

BADEN  **BADEN**
Strategische
Entwicklungsplanung **2020**

ERGEBNISSE DER 2. KLAUSURTAGUNG





BADEN BADEN
Strategische
Entwicklungsplanung **2020**

1.	EINFÜHRUNG	10
1.1	VORWORT	10
1.2	TEILNEHMER	11
1.3	TAGUNGSABLAUF	13
2	IMPULSREFERATE (PLENUM)	16
2.1	SCHWERPUNKTTHEMA VERKEHR	16
2.1.1.	ÜBERSICHT ZUM UNTERSUCHUNGSRAUM	16
2.1.2.	INHALTE - ZIELE - UMSETZUNG DES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANES (VEP)	16
2.1.3.	VERKEHRSSANALYSE	16
2.1.4.	VERKEHRSPROGNOSE 2020	16
2.1.5.	KONFLIKTPLÄNE	17
2.1.6.	FAZIT DER KONFLIKTANALYSE UND ABLEITUNG DES VERKEHRSLFITBILDS	17
2.1.7.	UMSETZUNGSSTRATEGIE (PLANUNGSFÄLLE/INNENSTADTKONZEPT/ÖPNV)	18
2.2	SCHWERPUNKTTHEMA SIEDLUNG UND FREIRAUM	22
2.2.1	INNENSTADT - BAULICHE UND STADTRÄUMLICHE QUALITÄT	22
2.2.2	HANGLAGE - DICHTEN UND BAUVOLUMEN	23
2.2.3	STADT- UND ORTSBILD - STÄDTEBAULICHE IDENTITÄT DER STADTEILE	24
2.2.4	GRÜNES BAND ENTLANG DER OOS - STÄRKUNG DER STÄDTEBAULICHEN QUALITÄT UND FUNKTION	24
2.2.5	KULTURLANDSCHAFT - SICHERUNG UND PFLEGE DER LANDSCHAFTLICHEN VIELFALT	24
3.	DISKUSSION UND ERGEBNISSE ZUR STADTBAHN (PLENUM)	28

4	ERGEBNISSE AUS DEN ARBEITSGRUPPEN	32
4.1	ARBEITSGRUPPE VERKEHR	32
4.1.1	PLANFÄLLE	32
4.1.2	INNENSTADTKONZEPT	33
4.1.3	WEITERE PRÜFAUFTRÄGE	35
4.2	ARBEITSGRUPPE SIEDLUNG UND FREIRAUM	36
4.2.1	BAULICHE UND STADTRÄUMLICHE QUALITÄT DER INNENSTADT	36
4.2.2	GRÜNES BAND ENTLANG DER OOS - SICHERUNG DER STÄDTEBAULICHEN QUALITÄTEN UND FUNKTIONEN	37
4.2.3	STADT- UND ORTSTEILE - STÄRKUNG DER IDENTITÄT	38
4.2.4	KULTURLANDSCHAFT - SICHERUNG UND PFLEGE DER LANDSCHAFTLICHEN VIELFALT	38
4.3	ARBEITSGRUPPE WIRTSCHAFT, TOURISMUS UND KULTUR	39
4.3.1	KOMPETENZZENTRUM GESUNDHEIT	39
4.3.2	KULTUR- UND TOURISMUSKONZEPT	39
4.3.3	MEDIENSTANDORT BADEN-BADEN	40
4.3.4	KONZEPTION EINZELHANDEL	40
4.3.5	GEWERBEFLÄCHENENTWICKLUNGSKONZEPT	40
4.4	ARBEITSGRUPPE BILDUNG UND SOZIALES	41
4.4.1	DEMOGRAPHISCHER WANDEL	41
4.4.2	BILDUNG UND SCHULEN	42
4.4.3	SÄUGLINGSALTER UND FRÜHE KINDHEIT	43
4.4.4	SENIOREN	43
4.4.5	SOZIALPLANUNG	43
5	RESÜMEE UND WEITERE SCHRITTE	48
6	MATERIALIEN	52

Kapitel 1

Das Kapitel 1 beinhaltet eine Einführung zum Stand der strategischen Entwicklungsplanung Baden-Baden 2020, die Teilnehmerliste und den Ablauf der Klausurtagung am 11. und 12. September 2009.

Kapitel 2

Aus der Bürgerbeteiligung haben sich die Schwerpunktthemen „Verkehr“ und „Siedlung und Freiraum“ herauskristallisiert. Um in die Themen einzuführen, haben Herr Frank P. Schäfer von BS Ingenieure und Herr Harald Klose von der LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH Impulsreferate im Plenum gehalten. Die zentralen Aussagen der Referate sind in diesem Kapitel enthalten.

Kapitel 3

Der Gemeinderat hat sich intensiv mit der Frage auseinandergesetzt, ob eine Stadtbahn in der Tallinie ein adäquates Verkehrsmittel sein könnte, um das künftige Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Grundlage für die Behandlung im Plenum war eine verkehrliche Bewertung durch das Büro BS Ingenieure. Das Diskussionsergebnis ist in Kapitel 3 dokumentiert.

Kapitel 4

Im Mittelpunkt der Klausurtagung des Gemeinderates stand die Diskussion über die Ausrichtung der Strategischen Entwicklungsplanung Baden-Baden 2020. Die Erörterung erfolgte in den themenbezogenen Arbeitsgruppen „Verkehr“, „Siedlung und Freiraum“, „Wirtschaft, Tourismus und Kultur“ und „Bildung und Soziales“. Die Diskussion in den Arbeitsgruppen hat sich an möglichen Leitkonzepten und Leitprojekten der Stadtentwicklung orientiert. Die Diskussion und die Ergebnisse der Arbeitsgruppen sind im Kapitel 4 zusammengefasst.

Kapitel 5

Das Kapitel 5 fasst die Klausurtagung zusammen und gibt einen Ausblick auf die nun anstehenden Schritte.

Kapitel 6

Im Kapitel 6 sind die Präsentationsfolien zu den Impulsreferaten abgedruckt. Darüber hinaus beinhaltet dieses Kapitel eine Darstellung zu den Phasen der Stadtentwicklung mit ausgewählten Projekten seit dem Zweiten Weltkrieg.

Verfasser: **LBBW Immobilien**
Kommunalentwicklung GmbH (KE)
Stadt Baden-Baden

Projektleitung (KE): Prof. Dr. Richard Reschl
Bertram Roth

Projektmitarbeit (KE): Martin Bauch
Harald Klose
Markus Lämmle

Projektleitung (Stadt): Lisa Poetschki-Meyer
Martin Lautenschlager

Herausgeber: Stadt Baden-Baden, Dezember 2009

1. EINFÜHRUNG

1. EINFÜHRUNG

1.1 VORWORT



Die vorliegende Zusammenstellung der Klausurtagungsergebnisse vom 11. und 12. September 2009 ist mittlerweile die vierte Publikation zur Strategischen Entwicklungsplanung Baden-Baden 2020. Die ersten drei Bände stellen die Arbeitsgrundlagen und Ausgangsbedingungen der Stadtentwicklung in Baden-Baden dar (Band 1) und dokumentierten die Ergebnisse der ersten Klausurtagung des Gemeinderates im Jahr 2008 (Band 2) sowie der Bürgerbeteiligung im Frühjahr 2009 (Band 3).

In seiner ersten Klausurtagung am 10. und 11. Oktober 2008 hat sich der Gemeinderat auf die wesentlichen Prinzipien der künftigen Stadtentwicklung verständigt. Auf der Grundlage der Bürgerbeteiligung wurden diese Prinzipien und Schwerpunktthemen der Strategischen Entwicklungsplanung (Leitkonzepte) durch die LBBW Immobilien und die Stadtverwaltung überarbeitet und neu definiert. Die vorgeschlagenen Leitkonzepte waren Basis für die Klausurtagung des Gemeinderates im Herbst 2009.

Die Klausurtagung hat auch dazu gedient, den neu gewählten Gemeinderat über den Stand der Arbeiten am „Strategischen Entwicklungsplan Baden-Baden 2020“ zu informieren.

Die Mehrzahl der Anregungen aus der Bürgerbeteiligung hat sich auf die Themen „Verkehrsentwicklung“ sowie „Siedlung und Freiraum“ bezogen. Der Gemeinderat hat sich im Rahmen der Klausurtagung daher vor allem mit diesen Themenschwerpunkten auseinandergesetzt. Eine Einführung in diese Schwerpunktthemen erfolgte

durch Frank P. Schäfer / Verkehr (BS Ingenieure) und Harald Klose / Siedlung und Freiraum (LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH). Ihre Ausführungen und die verwendeten Präsentationsfolien sind in den Kapiteln 3.1 und 4.1 sowie im Anhang dokumentiert. Der Gemeinderat hat sich darüber hinaus mit den Themen „Wirtschaft, Tourismus und Kultur“ sowie „Bildung und Soziales“ auseinandergesetzt.

Die Ergebnisse der Diskussionen sind im vorliegenden Band zusammengefasst und geben ein Stimmungsbild innerhalb der jeweiligen Arbeitsgruppen wieder.



Im abschließenden Kapitel 7 „Resümee und weitere Schritte“ sind die weiteren Arbeitsschritte skizziert.

GEMEINDERAT

Bauer, Michael

Bloedt-Werner, Klaus

Böhlen, Beate

Ehinger, Dr. Hans-Peter

Falk, Hauke

Falk, Hubert

Feldmann, Brigitte

Frietsch, Andreas

Gassenschmidt, Hubert

Gehri, Heinz

Gilbert, Hans-Christoph

Haußmann, Paul

Henn, Werner

Jülg, Kurt

Kailbach-Siegle, Reinhilde

Kath, Dr. med. Ingrid

Knöpfel, Joachim

Hochstuhl, Dr. Kurt

Lazarus, Ursula

Löhle, Dr. Werner

Louis, Jürgen

Leese, Fritz

Maas, Klaus

Meinhardt, Patrick

Müller, Dr. Jürgen

Opitz, Ursula

Oser, Margit



Schnurr, Hans-Jürgen

Seiterle, Alfons

Schindler, Hans

Schmoll, Werner

Schöpflin, Armin

Schwellinger, Ralf

Serr, Uwe

Seifermann, Günter

Seiter, Bruno

Sperling-Theis, Astrid

Stadler, Norbert

Velten, Michael

1. EINFÜHRUNG

1.2 TEILNEHMER

Walter, Elfriede

Waldvogel, Jürgen

Wirth, Beate

VERWALTUNG / STÄDTISCHE EINRICHTUNGEN

Gerstner, Wolfgang (Oberbürgermeister)

Hirth, Werner (Erster Bürgermeister)

Geggus, Michael (Bürgermeister)

Eibl, Thomas

Gerstner-Schröder, Petra

Eble, Axel

Ullrich, Hans

Poetschki-Meyer, Lisa

Lautenschlager, Martin

Brunsing, Markus

Ambrus, Franz

Moritz, Hans-Joachim

Mitzel, Michael

Pahl, Rainer

Droll, Wolfgang

Schäfer, Bernhard

Henke, Uta

Teichmann, Rudi

Hauck, Thomas

Falk, Hubert

Hildner, Ulrich

Boos, Hans-Dieter

Birk, Wolfram

Börsig, Markus

Wieland, Alexander

Goertz-Meissner, Brigitte

Stenzel, Peter

Braun, Brigitte

Meier, Achim

Schmidhuber, Bernhard

May, Nicola

Buschert, Martin

Schiem, Hans-Michael

Streif, Norbert

Kronenwett, Heike

Wittmann, Karin

LBBW IMMOBILIEN KOMMUNALENTWICKLUNG GMBH

Bauch, Martin

Klose, Harald

Lämmle, Markus

Reschl, Prof. Dr. Richard

Roth, Bertram

BS INGENIEURE

Schäfer, Frank-P.

TAGESABLAUF

Freitag, den 11. September 2009

09:00	Plenum	
	Eröffnung der Klausurtagung durch den Oberbürgermeister	
09:15	Aufbau der Verwaltung	
10:30	Kaffeepause	
10:45	Finanzwesen	
12:00	Mittagspause	
13:00	Der Prozess Strategische Entwicklungsplanung Baden-Baden 2020 Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung	
13:30	Verkehr – Information zum Stand der Planungen	
14:45	Kaffeepause	
15:00	Siedlung und Freiraum - Information zum Stand der Planungen	
16:00	Arbeitsgruppen	
	AG Verkehr Vertiefung und Diskussion der Planfälle	AG Siedlung und Freiraum Vertiefung und Diskussion von Leitkonzepten/ Leitprojekten
17:30	Kaffeepause	
18:00	Plenum	
	Informationen aus den Arbeitsgruppen	
19:00	Abendessen und informelles Zusammensein	

TAGESABLAUF

Samstag, den 12. September 2009

08:30	Plenum			
	Prinzipien und strategische Schwerpunkte der Stadtentwicklung Baden-Baden			
09:30	Arbeitsgruppen			
	Diskussion von Leitkonzepten / Leitprojekten			
	AG Verkehr	AG Siedlung und Freiraum	AG Wirtschaft, Tourismus und Kul- tur	AG Bildung und Soziales
11:00	Kaffeepause			
11:30	Plenum			
	Berichte aus den Arbeitsgruppen Zusammenfassung der Ergebnisse , Weiteres Vorgehen			
12:30	Mittagessen			
13:30	Ende der Klausurtagung			

2. IMPULSREFERATE (PLENUM)

2. IMPULSREFERATE (PLENUM)

2.1 SCHWERPUNKTTHEMA VERKEHR

2.1 SCHWERPUNKTTHEMA VERKEHR

(BS Ingenieure/Frank-Peter Schäfer)

- Präsentation im Anhang -

2.1.1 ÜBERSICHT ZUM UNTERSUCHUNGSRAUM

Im Rahmen des Projekts Baden-Baden 2020 wird neben dem Lärmaktionsplan und dem Luftreinhalteplan auch der Verkehrsentwicklungsplan neu aufgelegt. Er dient im Wesentlichen dazu, die verkehrliche Entwicklung von Baden-Baden in den kommenden 10 bis 15 Jahren verkehrsträgerbezogen darzustellen und Leitprojekte aufzuzeigen, die dem Leitbild der Stadtentwicklung entsprechen. Zudem stellt er die Datenbasis für die Berechnungen des Lärmaktions- und des Luftreinhalteplans zur Verfügung.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den gesamten Bereich des Stadtkreises Baden-Baden (inkl. der Teilorte Sandweier, Haueneberstein, Ebersteinburg, Lichtental, Geroldsau, Neuweier, Steinbach und Varnhalt).

Betrachtet wird das gesamte Straßennetz, bestehend aus den klassifizierten und unklassifizierten Straßen.

2.1.2 INHALTE - ZIELE - UMSETZUNG DES VERKEHRENTWICKLUNGSPLANES (VEP)

Inhalte des Verkehrsentwicklungsplans

- Verkehrsanalyse
- Verkehrsprognose → Nullfälle → Konfliktpläne
- Planungsfälle (Prognose)
- Maßnahmenempfehlungen

Ziele des Verkehrsentwicklungsplans

- langfristige Sicherstellung der Mobilität
- Stärkung des ÖPNV und Radverkehrs
- Erhalt der Lebensqualität
- Schutz der Umwelt und schonender Umgang mit vorhandenen Flächen

Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans

- Darstellung von Maßnahmenfeldern für alle Verkehrsträger
- Untersuchung der verkehrlichen Machbarkeit von Maßnahmen
- Überprüfung der baulichen Realisierbarkeit
- Erstellung einer Prioritätenliste
- Darstellung der zeitlichen Reihung der Maßnahmen

2.1.3 VERKEHRSSANALYSE

Der VEP Baden-Baden ist in mehrere Bearbeitungs- und Entscheidungsschritte gegliedert.

Die Verkehrsanalyse 2008 hat gezeigt, dass der Verkehr am Außenkordon im Vergleich zum Jahr 1998 um bis zu 30 % zugenommen hat.

Das Fazit der Analyse lautet:

- Zur Aufrechterhaltung der hohen Lebensqualität in Baden-Baden müssen Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation entworfen werden.

2.1.4 VERKEHRSPROGNOSE 2020

Grundlage der Verkehrsprognose 2020 bildet die Prognose der Strukturdaten

- Einwohner
- Arbeitsplätze
- Entwicklungsschwerpunkte (Siedlung, Handel etc.)

Ableitung der Verkehrsentwicklung für den Prognosehorizont 2020 mittels der Bildung von Planungsnullfällen für unterschiedliche Verkehrszustände:

- Planungsfall D 0 für Durchschnittstag (Status Quo wie 2009 ohne jegliche Maßnahmen)
- Planungsfall V 0 für Veranstaltungstag (berücksichtigt Verbesserungen im ÖPNV)

Die Planungsfälle werden zunächst dahingehend bewertet, wie sich die Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten bzw. die Verkehrsqualitäten im Vergleich zur Verkehrsanalyse verändern.

4.1.5 KONFLIKTPLÄNE

Konfliktpläne stellen einerseits dar, an welchen Stellen eines Untersuchungsraumes aus verkehrlicher Sicht Probleme bestehen. Andererseits zeigen sie auf, wo aufgrund des Verkehrs Über- und Unterschreitungen von Grenzwerten der Luftschadstoff- bzw. Lärmbelastung auftreten.

Hierzu wurden die folgenden Konfliktpläne für das gesamte Stadtgebiet (Kernstadt inkl. Teilorte) erstellt:

- Konfliktplan Verkehr
- Konfliktplan Luft
- Konfliktplan Lärm - Hot Spots

Hinsichtlich des Verkehrs ergeben sich u. a. die folgenden Konfliktpunkte:

- Hoher Parkdruck und Parksuchverkehr bei Veranstaltungen
- Konflikte zwischen ruhendem und fließendem Verkehr
- Missachtung der Andienungszeitfenster im Innenstadtbereich
- Mangelhafte Fußwegebeschilderung
- Missachtung des Durchfahrtsverbots am Leopoldplatz.
- Ungünstige Führung des Radverkehrs im Bereich Festspielhaus - Lange Straße - Hindenburgplatz
- Veraltetes Parkleitsystem
- Unverständliches Verkehrsleitsystem
- Nicht richtlinienkonforme Wegweiser, Beschilderung
- Unübersichtliche Hotelwegweisung

4.1.6 FAZIT DER KONFLIKTANALYSE UND ABLEITUNG DES VERKEHRSLAIBBILDS

Aus den Prognosen zum Verkehrsaufkommen und den erstellten Konfliktplänen Verkehr - Lärm - Luft ist abzuleiten, dass dringender Handlungsbedarf hinsichtlich eines integrierten Verkehrskonzeptes, das alle Verkehrsträger berücksichtigt, besteht.

Die Mängel des heutigen Verkehrssystems lassen sich unter den folgenden drei Punkten subsumieren:

1. Es bestehen erhebliche Leistungsdefizite im Straßennetz
2. Es bestehen erhebliche Lärmbelastungen für die Bevölkerung
3. Die Luftqualität in der Innenstadt ist teilweise problematisch

Wird hier nicht durch ein geeignetes und in vielen Punkten dynamisches Verkehrskonzept gegengesteuert, werden sich diese Probleme weiter verschärfen.

Das Fazit aus der Konfliktanalyse manifestiert sich in folgendem Prinzip 3 der strategischen Entwicklungsplanung Baden-Baden 2020:

Baden-Baden stärkt die umwelt- und stadtverträgliche Mobilität

Dieses Verkehrsleitbild stellt den „Paradigmenwechsel“ zur „Emissionsarmen Stadt“ dar. Der Wechsel soll mit folgender Strategie erreicht werden.

- Ziel: Die emissionsarme Stadt
- Je näher man dem Zentrum kommt, desto geringer ist der Anteil des Individualverkehrs am Gesamtverkehr
- Bündelung des Verkehrs auf dem übergeordneten Straßennetz. Schützenswerte Bereiche und Wohngebiete sind vom quartiersfremden Verkehr zu entlasten

Das Verkehrskonzept muss, immer in Rückkopplung mit dem Lärmaktions- und Luftreinhalteplan, diesen Prämissen gerecht werden.

2.1.7 UMSETZUNGSSTRATEGIE INDIVIDUALVERKEHR - ÖPNV - RAD - FUSSGÄNGER

Die Strategie zur Umsetzung dieser Ziele umfasst einen zunächst qualitativen Maßnahmenkatalog, dessen Punkte einzeln oder in Kombination mit Hilfe von Planungsfällen auf ihre verkehrliche Wirksamkeit hin untersucht werden. Innerhalb der Planungsfälle werden diese qualitativen Maßnahmen in konkrete verkehrstechnische Maßnahmen umgesetzt und anschließend verkehrlich, lärmtechnisch und hinsichtlich ihrer Wirkungen auf die Luftqualität bewertet.

Der qualitative Maßnahmenkatalog beinhaltet die folgenden Punkte:

- Aufbau von Handlungsfeldern zu einem integrierten Luft-Lärm-Verkehrskonzept
- Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen von Luftschadstoffen und Lärm
- Weniger Individualverkehr im Stadtzentrum, insbesondere bei Veranstaltungen.
- Maßnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr und Entlastung der Ortsteile
- Bündelung des Individualverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen
- Verstetigung des Verkehrsflusses auf den Hauptverkehrsstraßen
- Vermeidung von Parksuchverkehr
- Erhöhung des ÖPNV-Anteils und Priorisierung des öffentlichen Nahverkehrs
- Stärkung des Radverkehrs
- Verbesserte Zielführung des Fußgängerverkehrs
- Einsatz von innovativem Mobilitätsmanagement und Verkehrstechnik zur verbesserten Verkehrsführung und Verkehrslenkung
- Einsatz von Verkehrsleittechnik vor Straßenaus- oder Straßenneubau

PLANUNGSFÄLLE

Wie zuvor beschrieben, werden die zunächst qualitativen Maßnahmen mittels der Planungsfälle in konkrete

verkehrstechnische Konzepte umgesetzt und bewertet. In einem Planungsfall werden die verkehrlich zu bewertenden Maßnahmen festgelegt.

Hierzu wurden neben den Erkenntnissen der Gutachter aus der Verkehrsanalyse und -prognose sowie den Konfliktplänen auch die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aus den Planungswerkstätten, den zahlreichen Einzelbeiträgen sowie den Ortschaftsräten als Input herangezogen.

Insbesondere aus den Planungswerkstätten entstanden viele Anregungen, die in teilweise aggregierter Form Eingang in die Planungsfälle gefunden haben.

Es war ausdrücklicher Wunsch der Stadtverwaltung, die zum Teil schon in der Vergangenheit geäußerten Anregungen nochmals planerisch zu betrachten. Da nicht alle Anregungen unmittelbar verkehrstechnisch umsetzbar dargestellt waren, wurden für die Umsetzung in einen Planungsfall teilweise sinnvolle Modifikationen vorgenommen.

Somit gliedern sich die dargestellten Planungsfälle wie folgt:

1. Planungsfälle, die auf Anregungen der Planungswerkstätten basieren
2. Planungsfälle, die aus den Erkenntnissen der Gutachter zu Baden-Baden 2020 resultieren
3. Ergänzende Untersuchungen ohne Planungsfallberechnung (Stadtbahn)

1. Planungsfälle aus den Planungswerkstätten

Auf Grund der zu erwartenden Verkehrssituation bis zum Jahr 2020 (= Planfall D0) wurden aus den Anregungen aus der Bürgerbeteiligung weitere Planfälle entwickelt um die mögliche Verkehrsverlagerungen analysieren zu können:

- **Planungsfall D 1**
Umfahrungsmöglichkeit von Oos
- **Planungsfall D 2**
Nordtangente (Schlossberg - Oos)
- **Planungsfall D 3**
Schlossbergtangente - Anschluss an die B 500
- **Planungsfall D 4**
Osttangente (Russische Kirche bis Rotenbachtalstraße)

- **Planungsfall D 5**
Westtangente (alte B 500 neu: Weißer Stein bis Zimmerplatz)
- **Planungsfall D 6a**
Umfahrungsmöglichkeit Rebland Grünbachtal-Trasse
- **Planungsfall D 6b**
Umfahrungsmöglichkeit Rebland Mührichgraben-Trasse

Bis auf die Planungsfälle D 1, D 3 und D 6b werden keine Planungsfälle zur Weiterverfolgung empfohlen. Die Planungsfälle D 1, D 3 und D 6b erscheinen aufgrund ihrer verkehrlichen Entlastungs- und Bündelungswirkungen positiv für die verkehrliche Entwicklung der Stadt.

Beim Planungsfall D 3 wurde zusätzlich eine Variante dargestellt, die keine Tunnellösung, sondern eine Spuraddition ab der Einmündung Beethovenstraße in Richtung Verfassungsplatz vorsieht.

D 2 scheidet aufgrund des erforderlichen Eingriffs in die bestehende Erholungslandschaft und die damit einhergehende Lärm- und Schadstoffbeeinflussung bislang ungestörter Wohngebiete aus.

D 4 bringt nicht den erforderlichen Entlastungseffekt und scheidet deshalb ebenfalls aus.

D 5 bedingt ebenfalls große Eingriffe in die bestehende Erholungslandschaft und ist bautechnisch nur mit hohem Aufwand zu realisieren. D 5 scheidet deshalb aus.

D 6a ist verkehrlich gleichwertig zu D 6b, bedingt jedoch den weitaus größeren Eingriff in die bestehenden Kulturlandschaft. Aufgrund der somit negativen ökologischen Aspekte und der höheren Baukosten scheidet auch dieser Planungsfall aus.

2. Gutachterliche Planungsfälle für den Veranstaltungstag

Des Weiteren wurden Planungsfälle für den Veranstaltungstag untersucht. Hierbei wurden die Wirkungen von Maßnahmen im ÖPNV und der Einrichtung von P+R-Parkplätzen untersucht. Im Rahmen der Verkehrsanalyse wurde festgestellt, dass insbesondere an den rund 180 Veranstaltungstagen pro Jahr das Verkehrssystem keine Leistungsreserven mehr besitzt. Dies bezieht sich sowohl auf die Strecken- und Knotenpunkteleistungsfähigkeit wie auch auf die Kapazitäten der Parkiereinrichtungen.

Aus diesem Grund wurden auf Basis eines Planungsnullfalls, der einen Veranstaltungstag berücksichtigt (Planungsfall V0), Untersuchungen angestellt und Planungsfälle erstellt, die zusätzliche Maßnahmen im ÖPNV berücksichtigen und zusätzliche P+R-Parkplätze vorsehen.

- **Planungsfall V 1**
mit zusätzlichen Maßnahmen (allgemeine Verkehrsentwicklung inkl. verbessertes Parkleistsystem und wegweisende Beschilderung, Veränderung des Modal Split zu Gunsten des ÖPNV, Rad und Fußverkehrs) und zusätzlicher Parkierung hinter dem Festspielhaus
- **Planungsfall V 2**
mit zusätzlichen Maßnahmen (siehe V 1) und zusätzlicher Parkierung / P+R Wörthböschel
- **Planungsfall V 3**
mit zusätzlichen (siehe V 1) und zusätzlicher Parkierung / P+R Oos-West

Ergebnisse der Planungsfälle V 1 bis V 3:

1. Verkehrsbelastungen in der Innenstadt um rd. 7 % - 8 % geringer.
2. Reduzierung des Binnenverkehrs möglich durch:
 - Vermeidung des Parksuchverkehrs
 - Angebot P + R bzw. erweitertes Stellplatzangebot in der Innenstadt
 - Ausbau des ÖPNV-Angebots
 - Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes

Einen weiteren wichtigen gutachterlichen Planungsfall stellt das innerstädtische Verkehrskonzept dar, welches nachfolgend auf Seite 20 dargestellt wird.

3. Ergänzende Untersuchung (Stadtbahn)

In Ergänzung zu den bereits bestehenden Untersuchungen hinsichtlich des Baus einer Stadtbahnlinie wurden die im Jahr 1998 ermittelten Kostenansätze überprüft und aktualisiert.

2. IMPULSREFERATE (PLENUM)

2.1 SCHWERPUNKTTHEMA VERKEHR

Zusätzlich wurde ein Vergleich bezüglich der Kosten einer Stadtbahnlinie zwischen Oos und Lichtental mit den Kosten einer Ausweitung des Busangebots auf der Tallinie erstellt.

Die Ergebnisse des reinen Investitionskostenvergleichs zwischen Stadtbahn und Bus zeigen, dass für die Einrichtung einer Stadtbahnverbindung zwischen Oos und Lichtental ca. Euro 85 Mio. zu veranschlagen sind, wohingegen die Ausweitung des Busangebots auf der Tallinie nur mit ca. Euro 5,0 Mio. zu Buche schlägt. Darin enthalten sind bereits die Kosten für die Umrüstung bzw. Neuanschaffung von Bussen mit umweltfreundlichem Hybridantrieb.

INNERSTÄDTISCHE VERKEHRSKONZEPT - MASSNAHMENKATALOG

Einen wesentlichen gutachterlichen Planungsfall stellt das Innenstadtkonzept dar.

Aus den in den Konfliktplänen dargestellten Punkten wurde ein Innenstadtkonzept erstellt, das folgende Maßnahmen beinhaltet:

Radwege

- Anpassung der Radwegeführung in der Hector-Berlioz-Anlage und im Bereich des Festspielhauses
- Anlage eines Radschutzstreifens entlang der Lange Straße zwischen Festspielhaus und Hindenburgplatz
- Veränderte Verkehrsführung Kaiserallee - Luisenstraße als Einbahnstraßenring

Verkehrsführung/Verkehrslenkung

- Umbau Einmündung Lange Straße am Hindenburgplatz
- Versenkbarer Poller am Leopoldsplatz zur Vermeidung von Durchgangsverkehr
- Öffnung der Bäderstraße im Einbahnverkehr und Einrichtung eines Pollers am Sonnenplatz zur Ausweitung der Fußgängerzone. Die Steinstraße ist nur noch in Richtung Marktplatz befahrbar, so dass der gesamte Verkehr vom Marktplatz nur in Richtung Schlossbergtangente abfließen kann.
- Die Stephaniestraße wird zwischen Sophienstraße

und Scheibenstraße zur Vermeidung von Durchgangs- und Parksuchverkehr zur Einbahnstraße in Richtung Sonnenplatz

Stellplätze

- Entfall der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum im Bereich Luisenstraße und Hindenburgplatz.

WEITERE MASSNAHMEN

Darüber hinaus wurden weitere Maßnahmen, die das übrige Stadtgebiet betreffen, erarbeitet. Zum einen resultieren diese Vorschläge aus den Anregungen der Planungswerkstätten und der Bürgerbeteiligung, zum anderen wurden sie anhand der strategischen Ausrichtung von Baden-Baden 2020 erstellt.

Kreuzungsbereiche

- Untersuchung Umbau Bertholdplatz zu einem Kreisverkehrsplatz mit Einbindung des Nahbereichs
- Umbau Verfassungsplatz - Ebertplatz
- Untersuchung von Kreisverkehrsplätzen an bestehenden Knotenpunkten (u. a. Schweigrother Platz, Steighausplatz)

Stadteinfahrten/Stadtausfahrten

- Untersuchung Umbau Stadteingänge
- Lösungsmöglichkeiten Stadtausfahrt Beethovenstraße

Straßenumbau

- Verkehrskonzept Weinbergstraße/Friedhofstraße
- Verkehrliche Lösungsmöglichkeiten im Sanierungsgebiet Oos
- Umbau/Rückbau Karlsruher Straße in Haueneberstein
- Vollanschluss Gutenbergstraße und Schweigrother Straße an die B 500

Verkehrsberuhigung

- Verkehrsberuhigung Rheinstraße
- Unterbindung Schleichverkehr Balzenbergstraße/
Schützenstraße
- Weitere Tonnagebeschränkungen z. B. Stephani-
enstraße stadteinwärts ab Lichtentaler Straße

Stellplätze

- Zusätzliche Busstellplätze

Beschilderung/Information

- Neugestaltung der wegweisenden Beschilderung
- Neugestaltung des Verkehrs- und Parkleitsystems
- Ausrüstung der Bushaltstellen mit Haltestellenin-
formationssystem
- Computergestützter Betriebsleitstand bei der BBL
- Neugestaltung der Fußwegebeschilderung
- Einführung eines Call-a-Bike-Konzepts

2.2 SCHWERPUNKTTHEMA SIEDLUNG UND FREIRAUM

(LBBW Immobilien KE / Harald Klose)
- Präsentation im Anhang -

2.2.1 INNENSTADT - BAULICHE UND STADTRÄUMLICHE QUALITÄT

Beispiele stadtbildprägender Gebäude in der Altstadt

Anhand stadtbildprägender Gebäude, fotografiert aus dem Blickwinkel eines externen unabhängigen und qualifizierten Betrachters, lassen sich die Besonderheiten Baden-Badener Bauwerke sehr gut analysieren. Beispiele profaner Bäder- und Hotelarchitektur, Bauten für Adel (Schloss) und Klerus (Ev. Kirche am Augustaplatz, russische Kirche) dokumentieren einen baulichen Schatz, der auch im internationalen Vergleich außergewöhnlich ist. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf eine lange Bautradition (Römerfunde, Zeichnungen der Stadt aus dem Mittelalter). Baden-Badener Bautradition ist dabei geprägt vom Zusammentreffen großer Architekten (Franz Karl Leopold von Klenze und Friedrich Weinbrenner als historische Beispiele; Richard Meier als aktuelles Beispiel) mit großzügigen Bauherren (Jean-Jacques Benazet, Frieder Burda). Die Qualität des baulichen Gesamtensembles führte in Einzelepochen (z.B. Jugendstil) zu einer enormen Aufwertung einzelner Straßenzüge. In der Ausstellung „Stadtbild um 1900“ ist dies hervorragend dokumentiert ist.

Das Flair der eleganten, internationalen Bäderstadt ist das Markenzeichen der Stadt Baden-Baden. Dieses Flair, vor allem in der Innenstadt qualitativ weiterzuentwickeln und behutsam mit neuen Erkenntnissen und Erwartungen zu verknüpfen, ist eine zentrale Zielsetzung der Stadtentwicklung (Prinzip 6 der strategischen Entwicklungsplanung).

Zum Schutz der Gesamtanlage nach § 19 Denkmalschutzgesetz (DSchG) hat die Stadt Baden-Baden am 1. Februar 2008 daher eine Satzung mit folgender Definition des Schutzgegenstandes (§ 3 der Satzung) erlassen:

„Gegenstand des Schutzes ist das vorhandene Erscheinungsbild der Stadt, wie es sich gegenwärtig als Innenbild der Stadtanlage aber auch als Außenbild, beispielsweise von den umgebenden Hanglagen des Oostals und von Schlossberg, darstellt.“

Städtebauliche Schwerpunktbereiche und ihre Funktion im Stadtgefüge

Die städtebaulichen Schwerpunktbereiche und ihre Funktionen im Stadtgefüge werden exemplarisch an drei Plätzen dargestellt.

Marktplatz

Der Marktplatz rückt immer wieder in den Fokus des öffentlichen Interesses (so zum Beispiel im Rahmen der Landesgartenschau 1981 oder auch im Rahmen des Besuches des amerikanischen Präsidenten 2009), führt aber ansonsten eher ein Schattendasein - fernab von den touristischen Hauptströmen. Die Quellschüttungen (Kaiserquelle) und das bauliche Ambiente (Schloss, Friedrichsbad, Kirche, Rathaus) bergen enormes Potential - der Platz verkauft sich zurzeit als reiner Parkplatz weit unter Wert.

Leopoldsplatz

Der Leopoldsplatz, stadtgeografisch und verkehrstechnisch schon von zentraler Bedeutung, ist immer wieder den jeweiligen Erfordernissen angepasst worden. Weitgehend verkehrsfrei präsentiert sich der Leopoldsplatz nach der Eröffnung der Stadtaufahrung (Michaelstunnel) und der Umgestaltung entsprechend dem Wettbewerbsergebnis aus dem Jahr 1989.

Augustaplatz

Der Augustaplatz ist das Verbindungselement zwischen der Lichtentaler Allee und der Kernstadt. Straße und Wasserflächen führen allerdings zu einer Trennwirkung, so dass der Platz einer verbindenden Funktion nicht gerecht wird. Erschwerend kommt hinzu, dass die Erschließung des Kongresszentrums nicht mehr den Anforderungen eines modernen Tagungszentrums entspricht.

Heutige Nutzung des öffentlichen Raumes

Neben seiner Erschließungsfunktion (Medien, Verkehr, Fußgänger) hat der öffentliche Raum - also Straßen und Plätze samt der Gebäudefassaden - eine wichtige Funktion für die Wahrnehmung der städtebaulichen Qualität. Der öffentliche Raum wird gerne und oft auch von den direkten Anrainern „bespielt“, was durchaus zu Konflikten führt. Läden und gastronomische Betriebe stehen hier in einer großen Verantwortung gegenüber der Allgemeinheit.

Bewerbung UNESCO-Weltkulturerbe

Baden-Baden prüft mittels einer vergleichenden wissenschaftlichen Studie eine transnationale serielle Bewerbung mit geeigneten Partnern, um die Qualität einer europäischen Bäderstadt zu schützen und zu wahren.

Instrumente zur Sicherung der städtebaulichen Qualität

Die Stadt Baden-Baden verfügt heute bereits über drei Satzungen im Kernstadtbereich sowie einen Entwurf für ein „Gestaltungskonzept Innenstadt“, mit dem die öffentlichen und privaten Nutzungen im Stadtraum geregelt werden sollen.

Damit liegen zentrale Instrumente zur Steuerung der städtebaulichen Entwicklung und Stärkung der Gestaltungsqualität vor.

2.2.2 HANGLAGE - DICHTER UND BAUVOLUMEN

Anhand von Beispielen aus der Veröffentlichung „Die europäische Stadt im topographischen Kontext“ (Thomas Valena, München 1990) werden vergleichend die Besonderheiten von Heidelberg, Tübingen, Dresden und Stuttgart analysiert.

Die Stadt Stuttgart hat 956 Einzelbebauungspläne im Bereich der Innenstadt/Talkessel zu einem Rahmenplan für die Halbhöhenlage zusammengefasst. Für Baden-Baden lässt sich daraus folgern, dass der Weg, den Bestand über Bebauungspläne zu schützen, grundsätzlich der Vorgehensweise anderer Städte entspricht. Aus sehr grundsätzlichen Erwägungen ist zu überlegen, ob nicht mit dem Instrument der Rahmenplanung gearbeitet werden sollte.

	Sondernutzungssatzung	Gesamtanlagenschutzsatzung (GASS)	Werbeanlagensatzung	Gestaltungskonzept Innenstadt
Regelungs-Inhalt	Über den Gemeingebrauch hinausgehende Nutzungen im öffentlichen Raum (Warenauslagen, Gastronomiebestuhlung, Reisegewerbe, Verkaufsstände etc.)	Unterschutzstellung des vorhandenen schützenswerten Erscheinungsbildes der Innenstadt und Genehmigungspflicht für Veränderungen am geschützten Bild der Gesamtanlage	Definition von Art, Umfang und Gestaltung von Werbeanlagen, Anschlagtafeln, Schaukästen und Automaten	Definition von gestalterischen Standards für öffentliche und private Möblierungen
Geltungsbereich	Gesamtstadt (mit Sonderregelungen für Bereich GASS)	Innenstadt	Innenstadt (Bereich Fußgängerzone bis Bertholdplatz)	Innenstadt (deckungsgleich mit GASS)
Erfasste Fläche	öffentlicher Straßenraum	Öffentliche und private Flächen sofern sie vom öffentlichen Straßenraum aus einsehbar sind	Öffentliche und private Flächen / Gebäude	Öffentliche und private Flächen sofern sie vom öffentlichen Straßenraum aus einsehbar sind
Ansprechpartner	FB Bürgerdienste, Sicherheit und Umwelt (BSU), FG öffentliche Ordnung	FB Planen und Bauen, FG Bauordnung/Sachgebiet Denkmalschutz - GASS	FB Planen und Bauen, FG Bauordnung	FB Planen und Bauen, FG Bauordnung/Sachgebiet Denkmalschutz - GASS und FG Stadtentwicklung
in Kraft seit	31.10.1985 (wird derzeit überarbeitet)	01.02.2008	27.02.2003	Wird derzeit erarbeitet
Rechtsform	Satzung nach § 16 Straßengesetz (StG)	Satzung nach § 19 Denkmalschutzgesetz (DSchG)	Satzung nach § 74 LBO	Richtlinie der Stadt Baden-Baden für die Verwaltungspraxis zur Beurteilung von Anträgen nach der Sondernutzungssatzung und Gesamtanlagenschutzsatzung

Wichtige Ziele bei der Bewahrung vorhandener Qualitäten im Bereich der Hanglagen sollte die Beachtung folgender Grundregeln der Baukunst sein:

- Städtebauliche Situation/Umgebungsbebauung
- Städtebauliche Dichte (Verhältnis Bebauung - Grünzüge/Grünflächen - Freiflächen)
- Proportion/Maßstäblichkeit
- Fassade
- Gebäudegliederung (Sockel, Hauptteil, Dach)
- Materialien
- Vertikalität
- Farbe

Dies gilt im Übrigen auch für die architektonischen Anforderungen an die Gesamtstadt.

2.2.3 STADT- UND ORTSBILD - STÄDTEBAULICHE IDENTITÄT DER STADTTEILE

Vier Fünftel der Einwohner Baden-Badens wohnen nicht in der Kernstadt, sondern in den Stadtteilen.

„Die hohe städtebauliche und landschaftliche Qualität von Baden-Baden und die Vielfalt der Stadtteile sind wesentliche Identifikationsmerkmale für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt. Die Stadtteile haben eine wichtige Funktion im Gefüge der Gesamtstadt. Es gilt, diese Qualitäten standort- und stadtteilspezifisch fortzuentwickeln (Prinzip 7 der Strategischen Entwicklungsplanung).“

Unter Beachtung der Ortsspezifika wird die Entwicklung der Cité oder der Weststadt durchaus anders verlaufen müssen als die Entwicklung etwa der Reblandgemeinden.

Ziele, die damit verbunden sein sollten, beziehen sich auf den Städtebau/die Architektur, die Flächenentwicklung, die Infrastruktur und die soziale Kohäsion (Zusammenhalt).

2.2.4 GRÜNES BAND ENTLANG DER OOS - STÄRKUNG DER STÄDTEBAULICHEN QUALITÄT UND FUNKTION

Die Lichtentaler Allee mit der Klosterwiese, die „Grüne Einfahrt“ auf der ehemaligen Stichbahn zwischen Oos und dem Alten Bahnhof sowie die Grünanlagen im Bereich Wörthböschel sind bis auf eine Unterbrechung durchgängig für Fußgänger und Radfahrer erlebbar, ohne Störung durch den Individualverkehr.

Dieses grüne Rückgrat der Stadt sollte weiter gestärkt und mit der freien Landschaft sowie mit dem überregional bedeutsamen Radnetz (z.B. Ortenauradweg) vernetzt werden.

2.2.5 KULTURLANDSCHAFT - SICHERUNG UND PFLEGE DER LANDSCHAFTLICHEN VIELFALT

Eingebettet ist die Stadt Baden-Baden in eine intakte Naturlandschaft und eine vielfältige Kulturlandschaft. Neben der Raumstruktur und der Gestaltung der Gebäude sind es gerade diese Elemente, die die Identität von Baden-Baden ausmachen. Für die eigenen Bürgerinnen und Bürger bedeutet dies Lebensqualität, für die vielen Gäste Aufenthaltsqualität. Deshalb ist es Ziel der Stadtentwicklungsplanung, die wertvolle Natur- und Kulturlandschaft und ihre vielfältigen Bezüge dauerhaft zu sichern (Prinzip 2 der Strategischen Entwicklungsplanung).

3. DISKUSSION UND ERGEBNISSE ZUR STADTBAHN (PLENUM)

3. DISKUSSION UND ERGEBNISSE ZUR STADTBahn (PLENUM)

VORSTELLUNG UND DISKUSSION

Das Plenum hat sich insbesondere mit der Frage auseinandergesetzt, ob eine Stadtbahn in der Tallinie von Baden-Baden ein adäquates Verkehrsmittel sein könnte, um das künftige Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

Das Planungsbüro BS-Ingenieure hat auf Basis der Stadtbahnplanungen Ende der 1990er Jahre und aktueller Verkehrsanalysen eine vergleichende Bewertung der Varianten

- Ausbau der bestehenden Bus-Tallinie 201
- Stadtbahn Bahnhof Oos - Augustaplatz
- und Stadtbahn Bahnhof Oos - Lichtental
vorgenommen.

Die Zusammenstellung macht deutlich, dass das ÖPNV-Fahrgastaufkommen bei Realisierung einer Stadtbahn gegenüber dem Ausbau des Busangebots um rund 4.000 bis 5.000 erhöht werden könnte. Dem gegenüber stehen weitaus höhere Investitionskosten. Die Investitionskosten bei einem kompletten Austausch der Busflotte liegen bei rund 5,0 Mio. EURO, während die Kosten für die Realisierung einer Stadtbahn auf rund 64 Mio. EURO bis 85 Mio. EURO geschätzt werden.

Vergleich Bus/Stadtbahn auf der Tallinie

Basisdaten Analyse	Bus	Stadtbahn	
	Tallinie 201	1. Abschnitt zwischen Bahnhof Oos und Augustaplatz	Bahnhof Oos bis Lichtental
Umlauflänge	20 km	11 km	16 km
Umlaufzeit	55 Minuten	24 Minuten	36 Minuten
Taktfrequenz/Stunde (Hauptverkehrszeit nachmittags)	10 Minuten Takt	10 Minuten Takt	10 Minuten Takt
Haltestellen (Anzahl)	26	12	17
Nutzungsdauer (Jahre)	12	30-40	30-40
Platzkapazität (Anzahl Sitz- und Stehplätze) pro Fahrzeug	ca. 105	240	240
Anzahl eingesetzter Fahrzeuge	8	3	4
Fahrgäste/Tag	14.000	18.000	19.000
Fahrzeugbezogene ca. Kosten 2020			
Baukosten	-	€ 55,3 Mio.	€ 73,9 Mio.
Anschaffungskosten	Solobus: € 240.000 Gelenkbus: € 325.000	€ 8,4 Mio.	€ 11,2 Mio.
Kosten für weitere Anschaffungen für eine verbesserte Bedienungsqualität/Komfort etc.	RBL: € 400.000	-	-
Investitionskosten gesamt	ca. € 5,0 Mio.	ca. € 63,7 Mio.	ca. € 85,1 Mio.

1) die gesamte Busflotte auf der Tallinie wird ausgetauscht € 500.000,00 pro Bus

Ergebnisse

Die Teilnehmer der Klausurtagung machen deutlich, dass der Bau einer Stadtbahn mittel- und langfristig nicht umzusetzen ist. Eine Realisierung Ende der 1990er Jahre scheiterte an der Finanzierung, da zugleich die Cité entwickelt werden musste und eine Trassierung durch die Rheinstraße mit großen Schwierigkeiten verbunden ist.

Folgende Argumente wurden von den Teilnehmern der Klausurtagung gegen eine Stadtbahn angeführt:

- Die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum möglichen Nutzen
- Eine Stadtbahn ist angesichts der Haushaltssituation nicht realisierbar
- Die Rheinstraße wurde erst kürzlich aufgewertet
- Fördermittel nach dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG-Mittel) stehen nur bei Realisierung eines sogenannten „besonderen Bahnkörpers“ zur Verfügung.

Abschließend wird festgehalten, dass eine Stadtbahn derzeit nicht weiterverfolgt werden soll.

Es wird darauf hingewiesen, dass ein Paradigmenwechsel im Verkehr auch bei Verzicht auf eine Stadtbahn eingeleitet werden kann. Der Paradigmenwechsel mit Stärkung des ÖPNV wird an folgenden inhaltlichen Schwerpunkten des Verkehrsentwicklungskonzeptes deutlich:

- Nachfrageorientiertes ÖPNV-Angebot
- Attraktivierung des Busverkehrs (dynamische Haltestellenanzeige, Klimatisierung etc.)
- Umrüstung der Busflotte auf möglichst emissionsfreie Fahrzeuge
- Einführung eines intelligenten Verkehrs- und Parkleitsystems
- Ausbau des Park & Ride - Angebotes
- Ausbau des Radwegenetzes

4. ERGEBNISSE AUS DEN ARBEITSGRUPPEN

4.1 ARBEITSGRUPPE VERKEHR

PRINZIPIEN

- Baden-Baden schont die natürlichen Ressourcen und verbessert die Umweltqualität.
- Baden-Baden stärkt die umwelt- und stadtverträgliche Mobilität (emissionsarme Stadt).

THEMEN

- Vorstellung Bewertung der Planfälle (Freitag, 11.09.2009)
- Vorstellung und Bewertung Innerstädtisches Verkehrskonzept (Samstag, 12.09.2009)
- Prüfaufträge

MODERATION

Bertram Roth

BERICHT

Alfons Seiterle

EINFÜHRUNG

Frank-Peter Schäfer, BS Ingenieure

4.1.1 PLANFÄLLE

Vorstellung und Diskussion

In der Arbeitsgruppe wurden die vom Planungsbüro BS Ingenieure bewerteten Planungsfälle (s. Impulsreferat Verkehr) behandelt. Darüber hinaus wurden verschiedene Vorschläge zur Verkehrsführung und Verkehrsentwicklung gemacht, die im weiteren Verfahren der Verkehrsentwicklungsplanung untersucht werden sollen.

Die vom Planungsbüro BS Ingenieure vorgestellten Planfälle basieren im Wesentlichen auf Vorschlägen, die im Rahmen der Bürgerbeteiligung in der Planungswerkstatt Verkehr diskutiert bzw. von verschiedenen Bürge-

rinnen und Bürgern der Verwaltung mitgeteilt wurden. Die Anregungen wurden vom Büro BS Ingenieure in Planungsfälle umgesetzt und bewertet.

Die insgesamt sieben Planfälle wurden durch das Planungsbüro BS Ingenieure hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen, ihrer städtebaulichen Auswirkungen und ihrer ökologischen Konsequenzen bewertet. Darüber hinaus wurde eine erste grobe Kostenschätzung vorgenommen.

Das Planungsbüro hat sich mit folgenden Planfällen auseinandergesetzt (D = Durchschnittstag):

- Planungsfall D1: Ostumfahrung Oos mit einer Tunnellösung
- Planungsfall D2: Nordtangente zur Entlastung von Oos und der Weststadt
- Planungsfall D3: Schlossbergtangente zur Verbesserung des Verkehrsflusses zwischen Leopoldstraße und B 500
- Planungsfall D4: Osttangente als Tunnellösung (Russische Kirche bis Rotenbachtal)
- Planungsfall D 5: Westtangente (Weißer Stein bis Zimmerplatz)
- Planungsfall D6 A: Grünbachtaltrasse
- Planungsfall D6 B: Mührichgrabentrasse

Das Planungsbüro BS Ingenieure kommt bei Betrachtung der oben genannten Kriterien zu dem Ergebnis, dass die Planfälle D1 (Ostumfahrung Oos mit einer Tunnellösung), D 3 (Schlossbergtangente) und D 6 B (Mührichgrabentrasse) wegen ihrer hohen Entlastungswirkung für die betroffenen Bereiche weiterverfolgt und im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung näher untersucht werden sollten.

Darüber hinaus wird im Bereich Leopoldstraße - Lange Straße alternativ zur Variante D3 eine Additionsvariante“ (D 3B) vorgeschlagen.

Ergebnisse

Die Planungsvarianten D1 bis D6A/B wurden von der Arbeitsgruppe äußerst kritisch gesehen. In erster Linie wurde auf die hohen Kosten verwiesen, die mit einer Realisierung der vorgeschlagenen Varianten verbunden sind. Im Einzelnen wurden die Planungsfälle wie folgt bewertet.

Planungsfall D1

Der großen Entlastungswirkung für Oos steht der hohe Mitteleinsatz (ca. 30 Mio. EURO) der dargestellten Tunnellösung entgegen. Eine Realisierung kann nach Meinung des Gremiums mutmaßlich aufgrund der Wohnbebauung im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße - Rheinstraße nur schwer realisiert werden. Die Trasse widerspricht darüber hinaus nach Meinung der Arbeitsgruppe dem Ziel, einen möglichst großen Verkehrsanteil auf die B3 neu zu lenken.

Ergebnis: Keine weiteren Untersuchungen.

Planungsfall D2

Die Trasse greift in erheblichem Maße in die freie Landschaft ein und wird deshalb aus ökologischen Gründen abgelehnt. Hinzu kommen die hohen Kosten der Realisierung (ca. 15 Mio. EURO). Dem Vorschlag, die Trasse bis auf Höhe des Kreuzungsbereichs Herrenpfädel/Balger Straße zu führen, wurde nicht gefolgt (hohes Verkehrsaufkommen in der Balger Straße bis zum Schweigrother Platz).

Ergebnis: Keine weiteren Untersuchungen

Planungsfall D3

Die Schlossbergtangente (Tunnellösung) wird aus Kostengründen (ca. 17 Mio. EURO) abgelehnt. Sie führt zwar zu einer Erhöhung des Verkehrsflusses und einer Entlastung der Beethovenstraße, Balzenbergstraße und Leopoldstraße, eine großräumige Verringerung des Verkehrsaufkommens ist damit aber nicht verbunden. Darüber hinaus wird die technische Machbarkeit aufgrund der geologischen Bedingungen und der Steigungsverhältnisse bezweifelt. Eine Lösung zum verkehrsgerechten Anschluss der Schlossbergtangente an die B 500 muss jedoch gesucht werden.

Ergebnis: Keine weiteren Untersuchungen einer Tunnelösung, stattdessen Prüfung von Varianten (z.B. Spuraddition).

Planungsfall D4

Die Realisierung der Osttangente wird aufgrund der hohen Kosten (ca. 40 Mio. EURO) und der geringen verkehrlichen Wirkung abgelehnt.

Ergebnis: Keine weiteren Untersuchungen

Planungsfall D 5

Dem Vorschlag einer Westtangente zur Entlastung der Europastraße wird aufgrund der erheblichen Eingriffe in die Landschaft bzw. in den Wald und der hohen Kosten (rund 40 Mio. EURO) nicht gefolgt. Darüber hinaus werden durch eine solche Trasse wertvolle Schutzgebiete tangiert.

Ergebnis: Keine weiteren Untersuchungen

Planungsfall D6 A

Aufgrund der Entlastungswirkungen für Varnhalt ist die Forderung einer Grünbachtaltrasse aktuell Beschlusslage im Ortschaftsrat Rebland (Kosten ca. 6 Mio. EURO).

Ergebnis: Weitere Untersuchungen

Planungsfall D6 B

Die Mührichgrabentrasse ist bereits planfestgestellt. Das Verkehrsaufkommen wäre höher als auf der Grünbachtaltrasse, eine Entlastung für Varnhalt ist mit der Trasse aber nicht verbunden. Es wurde darauf verwiesen, dass die Variante durch Verkehrsverlagerungen zu einem höheren Verkehrsaufkommen auf der Mührichstraße/Gallenbacher Straße führen könnte. Auf der anderen Seite ist die Kosten - Nutzen Relation durch die geringen Baukosten relativ günstig (ca. 3 Mio EURO Baukosten).

Ergebnis: Weitere Untersuchungen

Sperrung des Michaelstunnels

Die Arbeitsgruppe weist darauf hin, dass die Sperrung des Michaelstunnels für mindestens 12 Monate eine tragfähige Konzeption zur Verkehrslenkung und Verkehrsführung erfordert.

4.1.2 INNENSTADTKONZEPT**Vorstellung und Diskussion**

Neben der Frage möglicher Umfahrungen zur Entlastung der Innenstadt und der Stadtteile hat sich die Arbeitsgruppe intensiv mit der Frage auseinandergesetzt, wie sich der Innenstadtverkehr durch Verkehrsregelung und Verkehrslenkung reduzieren lässt.

4. ERGEBNISSE AUS DEN ARBEITSGRUPPEN

4.1 ARBEITSGRUPPE VERKEHR

Die Gutachter BS Ingenieure haben im Rahmen der Verkehrsanalyse und -prognose einen Konfliktplan erstellt, der in Überlagerung mit den Konfliktfeldern „Luft“ und „Lärm“ die verkehrlichen Problempunkte im Stadtgebiet aufzeigt. Die daraus resultierenden Planungsvorschläge wurden durch das Büro BS Ingenieure als Diskussionsgrundlage vorgestellt.

Das Innenstadtkonzept sieht folgende verkehrliche Maßnahmen vor:

- **Lange Straße:** Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer im Bereich Verfassungplatz/Festspielhaus/Hindenburgplatz, beidseitiger Schutzstreifen entlang der Lange Straße, Entfall von Stellplätzen, Verbesserung der Wegeführung.
- **Hindenburgplatz:** Umbau des Hindenburgplatzes, Wegfall öffentlicher Stellplätze zur Verringerung des Parksuchverkehrs.
- **Veränderte Verkehrsführung Kaiserallee und Luisenstraße** als Einbahnstraßenring (in der Kaiserstraße Einbahnverkehr aus Richtung Oos kommend, in der Luisenstraße Einbahnverkehr aus Richtung Lichtental kommend, öffentlicher Verkehr und Radverkehr in beide Richtungen).
- **Fußgängerzone:** Reduzierung des Verkehrs durch versenkbare Signalpoller. Die Poller werden über Induktionsschleifen gesteuert und bleiben in den Lieferverkehrszeiten (7:00-11:00 Uhr) abgesenkt.
- **Stephanienstraße-Scheibenstraße:** Verkehrs- und Emissionsreduzierung (Messpunkt Sophienstraße) durch Einbahnregelungen und Tonnagebeschränkung (Einbahnverkehr Scheibenstraße in Ost-West Richtung, Einbahnverkehr in der Stephanienstraße in Süd-Nordrichtung, Einbahnverkehr Eichstraße in Ost-West-Richtung).
- **Marktplatz:** Erschließung des Marktplatzes über die Bäderstraße und Steinstraße im Einbahnverkehr bis zur Einmündung Burgstraße. Ausweitung in der Fußgängerzone. Tonnagebeschränkung.
- **Bertholdplatz:** Realisierung eines Verkehrskreisels zur Verkehrsbeschleunigung. Weinbergstraße im Einbahnverkehr in West-Ost-Richtung, Friedhofstraße als „unechte Einbahnstraße (keine Einfahrt aus dem Kreisel).

Herr Schäfer weist darauf hin, dass sich das Verkehrsaufkommen durch die vorgeschlagenen Maßnahmen in einigen Bereichen erheblich reduzieren wird. Auf der anderen Seite sind mit den angeführten Maßnahmen Ver-

kehrsverlagerungen verbunden, die noch nicht quantifiziert sind. Exakte Simulationen und ihre Auswirkungen auf die Luftqualität wurden noch nicht erarbeitet.

Ergebnisse

Über die Einzelmaßnahmen des Innenstadtkonzepts wurde seitens des Gremiums wie folgt befunden:

• **Lange Straße**

Der Vorschlag des Planungsbüros zur Neukonzipierung des Fuß- und Radwegeverkehrs zwischen Festspielhaus und Hindenburgplatz wird von der Arbeitsgruppe mitgetragen. Der Wegfall von Stellplätzen wird in Kauf genommen.

• **Hindenburgplatz**

Der Umbau des Hindenburgplatzes sollte nach Auffassung der Arbeitsgruppe nicht allein unter verkehrlichen Aspekten erfolgen. Der Hindenburgplatz hat eine wichtige Funktion als Entree zur Innenstadt. Die stadträumliche Qualität des Platzes muss deshalb im Vordergrund stehen. Ob und wieviele Parkplätze bei einer Neugestaltung wegfallen, kann erst nach Vorliegen konkreter Planungen geklärt werden. Die Arbeitsgruppe ist mehrheitlich der Auffassung, dass bei einer verkehrlichen Neuordnung und städtebaulichen Aufwertung auf vorhandene Parkplätze verzichtet werden kann.

• **Kaiserallee/Luisenstraße**

Die vorgeschlagene Verkehrsführung wird von der Arbeitsgruppe unterstützt.

• **Leopoldsplatz**

Es besteht Konsens darüber, dass das Verkehrsaufkommen in der Fußgängerzone reduziert werden muss. Das vorgestellte Pollerkonzept ist in der Arbeitsgruppe umstritten, da die technische Realisierbarkeit unter den besonderen Bedingungen in Baden-Baden (enorme Belastungen durch rund 600 Busse, die täglich den Leopoldsplatz queren) schwierig ist. Diese besondere Problematik ist nach Auffassung der Arbeitsgruppe bei den vorgestellten Beispielen nicht gegeben. Vor Installation eines solchen Konzeptes muss die Machbarkeit des Systems intensiv untersucht werden. Darüber hinaus sind Alternativlösungen zu prüfen (automatische Überwachung etc.).

- **Stephanienstraße - Scheibenstraße**

Die vorgeschlagene Verkehrsführung ist insgesamt schlüssig und wird von der Arbeitsgruppe unterstützt. Eine Tonnagebeschränkung ist dringend erforderlich. Um das Verkehrsaufkommen weiter zu reduzieren, wurde angeregt, die Sophienstraße ab Einmündung Stephanienstraße für den Verkehr zu schließen. Die Wirkungen einer solchen Schließung und die technische Machbarkeit sollen im Rahmen der Verkehrskonzeption geprüft werden.

- **Marktplatz**

Es wird darauf verwiesen, dass bei einer Erweiterung der Fußgängerzone Geschäfte in der Gernsbacher Straße nicht mehr direkt angefahren werden können. Die vorgeschlagene Verkehrsführung wird mehrheitlich von der Arbeitsgruppe unterstützt.

- **Bertholdplatz**

Der Umbau des Bertholdplatzes zu einem Kreisverkehr und die Neuregelungen in der Friedhofstraße und Weinbergstraße werden von der Arbeitsgruppe mitgetragen.

Weitere Anregungen aus der Arbeitsgruppe bezogen sich auf die Anbindung des Parkhauses Wagener an die Schlossbergstraße. Durch eine solche Maßnahme wäre die Innenstadt wesentlich besser in Richtung Gernsbach angebunden und das Verkehrsaufkommen in Richtung Innenstadt wird verringert. Bei einer Aufstockung des Kaufhauses Wagener muss die städtebauliche Integration gewährleistet sein.

- **Kreuzungsbereich „Rotenbachtalstraße/Zähringer Straße**

Die Realisierung eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Rotenbachtalstraße/Zähringer Straße wird befürwortet.

4.1.3 WEITERE PRÜFAUFTRÄGE

Basierend auf den Ausführungen des Büros BS Ingenieure schlägt die Arbeitsgruppe folgende weitergehenden Maßnahmen vor, die hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen zu prüfen sind (ohne Priorisierung):

Michaelstunnel

- Verkehrskonzeption für die Sperrung des Michaelstunnels in 2010

Kreisverkehre

- Kreisverkehrsplatz am Schweigrother Platz
- Vollanschluss Schweigrother Straße an die B 500 (Kreisverkehrsplatz oder Lichtsignalanlage)
- Vollanschluss Gutenbergstraße an die B 500 (Kreisverkehrsplatz oder Lichtsignalanlage)

Verkehrsführung/Beschilderung

- Verbesserung des Anschlusses der Schlossbergtangente an die B 500 (Verfassungsplatz - Ebertplatz) durch Änderung der Verkehrsführung im Bereich Balzenbergstraße/Herrmannstraße/Karlstraße
- Öffnung der Schützenstraße in beide Fahrtrichtungen zur Entlastung des Knotenpunkts Leopoldstraße/Lange Straße
- Änderung der Vorfahrtsregelung im Bereich Klosterplatz
- Änderung der bestehenden wegweisenden Beschilderung in Richtung B 500/BAB A 5 ab der Zähringer Straße in Richtung Ebersteinburg (K9602) - Rastatt
- Einbahnverkehr in der Balzenbergstraße und in der Beethovenstraße (diese Maßnahmen sollen insbesondere auch bei der Erarbeitung der Konzeption bei Sperrung des Michaelstunnels Berücksichtigung finden)

Ortsdurchfahrten

- Entlastung der Ortsdurchfahrt Oos (u. a. Verkehrslenkung und Verkehrsführung)

4.2 ARBEITSGRUPPE SIEDLUNG UND FREIRAUM

PRINZIPIEN

- Baden-Baden entwickelt sich nachhaltig und dynamisch
- Baden-Baden stärkt die städtebauliche Qualität
- Baden-Baden stärkt die Entwicklung der Stadtteile

THEMEN

- Gestaltungskonzept Innenstadt (Freitag, 11.09.2009)
- Städtebauliche Neuordnung von Schwerpunktbereichen (Samstag, 12.09.2009)

MODERATION

Prof. Dr. Richard Reschl

BERICHT

Klaus Bloedt Werner

4.2.1 BAULICHE UND STADTRÄUMLICHE QUALITÄT DER INNENSTADT

Die Diskussion der Arbeitsgruppe bezog sich auf drei Schwerpunkte: Zum Ersten auf das Gestaltungskonzept Innenstadt, zum Zweiten auf die städtebauliche Neuordnung von Schwerpunktbereichen und zum Dritten auf die Sicherung der städtebaulichen und architektonischen Qualität im Bereich der Hanglagen.

In die Schwerpunkte wurde durch die Verwaltung je kurz inhaltlich eingeführt. Danach wurde in der Arbeitsgruppe diskutiert und Mehrheitsmeinungen erarbeitet.

Die besondere Herausforderung für Baden-Baden besteht darin, den unverwechselbaren Charakter der Gesamtstadt mit ihrer historischen Innenstadt, ihrer Einbettung in die Landschaft und ihren Ressourcen in den Stadtteilen, zu erhalten, aber auch weiterzuentwickeln.

In der strategischen Stadtentwicklungsplanung kommt es darauf an, das, was bewahrt bzw. weiter entwickelt werden soll, zu definieren.

Durch die Diskussion wurde bestätigt, dass Fragen der städtebaulichen und architektonischen Qualität in einer Stadt wie Baden-Baden einen hohen Stellenwert haben und auch zukünftig haben werden. Die Diskussion um Qualität ist dabei eine permanente Aufgabe, der sich Gemeinderat und Verwaltung stellen müssen. Architektonische und stadtgestalterische Qualitäten in der Stadt Baden-Baden zu erhalten und zu festigen ist ein zentrales Anliegen der Stadtentwicklungsplanung, der sich der Gemeinderat verpflichtet fühlt. Einig war man sich darüber, dass die Bauwerke in der Innenstadt, aber auch die Struktur der Stadtteile und die Einbettung in die Landschaft nicht nur das Erscheinungsbild und die Identität prägen, sondern auch für die Lebensqualität bedeutsam sind.

GESTALTUNGSKONZEPT INNENSTADT

Vorstellung und Diskussion

Zum Themenbereich „Gestaltungskonzept Innenstadt“ stellte Erster Bürgermeister Werner Hirth drei Instrumente vor, die bereits jetzt zur Anwendung kommen: Satzung zum Schutz der Gesamtanlage, Sondernutzungssatzung, Werbeanlagensatzung.

Alle drei Instrumente sind in Kraft. Die Verwaltung berät im Geltungsbereich der Satzungen umfassend die Betroffenen.

Das Büro LEHEN 3 Architektur Stadtplanung hat die Grundlagen für ein „Gestaltungskonzept zur privaten und öffentlichen Möblierung in der Innenstadt“ erarbeitet. Dieses Konzept wurde vom Gemeinderat diskutiert, aber noch nicht verabschiedet. Derzeit wird dieses Konzept im Rahmen einer Anhörung diskutiert. Erst danach entscheidet der Gemeinderat. Ziel des „Gestaltungskonzeptes“ ist es, Kriterien für die qualitätvolle Nutzung und Gestaltung des Stadtraumes nachvollziehbar und transparent darzulegen.

Ergebnisse

Der Arbeitskreis sieht in dem Konzept einen wichtigen Baustein zur Weiterentwicklung der Qualitäten in der Innenstadt.

Der Arbeitskreis teilt die Einschätzung der Verwaltung, dass das Gestaltungskonzept im Konsens mit den Beteiligten umgesetzt werden soll. Auch im Zusammenhang mit der Umsetzung dieses Konzeptes sieht die Verwaltung ihre Rolle in der Beratung. Die Übergangsregelungen bis 2014 ermöglichen eine sukzessive Einführung dieses Instrumentes. Positiv wird gesehen, dass

das Gestaltungskonzept für die Innenstadt räumlich differenzierte Empfehlungen entwickelt und vergleichbare Beurteilungsmaßstäbe gewährleistet.

STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNG VON SCHWERPUNKTBEREICHEN

Vorstellung und Diskussion

Der zweite Schwerpunkt, die städtebaulich Neuordnung von Schwerpunktbereichen, wird ebenfalls umfassend diskutiert.

Ergebnisse

Für den Bereich Marktplatz sollte ein Gesamtkonzept erarbeitet werden, das die zukünftigen Funktionen dieses Platzes definiert. Dazu wurden unterschiedliche Vorstellungen in der Arbeitsgruppe entwickelt, die von belebenden Elementen bis hin zu einer Teilbebauung reichen.

Auch für den Bereich Augustaplatz sollte ein Gesamtkonzept erarbeitet werden, das die Funktionen dieses Platzes, vor allem die Verbindung zur Lichtentaler Allee und zum Kongresshaus, beschreibt. Eine aktuelle Herausforderung besteht in der geplanten Kongresshauserweiterung.

Für einzelne Bereich in der Altstadt, Beispiel „Obere Sophienstraße“, sollten städtebauliche Lupen erarbeitet werden, die geeignet sind, negative Strukturveränderungen umzukehren.

HANGLAGEN - SICHERUNG DER STÄDTEBAULICHEN UND ARCHITEKTONISCHEN QUALITÄT

Vorstellung und Diskussion

Herr Hirth führte in die Problematik der Hanglagen-Bebauung in Baden-Baden ein. Ein Problem besteht im Abbruch und Neubau von Gebäuden in bestehenden Villengebieten. Für die Wiedererrichtung bzw. für den Umbau vorhandener Villen gilt das Baurecht.

Eine Steuerung ist möglich über Bebauungspläne, mit allen sich daraus ergebenden rechtlichen Problemen. Als Beispiel wird auf den aktuellen Bebauungsplan „Falkenthalde“ verwiesen. Auch hier stellt sich die Frage der Architekturqualität. Angegangen wird diese Problematik bereits heute durch intensive Beratungen und Gespräche mit Bauherren und Architekten.

Im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung sollen die Grundlagen für eine Bebauung der Hanglagen erarbeitet werden. Dies bedeutet, dass in den einzelnen Bereichen die dort vorhandene Bebauung untersucht und dokumentiert wird. Dabei werden die Gebäudekubatur, die Dachformen und auch die Einbettung in die Landschaft einbezogen.

Ergebnisse

Die Mitglieder des Arbeitskreises waren sich darin einig, dass im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung die Hanglagenuntersuchung in Angriff genommen werden soll, wobei ausdrückliche eine restriktivere Handhabung der Bebauung der Hanglagen gutgeheißen wird. Gemeinderat und Verwaltung vertreten die Entscheidung gemeinsam gegenüber der Öffentlichkeit.

4.2.2 GRÜNES BAND ENTLANG DER OOS - SICHERUNG DER STÄDTEBAULICHEN QUALITÄTEN UND FUNKTIONEN

Vorstellung und Diskussion

Weiterer Diskussionspunkt im Arbeitskreis war das „Grüne Band“ entlang der Oos. Herr Brunsing, Leiter des Gartenamtes, stellte die Konzeption des „Grünen Bands“ dar, das sich von der Klosterwiese bis zum Wörthböschel erstreckt. Die Problematik besteht darin, dass es dieses „Grüne Band“ heute lediglich mit Unterbrechungen gibt. Als sensibelsten Bereich bezeichnete er die Bereiche der historischen Parkanlagen zwischen Klosterwiese und Kaiserallee, die sowohl für Bürger als auch für Gäste als Orte des Kultur- und Naturerlebnisses geschützt und gesichert werden sollen. Der Bereich Aumatt soll für sportliche Aktivitäten entwickelt werden, der Bereich Wörthböschel als Freizeitbereich für Familien und Jugendliche mit Spielmöglichkeiten, Biergarten und Minigolf.

Ergänzt werden soll das „Grüne Band“ durch „Grüne Strahlen“. Damit soll eine Verzahnung zwischen „Grünem Band“ und den Außenbereichen, z.B. beim Kaufhaus Wagener hoch zum früheren Gartenschaugelände am Hungerberg oder von der Klosterwiese über das städtische Obstgut Leisberg zum Waldgebiet am Leisberg, geschaffen werden.

Ergebnisse

Die vorgestellte Konzeption wurde einhellig begrüßt. Beim Problem der Nutzung der Lichtentaler Allee waren

sich die Mitglieder des Arbeitskreises einig, dass man Übernutzungen und störende Nutzungen ausschließen und verhindern muss, dabei aber Augenmaß anzuwenden ist. So ist das Grillen in der Allee mit Picknick und Bierbänken nicht erwünscht. Andererseits sei aber auch nicht an die Einführung von „Alleewächtern“ gedacht, wie dies früher der Fall war.

4.2.3 STADT- UND ORTSTEILE - STÄRKUNG DER IDENTITÄT

Vorstellung und Diskussion

In der Arbeitsgruppe wurde Vorstellungen entwickelt, die die Stärkung der Stadt- und Ortsteile zum Ziel haben. In diesen Konzepten sind die folgenden Kriterien zu berücksichtigen:

- Bauliche Entwicklung
- Gestalterische Qualität
- Einbettung in die Landschaft
- Nahversorgung
- Öffentlicher Raum
- Demographie und Infrastruktur
- Verkehr

Ziel der Konzepte ist es, die Eigenentwicklung bzw. Schwerpunktsetzung in den Stadtteilen zu festigen. Der jeweilige Charakter des Stadtteils soll gestärkt und durch die Herausarbeitung der Potenziale gefestigt werden.

Ergebnisse

Einig waren sich die Arbeitsgruppenmitglieder darin, dass es Ziel dieser Konzepte sein sollte, die Bevölkerungsstruktur zu stabilisieren. Insbesondere sollte das Eigenleben der einzelnen Stadtteile gestärkt werden.

Eine intensive Diskussion hat sich um die Frage entwickelt, für welche Stadtteile Konzepte erarbeitet werden sollen. Die Kommunalentwicklung wird dazu Vorschläge erarbeiten. Einig war sich der Arbeitskreis darin, dass sich die Abgrenzung nicht an politisch administrativen Grenzen orientieren darf, sondern sich an stadträumlichen Gegebenheiten orientieren sollte.

4.2.4 KULTURLANDSCHAFT - SICHERUNG UND PFLEGE DER LANDSCHAFTLICHEN VIELFALT

Vorstellung und Diskussion

Ein weiterer Diskussionspunkt war die Sicherung und Pflege der landschaftlichen Vielfalt. Forstamtsleiter Hauck stellte dabei die Erhaltung und Pflege der Kulturlandschaft in den Vordergrund.

Dabei müsse der Verbuschung von Wiesen entgegen gewirkt werden, durch die das Landschaftsbild wesentlich beeinträchtigt wird. Es müssen darüber hinaus Überlegungen angestellt werden, wie aus der Nutzung fallende Rebflächen künftig genutzt werden sollen. Es sollen Instrumente entwickelt werden, die es Privaten ermöglichen, ggfs. mit Hilfe der Stadt ihrer Pflegepflicht nachzukommen, evtl. ist die Pflege durch die Stadt zu koordinieren.

Ergebnisse

Da sich die Thematik in den einzelnen Ortsteilen differenziert darstellt, erscheint die Aufstellung von umsetzungsorientierten Managementplänen sinnvoll.

4.3 ARBEITSGRUPPE WIRTSCHAFT, TOURISMUS UND VERKEHR

PRINZIPIEN

- Baden-Baden positioniert sich als nationaler und als internationaler Tourismus- und Kongressstandort und festigt sein Image als Gesundheits- und Kulturstadt
- Baden-Baden baut den Wirtschaftsstandort aus

THEMEN

- Baden-Baden als Kompetenzzentrum Gesundheit
- Kultur- und Tourismuskonzept
- Medienstandort Baden-Baden (wurde wegen Zeitnot nicht behandelt)
- Konzeption Einzelhandel
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept (wurde mit Hinweis auf die GEBB nicht behandelt)

MODERATION

Harald Klose

BERICHT

Herr Serr (Vortrag)

Herr Gassenschmidt (Aufschieb)

4.3.1 KOMPETENZZENTRUM GESUNDHEIT

Vorstellung und Diskussion

Frau Goertz-Meissner führt in das Thema ein. Es entwickelt sich eine lebhaftige Diskussion zu den Themenbereichen der Eigentumsverhältnisse des Quellwassers und der Frage, in wie weit dieses für eine therapeutische Nutzung durch sogenannte „Kassenpatienten“ verfügbar ist.

Hinweis

Dem Land Baden-Württemberg stehen die Rechte an

den Thermalquellen - als sogenanntes „Quellregal“ - allein und als eigentlichem Rechtsinhaber zu. Neben der Carasana GmbH erhalten aufgrund des früheren Landesrechts folgende Betriebe noch Thermalwasser: Hotel Badischer Hof, Badhotel zum Hirsch, Staatl. Rheumakrankenhaus, Kloster zum Hl. Grab (bei diesen Nutzungsberechtigungen handelt es sich um schuldrechtlich oder dinglich gewährte Ausübungsrechte; die Regalien selbst sind nicht übertragbar).

Im Rahmen der Gesundheitsreformen sind wichtige Leistungen der Kurärzte und des sonstigen medizinischen Angebots, das auch von Einheimischen wahrgenommen werden könnte, gestrichen worden.

Ergebnisse

Die Arbeitsgruppe empfiehlt der Stadt:

- mit Land und der Carasana GmbH Kontakt aufzunehmen mit dem Ziel einer möglichst raschen Erlangung der Eigenvermarktungsrechte an dem Baden-Badener Heilwasser (Prüfauftrag).
- mit den Klinikbetreibern und gegebenenfalls den Krankenkassen Kontakt aufzunehmen, mit dem gemeinsamen Ziel, die Auslastung der medizinischen Einrichtungen zu verbessern und der hiesigen Bevölkerung einen erleichterten Zugang zu ermöglichen.
- ein Konzept „Bäderviertel“ zur funktionalen und planerischen Vernetzung der vorhandenen bzw. noch zu ergänzenden Einrichtungen aufzustellen. Ziel: Medical Wellness Netzwerk.
- die Erarbeitung eines Handlungskonzeptes (Leitbild: Baden-Baden als Kompetenzzentrum für Gesundheit) aus dem die Leistungsstärken (Medical-Wellness-Bereich) und dessen Verbesserungspotentiale sowie die Verantwortlichen für dessen Umsetzung (Medical-Wellness-Net, z.B. MediNet) hervorgehen. Aus diesem Konzept sollte auch die künftige Positionierung der Stadt als „Kur- und Bäderstadt“ hervorgehen.

4.3.2 KULTUR- UND TOURISMUSKONZEPT

Vorstellung und Diskussion

Frau Goertz-Meissner gibt einen Einstieg in das Thema.

4. ERGEBNISSE AUS DEN ARBEITSGRUPPEN

4.3 ARBEITSGRUPPE WIRTSCHAFT, TOURISMUS UND VERKEHR

Der BBT liegt sehr daran, das Verhältnis der Tagestouristen im Verhältnis zu den Übernachtungsgästen zu verbessern. Zurzeit kommen zehn mal mehr Tagestouristen als Übernachtungsgäste in die Stadt. In diesem Zusammenhang werden folgende Fragestellungen vertiefend diskutiert.

1. Ist die Anzahl der Museen noch weiter zu erhöhen?
2. Wo kann ein „Wohnmobilstellplatz“ eingerichtet werden?
3. Können die Busse „ausgelagert“ werden?
4. Lassen sich die „Open-Air-Veranstaltungen“ besser organisieren (Schmutz, Lärmbelästigung)
5. Kennt Baden-Baden seine Gäste?

Ergebnisse

Die Arbeitsgruppe empfiehlt:

- die Kontakte zum Internationalen Club (Rennwoche) zu intensivieren
- die Kongressgäste stärker zu umwerben
- die verkaufsoffenen Sonntage auf den Prüfstand zu stellen
- die Kunst- und Kulturnächte als Frequenzbringer kontinuierlich auszubauen
- qualifizierte und empirische Untersuchung der Gästestruktur (woher, weshalb, wie lange etc.).

4.3.3 MEDIENSTANDORT BADEN-BADEN

Die Teilnehmer entscheiden sich einvernehmlich, dieses Thema aufgrund der wenigen Zeit in der Klausur nicht zu behandeln.

4.3.4 KONZEPTION EINZELHANDEL

Vorstellung und Diskussion

Herr Lautenschlager führt in das Thema ein und weist auf die besonderen Fragestellungen hin:

- Wie stellen sich die Stadt und die Händler zum Factory-Outlet in Roppenheim?
- Wie kann die Versorgung der Ortsteile auf Dauer gesichert und geschützt werden?

Den Teilnehmern der Arbeitsgruppe ist bewusst, dass mit diesen Fragen Konflikte verbunden sind, so zum Beispiel:

- „Stärkung der Erreichbarkeit des Einzelhandels“ versus „Verkehrsberuhigte Bereiche“
- „Grüne Wiese“ versus „Innenstadtlage“
- „Inhaber geführte Geschäfte“ versus „Ketten“

Ergebnisse

Die Arbeitsgruppe empfiehlt, den städtischen Einfluss - wo immer möglich - geltend zu machen, so zum Beispiel:

- bei der Standortsuche neuer Geschäfte
- dem Angebotsmix
- dem Mietniveau (gerade bei städtischen Gebäuden).

Die Arbeitsgruppe empfiehlt darüber hinaus:

- die Bezuschussung der BBI auf Kosten/Nutzenverhältnis zu überprüfen
- zusätzliche Nutzungen auf den Marktplatz (z.B. Flohmarkt) zu akquirieren
- Überprüfung und Anwendung der planungsrechtlichen Steuerungsmöglichkeiten einzelner Einzelhandelsniederlassungen (z.B. durch Bebauungspläne oder nach § 9 BauGB)
- Sicherung der Einzelhandelsversorgung in den Stadt-/Ortsteilen (insbesondere in Sandweier, Neuweier und Ebersteinburg)

4.3.5 GEWERBEFLÄCHENENTWICKLUNGSKONZEPT

Die Teilnehmer entschieden sich einvernehmlich, das Thema unter Hinweis auf die Aufgabenerfüllung auch die Gewerbeentwicklung Baden-Baden GmbH nicht zu diskutieren.

4.4 ARBEITSGRUPPE BILDUNG UND SOZIALES

PRINZIPIEN

- Baden-Baden entwickelt den Bildungs- und Wissensstandort
- Baden-Baden stärkt den sozialen Zusammenhalt und entwickelt ihr familienfreundliches Profil weiter

THEMEN

Bildung und Schulen

- Bildungshäuser/Familienzentren
- Schulentwicklungsplanung
- Europäisierung der Bildungsangebote

Säuglingsalter und frühe Kindheit

- Ausbau der Plätze für unter 3 Jahre alte Kinder
- Konzept „Frühe Hilfen“

Senioren

- Pflegestützpunkt

Sozialplanung

- Teilhabeplan für Menschen mit Behinderungen
- Sozialraumkonferenzen (Schwerpunkt Jugend und Familien)

MODERATION

Martin Bauch

Markus Lämmle

BERICHT

Joachim Knöpfel

4.4.1 DEMOGRAPHISCHER WANDEL

Vorstellung und Diskussion

Herr Bauch geht zunächst anhand einer Tischvorlage auf den demografischen Wandel und seine Auswirkungen auf die Bereiche Bildung und Soziales für die Stadt Baden-Baden ein.

Zusammenfassend zeichnen sich folgende Trends für die Stadt Baden-Baden ab:

Frühkindliche Erziehung und Betreuung

- Ende des Jahres 2010 werden für 20% der unter 3-jährigen Plätze in Kindertagesstätten und anderen Einrichtungen eingerichtet sein - davon werden 15% Ganztagesplätze sein
- Ende des Jahres 2010 werden für die Altersgruppen der 3-6 Jährigen ausreichend Plätze vorhanden sein
- Ein weiterer Ausbau der Plätze für unter 3-jährige bis 2013 ist durch Vorgaben des Gesetzgebers zwingend

Bildung/Schulen

- Mittelfristig werden die Realschulen, Gymnasien und beruflichen Schulen in etwa gleich bleibende Schülerzahlen aufweisen; ab September 2012 werden die Schülerzahlen an den Gymnasien absinken, ab etwa 2015/16 dann auch an den beruflichen Schulen
- Bereits gegenwärtig gehen die Schülerzahlen an den Grund- und Hauptschulen zurück; mittelfristig auch an den Realschulen

Senioren

- Der Stadtkreis Baden-Baden hat den höchsten Anteil an Senioren an der Gesamtbevölkerung und das höchste Durchschnittsalter der Bevölkerung aller Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg

4.4.2 BILDUNG UND SCHULEN

BILDUNGSHÄUSER/FAMILIENZENTREN

Vorstellung und Diskussion

Im bisherigen Planungsprozess nahm die Diskussion um Bildungshäuser und Familienzentren einen breiten Raum ein. Dabei geht es um ein durchgängiges Bildungsverständnis, um die Kooperation zwischen Grundschulen und Kindertageseinrichtungen sowie um die intergenerative Zusammenarbeit (Bsp. Mehrgenerationenhäuser). In diesem Zusammenhang wurde mit wissenschaftlicher Begleitung das Projekt „Bildungshaus Cité“ initiiert.

Ergebnisse

Der weitere Ausbau von Bildungshäusern/Familienzentren wird von den Mitgliedern der Arbeitsgruppen begrüßt. Aus Sicht der Gruppe sollen innerhalb der Einrichtungen unterstützende erzieherische Hilfen angeboten werden. Die Kooperation der einzelnen Einrichtungen wie beispielsweise Bildungshäuser, Familienzentren sowie Kinder- und Jugendeinrichtungen wird ausdrücklich gewünscht. Die Angebote sollen generationenübergreifend konzipiert werden. Die Einrichtungen müssen sich als generationenübergreifender Treffpunkt verstehen. Zur Unterstützung der Angebotsvielfalt soll die Bildung von Netzwerken und Initiativen unterstützt werden. Die Erfahrungen mit dem Bildungshaus „Cité“ sollen für spätere Projekte genutzt werden.

SCHULENTWICKLUNGSPLANUNG

Vorstellung und Diskussion

Der jährlich vom Amt für Schulen, Bildung und Sport angefertigte Schulbericht bildet eine grundlegende Information für den Gemeinderat und die Verwaltung zur Steuerung der zukünftigen Entwicklungen im Bildungsbereich (sog. Bildungsoffensive). Die Leitlinien der Schulentwicklungsplanung werden auf Grund landespolitischer Vorgaben und Veränderungen in den nächsten Jahren immer wieder neu diskutiert werden müssen.

Folgende Elemente sind in den kommenden Jahren zu bearbeiten:

- Innenstadtkonzept Schule
- Hauptschulstandorte (mittelfristig eine Werkrealschule in Lichtental und vier Hauptschulen)

- Schulsozialarbeit als Zielsetzung an allen Grund- und Hauptschulen sowie an Förderschulen
- Ganztagesangebote (Essen, Mensa, Betreuung, etc.)
- Sport

Ergebnisse

Die Arbeitsgruppe unterstützt grundsätzlich die derzeitigen Planungen der Stadtverwaltung zur weiteren Entwicklung der schulischen Bildung in Baden-Baden. Die Arbeitsgruppe hält, trotz der derzeitigen personellen Situation, eine weitere Intensivierung der Jugend- und Sozialarbeit an Haupt- und Realschulen für zwingend notwendig. Insgesamt sollte das gesamte Betreuungsangebot erweitert und flexibler gestaltet werden. Die Ganztagesbetreuung könnte durch weitere Angebote, wie zum Beispiel einen Mittagstisch, an möglichst allen Einrichtungen verbessert werden. Der Aus- und Neubau von Sportstätten soll ebenfalls in den nächsten Jahren intensiviert werden.

Weitere Planungen zum Ausbau von Werkrealschulen sollten bis Ende nächsten Jahres zurückgestellt werden. Vor dem Hintergrund der Bildungsoffensive der Landesregierung und der zukünftigen konzeptionellen Ausrichtung des Hauptschulbereichs kann bis zum Jahr 2011 abgewartet werden. Die derzeitigen Standorte sollten jedoch erhalten bleiben.

EUROPÄISIERUNG DER BILDUNGSANGEBOTE

Vorstellung und Diskussion

Der Ausbau des Angebotes der Europäische Medien- und Eventakademie wird derzeit mit besonderem Nachdruck verfolgt. Im Zusammenhang mit der internationalen Ausrichtung des Bildungsangebotes soll der Aufbau eines Bachelor-Studienganges etabliert werden.

Ergebnisse

Insgesamt soll der Bildungsstandort Baden-Baden im Zuge einer Weiterentwicklung durchgehender bilingualer Angebote verbessert werden (Deutsch-Französischer Kindergarten, bilinguales Angebot an der Grundschule Oos, am Richard-Wagner-Gymnasium und ggf. an der Realschule oder einer Werkrealschule). Durch die Weiterentwicklung bilingualer Angebote wird der Bildungs-

standort Baden-Baden gestärkt und profiliert.

4.4.3 SÄUGLINGSALTER UND FRÜHE KINDHEIT

AUSBAU ANGEBOT U-3 PLÄTZE

Vorstellung und Diskussion

Der Ausbau der U-3 Plätze an Kindertagesstätten und durch Tagespflege erfolgt entsprechend den Vorgaben der Bundesregierung nach dem Kinderförderungsgesetz bis zum Jahr 2013.

Folgende Angebote sollen bis 2013 verwirklicht werden:

- Plätze für 30% der Kinder unter 3 Jahren (337 Plätze), davon 30% Halbtagsplätze.
- 20% der U3-Plätze sollen durch Tagesmütter bereitgestellt werden
- Ganztagesplätze für 20% der Kinder von 1-6 Jahre

In einer Zwischenetappe sollen bis 2010 (gemäß Tagesbetreuungsausbaugesetz) 20% an U3-Plätzen (derzeit fehlen insgesamt 15 Plätze) und 15% an Ganztagesplätzen bereitgestellt werden.

Ergebnisse

Der Ausbau des Angebots an U3-Plätzen wird von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe als notwendig begrüßt. Der Ausbau der Angebote gemäß den gesetzlichen Vorgaben bis 2013 ist aus Sicht der Teilnehmer mit Nachdruck anzustreben.

KONZEPT „FRÜHE HILFEN“

Vorstellung und Diskussion

Das Angebot an „Frühen Hilfen“ (Hilfeangebot für Eltern und Kinder ab Beginn der Schwangerschaft und in den ersten Lebensjahren) wird zukünftig ausgebaut.

Folgende Angebote sind derzeit vorhanden:

- Familienhebammen
- Elternbildungskurse im Programm „Stärke“

- Aufsuchende Familienarbeit durch das Amt
- Willkommenspaket durch die Stadt

Ergebnisse

Die derzeitigen Angebote werden von den Gruppenmitgliedern befürwortet. Die Teilnehmer sprechen sich für eine Fortführung und Ausweitung der Angebote aus.

4.4.4 SENIOREN

Vorstellung und Diskussion

Die Versorgung Baden-Badens mit Pflegeplätzen ist überdurchschnittlich. Der Ausbau eines Pflegestützpunktes Baden-Baden nach dem Pflegeweiterentwicklungsgesetz kann einen wichtigen Beitrag zur Standortsicherung leisten. Ein solcher Stützpunkt wird durch eine Drittelfinanzierung aus den gesetzlichen Krankenkassen, den Pflegekassen und den Kommunen finanziert. In diesem Zusammenhang gewährt der Bund eine Anschubfinanzierung für drei Jahre mit 25.000 - 50.000 Euro je Stützpunkt. Baden-Baden strebt eine solche Einrichtung unter städtische Trägerschaft im Zentrum für Soziales und Arbeit an.

Ergebnisse

Aus Sicht der Arbeitsgruppe stellt ein solcher Pflegestützpunkt eine Stärkung des Angebotes für Senioren dar. Die Arbeitsgruppe regt an, ein Case-Management (fallbezogen) zu etablieren.

4.4.5 SOZIALPLANUNG

TEILHABEPLAN FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNGEN

Im Planungsprozess Baden-Baden 2020 wurde die Ausarbeitung eines Teilhabeplans für behinderte Menschen angeregt (körperlich, geistig und mehrfach Behinderte und Menschen mit seelischer Behinderung). Derzeit laufen Verhandlungen mit dem KVJS über die Projektsteuerung für den Stadtkreis Baden-Baden. Im Rahmen der Verhandlungen werden die Inhalte und Elemente des Teilhabeplans durch den Gemeinderat festgelegt (Erhebungsinstrumente, Leistungsempfänger-Analyse der Eingliederungshilfe, Bedarfsplanung).

SOZIALRAUMKONFERENZEN (Schwerpunkt Jugend und Familien)

Sozialraumkonferenzen (nach §§ 1,3 KJHG) beschäftigen sich mit den Lebensbedingungen für junge Menschen und ihre Familien sowie mit einer kinder- und familienfreundlichen Umwelt. In diesem Zusammenhang werden als Sozialraum die Lebenswelt und deren wohnortnahe Strukturen in den Blick genommen. Sozialraumorientierung als Arbeitsprinzip für Sozialraumkonferenzen soll zusammen mit allen institutionellen Anbietern, Trägern, Organisationen und Vereinen dazu beitragen, dass Netzwerke zur Verbesserungen der Situation von Jugendlichen und Familien entstehen. Diese Netzwerke sollen durch Förderung des Bürgerengagements, unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips, durch die Stadt unterstützt werden. Insgesamt sind vier Sozialräume für Baden-Baden vorgesehen.

5. RESÜMEE UND WEITERE SCHRITTE

Der Gemeinderat von Baden-Baden hat sich in seiner Klausurtagung intensiv mit den Anregungen und Vorschlägen aus der Bürgerbeteiligung auseinandergesetzt, die für die weitere Stadtentwicklung von Baden-Baden von strategischer Bedeutung sind. Im Mittelpunkt der Diskussionen standen dabei insbesondere die Themen „Verkehr“ sowie „Siedlung und Freiraum“. Die Mehrzahl der Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung bezog sich auf diese Themenbereiche. Aber auch zu den Themen „Wirtschaft, Tourismus und Kultur“ und „Soziales“ haben die Bürgerinnen und Bürger Anregungen vorgebracht.

Die Anregungen aus der Bürgerschaft wurden in die Prinzipien der Stadtentwicklung eingearbeitet. Ebenso wurden Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung als Leitkonzepte der Stadtentwicklung aufgenommen bzw. in die vorgesehenen Leitkonzepte integriert.

Diese überarbeiteten Prinzipien und die vorgeschlagenen Leitkonzepte wurden von den Teilnehmern diskutiert. Die Klausurtagung hat verdeutlicht, welche Schwerpunktthemen künftig aufgegriffen werden sollen (z.B. in den Bereichen Verkehr, Stadtbild, Siedlungsentwicklung, Gesundheit, Soziales, Wirtschaft).

In diesem Band werden die Klausurergebnisse als Stimmungsbild und Stand der Diskussion wiedergegeben.

Der Strategische Entwicklungsplan Baden-Baden 2020 wird nun auf Grundlage der Ergebnisse der Klausurtagung ausgearbeitet und konkretisiert sich dabei auf zwei Ebenen:

- der Ebene der Prinzipien und
- der Ebene der Leitkonzepte bzw. Leitprojekte.

Prinzipien

Für die Gesamtstadt werden die übergeordneten zehn Prinzipien der künftigen Stadtentwicklung formuliert. Die Prinzipien beschreiben kurz und prägnant die strategischen Grundsätze der Stadtentwicklung Baden-Baden 2020.

Bisher wurden folgende Prinzipien formuliert:

1. Baden-Baden entwickelt sich nachhaltig und dynamisch.
2. Baden-Baden schont die natürlichen Ressourcen und verbessert die Umweltqualität.

3. Baden-Baden stärkt die umwelt- und stadtverträgliche Mobilität.
4. Baden-Baden positioniert sich als nationaler und als internationaler Tourismus- und Kongressstandort und festigt sein Image als Gesundheits- und Kulturstadt.
5. Baden-Baden baut den Wirtschaftsstandort aus.
6. Baden-Baden stärkt die städtebauliche Qualität.
7. Baden-Baden stärkt die Entwicklung der Stadtteile.
8. Baden-Baden entwickelt den Bildungsstandort und Wissensstandort.
9. Baden-Baden stärkt den sozialen Zusammenhalt und entwickelt ihr familienfreundliches Profil weiter.
10. Baden-Baden fördert eine lebendige Bürgerschaft und unterstützt die Bildung von Netzwerken.

Leitkonzepte

Mit den Leitkonzepten werden die Schwerpunkte der Stadtentwicklung benannt. Ihre Umsetzung hat eine hohe Priorität. Die Leitkonzepte dienen dazu, den kommunalen Herausforderungen, die sich aus dem demographischen Wandel, dem Strukturwandel der Wirtschaft und den ökologischen Erfordernissen ergeben, aktiv zu begegnen.

Die Leitkonzepte der Stadtentwicklung werden in einem nächsten Schritt wie folgt dargestellt:

- Übereinstimmung mit den Prinzipien
- Darlegung der Grundsätze und der strategischen Ausrichtung

Auf der Ebene der Leitkonzepte werden die Grundsätze und die strategische Ausrichtung der Leitkonzepte (Zielsetzungen und Aufgabenstellungen) dargelegt sowie mögliche Leitprojekte aufgezeigt. Die Grundsätze bilden den Strategischen Entwicklungsplan Baden-Baden 2020, der im Frühjahr 2010 zur Entscheidung vorgelegt werden soll.

Die zeitlichen Prioritäten zur anschließenden Ausarbeitung und Realisierung der Leitkonzepte und Leitprojekte werden dann vom Gemeinderat festgelegt, sofern

sie nicht bereits schon erarbeitet werden (z.B. Flächennutzungsplan, Verkehrsentwicklungsplan). Durch die Festlegung von Leitkonzepten und Leitprojekten ist der Strategische Entwicklungsplan Baden-Baden 2020 ein konkretes Handlungsprogramm für die nächsten Jahre.

Die Anregungen aus der Bürgerschaft werden von der Verwaltung aufgearbeitet. Deren Behandlung im Gemeinderat ist für Anfang des Jahres 2010 vorgesehen.

6. MATERIALIEN

Baden-Baden 2020 Verkehrsentwicklungsplan



Klausurtagung Gemeinderat Baden-Baden 11. September 2009

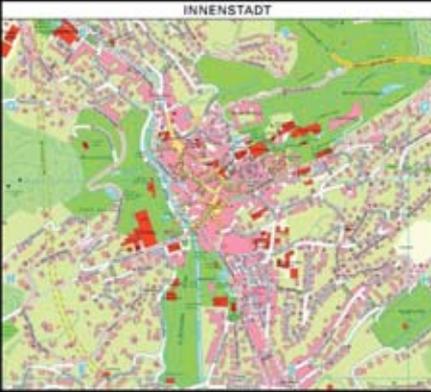


BADEN BADEN
Strategische
Entwicklungsplanung
2020

11. September 2009

BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

Der Untersuchungsraum



BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

VERKEHRSANALYSE

Über alle Verkehrsmittel

Inhalt des Verkehrsentwicklungsplans

- Verkehrsanalyse
- Verkehrsprognose → Nullfälle → Konfliktpläne
- Planungsfälle (Prognose)
- Maßnahmenempfehlungen

Ziele des Verkehrsentwicklungsplans

- langfristige Sicherstellung der Mobilität
- Stärkung des ÖPNV und Radverkehrs
- Erhalt der Lebensqualität
- Schutz der Umwelt und schonender Umgang mit vorhandenen Flächen

Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans

- Darstellung von Maßnahmenfeldern für alle Verkehrsträger
- Untersuchung der verkehrlichen Machbarkeit von Maßnahmen
- Überprüfung der baulichen Realisierbarkeit
- Erstellung einer Prioritätenliste
- Darstellung der zeitlichen Reihung der Maßnahmen

BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

VERKEHRSANALYSE

Verkehrsanalyse 2008

- Verkehrserhebungen Juli 2008
- Darstellung der Verkehrsanalyse
- Aufstellung Verkehrsmodell 2008

Abschluss der Verkehrsanalyse und Darstellung von Handlungsfeldern für die einzelnen Verkehrsmittel zur Klausurtagung 2008

Querschnitte	Analyse 2008 [Kfz/24 h]	Analyse 1996 [Kfz/24 h]	Vergleich in %
Außenkordon			
B 500 nördlich AS B 3 Sinzheimer Straße	33.000	27.200	121 %
B 500 westlich Europaplatz	36.300	28.100	129 %
B 3 (alt) südwestlich AS B 500 Sinzheimer Straße	32.500	32.800	99 %
Kuppenheimer Straße (südl. L 67 Karlsruher Str.)	28.200	24.400	108 %

- Auf Basis der Analyse 2008 wird Verkehrsleitbild entwickelt –
 ↳ Grundlage für Maßnahmen

BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

VERKEHRSANALYSE – Fazit

Ziele

Zur Aufrechterhaltung der hohen Lebensqualität in Baden-Baden müssen Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation entworfen werden.

Je näher am Zentrum, desto geringer sollte der Anteil des Individualverkehrs sein.

BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

VERKEHRSPROGNOSE

Grundlage der Verkehrsprognose bildet die Prognose der Strukturdaten

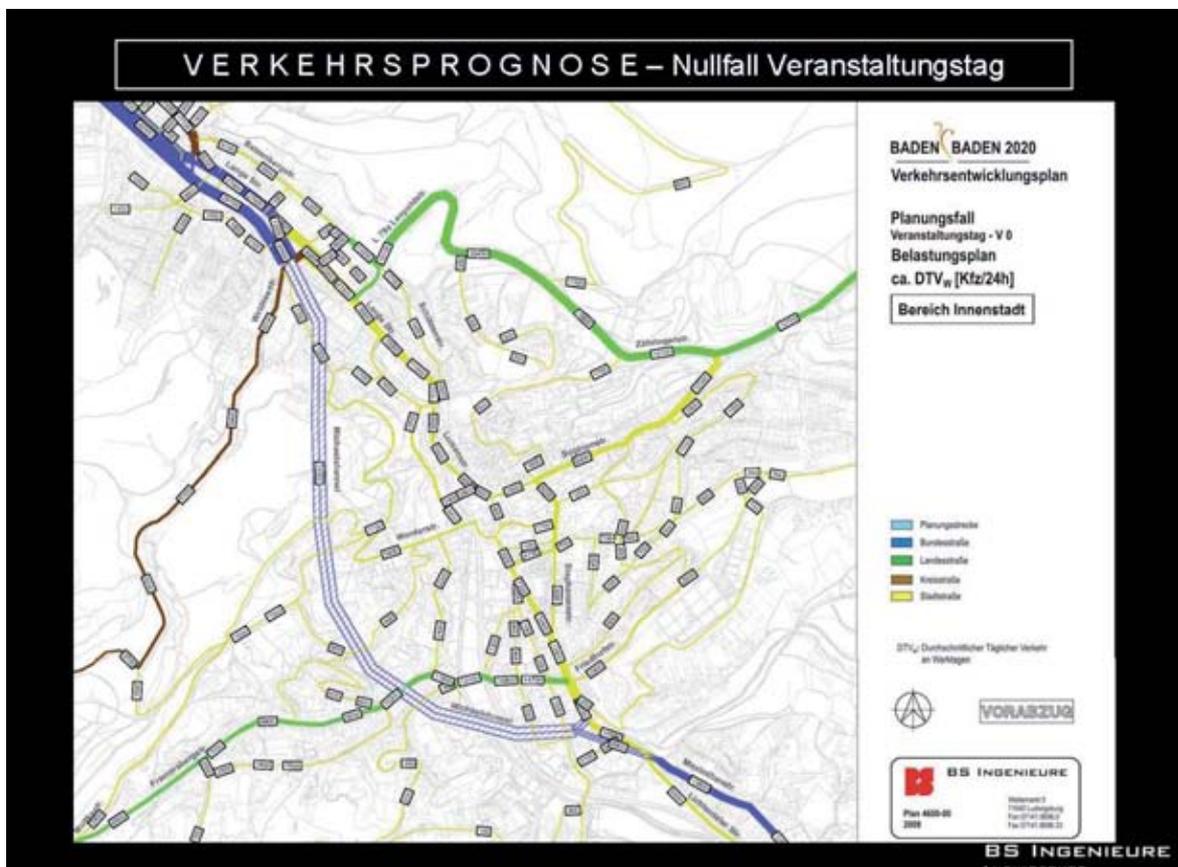
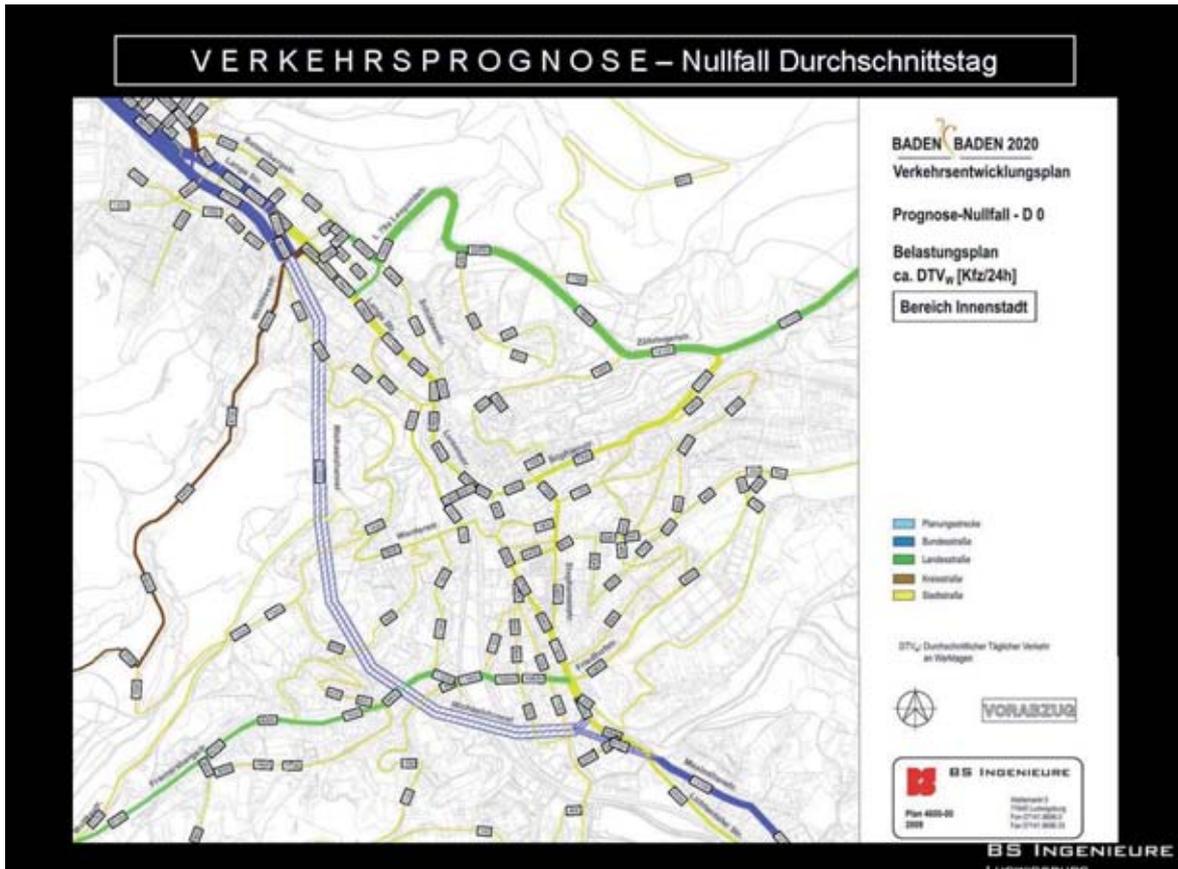
- Einwohner
- Arbeitsplätze
- Entwicklungsschwerpunkte (Siedlung, Handel etc.)

Ableitung der Verkehrsentwicklung für den Prognosehorizont 2020

- Planungsfall **D 0** für **Durchschnittstag** (Status Quo wie 2009 ohne jegliche Maßnahmen)
- Planungsfall **V 0** für **Veranstaltungstag** (berücksichtigt Verbesserungen im ÖPNV)

Die Planungsfälle werden zunächst dahingehend bewertet wie sich die Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten bzw. die Verkehrsqualitäten im Vergleich zur Verkehrsanalyse verändern.

BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG



VERKEHRSPROGNOSE

Konfliktpläne Verkehrsprognose 2020

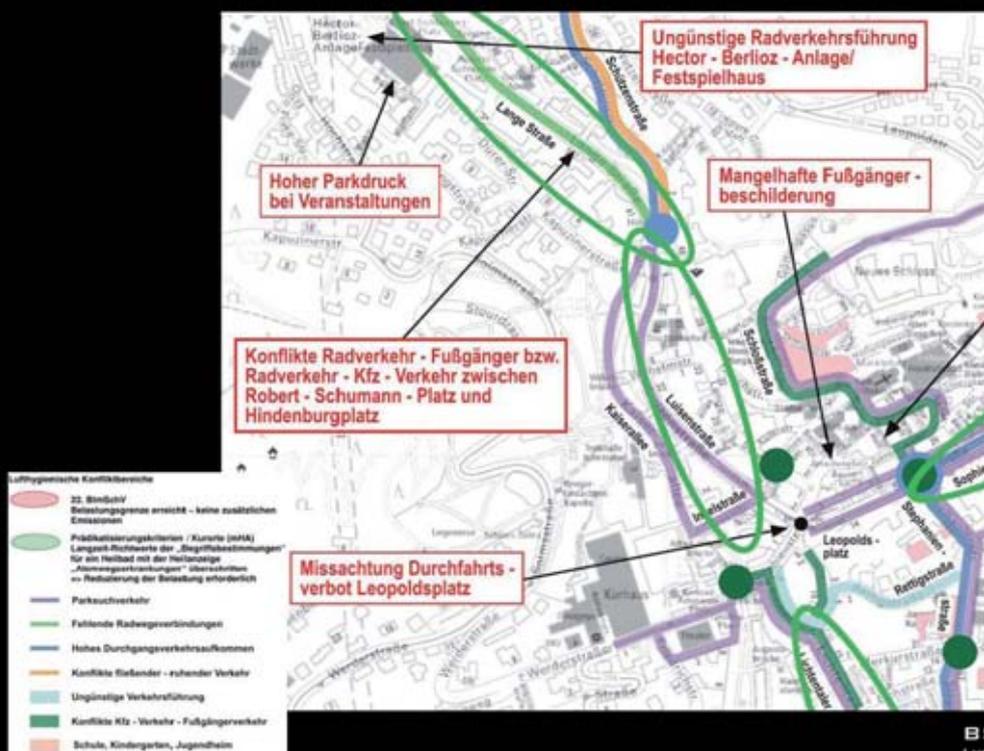
Konfliktpläne stellen einerseits dar, an welchen Stellen eines Untersuchungsraumes aus verkehrlicher Sicht Probleme bestehen. Andererseits zeigen sie auf, wo aufgrund des Verkehrs Über- und Unterschreitungen von Grenzwerten der Luftschadstoff- bzw. Lärmbelastung auftreten.

Hierzu wurden die folgenden Konfliktpläne erstellt:

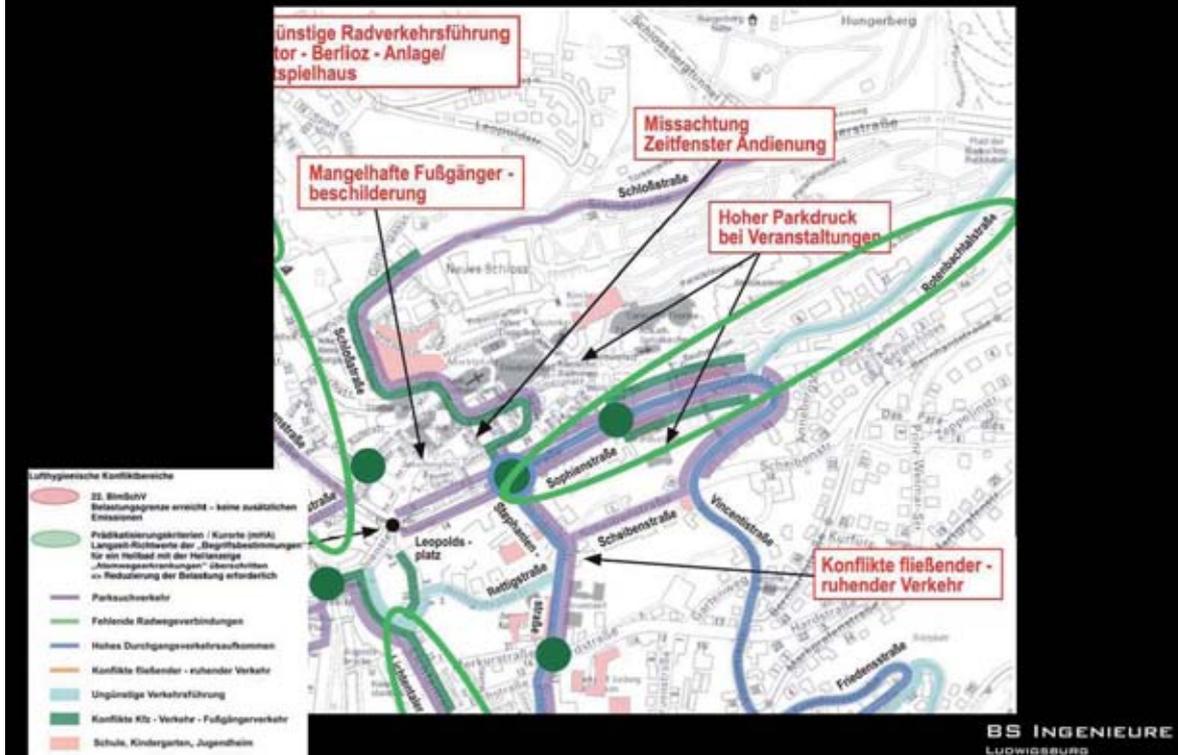
- Konfliktplan Verkehr
- Konfliktplan Luft
- Konfliktplan Lärm – Hot Spots

BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

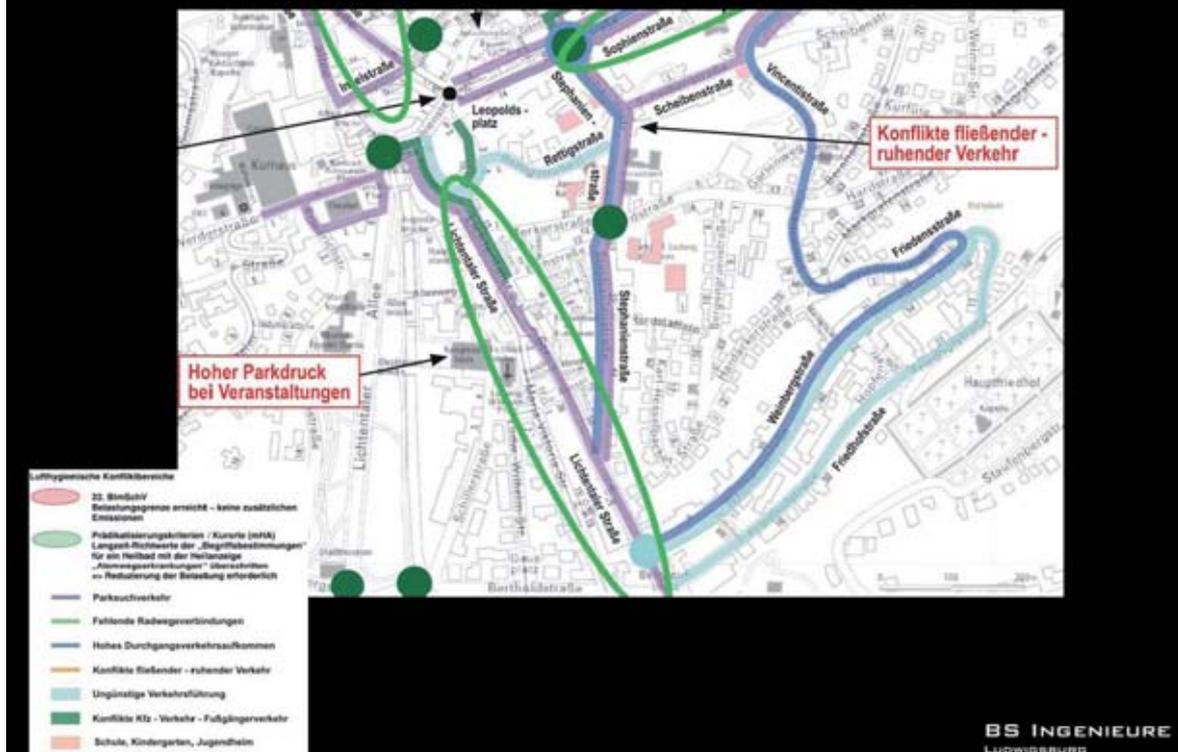
VERKEHRSPROGNOSE – Konfliktplan Innenstadt

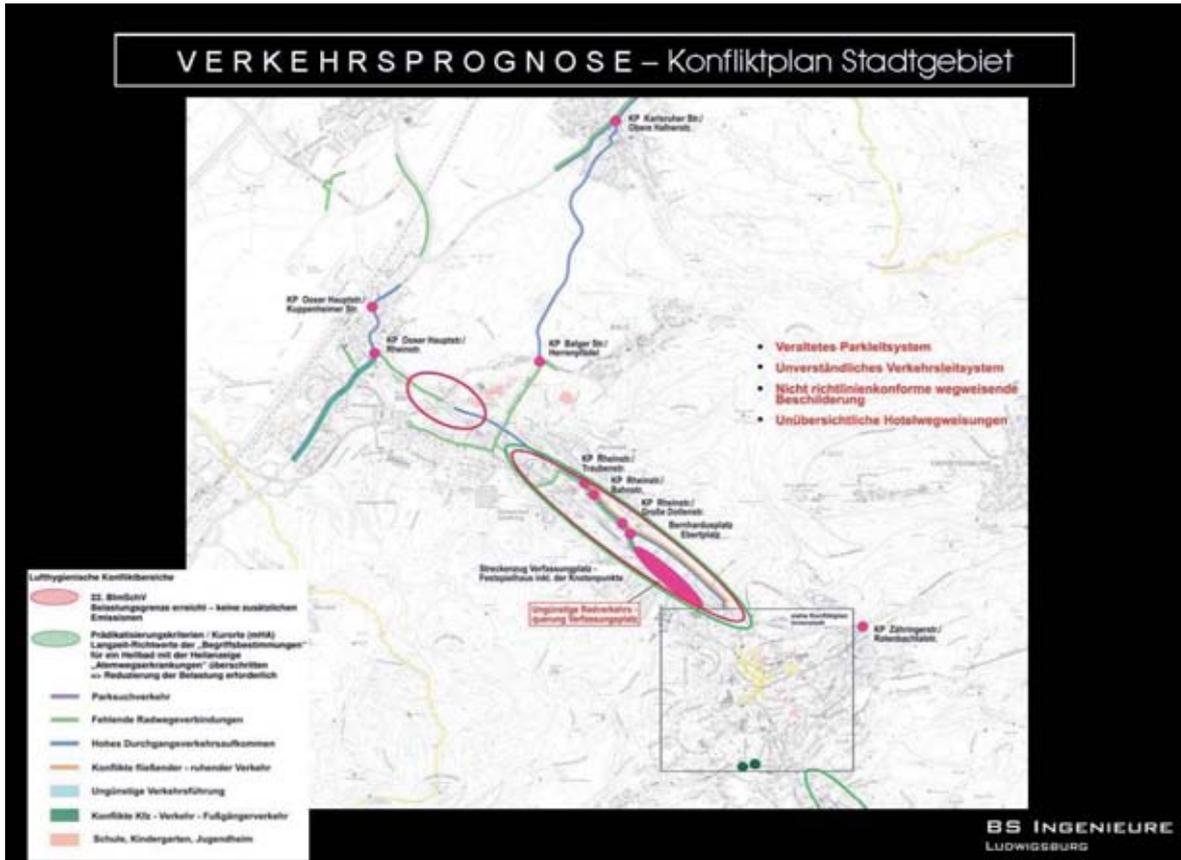


VERKEHRSPROGNOSE – Konfliktplan Innenstadt

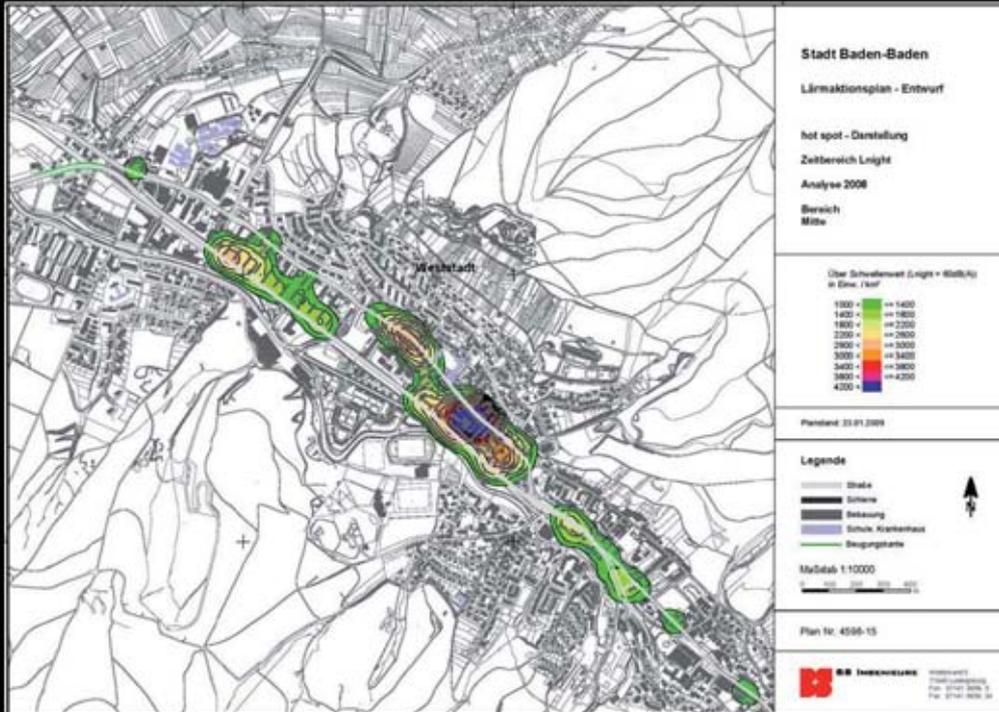


VERKEHRSPROGNOSE – Konfliktplan Innenstadt



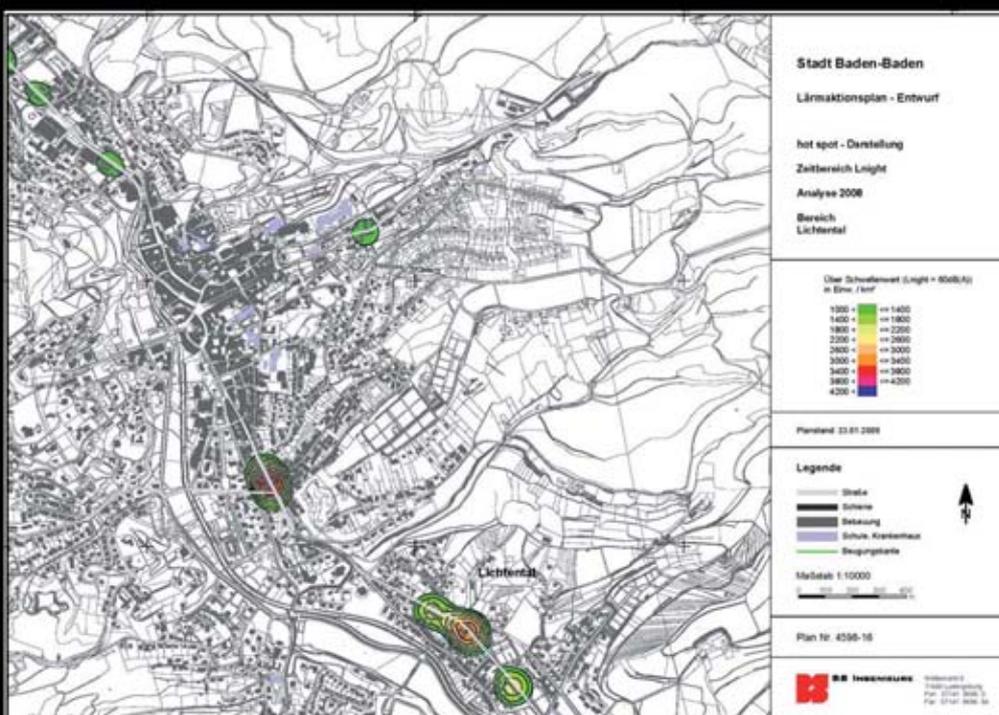


VERKEHRSPROGNOSE – Hot Spot Lärm - Weststadt



BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

VERKEHRSPROGNOSE – Hot Spot Lärm - Lichtental



BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

VERKEHRSPROGNOSE-Fazit

Kernpunkte der Mängelanalyse

1. Erhebliche Leistungsdefizite im Straßennetz.
2. Erhebliche Lärmbelastungen für die Bevölkerung.
3. Luftqualität in der Innenstadt.

Das Fazit aus dieser Mängelanalyse manifestiert sich in folgendem Prinzip 3 der strategischen Entwicklungsplanung Baden-Baden 2020:

Baden-Baden stärkt die umwelt- und stadtverträgliche Mobilität.

Dieses Verkehrsleitbild stellt den „Paradigmenwechsel“ zur „Emissionsarmen Stadt“ dar. Der Wechsel soll mit folgender Strategie erreicht werden.

BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

VERKEHRSPROGNOSE-Fazit

Strategie Individualverkehr – ÖPNV – Rad – Fußgänger

- Aufbau von Handlungsfeldern zu einem integrierten Luft-Lärm-Verkehrskonzept.
- Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen von Luftschadstoffen und Lärm.
- Weniger Individualverkehr im Stadtzentrum, insbesondere bei Veranstaltungen.
- Maßnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr und Entlastung der Ortsteile.
- Bündelung des Individualverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen.
- Verstetigung des Verkehrsflusses auf den Hauptverkehrsstraßen.
- Vermeidung von Parksuchverkehr.
- Erhöhung des ÖPNV-Anteils und Priorisierung des öffentlichen Nahverkehrs
- Stärkung des Radverkehrs.
- Verbesserte Zielführung des Fußgängerverkehrs.

BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

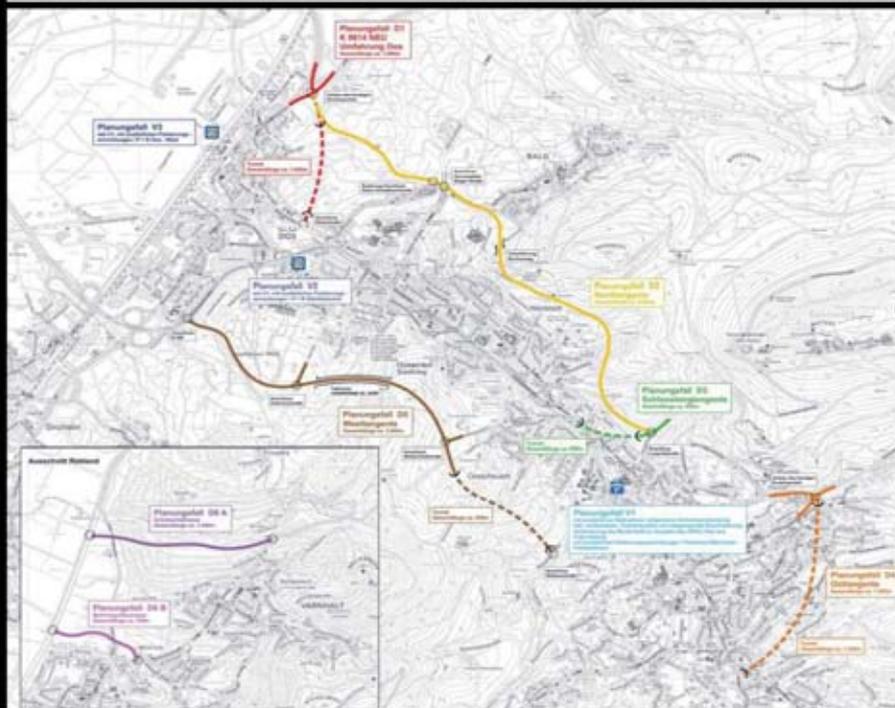
PLANUNGSANSÄTZE

Anregungen aus den Bürgerwerkstätten und die daraus erstellten Planungsfälle

- Planungsfall D 1 = D 0 mit Umfahrung Oos
- Planungsfall D 2 = D 0 mit Nordtangente
- Planungsfall D 3 = D 0 mit Schlossbergtangente
- Planungsfall D 4 = D 0 mit Osttangente
- Planungsfall D 5 = D 0 mit Westtangente
- Planungsfall D 6A = D 0 mit Grünbachtalvariante (Rebland)
- Planungsfall D 6B = D 0 mit Mührichtrasse (Rebland)

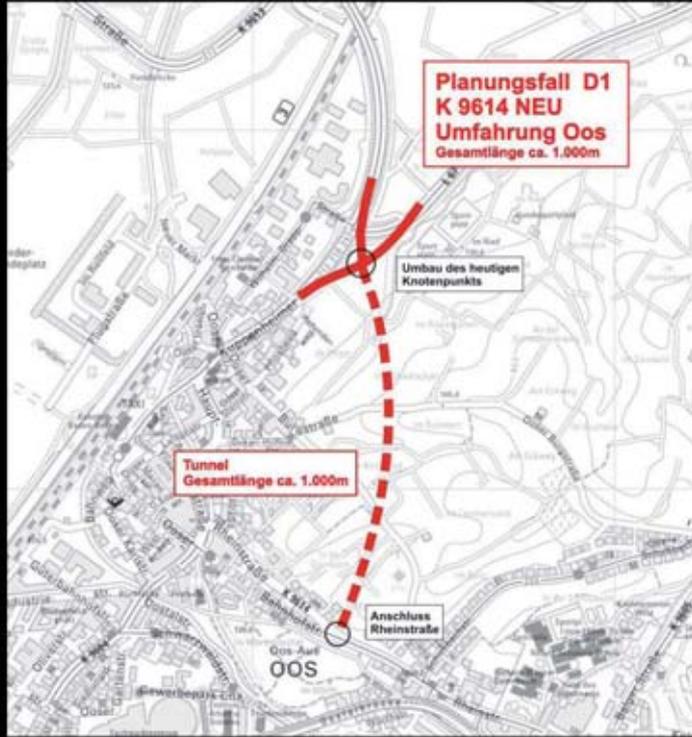
BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

PLANUNGSANSÄTZE - Planungsfälle



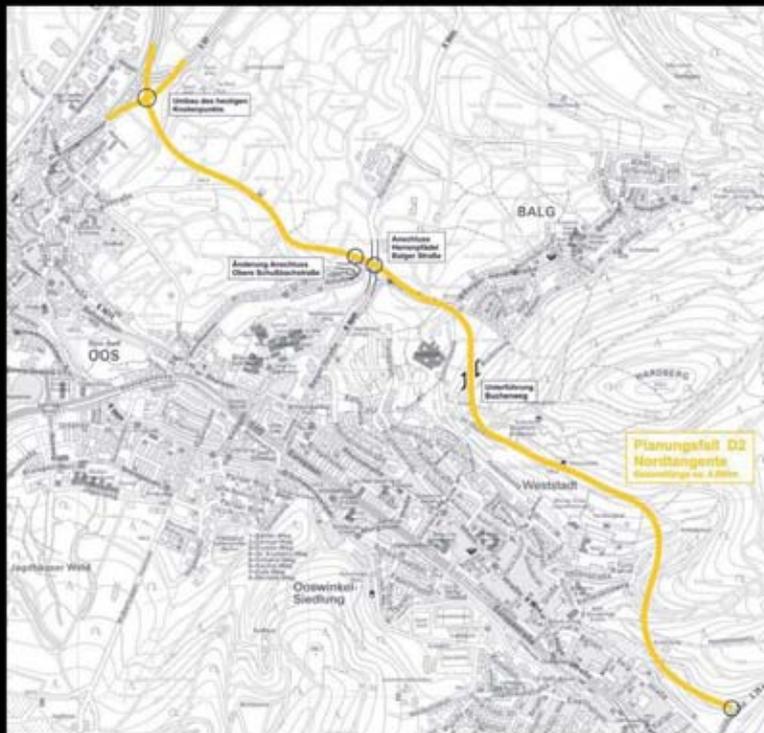
BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

PLANUNGSANSÄTZE – Planungsfall D 1



BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

PLANUNGSANSÄTZE – Planungsfall D 2



BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

PLANUNGSANSÄTZE – Planungsfall D 3



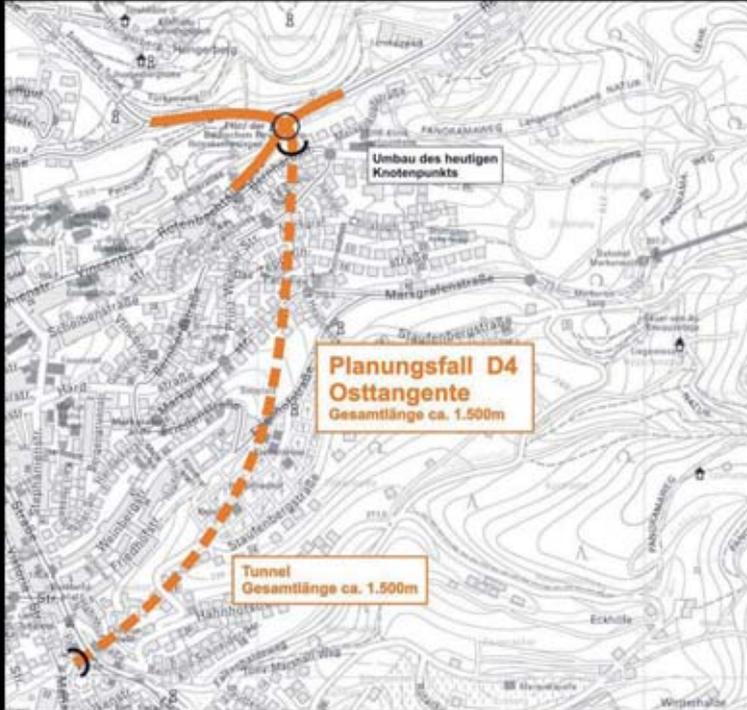
BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

PLANUNGSANSÄTZE – Umbau Einmündung Beethovenstr.



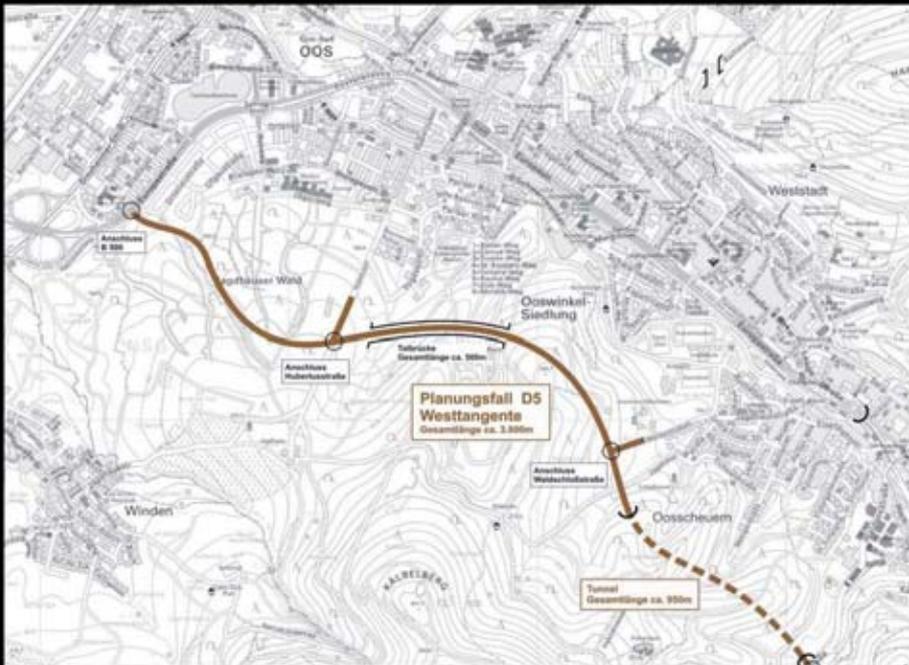
BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

PLANUNGSANSÄTZE – Planungsfall D 4



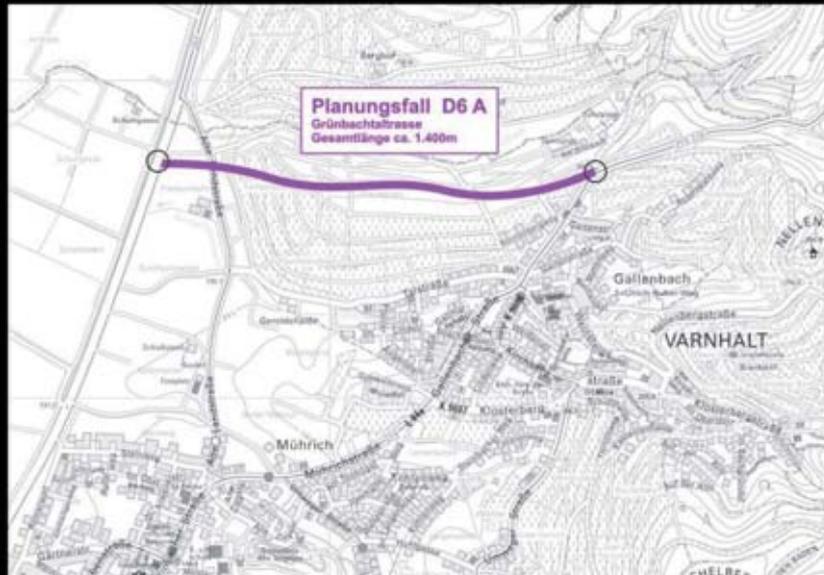
BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

PLANUNGSANSÄTZE – Planungsfall D 5



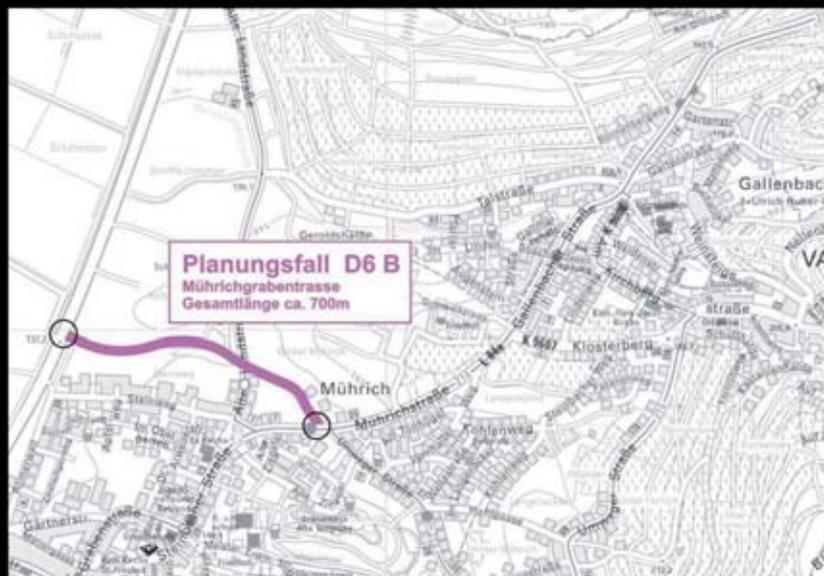
BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

PLANUNGSANSÄTZE – Planungsfall D 6 A



BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

PLANUNGSANSÄTZE – Planungsfall D 6 B



BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

Bewertung der Planungsfälle (D1 – D6)						
Planungsfall	Länge	Verkehrsbelastungen DTV [Kfz/24 h]	Verkehrsentlastungen DTV [Kfz/24 h]	Überschlägige Kostenschätzung %	Vorteile/Nachteile	Zur vertieften Untersuchung empfohlen
D 1 Umfahrung Oos	1.000 m	22.000	Hauptstraße: -12.000 Kuppenheimer Str.: -13.400 bis -15.400 Ooser Bahnhofstr.: -2.700 bis -6.800	€ 30 Mio.	+ Große Entlastungswirkung im gesamten Stadtteil Oos. + Schonung der vorhandenen Grünflächen. - Hoher Kostenaufwand durch Tunnelbauwerk.	Ja
D 2 Nordtangente	4.000 m	17.500 bis 22.000	B 500: -10.000 bis -12.000 West Rheinstr.: -6.300 bis -12.700 Ostl. Rheinstr.: -3.500 bis -5.000	€ 15 Mio.	+ Große Entlastungswirkungen im Bezug auf die B 500 und die Rheinstraße. + Vergleichsweise geringe Kosten. - keine Quervernetzung des Grünen Bandes mehr möglich. - Inanspruchnahme der klimatisch bedeutsamen Hanglagen und Störung der klimatischen Funktionen. - Hohe zusätzliche Lärmemissionen. - Massiver Eingriff in Erholungs- und Kulturlandschaft.	Nein
D 3 Schlossbergtangente	800 m	13.500 bis 14.600	Bälzenbergstraße: -2.000 bis -9.200 Lange Straße: -4.000	€ 17 Mio.	+ Große Entlastungswirkung im Bezug auf den Verfassungsort und die Lange Straße. + Vergleichsweise geringe Kosten. - Hoher bautechnischer Aufwand.	Ja
D 4 Osttangente	1.500 m	7.600	Stephanienstraße: -1.800 bis -4.200 Lichtentaler Straße: -900 bis -4.200 Sophienstraße: -2.700	€ 40 Mio.	- Geringe Entlastungswirkungen im Kernbereich. - Hoher Kostenaufwand.	Nein
D 5 Westtangente	3.600 m	10.800 bis 17.600	B 500: -9.800 bis -12.000 Rheinstraße: -2.000 bis -5.000 Schwarzwaldstr.: -1.700 bis -2.800	€ 40 Mio.	+ Große Entlastungswirkungen im Bezug auf die B 500 und die Rheinstraße. - Aufwändige Ingenieurbauwerke. - Keine Verknüpfung der Kernstadt mit den südl. Waldgebieten mehr möglich. - keine Quervernetzung des Grünen Bandes möglich. - Durchschneidung Naturschutzgebiet Markbach Jagdhäuser Wald. - Massiver Eingriff in Erholungs- und Kulturlandschaft - Hoher Kostenaufwand.	Nein
D6A Grünbachtaltrasse	1.400 m	6.200 bis 8.100	Mühlich-/ Grabenstr.: -2.900 bis -4.800 Alte Landstraße: -2.700 bis -5.000	€ 6 Mio.	+ Entlastung von Steinbach und Varnhalt - Geringe Entlastungswirkung. - Durchschneidung bedeutsamer Kulturlandschaften (Reb-land). - Massiver Eingriff in Erholungslandschaft.	Nein
D6B Mühlichgrabentrasse	700 m	9.500	Grabenstraße: -4.300 Alte Landstraße: -600 bis -2.700	€ 3 Mio.	+ Vergleichsweise geringe Kosten. + Mittlere Entlastungswirkungen. - Eingriff in Erholungslandschaft.	Ja

1) ohne Grunderwerb, Kosten für erforderliche zusätzlichen Untersuchungen wie Umweltverträglichkeitsprüfung und weitere rechtliche Verfahren sowie Ausgleichsmaßnahmen.

BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

PLANUNGSANSÄTZE - Planungsfälle

Planungsfälle für Stärkung des ÖPNV

- Planungsfall V 1 = V 0
mit zusätzlichen Maßnahmen (Allgemeine Verkehrsentwicklung inkl. verbessertem Parkleitsystem und wegweisender Beschilderung, Veränderung Modal Split zu Gunsten des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs) und zusätzlicher Parkierung hinter Festspielhaus.
- Planungsfall V 2 = V 1 und zusätzlicher Parkierung P + R Wörthböschel.
- Planungsfall V 3 = V 1 und zusätzlicher Parkierung P + R Oos-West.

BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

Bewertung der Planungsfälle (V1-V3)

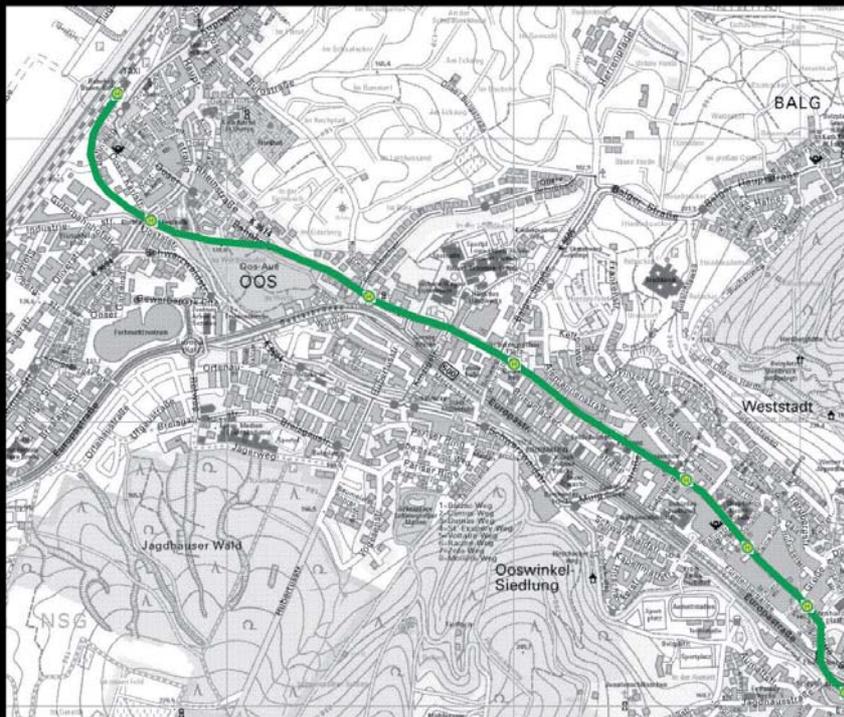
Verkehrsbelastungen in der Innenstadt um rd. 7 % - 8 % geringer.

Reduzierung des Binnenverkehrs durch

- Vermeidung des Parksuchverkehrs.
- Angebot P + R bzw. erweitertes Stellplatzangebot in der Innenstadt.
- Ausbau des ÖPNV-Angebots.
- Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes.

BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

Linienverlauf Stadtbahn



BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

Linienverlauf Stadtbahn



BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

Linienverlauf Stadtbahn



BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

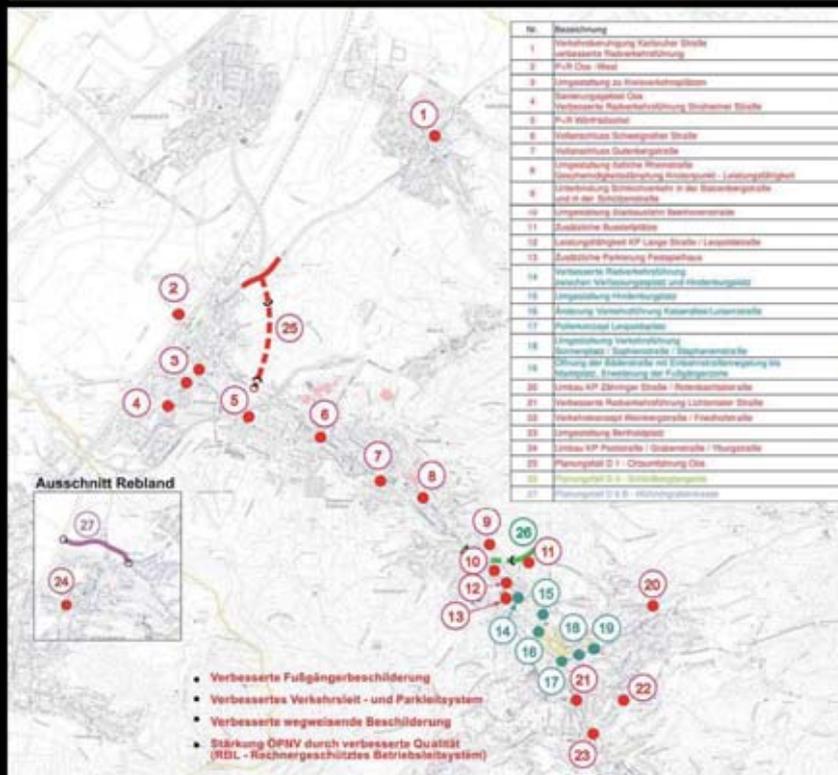
Bewertung Vergleich Bus/Stadtbahn

Basisdaten Analyse	Bus	Stadtbahn	
	Tallinie 201	1. Abschnitt zwischen Bahnhof Oos und Augustaplatz	Bahnhof Oos bis Lichtental
Umlauffänge	20 km	11 km	16 km
Umlaufzeit	55 Minuten	24 Minuten	36 Minuten
Taktfrequenz/Stunde (Hauptverkehrszeit nachmittags)	10 Minuten Takt	10 Minuten Takt	10 Minuten Takt
Haltestellen (Anzahl)	26	12	17
Nutzungsdauer (Jahre)	12	30-40	30-40
Platzkapazität (Anzahl Sitz- und Stehplätze) pro Fahrzeug	ca. 105	240	240
Anzahl eingesetzter Fahrzeuge	8	3	4
Fahrgäste/Tag	14.000	18.000	19.000
Fahrzeugbezogene ca. Kosten 2020			
Baukosten	-	€ 55,3 Mio.	€ 73,9 Mio.
Anschaffungskosten	Solobus: € 240.000 Gelenkbus: € 325.000	€ 8,4 Mio.	€ 11,2 Mio.
Kosten für weitere Anschaffungen für eine verbesserte Bedienungsqualität/Komfort etc.	RBL: € 400.000	-	-
Investitionskosten gesamt	ca. € 5 Mio.	ca. € 64 Mio.	ca. € 85 Mio.

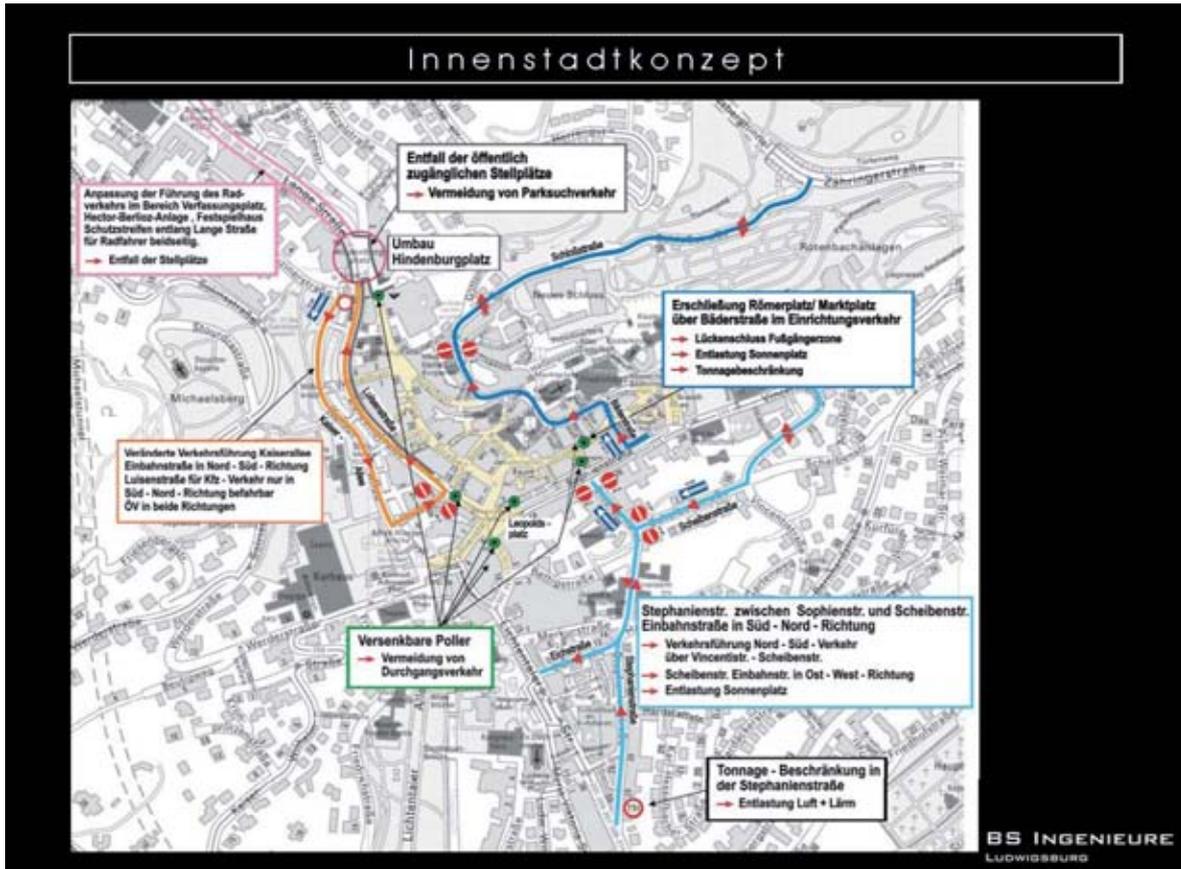
1) die gesamte Busflotte auf der Tallinie wird ausgetauscht € 500.000,00 pro Bus

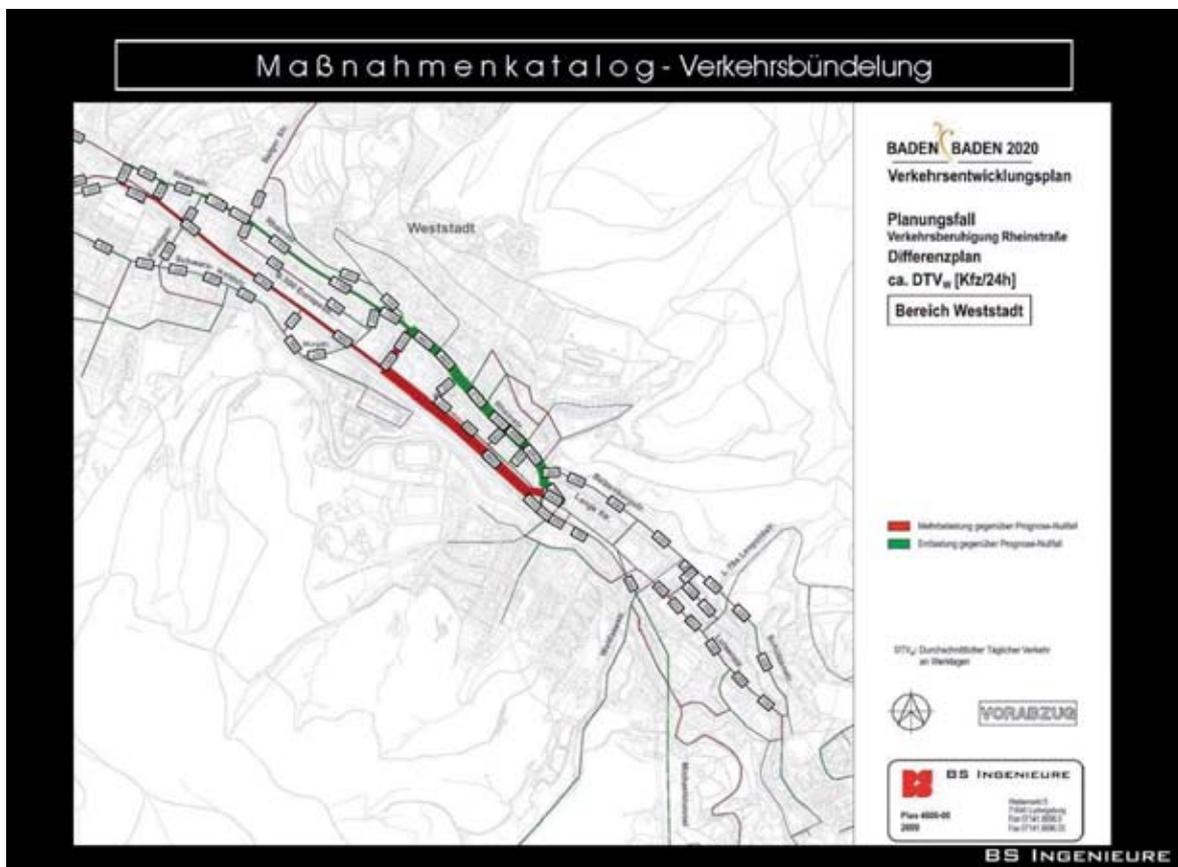
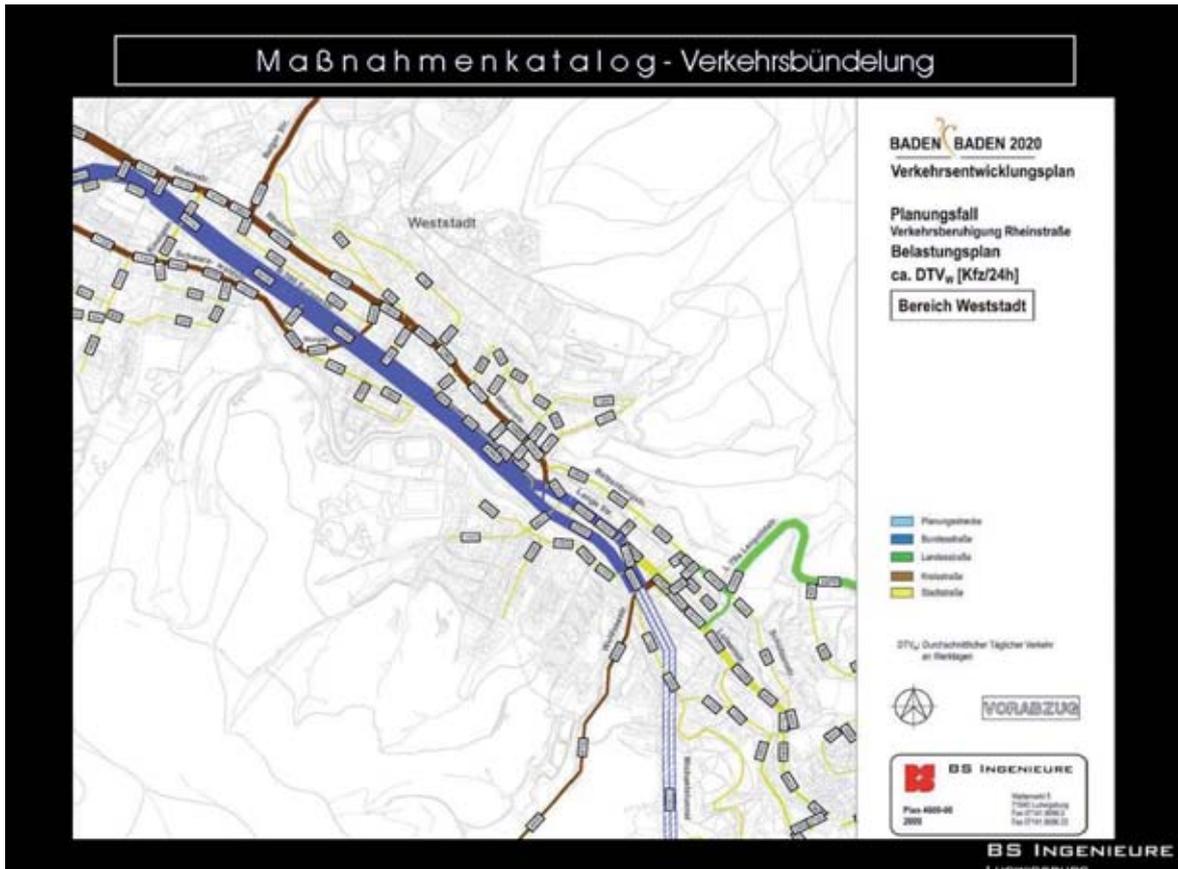
BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

Maßnahmenkatalog



BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG







Maßnahmenkatalog - ÖPNV

Anforderungen an den ÖPNV

- Sicher
- Zuverlässig
- Pünktlich
- Bequem
- Kostengünstig
- Umweltfreundlich



Einsatz von Hybridbussen

Haltestellinformationssystem

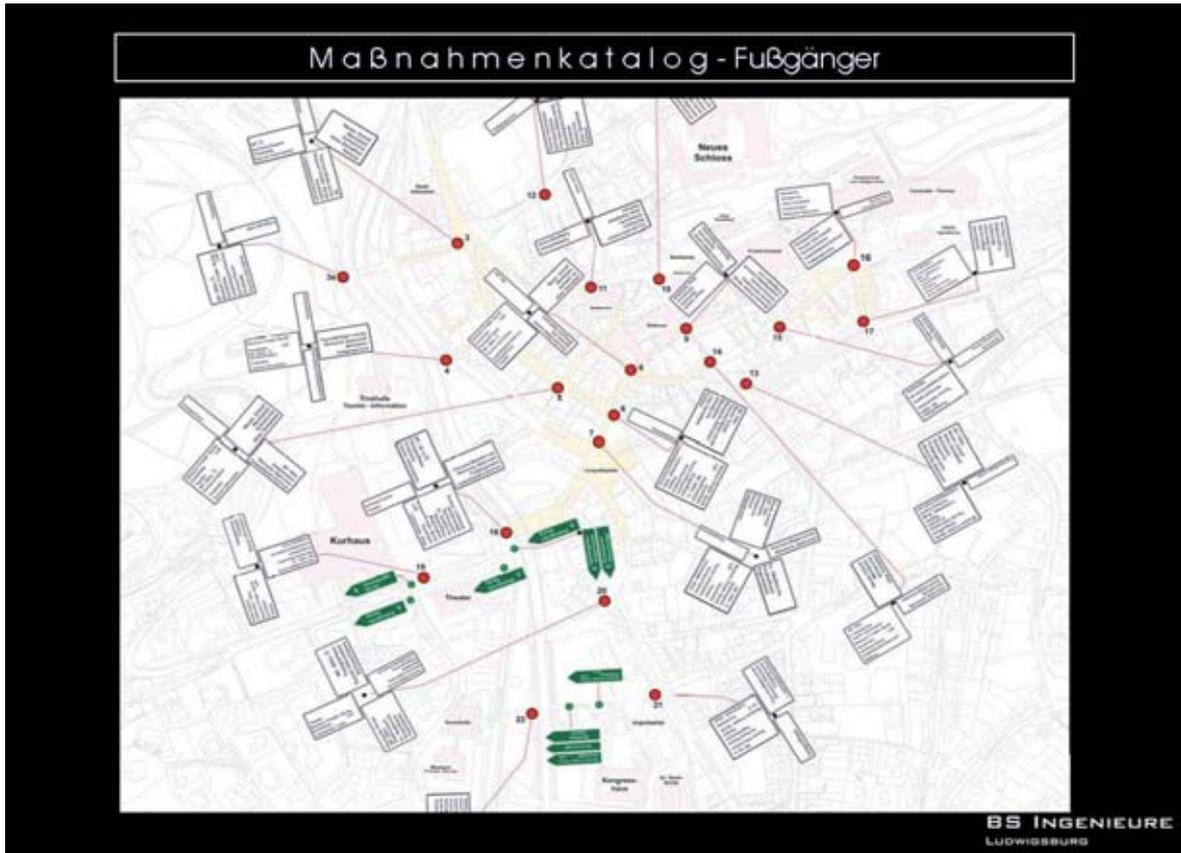
BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

Maßnahmenkatalog - Radverkehr



Stationen Call-a-Bike

BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG





KLAUSURTAGUNG DES GEMEINDERATES

STRATEGISCHE ENTWICKLUNGSPLANUNG BADEN-BADEN 2020

IMPULSREFERAT
„SIEDLUNG UND FREIRAUM“

11./12. September 2009

Dipl. Ing. Harald Klose, Architekt



LB³BW Immobilien
Kommunalentwicklung GmbH

Gliederung

- 1. Innenstadt: bauliche und stadträumliche Qualität**
- 2. Hanglagen: Dichte und Bauvolumen**
- 3. Stadt- und Ortsteile: Städtebauliche Identität**
- 4. Grünes Band entlang der Oos: Stärkung der städtebaulichen Qualität und Funktion**
- 5. Kulturlandschaft : Sicherung und Pflege der landschaftlichen Vielfalt**



Siedlung und Freiraum

LB³BW Immobilien
Kommunalentwicklung GmbH

1. Innenstadt: bauliche und stadträumliche Qualität

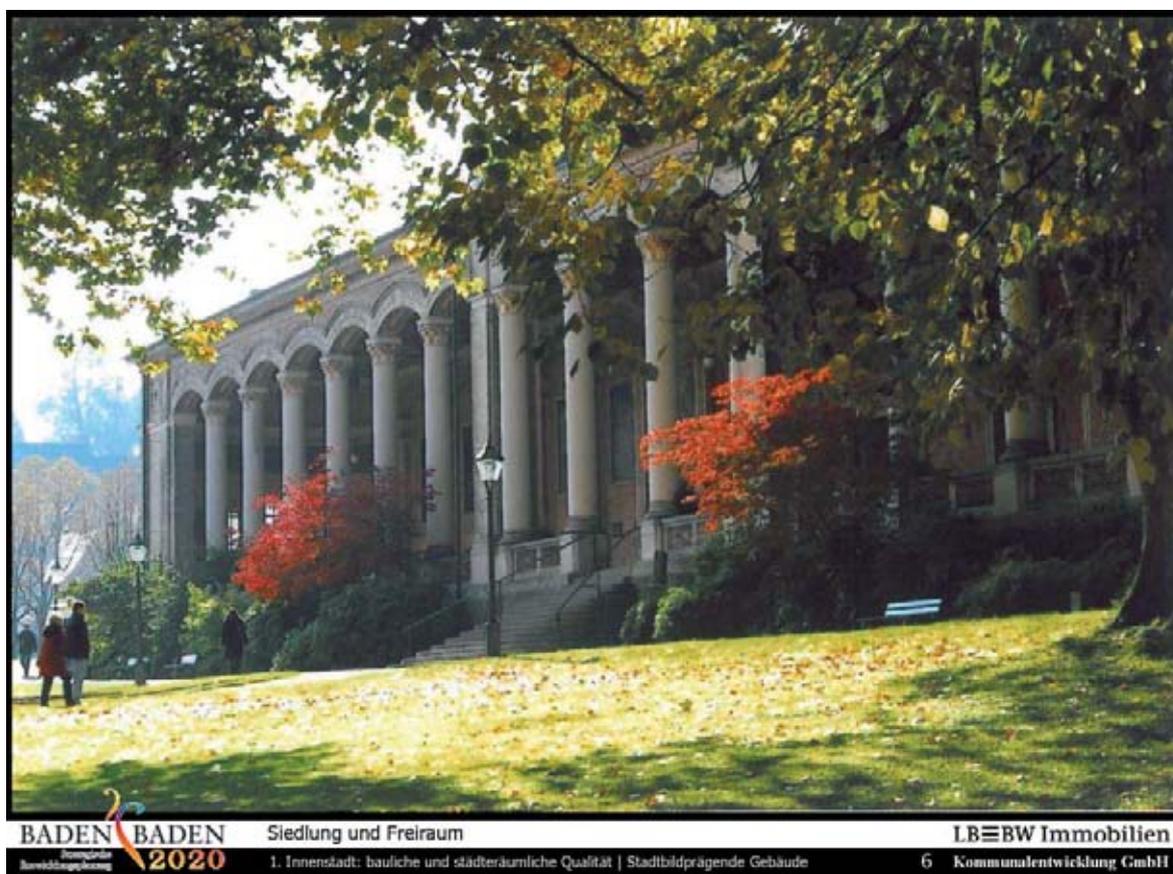


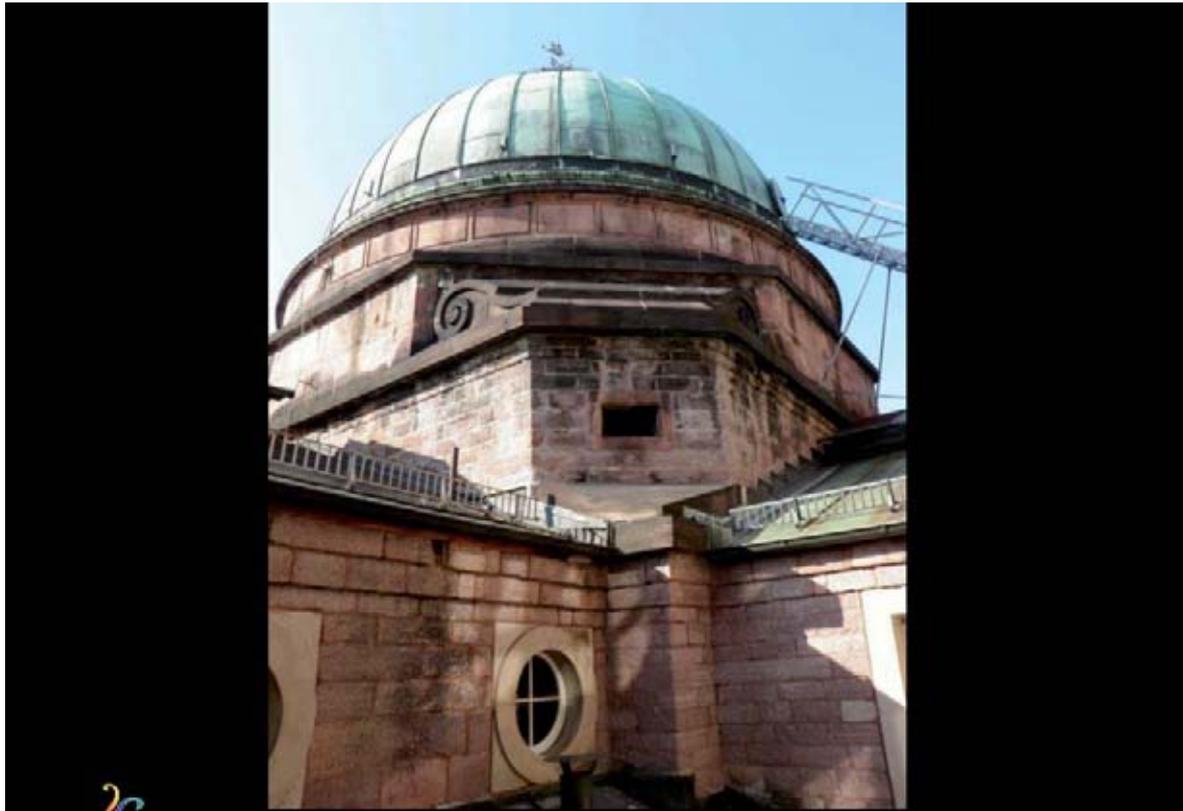
- 1.1. Stadtbildprägende Gebäude
- 1.2. Städtebauliche Schwerpunktbereiche
- 1.3. Heutige Nutzung des öffentlichen Raumes

3

1. 1. Stadtbildprägende Gebäude







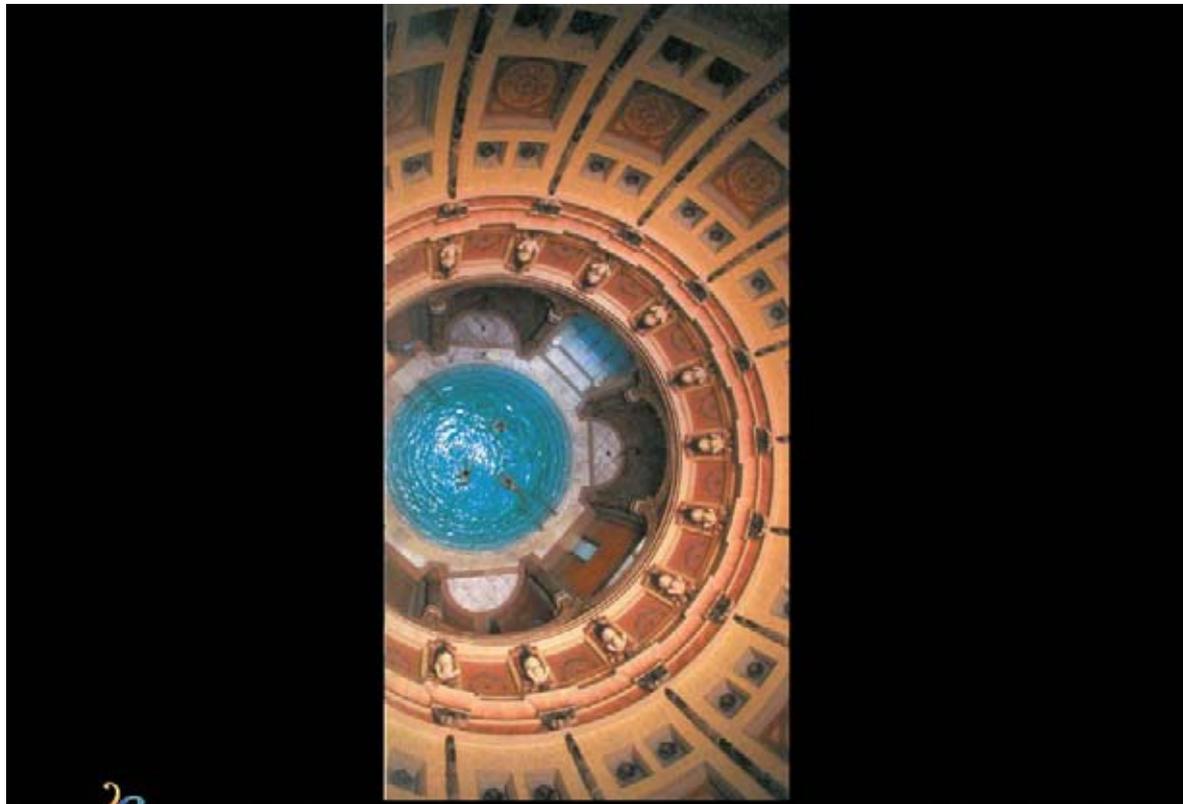
BADEN BADEN
Städtische
Entwicklungsplanung
2020

Siedlung und Freiraum

1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Stadtbildprägende Gebäude

LB≡BW Immobilien

7 Kommunalentwicklung GmbH



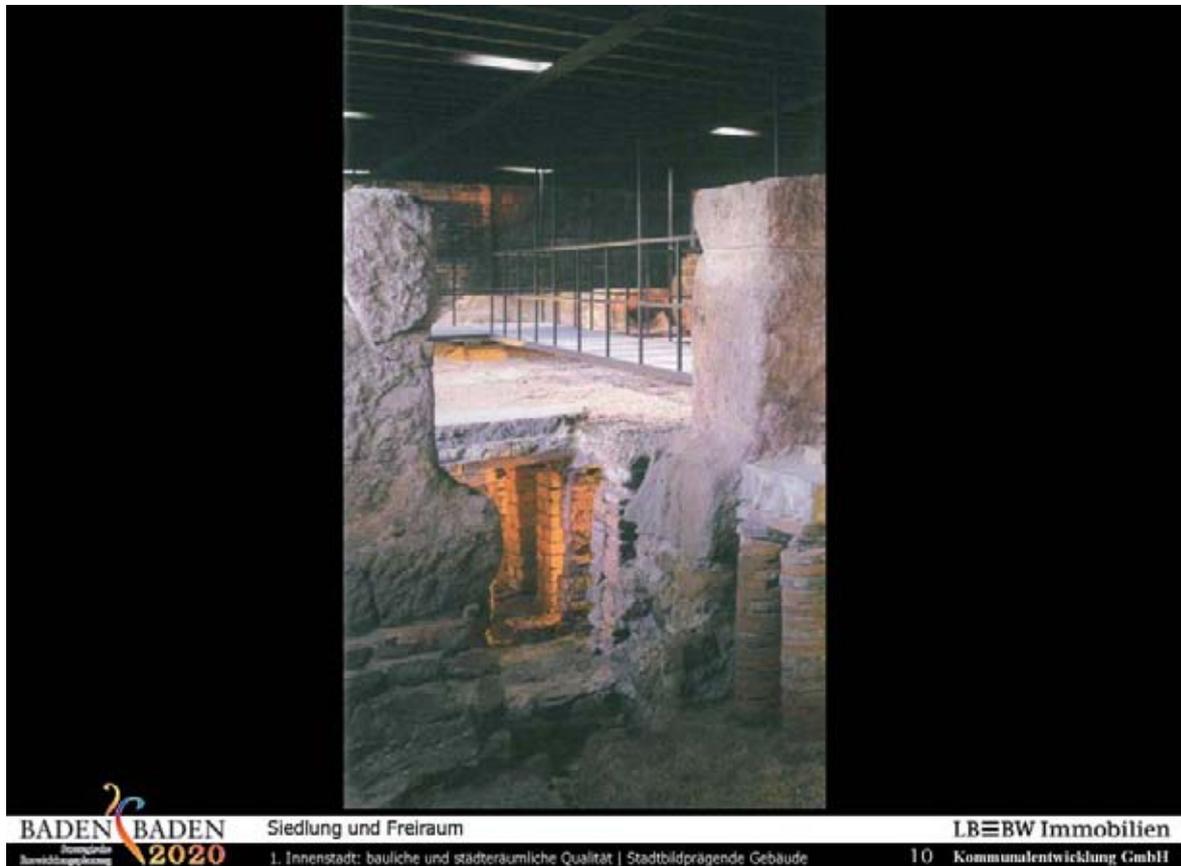
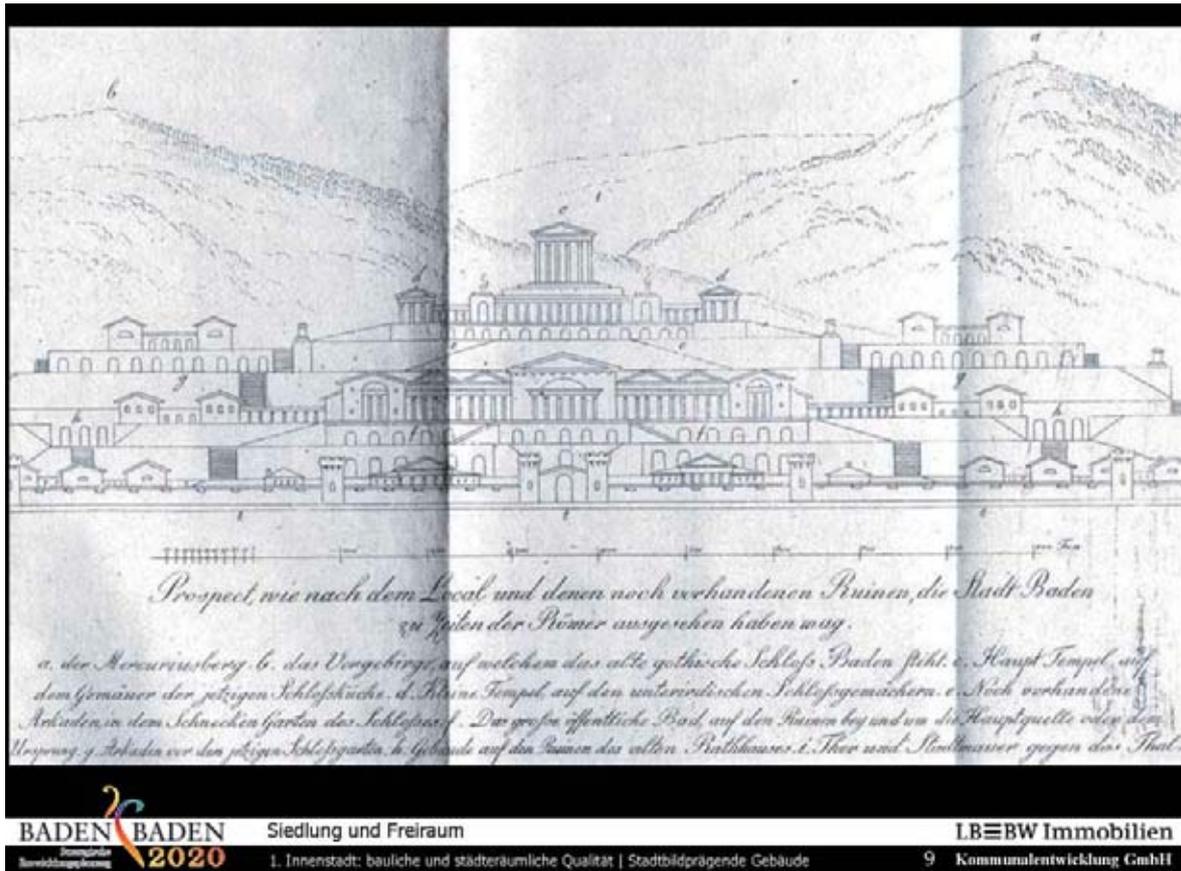
BADEN BADEN
Städtische
Entwicklungsplanung
2020

Siedlung und Freiraum

1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Stadtbildprägende Gebäude

LB≡BW Immobilien

8 Kommunalentwicklung GmbH





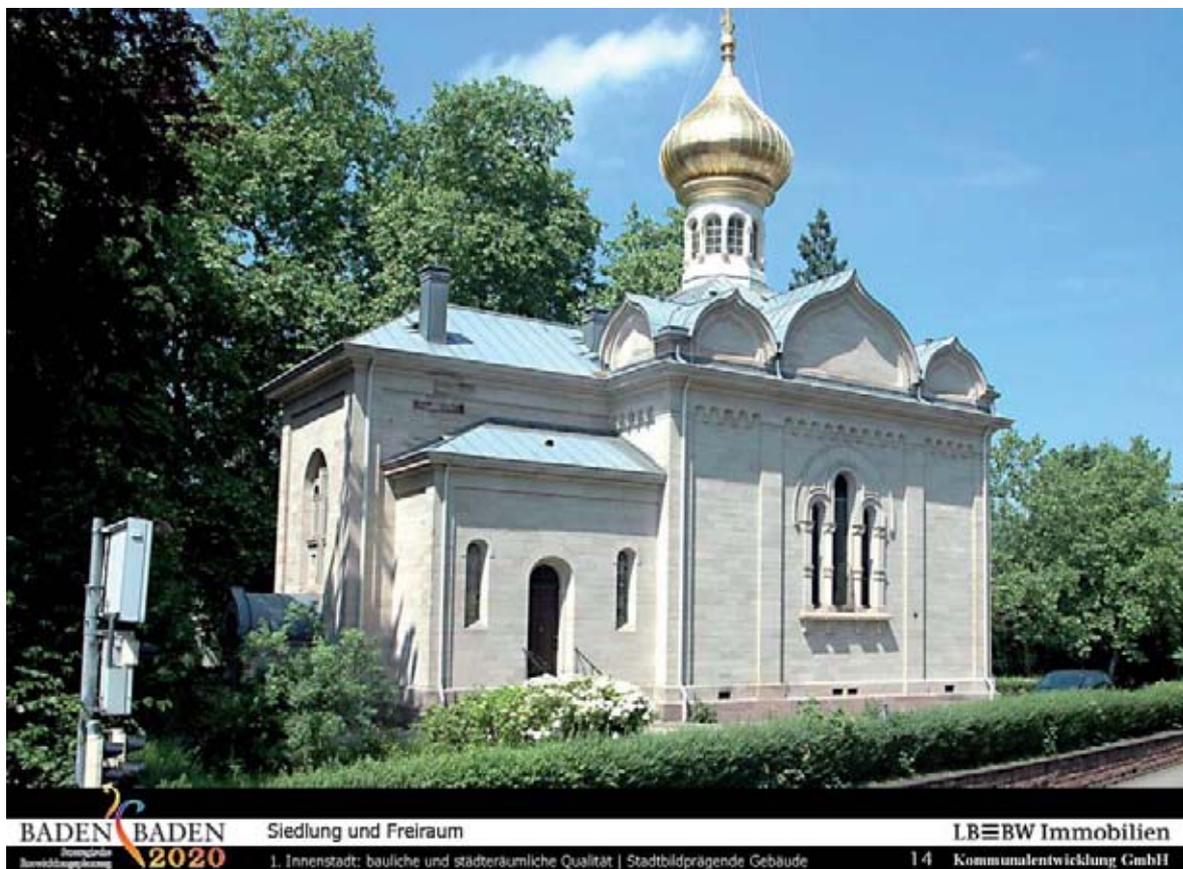
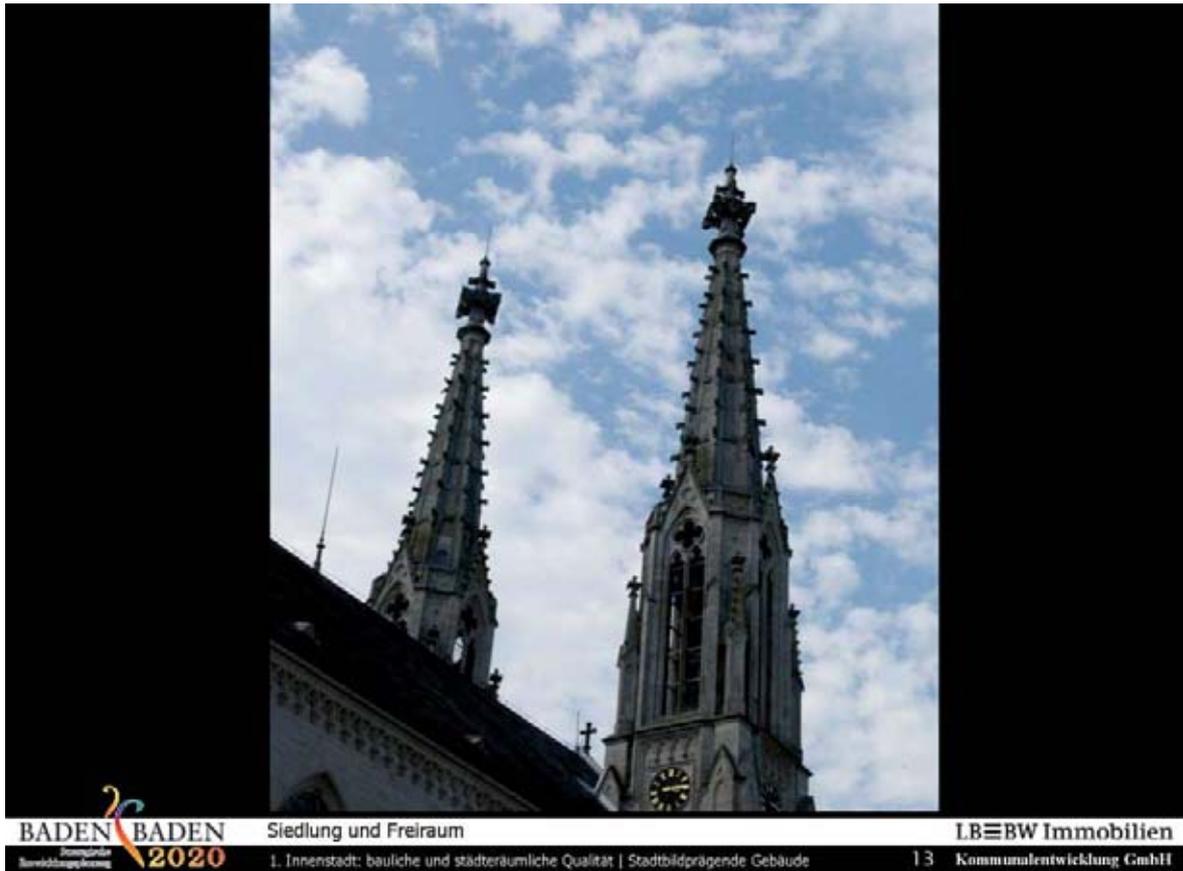
BADEN.

Das Alt Schloß
Das Neue Schloß
Die Stift kirch
Der Spital
Ochse thur
S. Peter thur
y Spital thur
B. Ober thur
y Das Jey hof
zu Der Krod hof.

BADEN Baden Siedlung und Freiraum **LB≡BW Immobilien**
Kommunale Entwicklungsgesellschaft **2020** 1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Stadtbildprägende Gebäude 11 Kommunalentwicklung GmbH



BADEN Baden Siedlung und Freiraum **LB≡BW Immobilien**
Kommunale Entwicklungsgesellschaft **2020** 1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Stadtbildprägende Gebäude 12 Kommunalentwicklung GmbH





BADEN BADEN
Städtische
Entwicklungsplanung
2020

Siedlung und Freiraum

1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Stadtbildprägende Gebäude

LB BW Immobilien

15 Kommunalentwicklung GmbH



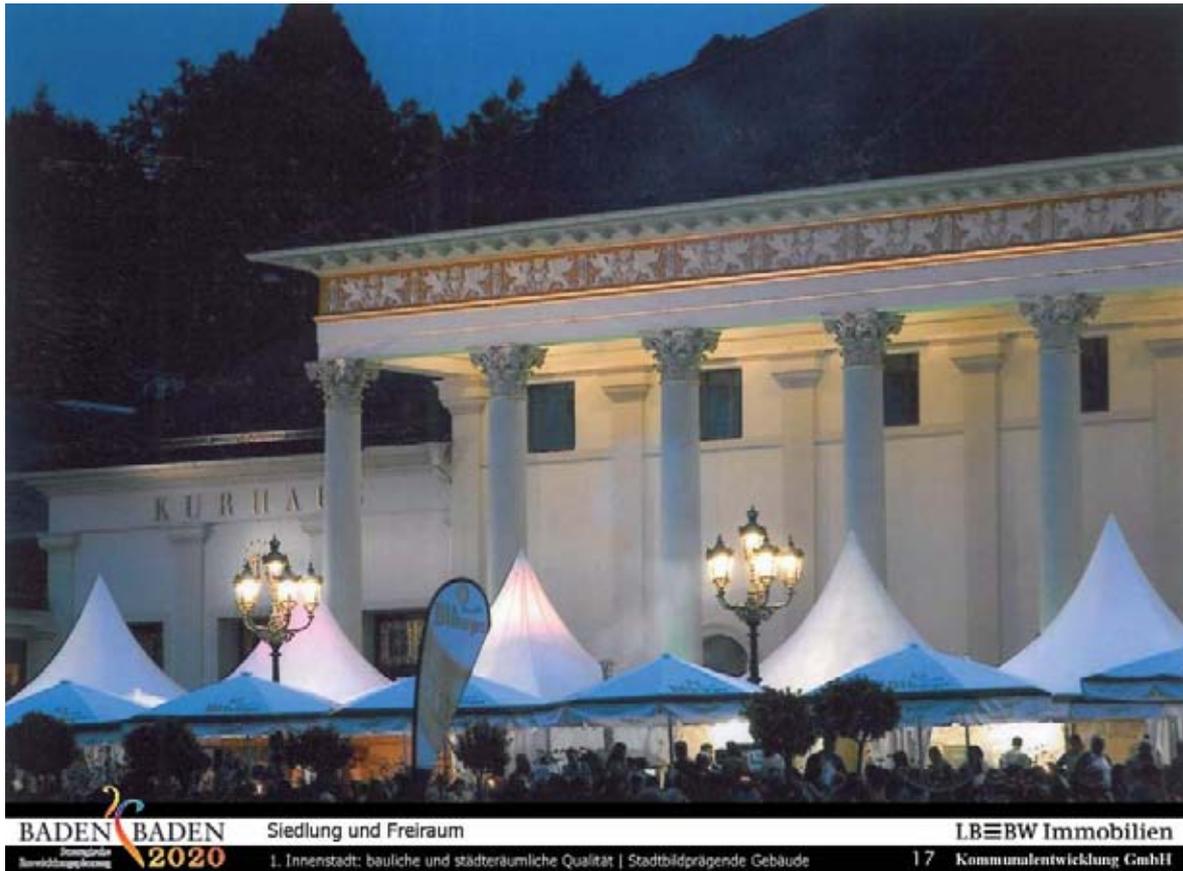
BADEN BADEN
Städtische
Entwicklungsplanung
2020

Siedlung und Freiraum

1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Stadtbildprägende Gebäude

LB BW Immobilien

16 Kommunalentwicklung GmbH





BADEN BADEN
Städtische
Entwicklungsplanung
2020

Siedlung und Freiraum

1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Stadtbildprägende Gebäude

LB BW Immobilien

19 Kommunalentwicklung GmbH



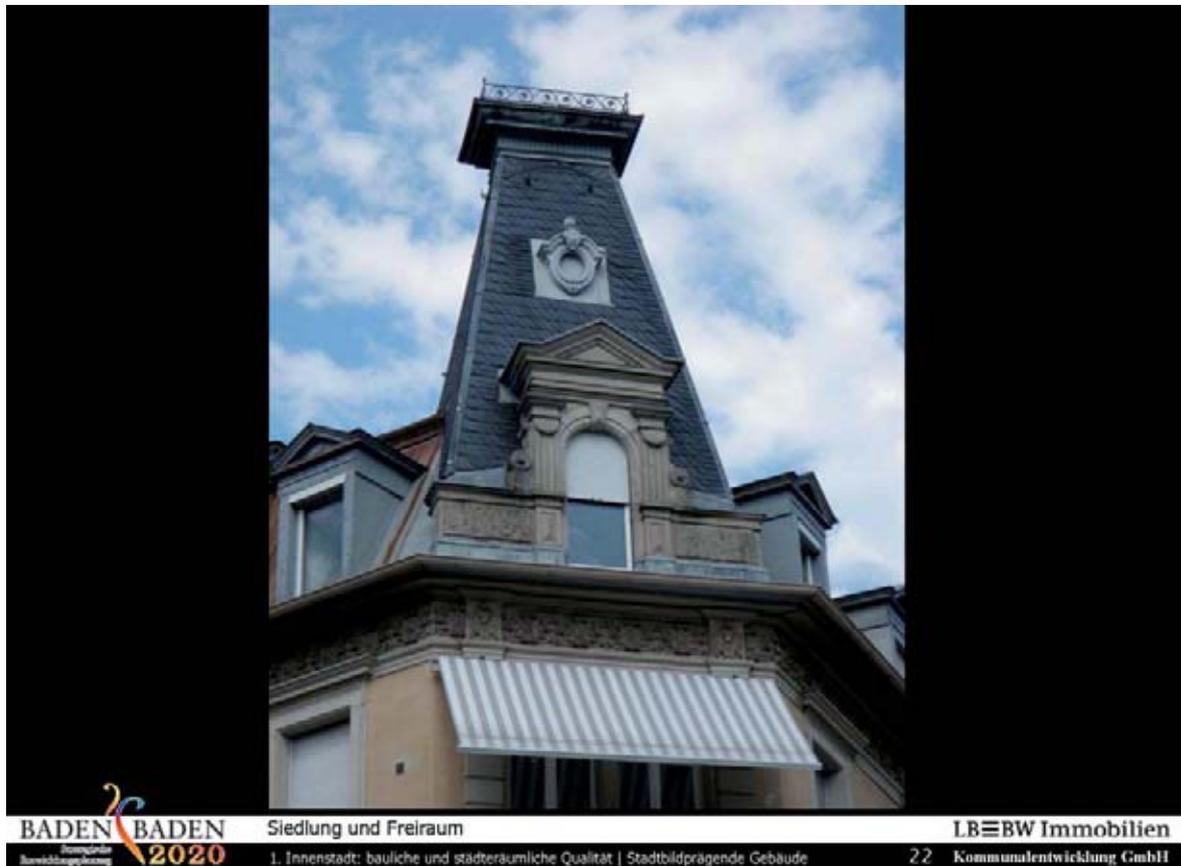
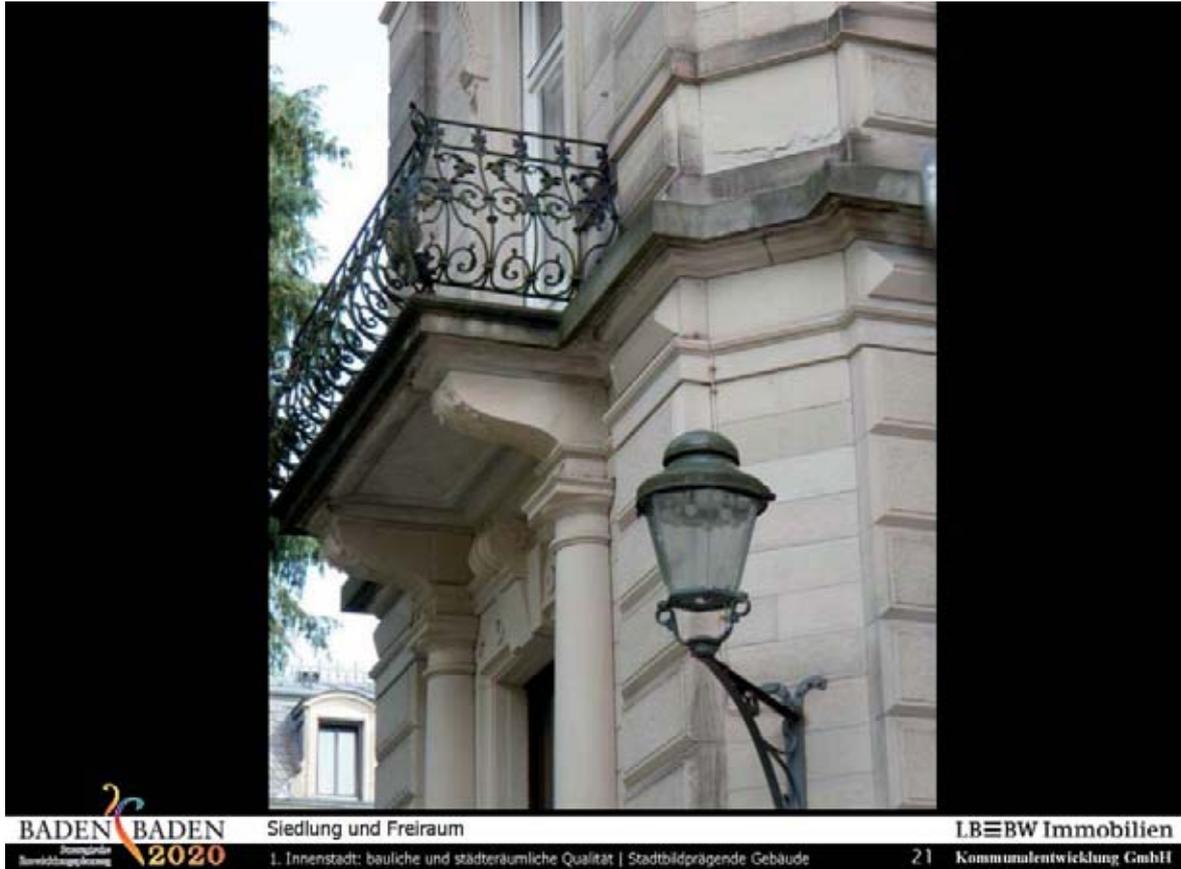
BADEN BADEN
Städtische
Entwicklungsplanung
2020

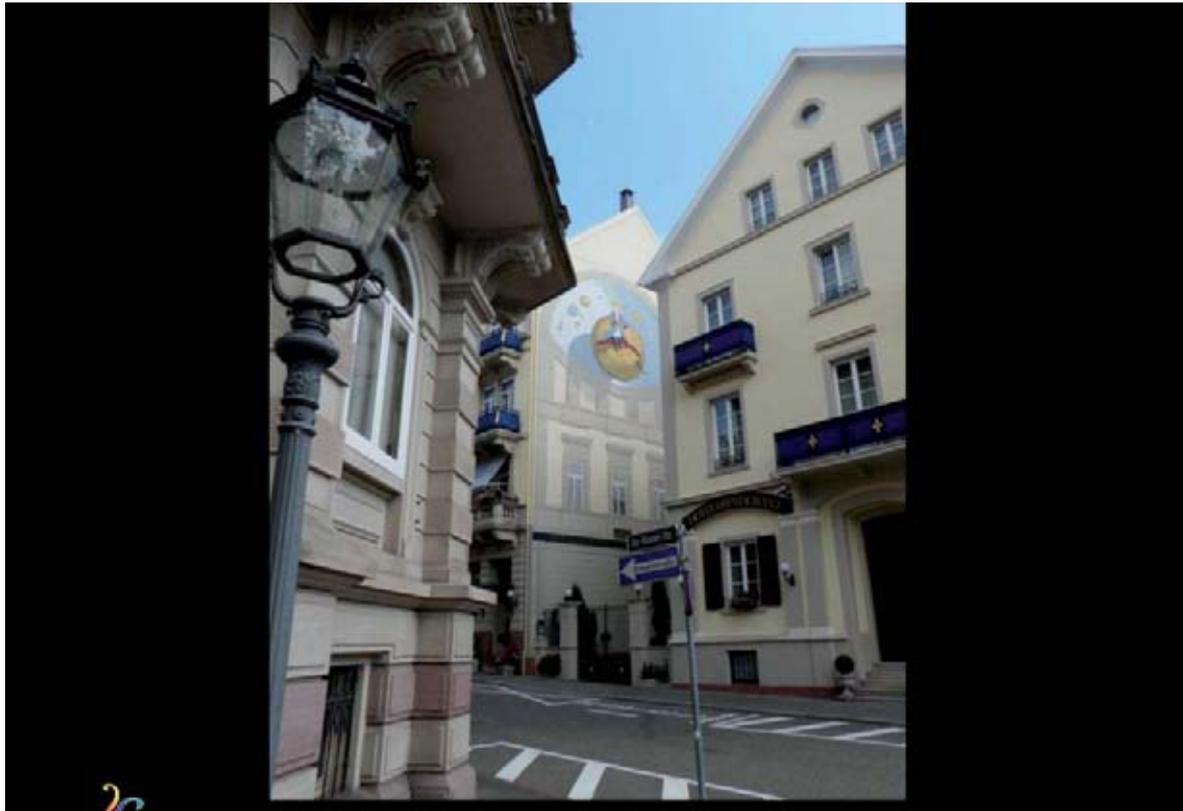
Siedlung und Freiraum

1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Stadtbildprägende Gebäude

LB BW Immobilien

20 Kommunalentwicklung GmbH





BADEN BADEN
Städtische
Entwicklungsplanung
2020

Siedlung und Freiraum

1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Stadtbildprägende Gebäude

LB BW Immobilien

23 Kommunalentwicklung GmbH



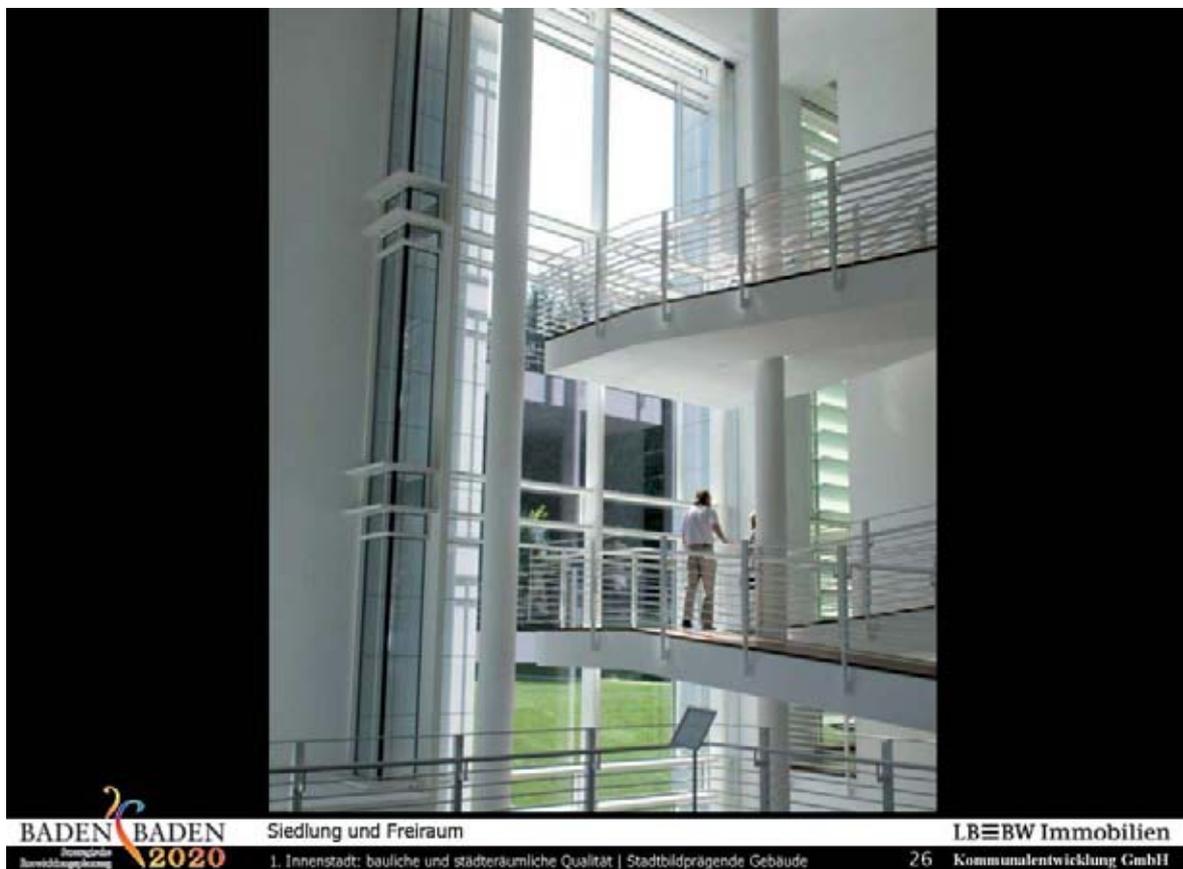
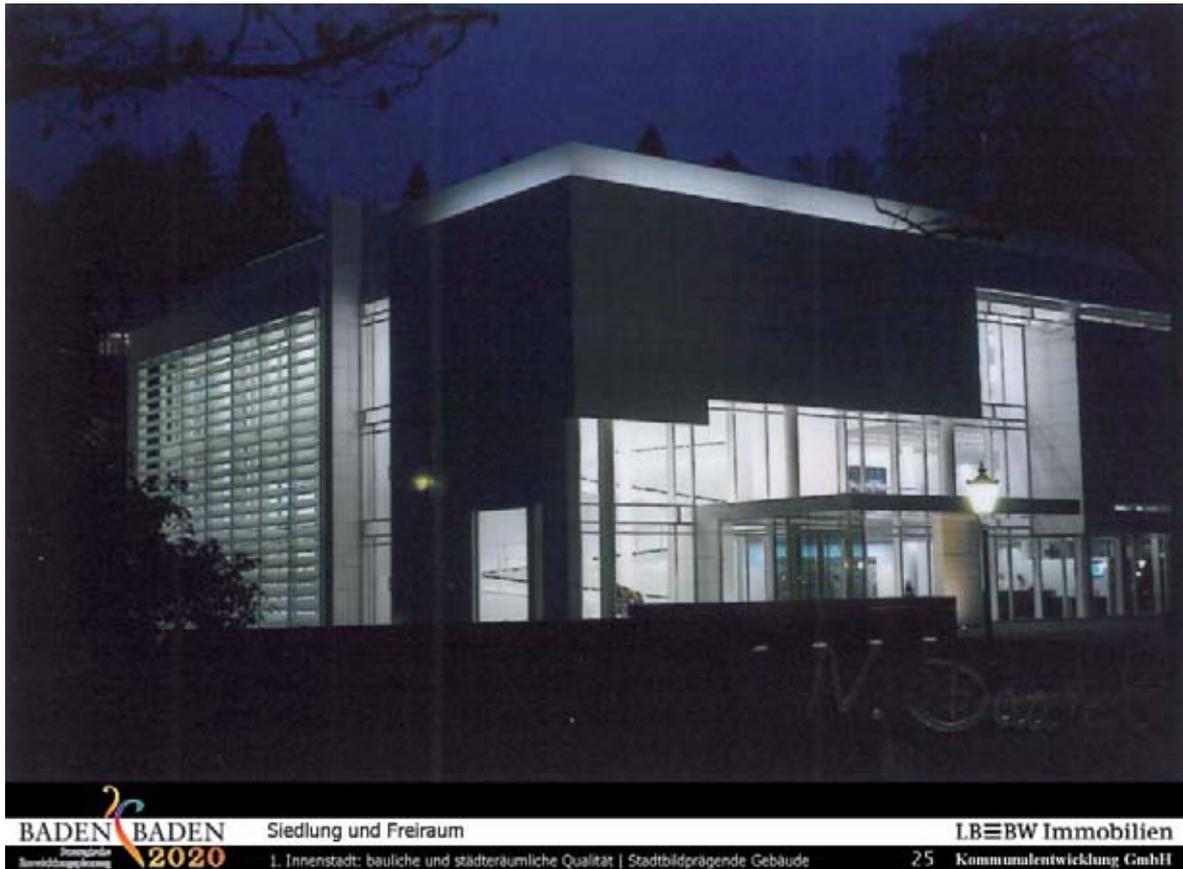
BADEN BADEN
Städtische
Entwicklungsplanung
2020

Siedlung und Freiraum

1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Stadtbildprägende Gebäude

LB BW Immobilien

24 Kommunalentwicklung GmbH





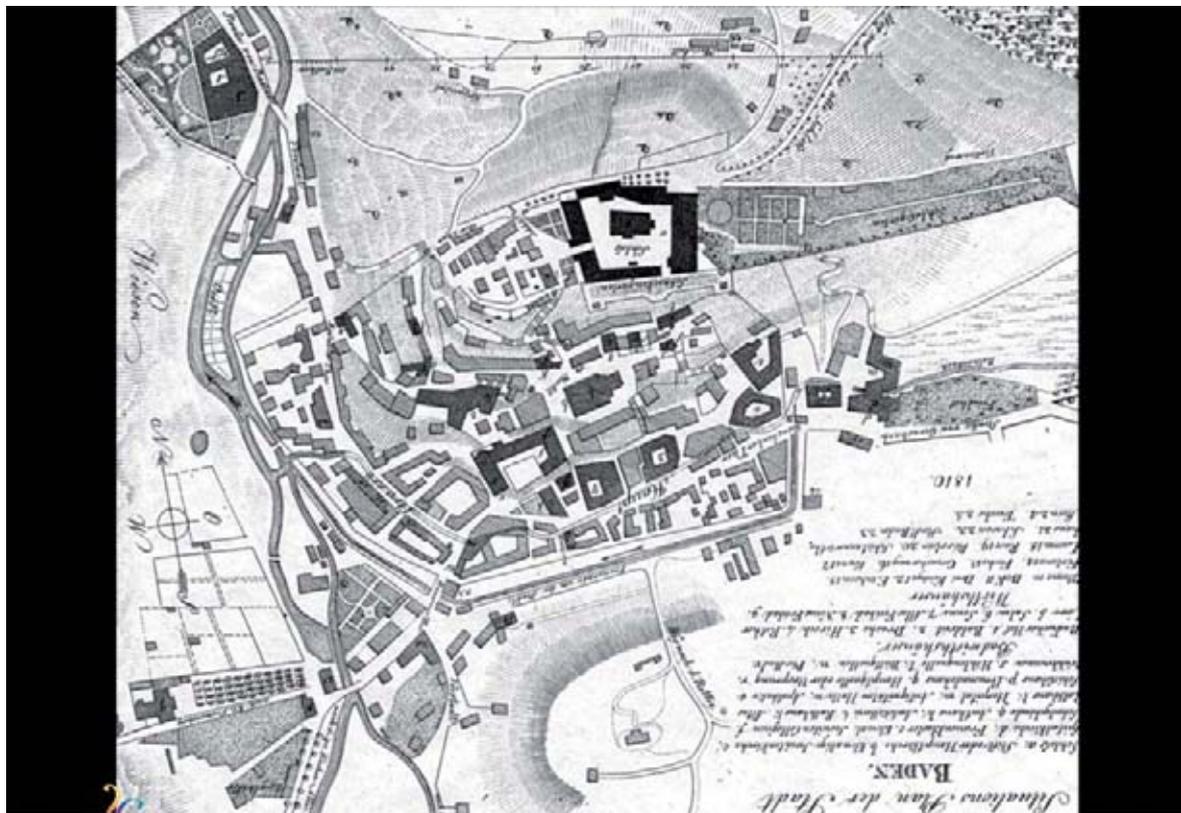
BADEN BADEN
2020

Siedlung und Freiraum

1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Stadtbildprägende Gebäude

LB³BW Immobilien

27 Kommunalentwicklung GmbH



BADEN BADEN
2020

Siedlung und Freiraum

1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Stadtbildprägende Gebäude

LB³BW Immobilien

28 Kommunalentwicklung GmbH





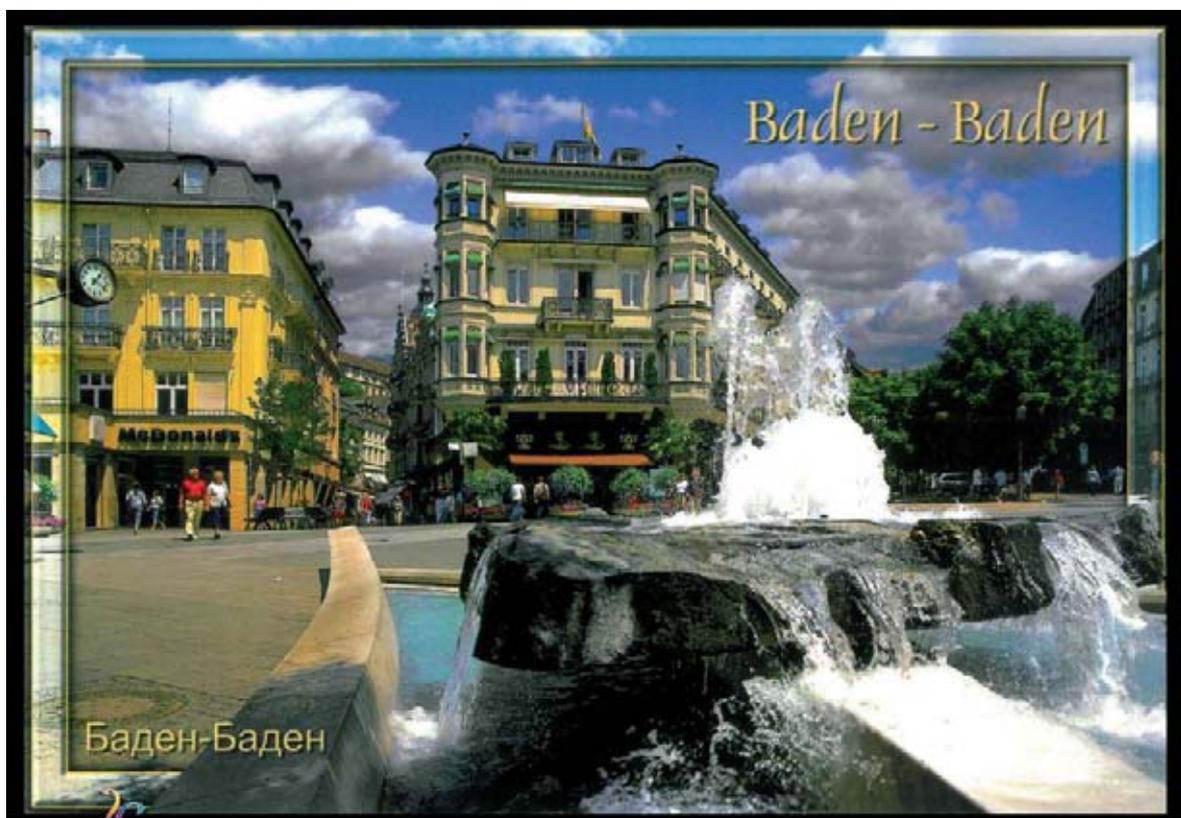
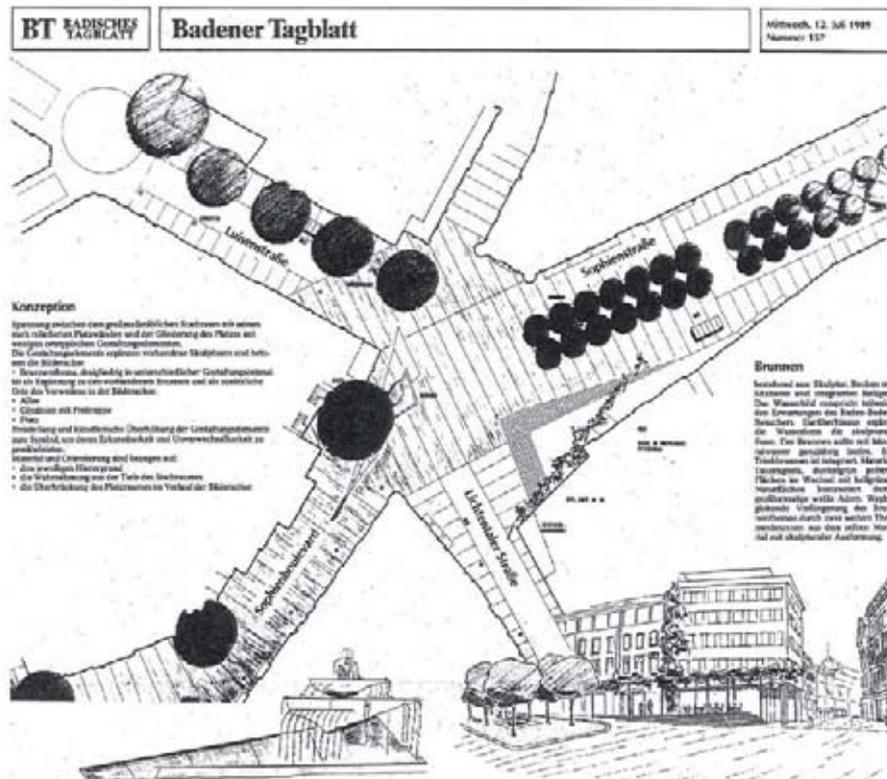
Marktplatz

- **Belebung des Markplatzes durch gelegentliche Sonderaktionen wie z.B. Freilichttheater, hist. Markt**
- **Überarbeitung der Platzgestaltung des Markplatzes**
- **Erarbeitung Gesamtkonzept unter Einbeziehung der hist. bedeutsamen Nachbargebäude**
- **Kaiserquelle**

BADEN BADEN Siedlung und Freiraum **LB BW Immobilien**
Kommunale Entwicklungsplanung **2020** 1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Städtebauliche Schwerpunktebereiche 31 Kommunalentwicklung GmbH

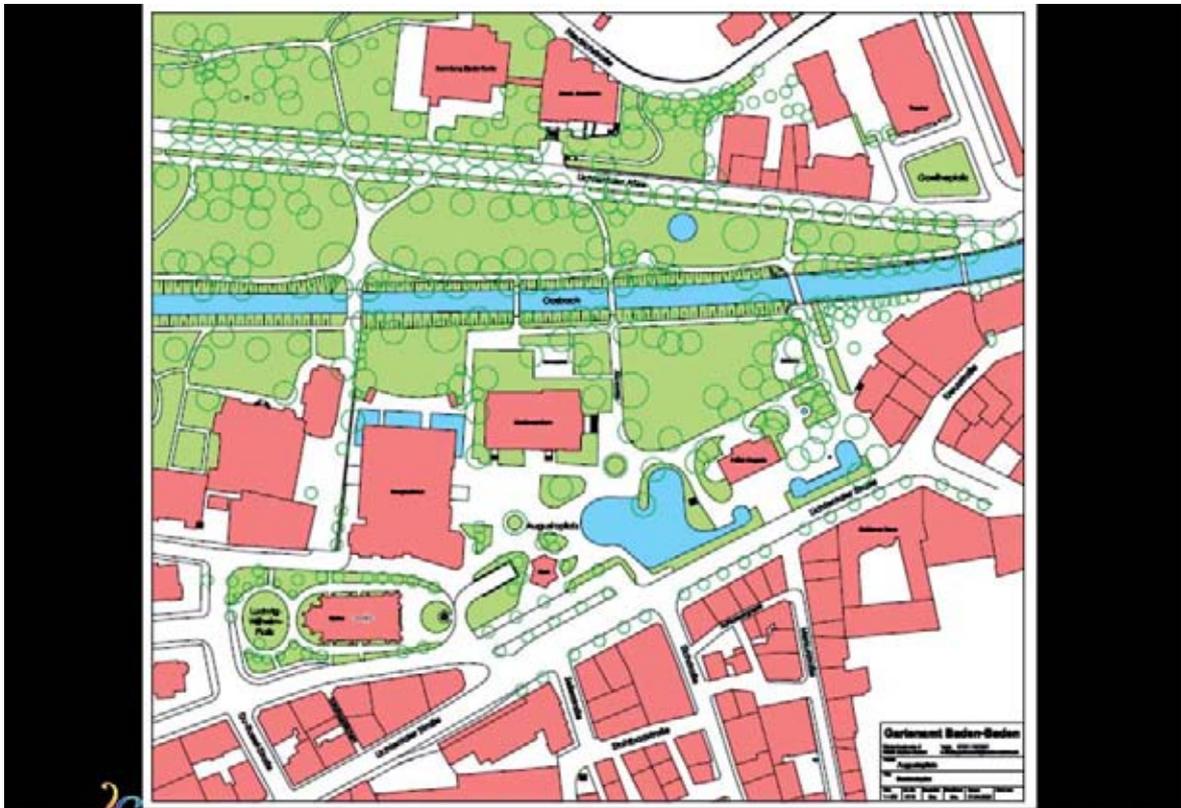


BADEN BADEN Siedlung und Freiraum **LB BW Immobilien**
Kommunale Entwicklungsplanung **2020** 1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Städtebauliche Schwerpunktebereiche 32 Kommunalentwicklung GmbH





BADEN BADEN 2020 **Siedlung und Freiraum** **LB≡BW Immobilien**
 1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Städtebauliche Schwerpunktbereiche 35 **Kommunalentwicklung GmbH**



BADEN BADEN 2020 **Siedlung und Freiraum** **LB≡BW Immobilien**
 1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Städtebauliche Schwerpunktbereiche 36 **Kommunalentwicklung GmbH**



Augustaplatz

1. Realisierung in den 80er Jahren nach Planungswettbewerb, um eine Abschirmung der Lichtentaler Str. zu erreichen
2. Wasserflächen heute eher als Barrieren gesehen
3. Wenig Aufenthaltsqualität
4. Verbesserung der Erschließung (Kongresshaus)

BADEN-BADEN

BADEN BADEN Siedlung und Freiraum **LB BW Immobilien**
Kommunale Entwicklungsplanung **2020** 1. Innenstadt: bauliche und städteräumliche Qualität | Städtebauliche Schwerpunktbereiche 37 Kommunalentwicklung GmbH

1.3. Heutige Nutzung des öffentlichen Raumes



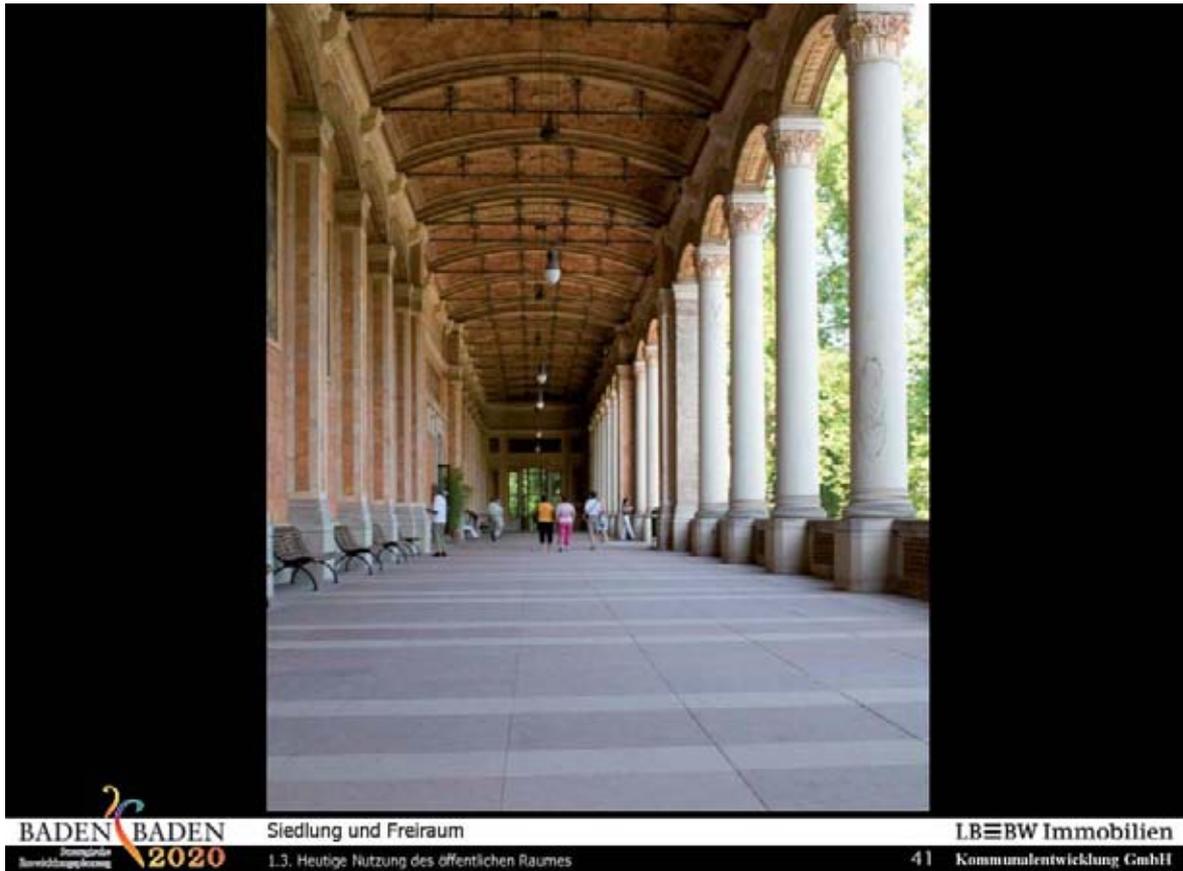
BADEN-BADEN Siedlung und Freiraum **LB BW Immobilien**
Kommunale Entwicklungsplanung **2020** 1.3. Heutige Nutzung des öffentlichen Raumes 38 Kommunalentwicklung GmbH



BADEN BADEN 2020 **Siedlung und Freiraum** **LB BW Immobilien**
Kommunale Entwicklungsplanung **1.3. Heutige Nutzung des öffentlichen Raumes** **39** Kommunalentwicklung GmbH



BADEN BADEN 2020 **Siedlung und Freiraum** **LB BW Immobilien**
Kommunale Entwicklungsplanung **1.3. Heutige Nutzung des öffentlichen Raumes** **40** Kommunalentwicklung GmbH





BADEN BADEN
Städtische
Bauverwaltung
2020

Siedlung und Freiraum
1.3. Heutige Nutzung des öffentlichen Raumes

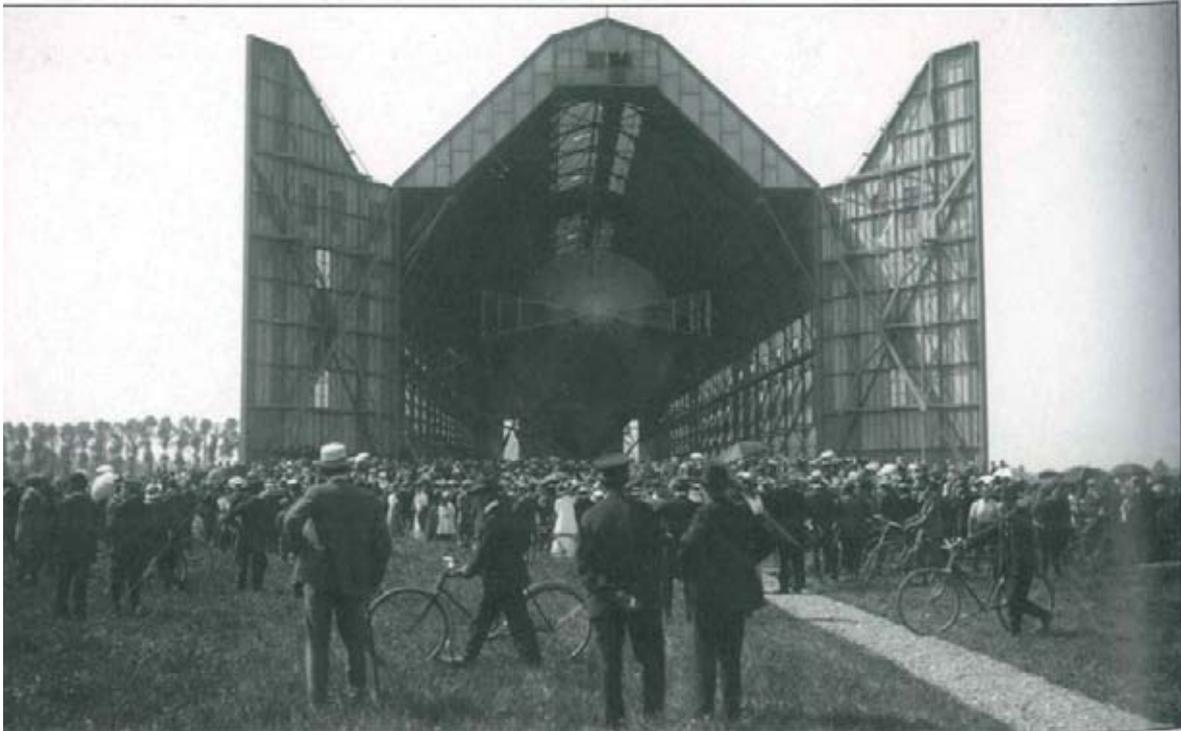
LB BW Immobilien
43 Kommunalentwicklung GmbH



BADEN BADEN
Städtische
Bauverwaltung
2020

Siedlung und Freiraum
1.3. Heutige Nutzung des öffentlichen Raumes

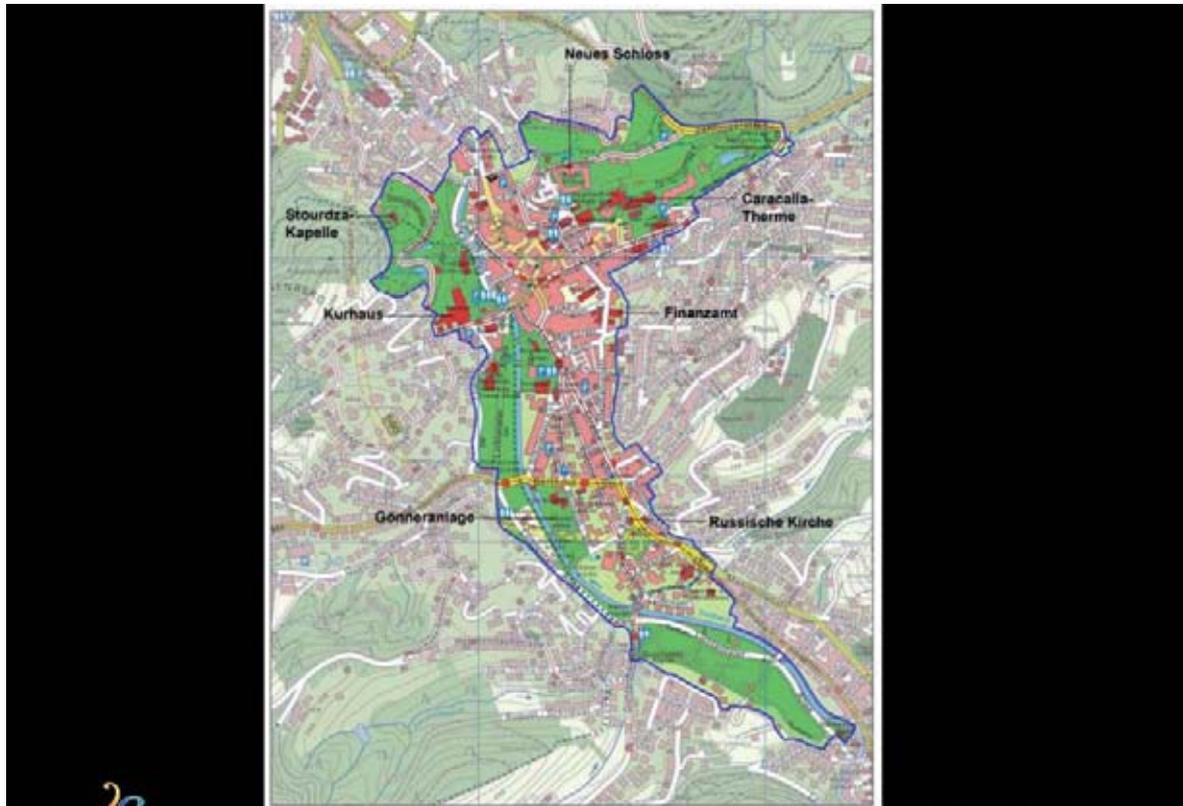
LB BW Immobilien
44 Kommunalentwicklung GmbH



BADEN BADEN 2020 Impulsreferat Siedlung und Freiraum Siedlung und Freiraum **LB[≡]BW Immobilien** 45 Kommunalentwicklung GmbH
1.3. Heutige Nutzung des öffentlichen Raumes



BADEN BADEN 2020 Impulsreferat Siedlung und Freiraum Siedlung und Freiraum **LB[≡]BW Immobilien** 46 Kommunalentwicklung GmbH
1.3. Heutige Nutzung des öffentlichen Raumes

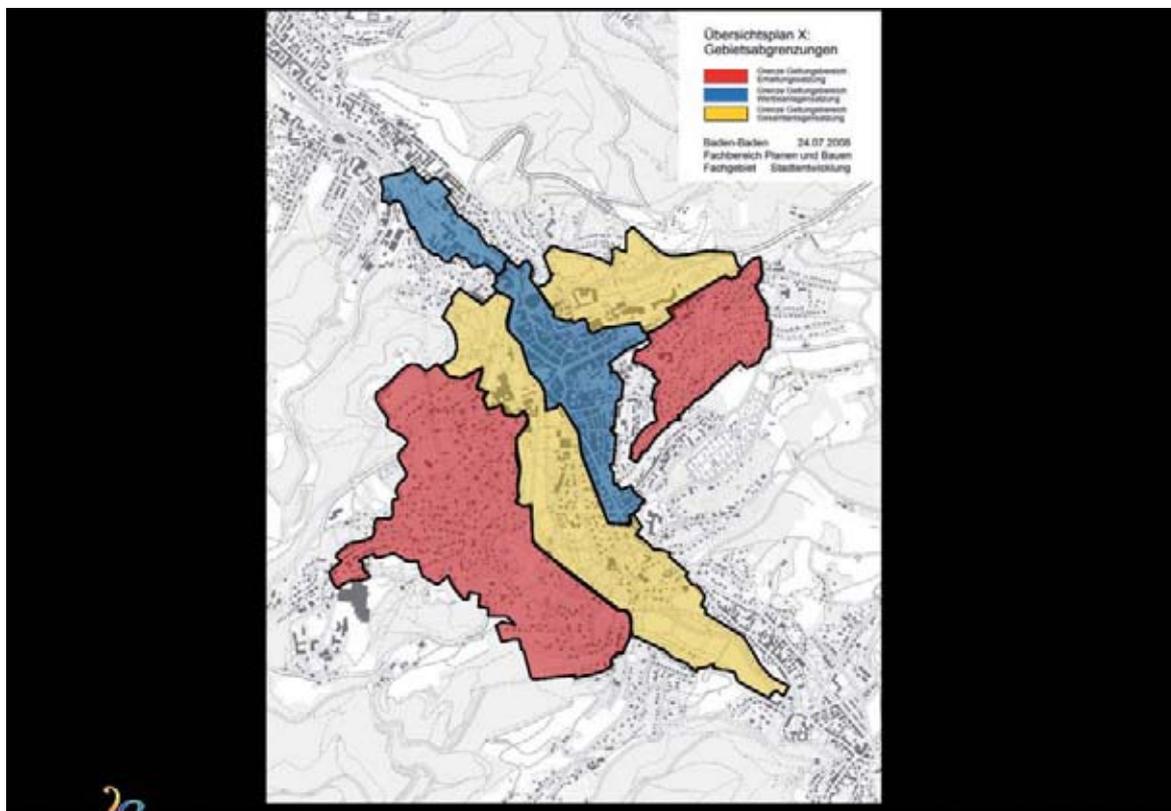


1. Innenstadt: bauliche und stadträumliche Qualität

1.4. Instrumente

Sondernutzungssatzung

Regelungs-Inhalt	Über den Gemeingebrauch hinausgehende Nutzungen im öffentlichen Raum (Warenauslagen, Gastronomiebestuhlung, Reisegewerbe, Verkaufsstände etc.)
Geltungsbereich	Gesamtstadt (mit Sonderregelungen für Bereich GASS)
Erfasste Fläche	öffentlicher Straßenraum
Ansprechpartner	FB Bürgerdienste, Sicherheit und Umwelt (BSU), FG öffentliche Ordnung
in Kraft seit	31.10.1985 (wird derzeit überarbeitet)
Rechtsform	Satzung nach § 16 Straßengesetz (StG)



1. Innenstadt: bauliche und stadträumliche Qualität

1.4. Instrumente

Gesamtanlagenschutzsatzung (GASS)

Regelungs-Inhalt	Unterschutzstellung des vorhandenen schützenswerten Erscheinungsbildes der Innenstadt und Genehmigungspflicht für Veränderungen am geschützten Bild der Gesamtanlage
Geltungsbereich	Innenstadt
Erfasste Fläche	Öffentliche und private Flächen sofern sie vom öffentlichen Straßenraum aus einsehbar sind
Ansprechpartner	FB Planen und Bauen, FG Bauordnung/ Sachgebiet Denkmalschutz - GASS
in Kraft seit	01.02.2008
Rechtsform	Satzung nach § 19 Denkmalschutzgesetz (DSchG)

1. Innenstadt: bauliche und stadträumliche Qualität

1.4. Instrumente

Werbeanlagensatzung

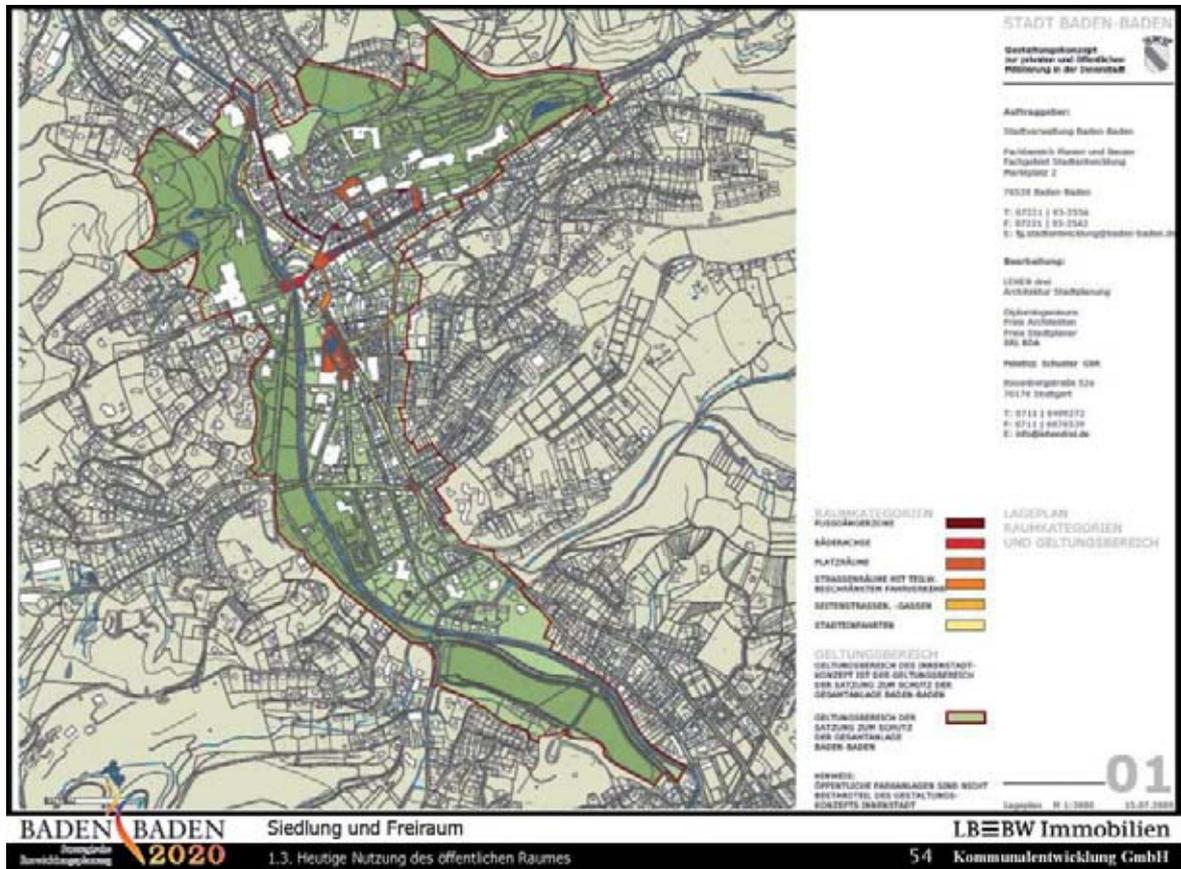
Regelungs-Inhalt	Definition von Art, Umfang und Gestaltung von Werbeanlagen, Anschlagtafeln, Schaukästen und Automaten
Geltungsbereich	Innenstadt (Bereich Fußgängerzone bis Bertholdplatz)
Erfasste Fläche	Öffentliche und private Flächen / Gebäude
Ansprechpartner	FB Planen und Bauen, FG Bauordnung
in Kraft seit	27.02.2003
Rechtsform	Satzung nach § 74 LBO

1. Innenstadt: bauliche und stadträumliche Qualität

1.4. Instrumente

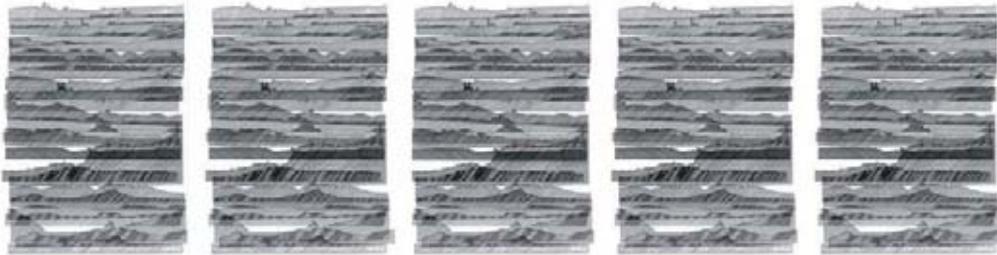
Gestaltungskonzept Innenstadt

Regelungs-Inhalt	Definition von gestalterischen Standards für öffentliche und private Möblierungen
Geltungsbereich	Innenstadt (deckungsgleich mit GASS)
Erfasste Fläche	Öffentliche und private Flächen sofern sie vom öffentlichen Straßenraum aus einsehbar sind
Ansprechpartner	FB Planen und Bauen, FG Bauordnung/ Sachgebiet Denkmalschutz - GASS und FG Stadtentwicklung
in Kraft seit	Wird derzeit erarbeitet
Rechtsform	Richtlinie der Stadt Baden-Baden für die Verwaltungspraxis zur Beurteilung von Anträgen nach der Sondernutzungssatzung und Gesamtanlagenschutzsatzung



2. Hanglagen: Dichte und Bauvolumen

Stadt und Topographie

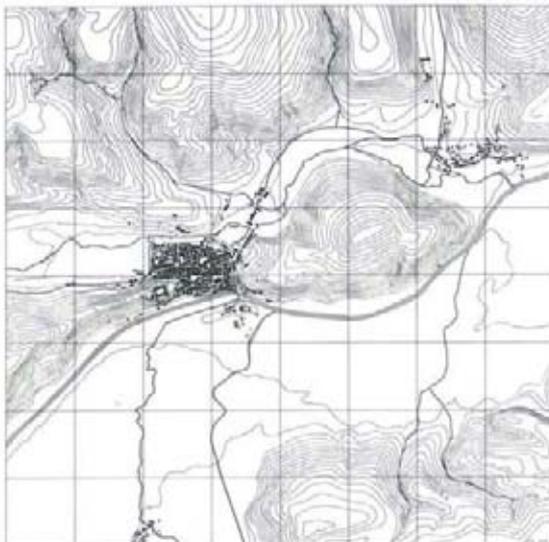


55

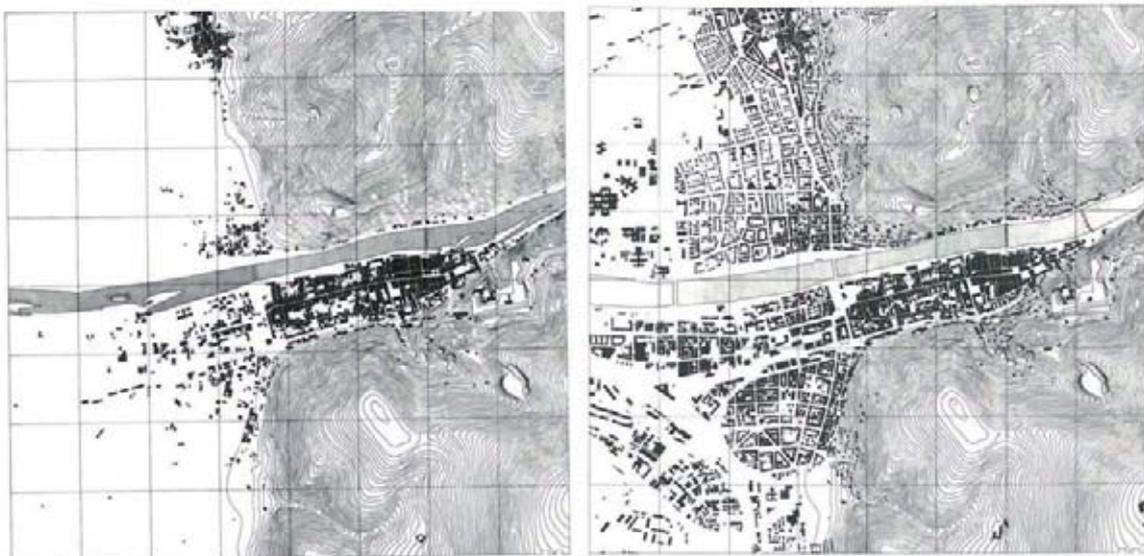
Tübingen

1840

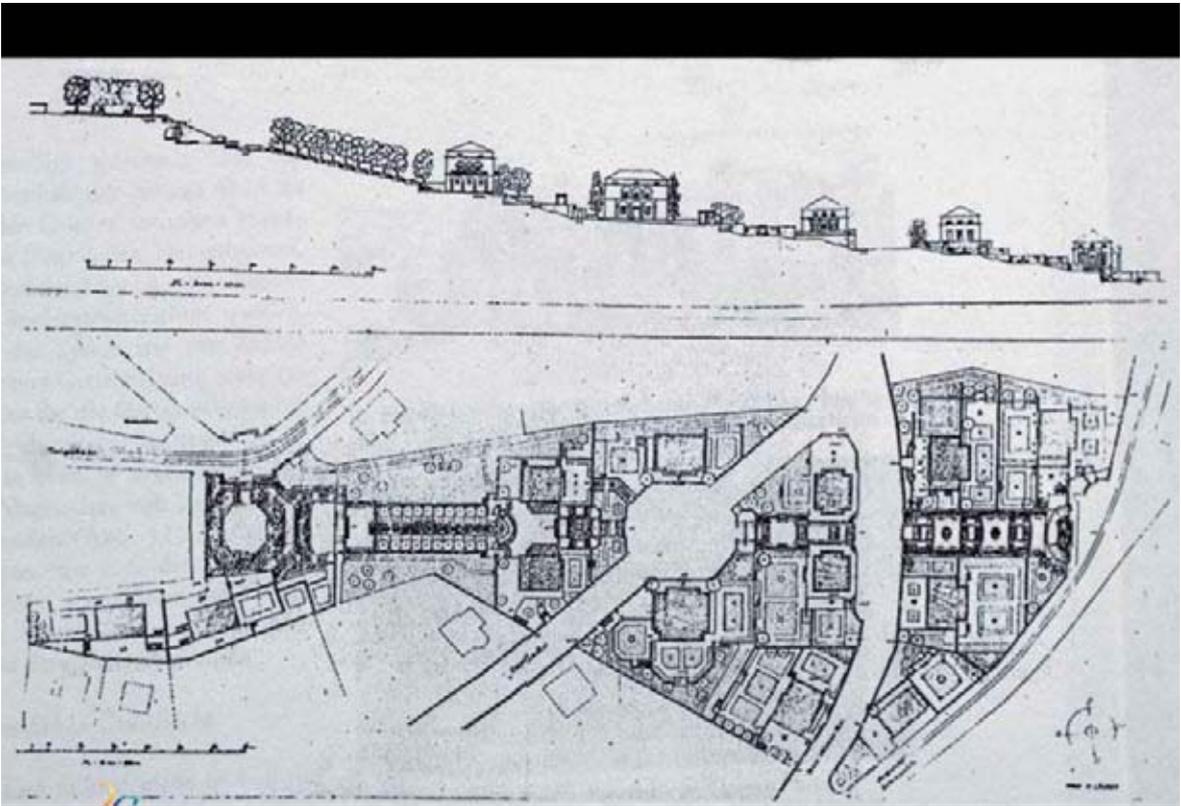
1982



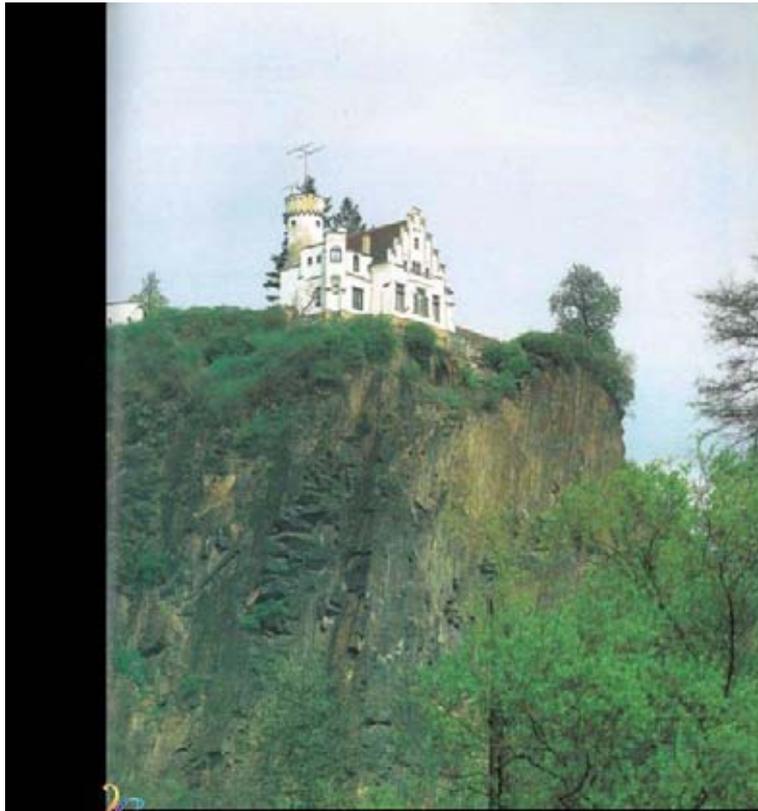
Heidelberg 1880 1981



BADEN BADEN Siedlung und Freiraum **LB≡BW Immobilien**
Kommunale **2020** 2. Hanglagen: Dichte und Bauvolumen | Heidelberg 57 Kommunalentwicklung GmbH

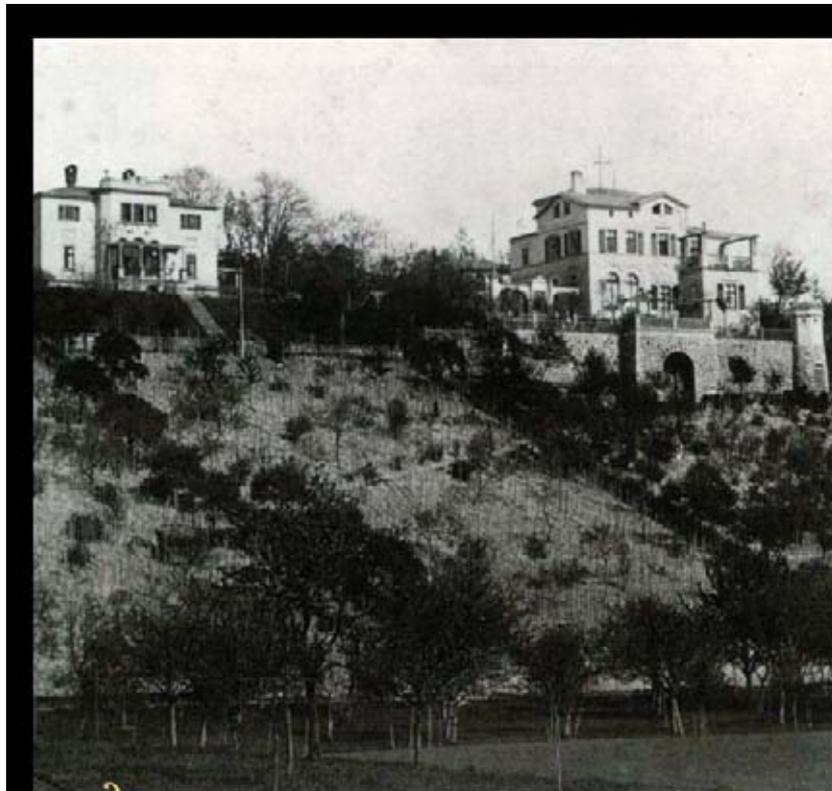


BADEN BADEN Siedlung und Freiraum **LB≡BW Immobilien**
Kommunale **2020** 2. Hanglagen: Dichte und Bauvolumen 58 Kommunalentwicklung GmbH



Bevorzugte Wohnlagen

- Halbhöhen mitbestimmend für die Unverwechselbarkeit einer Stadt
- Fester Bestandteil der Identität und Anziehungskraft
- Starke Durchgrünung
- Bebauungsdichte wesentlich geringer als Innenstadt



Parzellenstruktur

- 60 % der Flurstücke bis 500 qm groß
- 30 % zwischen 500 und 1.000 qm groß
- Freistehende Gebäude in Hanglagen i.d.R. zwischen 600 und 1.000 cbm

Ziele:

- Erhalt der Parzellenstruktur
- Vermeidung von Gebäudegruppen
- Einzelbaufenster statt Baustreifen



Bebauungspläne

- Insgesamt 956 Bebauungspläne für Hanglagen
- Überwiegend 2 Vollgeschosse zulässig
- Talseits 3- bis 4-geschossig wirkend
- GRZ 0,2 bis 0,35
- GFZ 0,2 bis 0,7

BADEN BADEN Siedlung und Freiraum
Kommunale Entwicklungsplanung **2020** 2. Hanglagen: Dichte und Bauvolumen

LB³BW Immobilien
61 Kommunalentwicklung GmbH



Gefahr der städtebaulichen Überformung der Halbhöhenlagen

- Bebauung in zweiter Reihe
- Anbau und Vergrößerung der vorhandenen Bausubstanz
- Freilegung bestehender Grundstücke und Neubebauung
- Zusammenlegen von Parzellen
- Nutzungsänderungen

BADEN BADEN Siedlung und Freiraum
Kommunale Entwicklungsplanung **2020** 2. Hanglagen: Dichte und Bauvolumen

LB³BW Immobilien
62 Kommunalentwicklung GmbH



Stadtplan 1884

- Beginn der Aufsiedlung Anfang 20. Jhd.
- Notwendigkeit des Wachstums
- Leitbild: durchgrünte Landhausgebiete
- Zwei- bis dreigeschossig, Höhenbegrenzung auf 16 m
- Größere Gebäudeabstände, mind. 14 bis 20 m

BADEN BADEN Siedlung und Freiraum
Städtebauliche Entwicklungsplanung **2020** 2. Hanglagen: Dichte und Bauvolumen

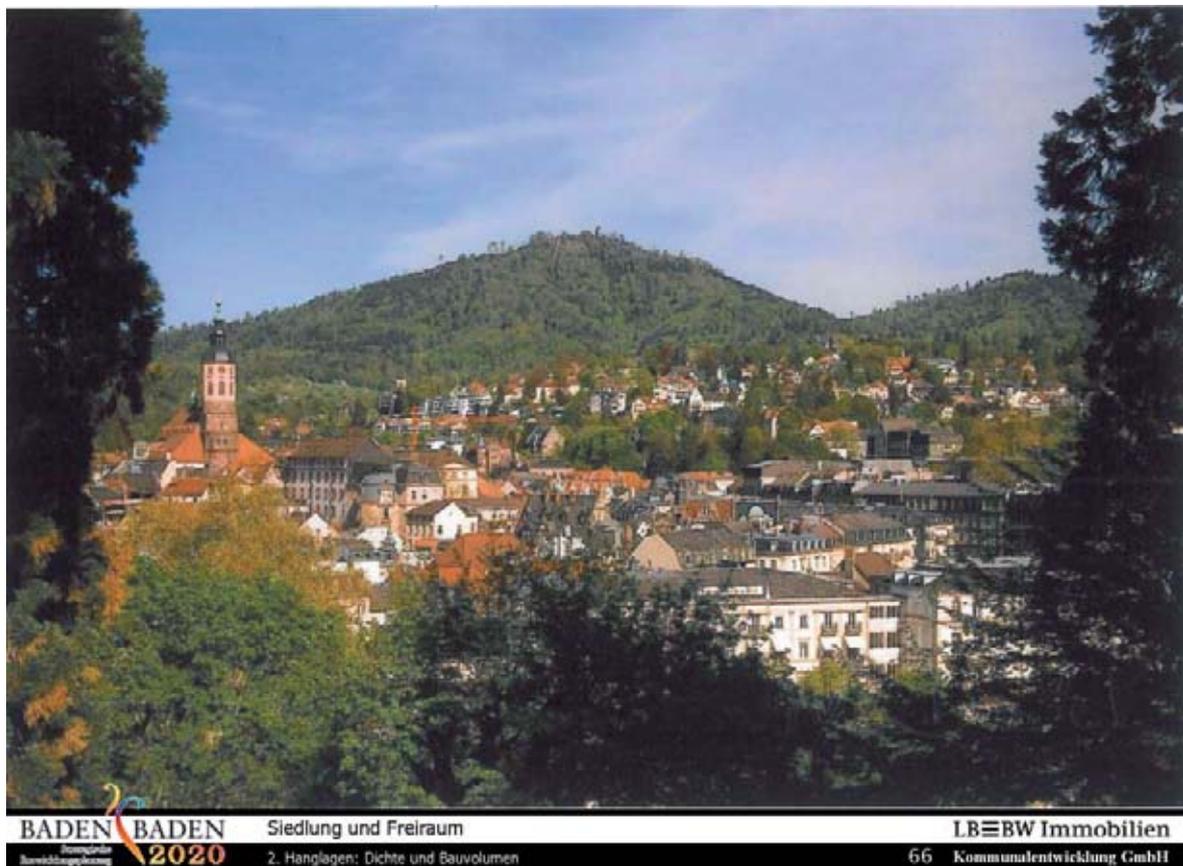
LB BW Immobilien
 63 Kommunalentwicklung GmbH



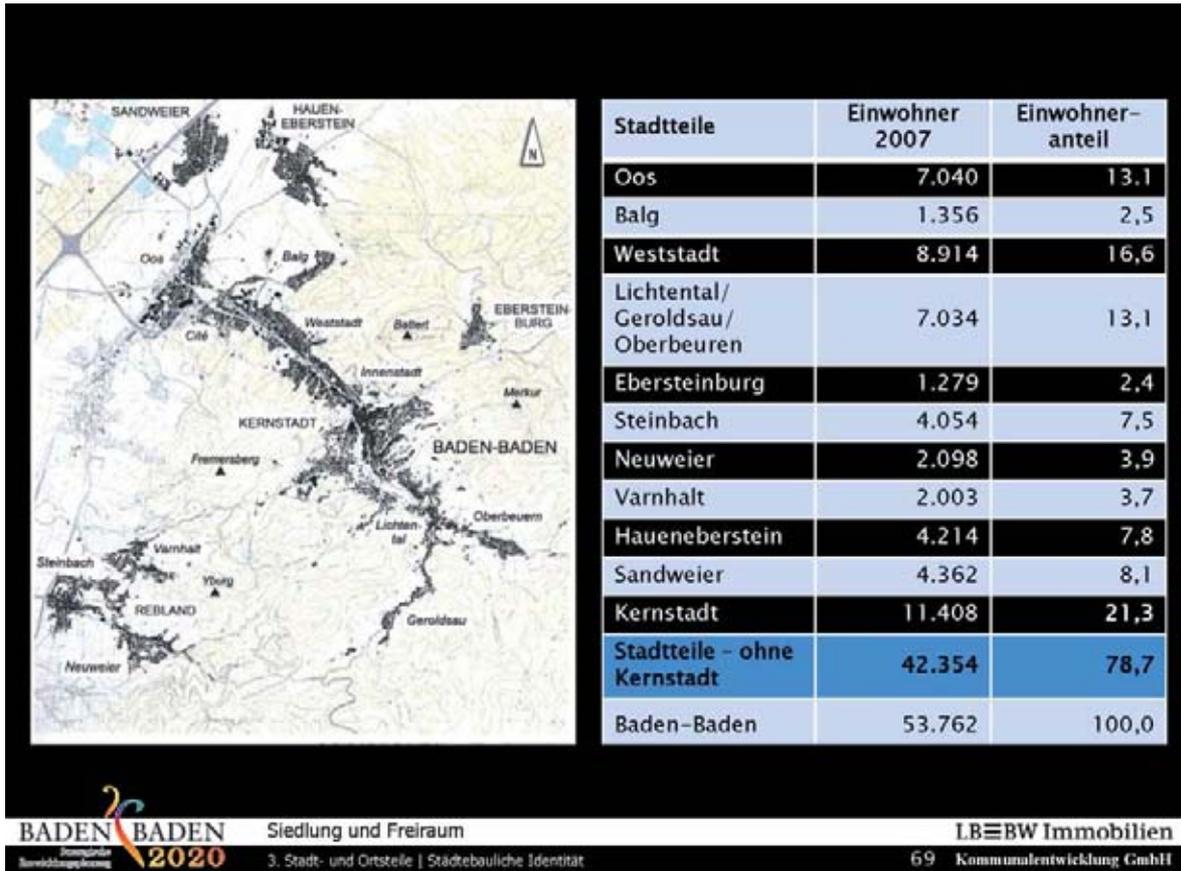
Anlage 1

BADEN BADEN Siedlung und Freiraum
Städtebauliche Entwicklungsplanung **2020** 2. Hanglagen: Dichte und Bauvolumen

LB BW Immobilien
 64 Kommunalentwicklung GmbH









BADEN BADEN
Städtebauliche
Entwicklungsgesellschaft
2020

Siedlung und Freiraum
3. Stadt- und Ortsteile | Städtebauliche Identität

LB BW Immobilien
71 Kommunalentwicklung GmbH



BADEN BADEN
Städtebauliche
Entwicklungsgesellschaft
2020

Siedlung und Freiraum
3. Stadt- und Ortsteile | Städtebauliche Identität

LB BW Immobilien
72 Kommunalentwicklung GmbH





BADEN BADEN Impulsreferat
Siedlung und Freiraum **2020** Siedlung und Freiraum
3. Stadt- und Ortsteile | Städtebauliche Identität

LB BW Immobilien
75 Kommunalentwicklung GmbH

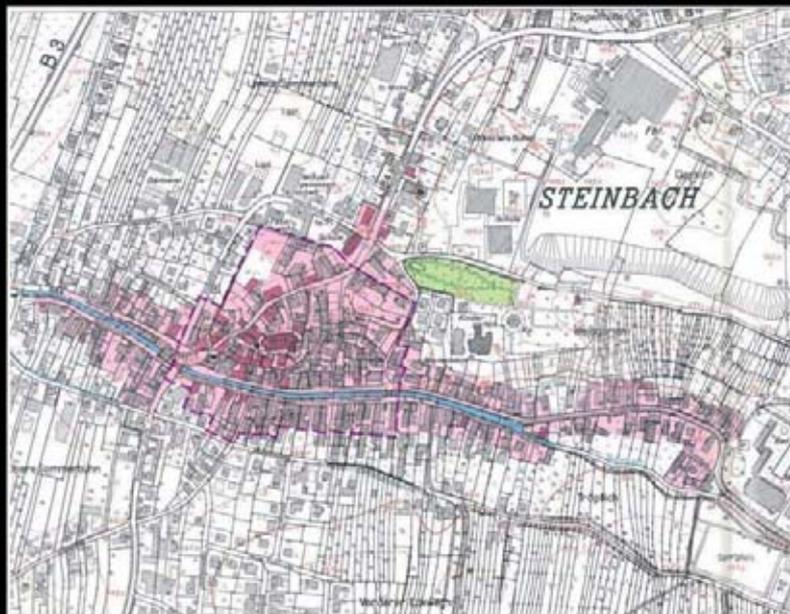


BADEN BADEN Impulsreferat
Siedlung und Freiraum **2020** Siedlung und Freiraum
3. Stadt- und Ortsteile | Städtebauliche Identität

Ziele

- Eigenentwicklung gewährleisten
- Aufwertung der Dorfzentren
- behutsame Nachverdichtung der Ortskerne
- Städtebauliche Entwicklungsperspektiven
- Gestaltung der Ortsränder
- Erhalt der historischen Bausubstanz

LB BW Immobilien
76 Kommunalentwicklung GmbH



Instrument:
Rahmenpläne
Stadtteile

Bausteine, z.B.:

- Wohnen
- Wirtschaft und Arbeit
- Kultur und Bildung
- Freizeit und Sport
- Soziales
- Landschaft und Freiraum
- Verkehr

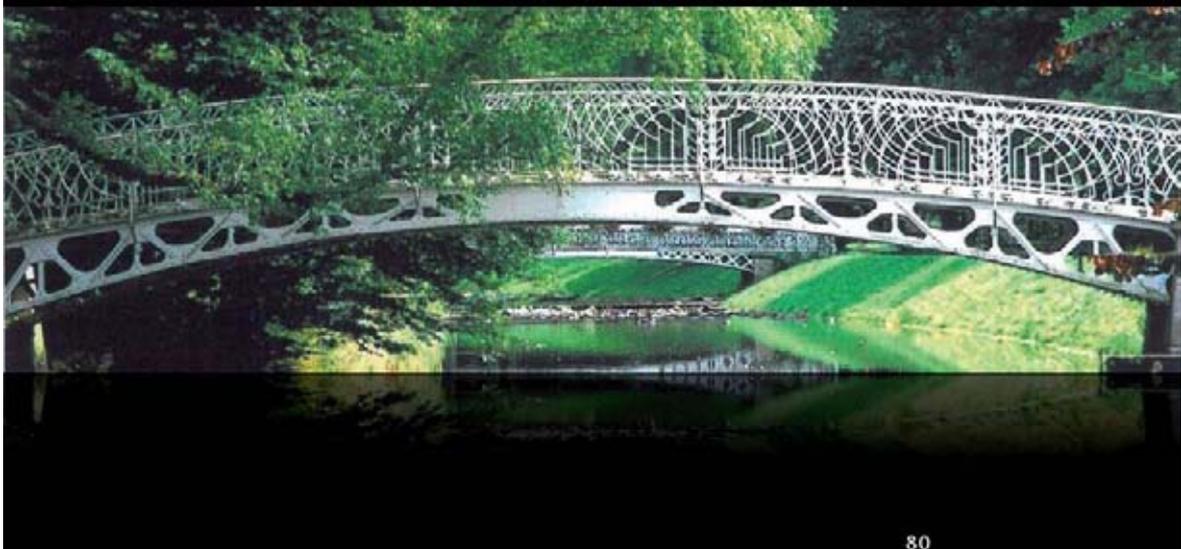
	Reserven in erschlossenen Gebieten/rechtskräftige BPläne	Laufende BPlanverfahren/ nicht erschlossen	Gebiete ohne BPlan*	Insgesamt
▪ In Hektar***	30,0	16,8	76,0	122,8
▪ Mögliche Wohneinheiten	905	760	2.640	4.305
▪ Einwohner	2.140	1.850	5.810	9.800
▪ In Hektar***	12,0	48,7	25,1	85,8
▪ Mögliche Arbeitsplätze (40 AP/ha)	480	1.950	1.000	3.430

Quelle: Stadt Baden-Baden, *ohne Baulücken, Arrondierungen, Nachverdichtungen im Bestand gerundete Werte, ** Wohnbauflächenentwicklung 2010, *** Bruttoflächen



4. Grünes Band entlang der Oos

Stärkung der städtebaulichen Qualität und Funktion





Ausgangslage

- Grünes Rückgrat der Stadtstruktur
- Klosterwiese bis Wörthböschelpark
- Vernetzungen in die Landschaft als großes Potenzial

BADEN BADEN Siedlung und Freiraum **LB BW Immobilien**
Kommunale Entwicklungsplanung **2020** 4. Grünes Band entlang der Oos | Stärkung der städtebaulichen Qualität und Funktion 81 Kommunalentwicklung GmbH

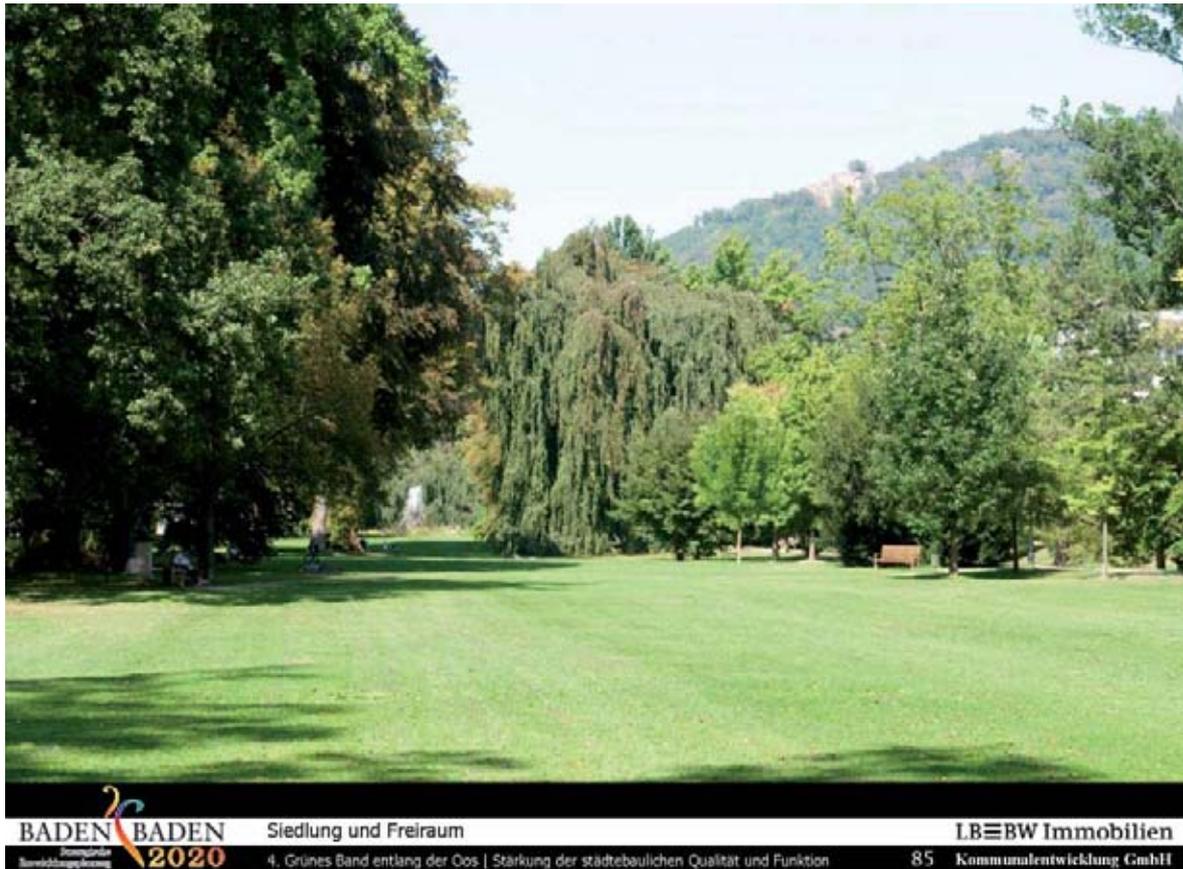


Einzelne Elemente

- Lichtentaler Allee als Kulturdenkmal
- Aumattareal als Schwerpunkt für Vereins- und Freizeitsport
- Wörthböschelpark als Volks- und Bürgerpark

BADEN BADEN Siedlung und Freiraum **LB BW Immobilien**
Kommunale Entwicklungsplanung **2020** 4. Grünes Band entlang der Oos | Stärkung der städtebaulichen Qualität und Funktion 82 Kommunalentwicklung GmbH

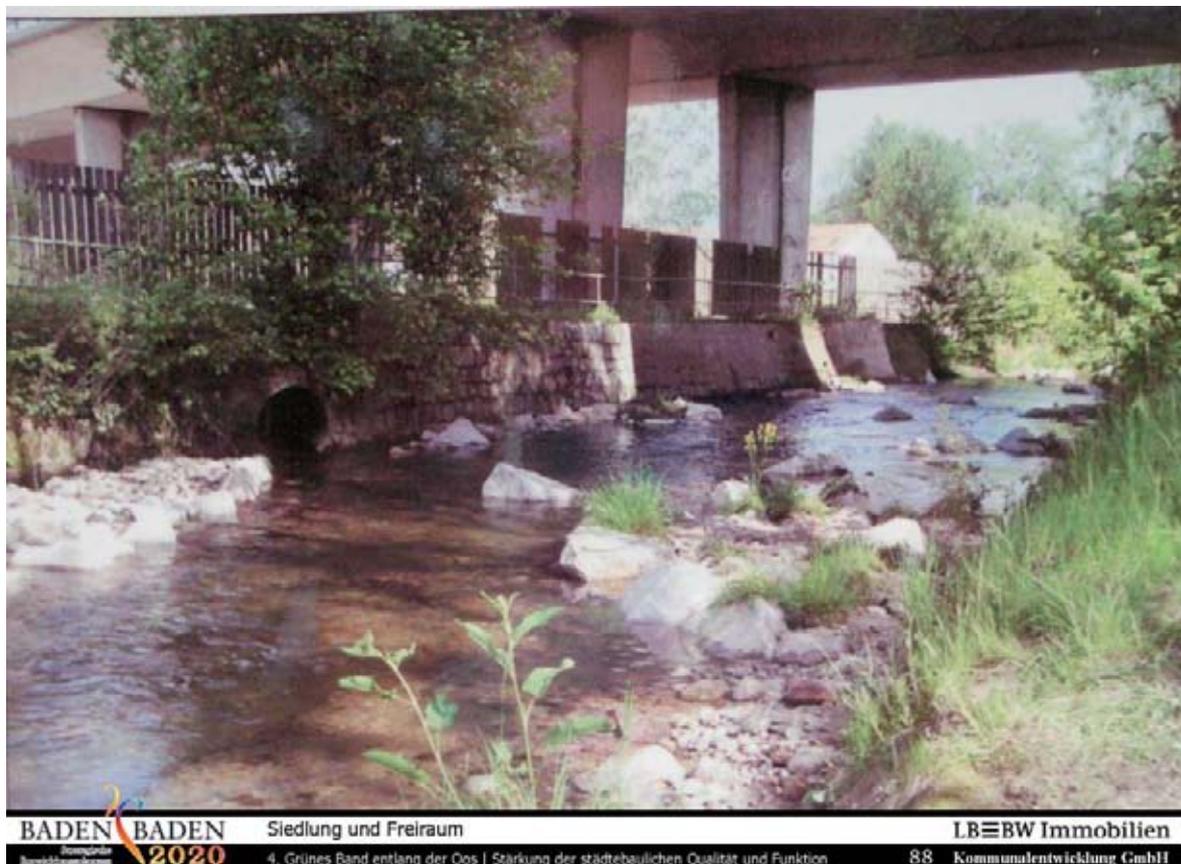




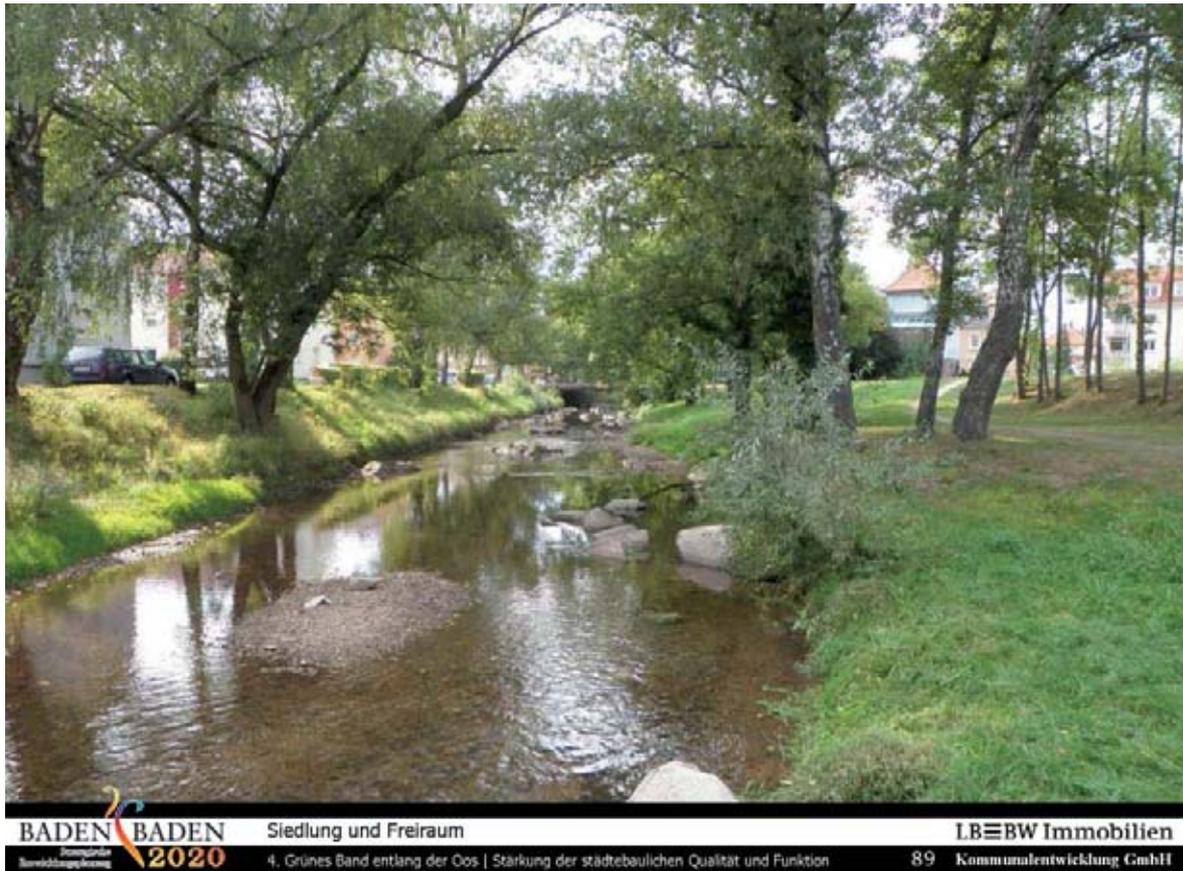


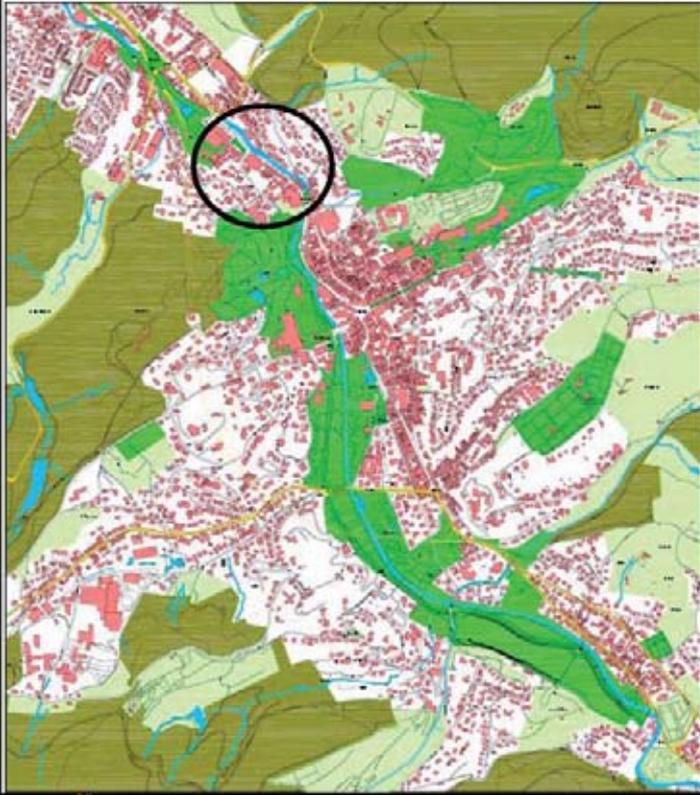
Oos im
Bereich des
“Tausendfüßlers”
vor und nach der
ökologischen
Aufwertung.

BADEN BADEN Siedlung und Freiraum **LB≡BW Immobilien**
2020 4. Grünes Band entlang der Oos | Stärkung der städtebaulichen Qualität und Funktion 87 Kommunalentwicklung GmbH



BADEN BADEN Siedlung und Freiraum **LB≡BW Immobilien**
2020 4. Grünes Band entlang der Oos | Stärkung der städtebaulichen Qualität und Funktion 88 Kommunalentwicklung GmbH





Unterbrechung
des Grünen
Bandes

BADEN BADEN Siedlung und Freiraum
2020
4. Grünes Band entlang der Oos | Stärkung der städtebaulichen Qualität und Funktion

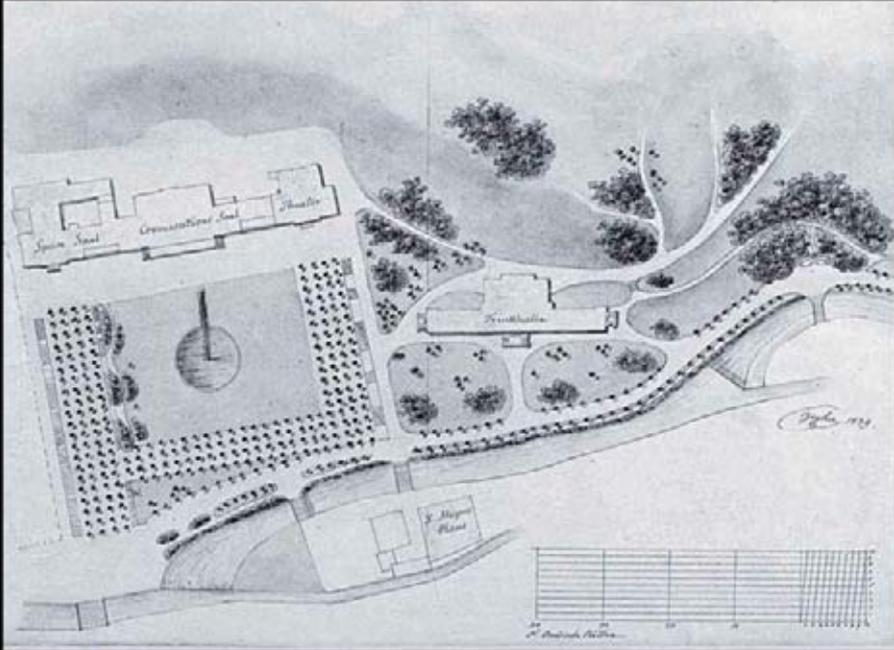
LBBW Immobilien
91 Kommunalentwicklung GmbH

5. Kulturlandschaft

Sicherung und Pflege der landschaftlichen Vielfalt



92



Ausgangslage

- Topografische, landschaftliche und geologische Vielfalt
- Rebland mit Streuobstlagen und Wiesenlagen als attraktive Naturräume
- Hoher Erholungswert von Stadt und Landschaft für Bürger und Besucher

BADEN BADEN
 2020
 Siedlung und Freiraum

5. Kulturlandschaft | Sicherung und Pflege der landschaftlichen Vielfalt

LB³BW Immobilien
 93 Kommunalentwicklung GmbH



Ausgangslage

- Fortschreitende Verwaldung der Seitentäler
- Verbrachung von Flächen durch Strukturwandel in der Landwirtschaft
- Siedlungsdruck
- **Verlust von ökologisch und landschaftlich wertvollen Offenlandsflächen**

BADEN BADEN
 2020
 Siedlung und Freiraum

5. Kulturlandschaft | Sicherung und Pflege der landschaftlichen Vielfalt

LB³BW Immobilien
 94 Kommunalentwicklung GmbH



**Bisherige
Maßnahmen**

- Grunderwerb und Pacht zur Arrondierung von Pflegeflächen
- Finanzielle Förderung der landwirtschaftlichen Nutzung mit Hilfe der Landschaftspflege-richtlinie
- Förderung der Pflanzung und Pflege von Streuobstbäumen (1992 – 2002)



**Bisherige
Maßnahmen**

- Beweidung mit Rindern und Schafen
- Differenziertes Pflegekonzept für stadteigene Flächen
- Patenschaften mit Schulklassen
- Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Ausstellungen zu Streuobst und Schafweide)



BADEN BADEN Siedlung und Freiraum
Kommunale
Bereitstellungsgesellschaft **2020** 5. Kulturlandschaft | Sicherung und Pflege der landschaftlichen Vielfalt

LB BW Immobilien
97 Kommunalentwicklung GmbH



Instrument:
Landschaftsplan
Seit 2007 in der Fortschreibung

- Bestandsaufnahme von Natur und Landschaft
- Flächennutzungen und ihre Wirkung
- Zustandsbeurteilung
- **Landschaftspfegerisches Entwicklungskonzept mit Leitbildern und Maßnahmen**

BADEN BADEN Siedlung und Freiraum
Kommunale
Bereitstellungsgesellschaft **2020** 5. Kulturlandschaft | Sicherung und Pflege der landschaftlichen Vielfalt

LB BW Immobilien
98 Kommunalentwicklung GmbH



Strategische Entwicklungsplanung Baden-Baden 2020 – Phasen der Stadtentwicklung

	Zeit/Phase	Problem/Aufgabe/Chance	Planungsansatz
1	1945 – Ende 1960er Jahre	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wiederaufbau Verwaltung ▪ Integration Heimatvertriebene/Flüchtlinge ▪ Sitz der französischen Militärverwaltung in Deutschland 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Gesamtplanung ▪ Planung von einzelnen Projekten
2	1970/1980 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rückläufige Gästezahlen ▪ Verkehrsprobleme ▪ Ansehensverlust der Stadt in der öffentlichen Wahrnehmung ▪ Kommunale Neugliederung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt- und Kurortentwicklung Baden-Baden (1973/1974) ▪ Bilanz (1980) ▪ Bilanz (1985) ▪ Fortschreibung (1987)
3	1990er Jahre – heute	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abzug der französischen Truppen ▪ Konkurrenz der Kur- und Kongress-Standorte ▪ Soziale Differenzierung/Zuwanderung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perspektiven/Fortschreibung des Stadt- und Kurortentwicklungsplans 2003 ▪ Leitbild Stadtverwaltung
4	zukünftig	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demographischer Wandel ▪ Ökologische Herausforderungen ▪ Wirtschaftlicher Strukturwandel 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategische Entwicklungsplanung Baden-Baden 2020 ▪ Verkehrsentwicklungsplan Baden-Baden



Strategische Ausrichtung/Schwerpunkt	Projekte/Konzepte (beispielhaft)
Kur- und Bäderstadt <ul style="list-style-type: none"> ▪ Repositionierung der Stadt als internationale Kur- und Bäderstadt ▪ (Ansätze zum Aufbau der Kongressstadt) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ab 1950/51 Erste Saison Kurort/Wiedereröffnung ▪ Badische Weinstraße (1954) ▪ Augustabad (1965) ▪ Kongresshaus (1968) ▪ Schwarzwaldhochstraße
Ausbau Tourismusstandort/Gewerbestandort, Verkehrslösung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neupositionierung als Kur-/Kongress- und Tourismusstandort 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Caracalla-Therme (1985) ▪ Intervention im Verkehrsbereich (Fußgängerzonen, Umfahrungen, Turnellösungen) ▪ Aufbau Standbein Gewerbe, u.a. durch Flächenpotentiale aus Eingemeindungen ▪ Parkgaragen
Ausbau Kultur/Wohnstandort/ Einzelhandelsstandort <ul style="list-style-type: none"> ▪ Positionierung in allen Bereichen (von der Internationalen Urlaubs- und Bäderstadt bis hin zum Standort für erlebnisreichen Einkauf) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Festspielhaus (1998, städt. Initiative) ▪ Museum Frieder Burda (2004, private Initiative) ▪ Entwicklung Cité/Fachmarktzentrum (2006) ▪ LA 8 (2009, private Initiative) ▪ Museum für Fabergé Kunst (2009, private Initiative)
Nachhaltige Stadtentwicklung (P1/P2/P3) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Baden-Baden entwickelt sich nachhaltig und dynamisch ▪ Baden-Baden schont die natürlichen Ressourcen und verbessert die Umweltqualität ▪ Baden-Baden stärkt die umwelt- und stadtverträgliche Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klimaschutzkonzept Baden-Baden ▪ Managementplan für den Erhalt der Kulturlandschaft Baden-Baden ▪ Stärkung/Ausbau des öffentlichen Verkehrs
Wirtschaftsstandort Baden-Baden (P4/P5) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Baden-Baden positioniert sich als nationaler und internationaler Tourismus- und Kongressstandort und festigt sein Image als Gesundheits- und Kulturstadt ▪ Baden-Baden baut den Wirtschaftsstandort aus 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kompetenzzentrum Gesundheit ▪ Kultur- und Tourismuskonzept ▪ Gewerbeflächenentwicklungskonzept
Qualitätvolle Stadtentwicklung (P6/P7) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Baden-Baden stärkt die städtebauliche Qualität ▪ Baden-Baden stärkt die Entwicklung der Stadtteile 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grünes Band entlang der Oos ▪ Bauliche und stadträumliche Qualität der Innenstadt ▪ Erhalt und Anpassung der Stadtteilfunktionen unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung und Wahrung der Identität der Stadtteile
Bürgerstadt (P8/P9/P10) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Baden-Baden entwickelt den Bildungsstandort und den Wissensstandort ▪ Baden-Baden stärkt den sozialen Zusammenhalt und entwickelt ihr familienfreundliches Profil weiter. ▪ Die Stadtverwaltung Baden-Baden fördert eine lebendige Bürgerschaft und unterstützt den Informationsaustausch 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bildungshäuser ▪ Schulentwicklungsplanung ▪ Konzept zum U 3-Ausbau ▪ Teilhabeplan Menschen mit Behinderungen ▪ Kommunikationskonzept Baden-Baden

