29 bitte umblättern

## GRUNDLAGE: GEMEINDEENTWICKLUNGSPLAN

### Bedeutung des Gemeindeentwicklungsplans (GEP)

Zitat GEP: "Die Gemeinde Magstadt steht vor der Umsetzung ihres Verkehrskonzepts mit tiefgreifenden Folgen für die Siedlungsentwicklung, die Lebensbedingungen der Magstadter Bürger und das Erscheinungsbild im Ortskern, in den Wohnquartieren und nach außen.

Hinzu tritt der demografische Wandel, der langfristig zu einem Rückgang der Bewohnerzahl und zur Alterung der Bevölkerung führen wird. Die absehbaren Auswirkungen auf die Infrastruktur der Gemeinde erfordern eine grundlegende Neuorientierung nicht nur bei der räumlichen Entwicklung der Gemeinde.

Die Basis dafür ist der Gemeindeentwicklungsplan (GEP)". (1)

### Wie entstand der Gemeindeentwicklungsplan (GEP)?

#### Phase 1

##### Sammeln

#### Phase 2

##### Beteiligung, Bürger, Gemeinderat

- Auftaktveranstaltung 08.11.2005
- Stadtpaziergang 21.01.2006
- Klausurtagung des Gemeinderats 10./11.02.2006
- Bürgerversammlung 21.03.2006
- Workshop "Innerörtliches Verkehrskonzept" 30.03./06.04.2006
- Workshop "Alte Stuttgarter Straße" 04./11.05.2006
- Workshop "Grün, Bäche" 22./29.05.2006
- Workshop "Ortsbus" 04.07.2006
- Fleckenfest, Präsentation der Workshopergebnisse 15./16.07.2006
- Gemeinderatssitzung: Beschluss des Gemeindeentwicklungsplans als Selbstbindungsplan 17.04.2007

### GEP und innerörtliches Verkehrskonzept

Zitat aus "Neue Ideen für Magstadt: Verkehrskonzept: "Tägliche Staus in der Maichinger Straße, Fahrzeugschlangen in der Weilemer Straße, auch in der Alten und Neuen Stuttgarter Straße zu viele Autos, die Lärm und Abgase produzieren. Die weit über Magstadt hinaus berüchtigte Engstelle am Rathaus, so stellt sich heute die Verkehrssituation in der Gemeinde dar.

Wer an diesen Straßen wohnt oder arbeitet, ist erheblichen Belastungen und Belästigungen ausgesetzt, das Einkaufen ist auch kein Vergnügen.

So soll und darf es in Zukunft nicht bleiben". (2)

Die grundlegende und zukunftssträchtige Verbesserung der Verkehrssituation nimmt einen breiten Raum im GEP ein.



#### Phase 3

##### Entwicklungsleitbild, Städtebaulicher Entwicklungsplan mit den Leitkonzepten

- Innenentwicklung
- Siedlungsentwicklung
- Verkehr
- Umfeld, Landschaft, Erholung

#### Phase 4

##### Planungen, Projekte, Maßnahmen

- Markungsumfassende Planungen
- Städtebauliche Konzepte
- Bauleitpläne
- Gemeindliche Fachpläne, Projekte, Maßnahmen

Von Beginn an konnten sich die Bürger und Bürgerinnen Magstadts an der Diskussion beteiligen und konkrete Planungs- und Maßnahmenvorschläge machen. Die von den Workshopteilnehmern entwickelten Leitbilder zur Entwicklung und Konzepte sind wesentliche Ansätze für die aktuellen Überlegungen und Planungen zum Innerörtlichen Verkehrskonzept.

Sie werden auf den folgenden Seiten noch einmal vorgestellt:

- Seite 4: Workshop "Innerörtliches Verkehrskonzept"
- Seite 5: Workshop "Alte Stuttgarter Straße"
- Seite 6: Workshop "Ortsbus"
- Seite 7: Entwicklungsleitbild
- Seite 8 / 9: Leitkonzept Verkehr

## ➔ GRUNDLAGE: GEMEINDEENTWICKLUNGSPLAN

### Workshop Innerörtliches Verkehrskonzept am 30. März und 6. April 2006

**Ziel:** Vermittlung der Planungsgrundlagen für die Verkehrsplanung der Gemeinde und des Stands der Planung sowie Erarbeitung eines Leitbilds für ein innerörtliches Verkehrskonzept.  
(Verkehrsfachliche Beratung: Dipl.-Ing. Wolfgang Schröder, BS Ingenieure, Ludwigsburg)

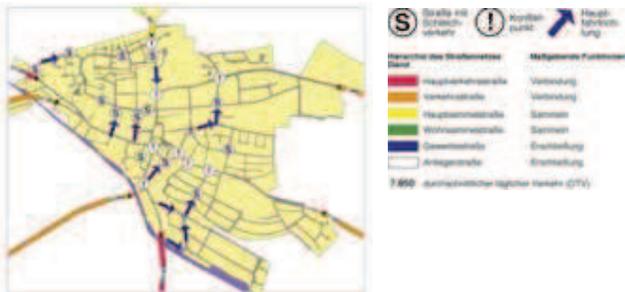
#### 1. Tag: Konfliktplan

Im Planspiel Klassifizierung (Hierarchisierung) des innerörtlichen Straßennetzes nach der subjektiven Betroffenheit und Erfahrung der Teilnehmer wurden folgende wesentliche Konflikte herausgearbeitet:

- häufige Staus im Ortskern
- Durchgangs- und Schleichverkehr im gesamten Ort, vor allem auch in den Wohnquartieren

- dadurch Entstehen von Konfliktpunkten in den Wohnquartieren und im Ortskern (Gefährdung von Kindern, Jugendlichen und alten Menschen)
- gefährliche Schulwege

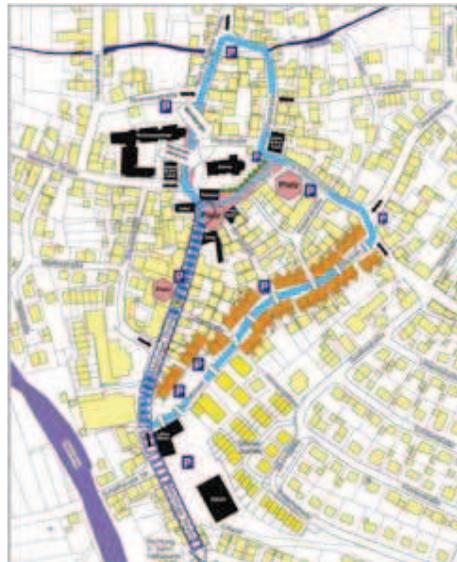
Es entstand der folgende, gemeinsame Konfliktplan der Teilnehmer.



#### 2. Tag: Innerörtliches Verkehrskonzept

Am 2. Tag entwickelten die Teilnehmer auf der Grundlage eines weiteren Planspiels das nebenstehende innerörtliche Verkehrskonzept. Die kontroverse Diskussion dreier vorgegebener Szenarien führte zu folgendem einvernehmlichen Leitbildgerüst:

- Sicherung der verkehrlichen Erreichbarkeit der zentralen Bereiche im Ortskern
- Schaffung von Parkierungsmöglichkeiten
- Stärkung der Aufenthaltsfunktion beim Rathaus (Ortsmitte, Feste)
- Schaffung einer Verbindung Seniorenzentrum - Rathausbereich
- Sicherung der Durchgängigkeit des "Altstadtrings" Mühl-/Bachstraße, Alte Stuttgarter Straße, Planstraße, Neue Stuttgarter Straße, Maichinger Straße
- Offenhalten und Ausbau der zentralen "Lebenslinie" vom Rathaus über die Maichinger Straße zum Edeka und weiter zum S-Bahnhaltepunkt
- Erhaltung der Durchgängigkeit der Mühl-/Bachstraße, aber Beachtung ihrer dörflichen Qualitäten mit dem "Altstadtring" Befreiung des Oberen Markts und des Unteren Markts vom Verkehr
- Hineinziehen des Grüns von der Kirche über die Mauer in den Platzraum



## ➔ GRUNDLAGE: GEMEINDEENTWICKLUNGSPLAN

### Workshop Alte Stuttgarter Straße am 4. und 11. Mai 2006

**Ziel:** Erarbeitung von Grundlagen zur Gestaltung wichtiger Straßen und Plätze in Magstadt am Beispiel der Alten Stuttgarter Straße (Rahmenbedingungen, Gestaltungskatalog)

#### 1. Tag: Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme vor Ort der 10 Teilnehmer am 1. Tag erbrachte folgendes Fazit:

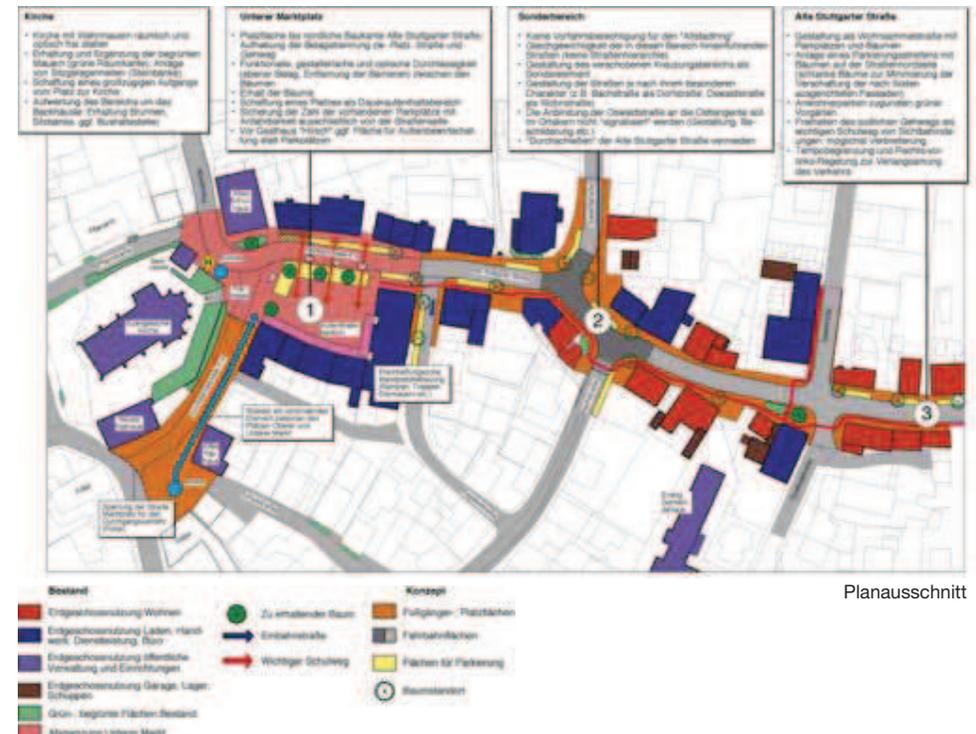
- insgesamt trostlose Wirkung der Straße, man fühlt sich nicht wohl
- riesiger Straßenraum, fehlende Bremsenlemente für den Verkehr
- gefährliche (Schul-) Wege für radfahrende Kinder
- teilweise schlechte Bausubstanz
- kaum Grün im Straßenraum; Pflanztröge als

- Grünersatz sind gefährdet (Müll, Schäden durch PKW, Hundeklo)
- die Straße wirkt sehr dreckig
- Empfehlung Farbkonzept für Gebäude



#### 2. Tag: Funktions- und Gestaltungskonzept

Das Planspiel am 2. Tag mündete in ein Funktions- und Gestaltungskonzept der 10 Teilnehmer. Es gab ein klares Votum für einen Ortsplatz als (Dauer-) Aufenthaltsplatz, die Verkehrsfunktionen Fahren und Parken sollen sich unterordnen.



Planausschnitt

## ➔ GRUNDLAGE: GEMEINDEENTWICKLUNGSPLAN

### Workshop Ortsbus am 4. Juli 2006

**Ziel:** Erarbeitung von Konzeptideen zum Aufbau eines Ortsbusnetzes in Magstadt im Hinblick auf die Anbindung der Gemeinde an das S-Bahnnetz. Das Thema ist eng verknüpft mit der künftigen verkehrlichen und räumlichen Entwicklung Magstadts, mit der Verbesserung der Mobilität einzelner Bevölkerungsgruppen im Ort, insbesondere von Kindern, Jugendlichen (Schüler) und alten Menschen und mit dem Verkehrsverhalten der Magstadter, vor allem unter dem Aspekt der Vermeidung der Nutzung des eigenen Autos im Ort.

Das Thema Ortsbus ist ein Querschnittsthema, das alle Magstadter angeht: Voruntersuchungen sind vorhanden. Das Ergebnis des Workshops fließt ein in die Erarbeitung eines Ortsbuskonzepts und dient somit als eine Grundlage für die Entscheidung des Gemeinderats.

### Aktueller Routenvorschlag



Die Workshopteilnehmer haben zwei Routenvarianten entwickelt (siehe Broschüre GEP, Seite 12). Zwischenzeitlich wurde daraus von der Verwaltung in Zusammenarbeit mit sachkundigen Einwohnern der hier dargestellte, aktuelle Routenvorschlag mit 11 Haltestellen erarbeitet. Er nimmt die unten aufgeführten Anregungen der Teilnehmer weitgehend auf und wurde vom Gemeinderat im Oktober 2008 als Grundlage für die weitere Planung beschlossen.

### Weitere Anregungen der Teilnehmer

- Magstadt braucht einen Ortsbus
- der Ortsbus soll die Fläche, d. h. die gesamte Ortslage bedienen
- mind. 30 Minuten-Takt entsprechend dem S-Bahntakt
- jede S-Bahn soll bedient werden
- Verknüpfung mit den bestehenden Buslinien
- viele Haltestellen und kurze Fahrzeiten, kurze Fahrgastwechsel
- Haltestellen bevorzugt an den Kreuzungspunkten mit der "grünen Achse" anlegen (Grundsatz der Verknüpfung)
- regelmäßiger Fahrplan
- der Ortsbus muss bezahlbar sein (ggf. kostenlose Nutzung)
- Bedienung mit einem Fahrzeug und max. 2 Fahrern (Kosten)
- keine Bezahlung im Bus (schneller Fahrgastwechsel)
- Einbindung in das VVS-Tarifsystem (Kosten)
- Testphase mit mind. 6 Monaten durchführen

## ➔ GRUNDLAGE: GEMEINDEENTWICKLUNGSPLAN

### Das Entwicklungsleitbild

Unter dem Bekenntnis "Verantwortung für die Zukunft" nimmt das **Entwicklungsleitbild der Gemeinde Magstadt** als Kernstück des Gemeindeentwicklungsplans die Diskussionsergebnisse und Meinungsbilder aus dem Planungsprozess auf, ordnet sie und fasst sie zu Leitbildern zusammen.

#### Leitbild: Die Gemeinde Magstadt - eine selbstbewusste Gemeinde

Magstadt soll künftig bevorzugter Lebensmittelpunkt für Menschen und deren Familien sein, die in Magstadt und den umliegenden Städten und Gemeinden arbeiten, und die mit ihren vielfältigen ehrenamtlichen Aktivitäten die Attraktivität der Gemeinde und ihr Vereinsleben bewahren und weiter entwickeln.

Dabei soll Magstadt seinen dörflichen Charakter bewahren. Angestrebt wird ein maßvolles Wachstum, wobei die Innenentwicklung mit der Attraktivierung des Ortskerns und der Ortskernsanierung Vorrang haben soll vor der Erschließung neuer Wohngebiete am Ortsrand, soweit diese nicht der behutsamen Ortsrandabrundung dienen. Magstadt soll keine Gewerbe Gemeinde werden. Magstadts Eigenständigkeit ist wichtig für die Identität der Gemeinde und stützt die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Heimatgemeinde. Für eine Zusammenarbeit mit anderen Kommunen ist Magstadt, wie bisher, offen.

#### Begründung

Die Gemeinde Magstadt mit etwa 9.000 Einwohnern im Landkreis Böblingen liegt am Westrand der Region Stuttgart. Die Lage im Ballungsraum und die gleichwohl grüne Tallage zeichnen den Ort aus.

Die Gemeinde ist umgeben von einer reichhaltig strukturierten Agrar- und Erholungslandschaft. Zur Markung gehören ausgedehnte Wälder wie der Glemswald und Naturdenkmale wie der Hölzersee und der Ratberg, das Naturschutzgebiet "Hölzertal", das Landschaftsschutzgebiet "Glemswald", renaturierte Steinbrüche, Streuobstwiesen und Wochenendhausgebiete.

#### Themen der Leitbilder

- Leitbild Ortsbild
- Leitkonzept Innenentwicklung
- Leitkonzept Siedlungsentwicklung
- Leitkonzept Verkehr
- Leitkonzept Umfeld, Landschaft, Erholung
- Bildung, Kultur, Freizeit, Sport, soziales Miteinander, Gemeindeverwaltung, technische Ver- und Entsorgung

Die Leitbildkonzepte bilden den städtebaulichen Entwicklungsplan (STEP). Aus ihm werden Planungen, Projekte und Maßnahmen entwickelt. Er gibt u. a. die Inhalte für die Fortschreibung des Flächennutzungsplans vor. Parallel dazu werden die nicht räumlich verortbaren Leitbildinhalte in die entsprechenden gemeindlichen Fachpläne, z. B. Schulentwicklungsplan, aufgenommen und dort umgesetzt.

Magstadt ist eine lebendige Wohnkommune mit einem regen gesellschaftlichen und gemeinschaftlichen Leben. Eine besondere Rolle nehmen dabei die zahlreichen Vereine und die Kirchen ein. Die vielen traditionellen Vereinsfeste sind es denn auch, die den jährlichen Veranstaltungsreigen prägen. Höhepunkt ist das jährliche Fleckenfest im Juli. Ebenso hat das bürgerschaftliche Engagement in Magstadt seinen festen Platz im Gemeindeleben.

Rund um den historischen Ortskern mit dem Alten und dem Neuen Rathaus, dem ehemaligen Gasthaus "Ritter" und der spätgotischen Wehrkirche Johannes-Täufer finden sich viele erhaltenswerte historische Gebäude. Als Wohnort ist Magstadt erste Wahl.

Magstadt ist ein interessanter Gewerbestandort. Mit der Fertigstellung der B 464, des Tangentenstraßensystems und der S-Bahn-Linie S 60 Böblingen-Renningen liegt Magstadt künftig verkehrsgünstig mit schnellen Anschlüssen an die Autobahnen A 8 und A 81. Weitere Standortvorteile sind die Nähe zur Landeshauptstadt Stuttgart, zum Doppelzentrum Sindelfingen/Böblingen und zu Leonberg. Namhafte Firmen wie die Fa. Schoenenberger, mittelständische Unternehmen und zahlreiche Handwerksbetriebe kennzeichnen die Wirtschaftsstruktur mit rund 3.000 Arbeitsplätzen.

All diese Qualitätsmerkmale, die Magstadt zu einem besonderen Ort in der Region machen, sollen erhalten werden. Gleichzeitig soll mit der Umsetzung des umfassenden Verkehrskonzepts die Chance ergriffen werden, die Fehlentwicklungen aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen in den vergangenen Jahrzehnten, vor allem im Ortskern und in den Wohnquartieren, zu korrigieren.

**Das Verkehrskonzept wird somit zur unabdingbaren Voraussetzung, um die Entwicklungsziele im Sinne der Leitbilder zu erreichen.**

**Leitkonzept Verkehr**

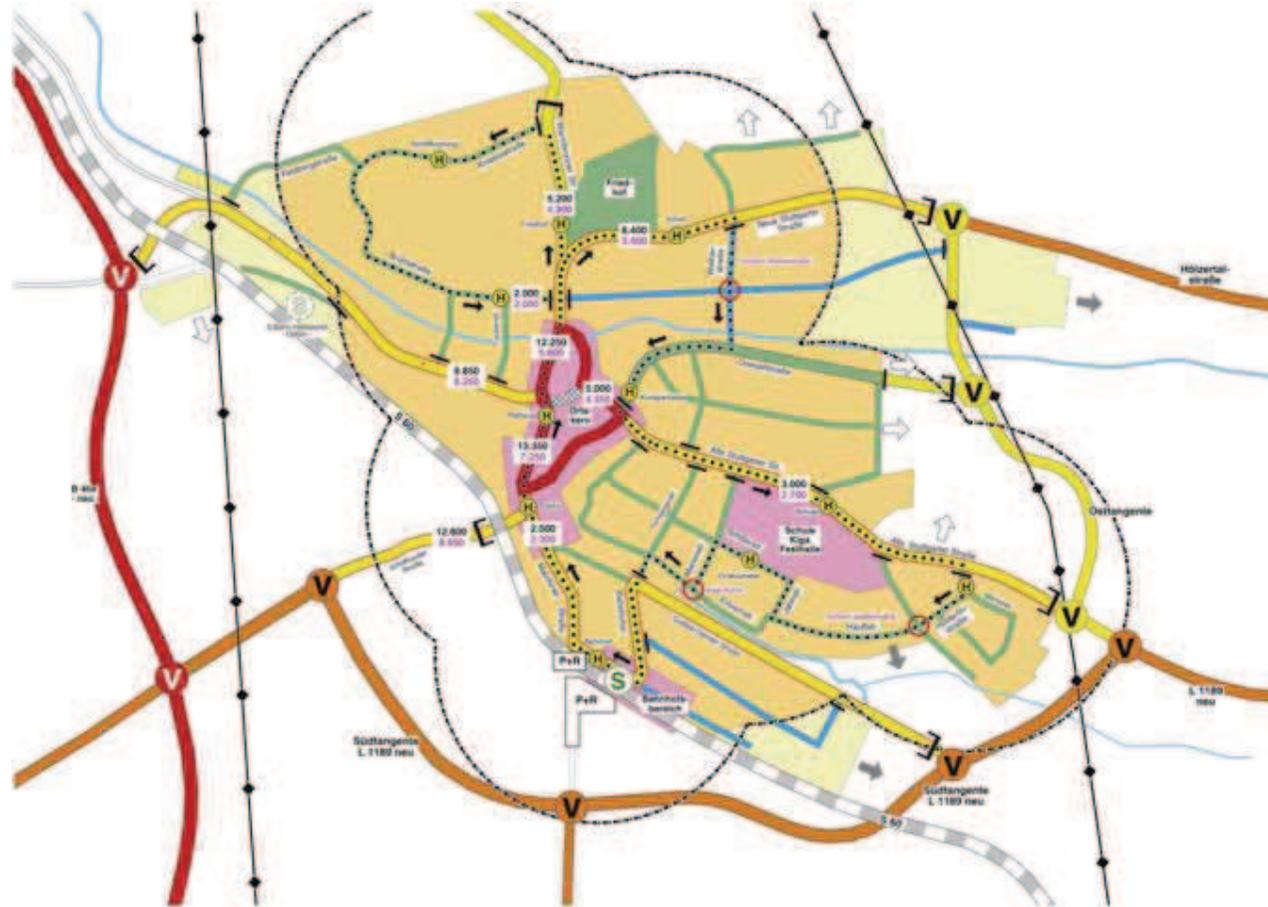
**Wir wollen**

- das geplante außerörtliche Straßentangentensystem zügig umsetzen, um den Durchgangsverkehr im Ort auf ein Mindestmaß zu verringern bzw. zu vermeiden
- die seitherigen Durchgangsstraßen in ihrer Funktion als Hauptverkehrs- und Sammelstraßen erhalten, die Straßen hinsichtlich ihrer künftigen Funktion und Leistungsfähigkeit prüfen und insbesondere den Charakter der Oswaldstraße als Wohnstraße erhalten
- Magstadt, hauptsächlich die Wohnquartiere und den Ortskern, vom Durchgangsverkehr befreien
- in den Wohnquartieren die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer herstellen und dabei vor allem die Belange von Fußgängern, Kindern, Behinderten und Radfahrern berücksichtigen
- den öffentlichen Personennahverkehr und seine Nutzung fördern (Erhaltung der Option für den 2. S-Bahnhaltepunkt an der Ihinger Straße) und den eigenerzeugten Verkehr durch die Einrichtung einer Ortsbuslinie verringern
- das Fußwegnetz, ggf. in Verbindung mit Radwegen, möglichst engmaschig und verkehrssicher ausbauen und gestalten
- das Radwegenetz im Interesse der Reduzierung des PKW-Verkehrs ausbauen und regional anbinden.

**Innerörtliches Verkehrskonzept**

**Wir wollen**

- den "Altstadtring" Mühl-/Bachstraße, Alte Stuttgarter Straße, Planstraße, Neue Stuttgarter Straße, Maichinger Straße mit direkter Anfahrbarkeit über die Hauptsammelstraßen ausbauen und seine Durchgängigkeit und damit die Erreichbarkeit der zentralen Bereiche sichern
- zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten schaffen, eine fußgängerfreundliche Verbindung Seniorenzentrum - Rathausbereich herstellen und die Aufenthaltsfunktion rund um das Rathaus stärken
- die Durchgängigkeit der Mühl-/Bachstraße unter Beachtung ihrer dörflichen Qualitäten erhalten
- die Maichinger Straße vom Rathaus zum Verbrauchermarkt Edeka und weiter zum S-Bahnhaltepunkt als die zentrale "Lebenslinie" offenhalten und ausbauen



**Vergleich der Verkehrsmengen im Jahr 2020**  
in Kfz / 24h

**8.400** Planfall 2-20.07 (ohne Ottlangente, Hölzerstraße offen)

**6.750** Planfall 3H-20.07 (mit Ottlangente, Hölzerstraße gesperrt)

- (Historische) Hauptstraße
- Altstadtring (Sicherung der durchgängigen Befahrbarkeit)
- Durchfahrt gesperrt (nur Anlieferung, Entsorgung, Rettung)
- Park- und Ride - Parkplatz
- S-Bahnhaltestelle
- Verkehrslenkung (Entlastung Innenbereich)
- Ortsdurchfahrt - Vermeidung Durchgangsverkehr
- Vermeidung Durchgangsverkehr
- Linienführung Ortsbus
- Haltestelle Ortsbus  
Die genaue Lage der Haltestellen ist entsprechend der örtlichen Gegebenheiten noch zu bestimmen
- Fußläufige Abdeckung des Siedlungsgebiets bei 400 m-Radius um die Haltestellen
- Kritische Punkte
- Bestehende Ortlage
- Funktionschwerpunkte
- Siedlungserweiterung denkbar
- Siedlungserweiterung geplant

**Hierarchie des Straßennetzes**

	Hauptverkehrsstraße	Verbindung
	Verbindungsstraße	Verbindung
	Hauptsammelstraße	Sammeln
	Wohnsammelstraße	Sammeln
	Gewerbestraße	Erreichung
	Anlagenstraße, Wirtschaftsweg	Erreichung

## ➔ RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE PLANUNG

### Anlass und Beginn der Verkehrsplanung

Erstellung **Verkehrskonzept Magstadt** im Jahr 2002 /2003; wichtigste Bausteine:

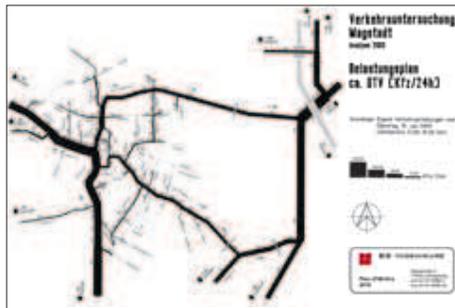
- Tangentensystem mit B 464 neu, Südtangente südlich der Bahnlinie, Osttangente
- S-Bahn S 60
- Sperrung K 1006 (Ihinger Straße)
- Rückbau L 1189 (Schließung der Hölzertalstraße)
- Schließung des Bahnübergangs Maichinger Straße
- Anschluss an die Oswaldstraße



Auf Basis der Verkehrszählung und -Analyse 2003 (siehe unten) wurden u. a. die Planungsfälle

- 2-20.07 mit S 60, B 464 neu, Sperrung K 1006 und Südtangente und
- 3H-20.07 mit S 60, B 464 neu, Sperrung K 1006, Südtangente, Osttangente, Rückbau L 1189 und Anschluss an die Oswaldstraße

entwickelt (siehe Tabelle Seite 34/35). Wegen den zwischenzeitlich erfolgten bzw. geplanten Veränderungen in den großräumigen Verkehrsbeziehungen rund um Magstadt erfolgte 2007 eine Aktualisierung, wobei sich die Werte jedoch nur unbedeutend ändern! Die Prognosewerte für diese **"Ausgangsplanungsfälle"** setzen voraus, dass sich am innerörtlichen Verkehrssystem nichts verändert.



Verkehrsunteruchung Magstadt Analyse 2003 (Quelle 3)

### Stand der Umsetzung

**B 464:** 1. Bauabschnitt (BA) 1 in Betrieb; 2. BA bis Ihinger Straße Ende 2011; 3. BA mit Anbindung an B 295 bis Ende 2012.

**S 60:** BA 1 und 2 bis Maichingen in Betrieb; BA 3 bis Renningen im Bau; Fertigstellung Ende 2012.

**Südtangente:** Im Bau, 1. Brücke fast fertig; 2. Brücke bis Ende 2011; Beginn Fahrbahnarbeiten ab Juli 2011; Fertigstellung September 2012.

**Beseitigung Bahnübergang Ihinger Straße:** Seit Juni 2011 abgeschlossen.

**Osttangente:** Was jetzt noch fehlt, ist die Osttangente. Für diese Entscheidung muss das innerörtliche Verkehrskonzept beschlossen sein.

### Rechtsgrundlage für die Entscheidung des Gemeinderates

Das Magstadter Verkehrskonzept steht auf 3 Säulen, nämlich dem Bau von

1. der **B 464 neu**
2. der **S-Bahn S-60 mit der Südumfahrung** und
3. der **Osttangente**.

Das Bebauungsplanverfahren für die Osttangente kann fortgeführt werden, wenn eine Befreiung von der Landschaftsschutzverordnung erteilt wird. Diese Befreiung liegt vor mit der Auflage, dass dann die Hölzertalstraße für den öffentlichen Verkehr geschlossen und zurückgebaut werden muss, sobald alle oben genannten Baumaßnahmen abgeschlossen sind.

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 14.11. 2006 u.a. folgendes beschlossen:

**„ Die Hölzertalstraße genießt im Rahmen aller Magstadter Verkehrsplanungen höchste Priorität. Sie steht nicht als Ausgleichs- oder Kompensationsmaßnahme zur Verfügung. Eine Schließung kommt nicht in Betracht.“**

Am 4.12.2007 beschloss der Gemeinderat die Durchführung eines **Bürgerentscheids** zur Frage, ob der o. g. Beschluss weiterhin Bestand haben soll.

Dieser Bürgerentscheid wurde am 2. März 2008 durchgeführt. Eine qualifizierte Mehrheit der Magstadter Bürger sprach sich für die Beibehaltung des Beschlusses aus; damit stand die Hölzertalstraße bis März 2011 nicht als Ausgleichs- oder Kompensationsmaßnahme zur Verfügung. Das Ergebnis war sicherlich auch von der Erwartung geprägt, **dass sowohl der Bau der Osttangente als auch die Offenhaltung der Hölzertalstraße möglich seien**. Dies hatte aber zur Konsequenz, dass die Osttangente nach damaliger und heutiger Rechtslage nicht gebaut werden konnte!

## ➔ RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE PLANUNG

Nach dem Bürgerentscheid wurde der Widerspruch gegen die Auflagen der Unteren Naturschutzbehörde am 15.09.2008 vom Regierungspräsidium Stuttgart abgewiesen! Die konsequenterweise dagegen angestregte Klage scheiterte ebenfalls (Urteil vom 03.02.2010).

Es bleibt dabei: **es gibt nur entweder – oder!**

Weil der Gemeinderat dennoch auf die Osttangente nicht verzichten wollte, beschloss er am 23. Februar 2010 u.a.

„Das Bebauungsplanverfahren „Osttangente“ wird weitergeführt, indem die Abwägungsmaterialien auf der Grundlage der beiden Ausgangsplanungsfälle 2-20/07 und 3H-20/07 hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die innerörtliche Verkehrskonzeption konkretisiert werden“.

Unter anderem ist hierzu die zukünftige Verkehrsführung einschließlich der daraus resultierenden Verkehrsmengen alternativ zu planen bzw. zu berechnen. Auf der Grundlage aller dann vorliegenden Abwägungsmaterialien ist die Entscheidung zu treffen, ob der Bebauungsplan zur Satzung beschlossen oder das Verfahren eingestellt wird.

Die Untersuchungen sind zwischenzeitlich abgeschlossen und entscheidungsreif, die Bindungsfrist des Bürgerentscheids am 3. März 2011 abgelaufen.

**Deshalb wird der Gemeinderat am 12. Juli 2011 entscheiden.**

### Warum kein neuer Bürgerentscheid?

Da diese Entscheidung im Bebauungsplanverfahren zu treffen ist, ist ein erneuter Bürgerentscheid hierüber nicht möglich (§ 21 Abs.2 Nr. 6 GemO). Die aktuelle Rechtsprechung (VGH BW, Urteil vom 22. 06. 2009) hat zwischenzeitlich auch die Definition des Begriffs „Bauleitplanung“ i.S.v. § 21 Abs. 2 Nr. 6 GemO sowie den Ausschlussgrund nach § 21 Abs. 2 Nr. 6 Gemeindeordnung (GemO) präzisiert.

Danach gilt als **Ausschlussgrund** nicht lediglich die **abschließende Entscheidung** über Flächennutzungsplan und Bebauungsplan (was 2008 noch strittig war), sondern grundsätzlich die **Bauleitplanung** i.S.v. § 1 Baugesetzbuch (BauGB), **also die Aufstellung, Änderung, Ergänzung und Aufhebung von Bauleitplänen**. Zur Begründung wurde u.a. angeführt, dass für das Bauleitplanverfahren lange Abwägungsprozesse erforderlich seien. Diese Abwägungen sollen nach dem Willen des Gesetzgebers dem Gemeinderat vorbehalten sein.

Die Osttangente ist im derzeit gültigen Flächennutzungsplan der Gemeinde Magstadt enthalten. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan "Osttangente" wurde bereits am 13. September 2005 gefasst, das Verfahren ist seither im Gange.

### Die Planungsfälle

Zur Unterstützung der Verwaltung bei der Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen für das innerörtliche Verkehrskonzept wurde der **"Projektbegleitende Arbeitskreis Innerörtliches Verkehrskonzept"** zur Unterstützung der Verwaltung und der beauftragten Planer per Gemeinderatsbeschluss vom 23.02.2010 ins Leben gerufen. Er besteht aus Mitgliedern / Vertretern des Gemeinderats, der Verwaltung und der beteiligten Fachbüros BS, Ludwigsburg, KPS, Ostfildern, und STEG, Stuttgart.

In den Sitzungen des Arbeitskreises am 28.09.2010, 09.11.2010, 15.02.2011 und 19.04.2011 wurden insgesamt neun **Planungsfall-Varianten** entwickelt (siehe Seiten 12 bis 29), die von den beiden o. g. "Ausgangsplanungsfällen" abgeleitet sind.

Im Folgenden werden die Planungsfall-Varianten im Einzelnen dargestellt und bewertet. Einem Vorschlag für ein innerörtliches Verkehrskonzept wird jeweils die daraus resultierende, prognostizierte Verkehrsbelastung des Magstadter Straßennetzes gegenübergestellt.

Zur Vergleichbarkeit werden alle Planungsfall-Varianten für das "Verkehrskonzept Ortsmitte" auf den gleichen **Entwurfselementen** aufgebaut:

- Veränderte Straßenfunktion
- Verkehrslenkung - Straßensperrung, Einbahnstraßen, Vorfahrtsregelung, Knotenpunktsgestaltung, Wendemöglichkeit
- Zulässige Fahrgeschwindigkeit - Tempo 50 km/h, Tempo 30 km/h, verkehrsberuhigter Bereich
- Standorte für öffentliche Parkierung

Die Belastungspläne enthalten jeweils Angaben zur Klassifizierung der Straße und zur prognostizierten Verkehrsbelastung.

In der **Übersicht** auf Seite 34/35 werden sämtliche Planungsfälle mit prognostizierten Verkehrsbelastungen an ausgewählten Innenquerschnitten (Kindergarten, Schule, Einkaufen, Wohnstraßen, Engstellen) dargestellt und mit den Analysewerten (= dem Ist-Zustand) von 2003 verglichen. Aus dem Saldo können die Veränderungen der Verkehrsmengen an den ausgewählten Querschnitten leicht nachvollzogen werden. In einer Kommentierung wird eine erste, generelle Bewertung vorgenommen.

Die **Bewertungsmatrix** auf Seite 36/37 ermöglicht dem Leser, die Planungsfälle anhand von Bewertungskriterien selbst zu bewerten. Diese wurden aus dem Ergebnis der Workshops (siehe Seite 3), dem Gemeindeentwicklungsplan und der Arbeit des "Projektbegleitenden Arbeitskreises Innerörtliches Verkehrskonzept" zusammengestellt.

**PLANUNGSVARIANTEN: DARSTELLUNG UND BEWERTUNG**

Verkehrskonzept Ortsumfahrung:

Planungsfall 2-20.07 ohne Osttangente, Hölzertalstr. offen

Var. A



**Maßnahmen innerorts:**

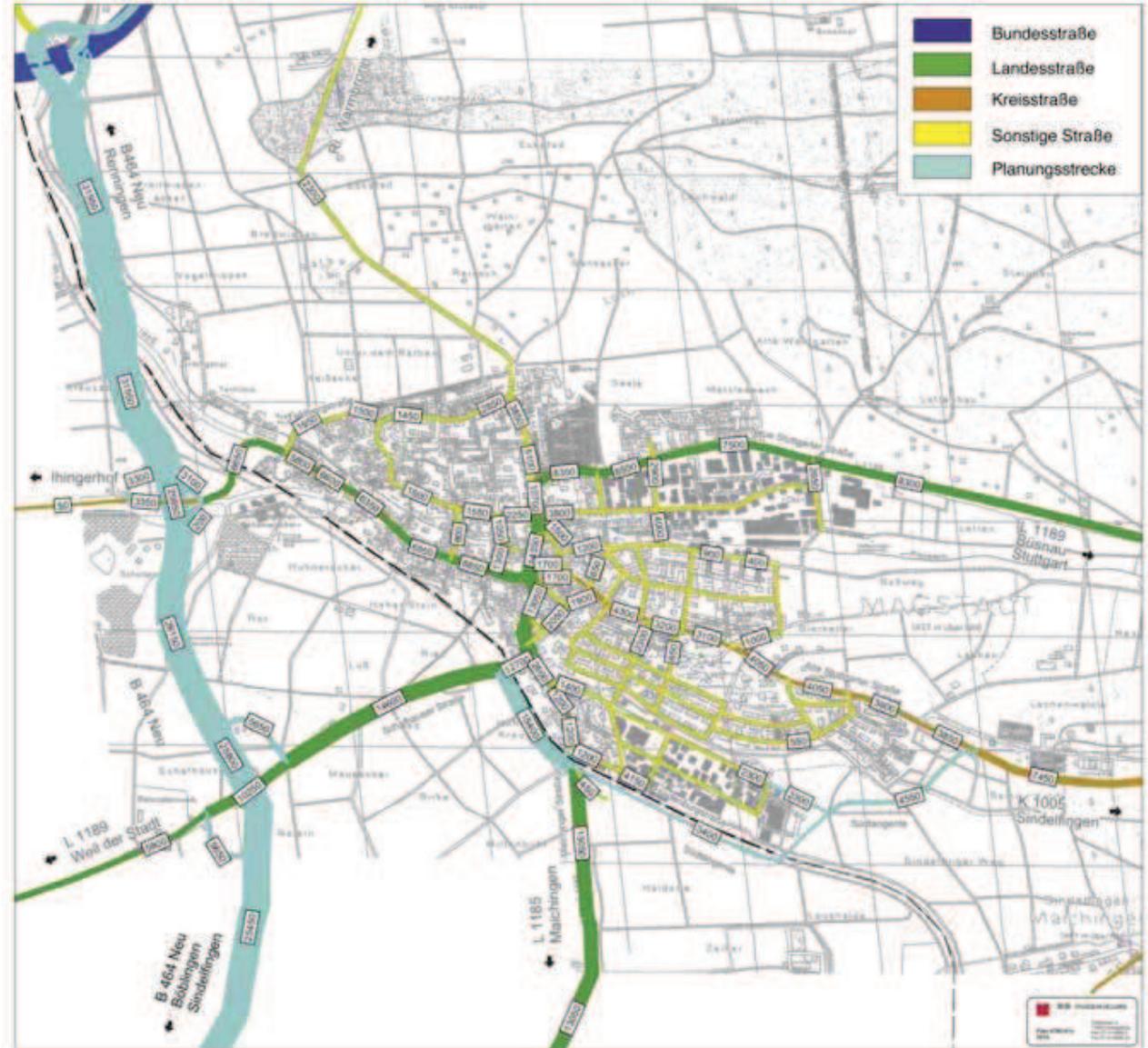
- Sperrung Straßenabschnitt östl. Brunnenstraße und Oberer Marktplatz
- Wendemöglichkeit Brunnenstraße
- Veränderte Funktion Bachstraße/Mühlstraße, Planstraße und Pfarrstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich Lutzen-, Schul-, Keplerstraße, Marktweg und Oberer Marktplatz

Prognose 2020 Belastungsplan ca. DTWw (KFZ/24h):

8300

Planungsfall 2-20.07 ohne Osttangente, Hölzertalstraße offen

Variante A



**PLANUNGSVARIANTEN: DARSTELLUNG UND BEWERTUNG**

Verkehrskonzept Ortsmitte:

Planungsfall 2-20.07 ohne Osttangente, Hölzertalstr. offen

**Var. B**



**Maßnahmen innerorts:**

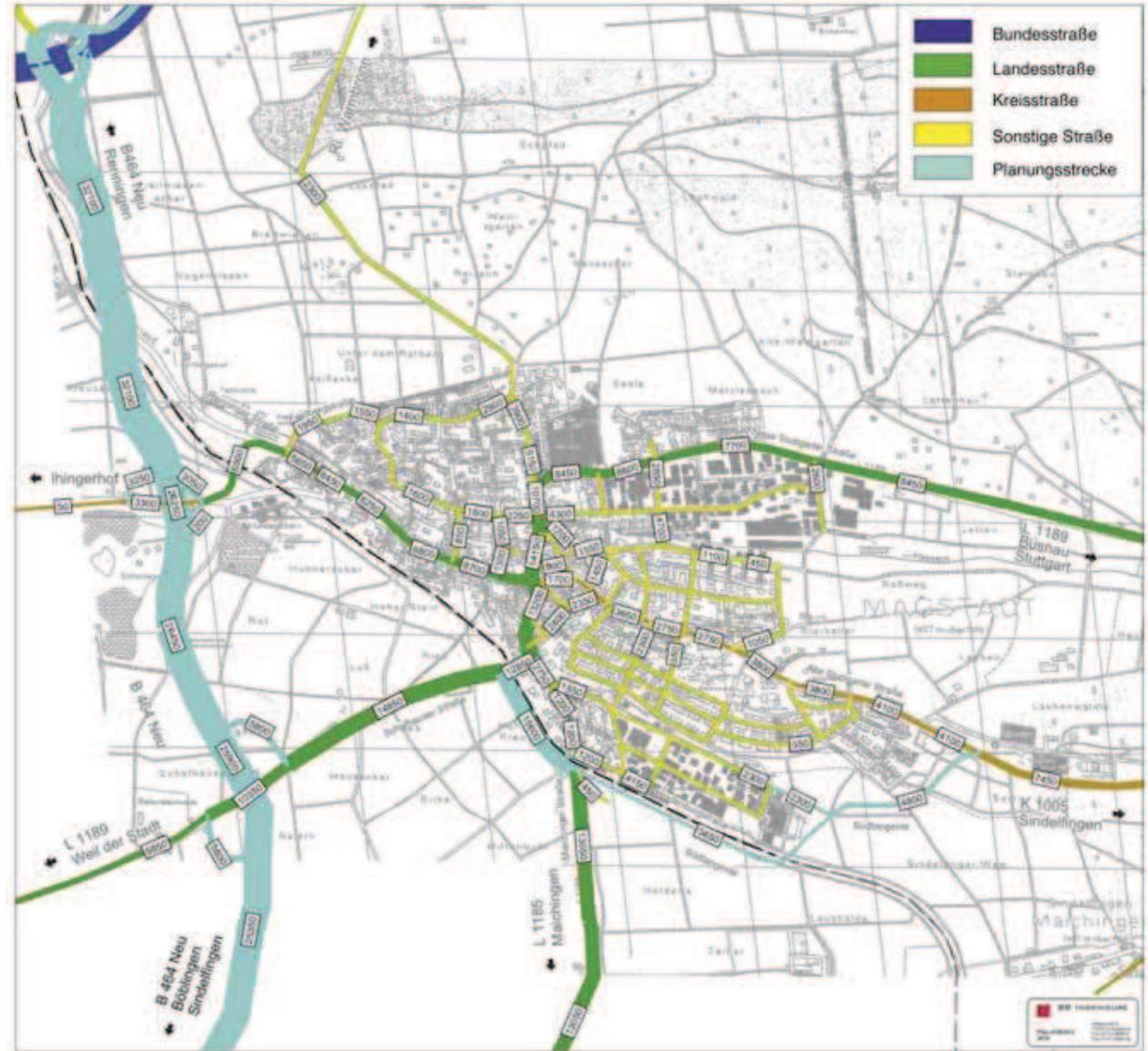
- Sperrung Straßenabschnitt östl. Brunnenstraße und Oberer Marktplatz
- Wendemöglichkeit Brunnenstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich: Lutzen-, Schul-, Keplerstraße, Marktweg, Oberer Marktplatz Unterer Marktplatz, Planstraße und Pfarrstraße
- Veränderte Funktion Bachstraße/Mühlstraße, Oswaldstraße und Weiherstraße

Prognose 2020 Belastungsplan ca. DTWw (KFZ/24h):

8300

Planungsfall 2-20.07 ohne Osttangente, Hölzertalstraße offen

**Variante B**



**PLANUNGSVARIANTEN: DARSTELLUNG UND BEWERTUNG**

Verkehrskonzept Ortsmitte:

Planungsfall 3H-20.07 mit Osttang., Hölzertalstr. gesperrt

Var. A



**Maßnahmen außerorts:**

- Osttangente Magstadt
- Sperrung Hölzertalstraße

**Maßnahmen innerorts:**

- Sperrung Straßenabschnitt östl. Brunnenstraße und Oberer Marktplatz
- Wendemöglichkeit Brunnenstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich: Lutzen-, Schul-, Keplerstraße, Marktweg, Oberer Marktplatz und Pfarrstraße
- Veränderte Funktion Bachstraße/Mühlstraße, Planstraße und Pfarrstraße
- Abknickende Vorfahrt am Knotenpunkt Alte Stuttgarter Straße/ Oswaldstraße/Bachstraße (Vorfahrtstraße: Bachstraße - Alte Stuttgarter Straße ortseinwärts)
- Tempo 30-Zone im Bereich Neue Stuttgarter Straße

Prognose 2020 Belastungsplan ca. DTWw (KFZ/24h):

8300

Planungsfall 3H-20.07 mit Osttangente, Hölzertalstraße gesperrt

Variante A



## ➔ PLANUNGSVARIANTEN: DARSTELLUNG UND BEWERTUNG

Verkehrskonzept Ortsmitte:

Planungsfall 3H-20.07 mit Osttang., Hölzertalstr. gesperrt

Var. B



### Maßnahmen außerorts:

- Osttangente Magstadt
- Sperrung Hölzertalstraße

### Maßnahmen innerorts:

- Sperrung Straßenabschnitt östl. Brunnenstraße, Oberer Markt, südliche Neue Stuttgarter Straße
- Wendemöglichkeit Brunnenstraße
- Veränderte Funktion Bachstraße/Mühlstraße, Planstraße, Pfarrstraße und Traubenstraße
- Abknickende Vorfahrt am Knotenpunkt Alte Stuttgarter Straße/ Oswaldstraße/Bachstraße (Vorfahrtstraße: Bachstraße - Alte Stuttgarter Straße ortseinwärts) und am Knotenpunkt Brühlstraße/Traubenstraße (Vorfahrtstraße: Traubenstraße-Süd - Brühlstraße-Ost)
- Tempo 30-Zone im Bereich Neue Stuttgarter Straße - Querungssicherung Planstraße (auf Höhe Altes Schulhaus)
- Verkehrsberuhigter Bereich: Lutzen-, Schul-, Keplerstraße, Marktweg, Oberer Markt

Prognose 2020 Belastungsplan ca. DTWw (KFZ/24h):

8300

Planungsfall 3H-20.07 mit Osttangente, Hölzertalstraße gesperrt

Variante B

