Stadt Waiblingen

Umgestaltung Neckarstraße
- Beschluss der Vorzugsvariante

Ortschaftsrat Hegnach am 24. April 2015
Ausschuss für Planung, Technik und Umwelt
am 28. April 2015 im Ratssaal in Waiblingen

Fachbereich Stadtplanung

Ausgangslage

- Die Neckarstraße (L 1142) = **zentrale Erschließungsachse** von Hegnach + eine der **Haupteinfallstraßen** nach Waiblingen aus Richtung Ludwigsburg.

- Die vorliegenden Zahlen zur durchschnittlichen Verkehrsbelastung (ca. 18.000 – 20.000 Kfz/24h, Anteil Schwerlastverkehr 10-12 %, Stand: 2014) belegen die überörtliche Bedeutung dieser Straße.

- Die in der Vergangenheit stattgefundenen politischen Diskussionen zu möglichen überörtlichen Straßenführungen (Thematik „Nordostring“) werden von der Landesregierung nicht weitergeführt.

  → den **vorhandener Verkehr** gilt es **möglichst verträglich abzuwickeln**. Hierbei sind die **unterschiedlichen Interessen** der Bewohner und der ansässigen Gewerbetreibenden in den weiteren Entscheidungen zu berücksichtigen.

Ausgangslage

- In den vergangenen Jahren konnte in Verbindung mit der Lärmaktionsplanung (Stufe 1) stufenweise die Einführung einer Tempo-30-Regelung erreicht werden. Reglementierung wurde von der zuständigen Genehmigungsbehörde (RP Stuttgart) im Jahr 2012 auf ganztags ausgedehnt. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind nicht vorgesehen.

- Der **öffentliche Straßenraum ist heute** – zugunsten des Individualverkehrs – **sehr großzügig gestaltet**.

  In Verbindung mit der geradlinigen Straßenführung und dem Fehlen an geeigneter Aufstellflächen für stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen steht die heutige Gestaltung des öffentlichen Raums im Widerspruch zur zwischenzeitlich eingeführten Tempo-30-Regelung → **häufige Tempoüberschreitungen**.

Zielsetzung

- Mit der **Umgestaltung und Neuordnung der Neckarstraße** zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen (Gottlieb-Daimler-Straße und Oeffinger Straße/Hauptstraße) soll erforderlicher **Spielraum zur Gestaltung** des öffentlichen Raums geschaffen werden.

  → Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Raums durch die Verwendung verschiedener Gestaltungselemente → **Verbesserung des Erscheinungsbilds der Haupterschließungsstraße** der Ortschaft als auch eine der Hauptzufahrtsstraßen von Waiblingen.

- Einbindung der Anforderungen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in die Planungen → u.a. **barrierefreier Ausbau der Haltestellen** positive Auswirkungen auf ältere und gehbehinderte Menschen als auch junge Familien mit Kinderwagen)

Verkehrssimulation

In den vergangenen Jahren wurden seitens der Verwaltung unterschiedliche Planungsvarianten erarbeitet und zusammen mit Bürgerschaft und Ortschaftsrat Hegnach diskutiert.

Bei den Diskussionen wurde von verschiedenen Seiten auf mögliche Konflikte durch angestauten Verkehr sowie auf die Verschlechterung der Einfahrtssituation in das Gewerbegebiet hingewiesen.

Im Jahr 2014 wurde neben einer Variante mit Mittelallee, ein Konzept mit Grünelementen in den seitlichen Straßenrandbereichen entwickelt und zur Diskussion gestellt (Ortschaftsrat und Bürgerschaft).

Verkehrssimulation

Für den **Kreuzungsbereich „Esslinger-Straße/Kirchstraße“** stellte sich die zentrale Frage, wie mit der Thematik der Linksabbiegespuren verfahren werden soll. Es wurde **in zwei Varianten** unterschieden, die den Rückbau der beiden Linksabbiegespuren beinhaltete (Variante **A**) bzw. die Linksabbiegespur aus Richtung Waiblingen in das Gewerbegebiet „Esslinger Straße“ (Variante **B**) beibehielt.

Um eine belastbare Grundlage für die verkehrliche Einschätzung solcher Maßnahmen im Kreuzungsbereich zu erhalten, wurde eine simulative Untersuchung erstellt. (Vorstellung im Ortschaftsrat Anfang 2015, Bürgerinfo Schafhofkeller Februar 2015)

Verkehrssimulation - Ergebnisse

Rückstau in der Abendspitze

Der geringste Rückstau tritt in der Variante B auf. Die Kreisverkehre sind in dieser Variante von den auftretenden Warteschlangen nicht betroffen.

Im Bestand und in der Variante A kann es zu einem Rückstau bis in den Kreisverkehr im Süden aus Richtung Waiblingen kommend. Der Kreisverkehr aus Richtung Neckarrems ist nur in der Variante A durch den auftretenden Rückstau betroffen.

Verkehrssimulation - Ergebnisse

Aufgrund der geringen Anzahl der **Linksabbieger** kommt es nur in wenigen Fällen zu einem Rückstau in der Neckarstraße. Mögliche kurzzeitige Beeinträchtigungen durch mehrere aufeinanderfolgende Linksabbieger werden in den darauf folgenden Umläufen immer wieder vollständig abgebaut.

Aus verkehrlicher Sicht können beide Varianten realisiert werden. Bei Variante A muss eine Aufstellfläche von 2 Pkw je Richtung im Knotenpunktinnenbereich vorhanden sein, um einen ausreichend leistungsfähigen Verkehrsablauf zu gewährleisten.

Um die Busbeschleunigung zu optimieren, sollte im Knotenpunkt Neckar-/ Esslinger /Kirchstraße ein eigenes Bussignal erhalten

Beteiligung der Öffentlichkeit

Am 10.02.2015 fand im Schafhofkeller eine Bürgerinformations-veranstaltung statt. Etwa 100 Bürgerinnen und Bürger informierten sich über den aktuellen Planungsstand, der durch Vertreter der Verwaltung und Fachplaner vorgestellt und zur Diskussion gestellt wurde.

Das Ergebnis der Veranstaltung kann mit den folgenden wesentlichen Punkten festgehalten werden:

- Eine funktionierende Ampelschaltung (Kreuzungsbereich „Esslinger Straße/Kirchstraße“) sei wichtig
- Eine Begrünung ja, aber keine „Mauer“, welche die Gewerbetreibenden behindere.

Beteiligung der Öffentlichkeit

- Tendenziell keine Buskaps im Straßenraum als zusätzliches „Hindernis“
- Umsetzung kann in Teilabschnitten erfolgen
- Der Ausweichverkehr auf landwirtschaftliche Wege soll stärker kontrolliert werden
- Die Anzahl der Geschwindigkeitsmessungen muss erhöht werden (mobil oder stationär)
- Verzicht auf die Linksabbiegerspuren wird kritisch gesehen

Diese Ergebnisse wurden in die Klausursitzung des Ortschaftsrats Hegnach am 28.02.2015 mit eingebunden.

Klausur des Ortschaftsrates (28.02.2015)

Im Rahmen einer anfangs durchgeführten Abfrage kristallisierten sich folgende Zielvorstellungen des Ortschaftsrates heraus (Beachtung im Rahmen der weiteren Diskussionen):

- stetig mit angemessener Geschwindigkeit fließender Verkehr, verbunden mit der Vorstellung einer besseren Ausfahrt aus der Ortsmitte bzw. für die Anwohner aus den Einfahrten.
- besseres Erscheinungsbild der Ortsdurchfahrt, die im Moment nicht als solche erkannt wird
- durch geeignete Maßnahmen zu einer verbesserten Einhaltung der Tempo-30-Regelung beitragen.
- Optimierung der Lichtsiganlanlage im Kreuzungsbereich „Esslinger Straße/ Kirchstraße“
- Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger sowie die Gewährleistung der Durchfahrt für Rettungsdienste und Feuerwehr.

Vorzugsvariante

Seitens der Verwaltung wurde die Neckarstraße in verschiedene Abschnitte aufgeteilt, für die jeweils unterschiedliche konzeptionelle Überlegungen für mögliche Umgestaltungen aufgezeigt und zur Diskussion gestellt wurden. Die möglichen Varianten waren untereinander frei kombinierbar.

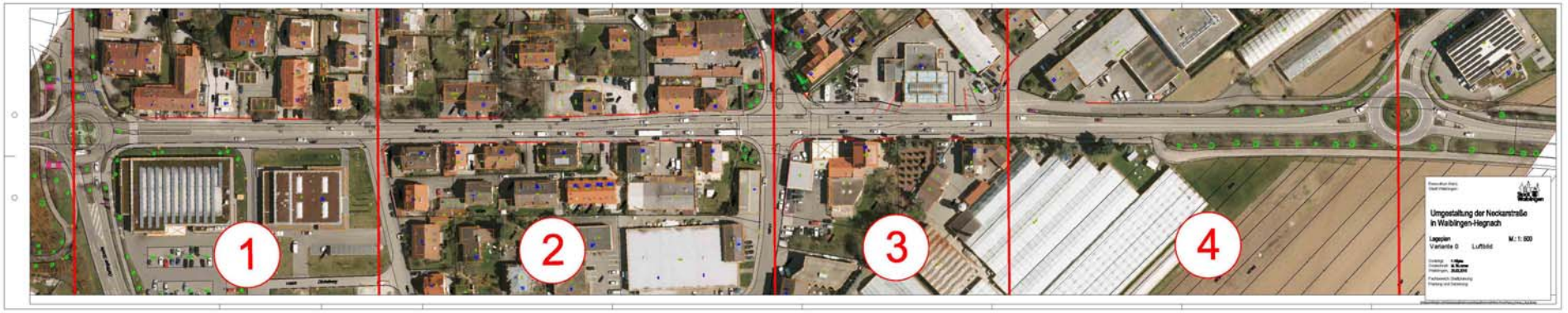
Nach intensiver Diskussion über das Für und Wider der möglichen Lösungsansätze wurde seitens der Ortschaftsratsmitglieder eine Bewertung der dargestellten Varianten vorgenommen.

Als Klausurergebnis hat sich hierbei mit deutlicher Mehrheit eine Vorzugsvariante abgeleitet, die Grundlage für die weiteren konkretisierenden Planungsschritte darstellen soll.

Stadt Waiblingen

Umgestaltung Neckarstraße
- Beschluss der Vorzugsvariante

Ortschaftsrat Hegnach 24.04.2015
PTU 28.04.2015



Fachbereich Stadtplanung

Stadt Waiblingen

Umgestaltung Neckarstraße
- Beschluss der Vorzugsvariante

Ortschaftsrat Hegnach 24.04.2015
PTU 28.04.2015

Fachbereich Stadtplanung

Stadt Waiblingen

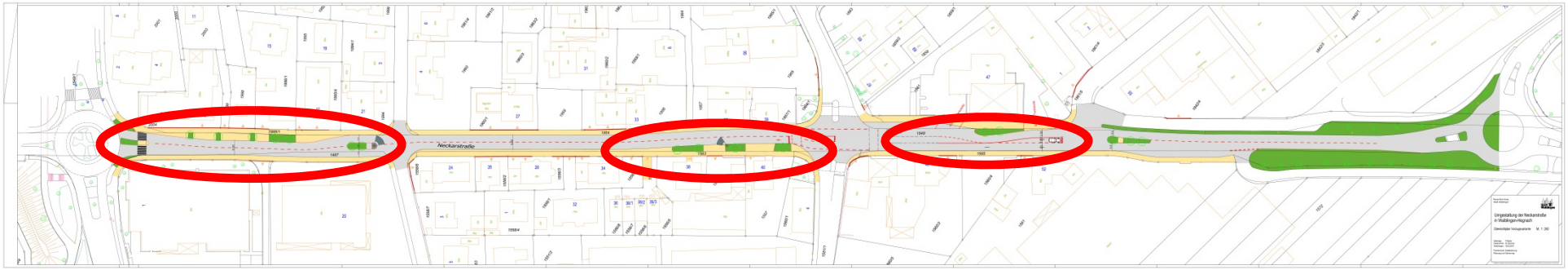
Umgestaltung Neckarstraße
- Beschluss der Vorzugsvariante

Ortschaftsrat Hegnach 24.04.2015
PTU 28.04.2015

Fachbereich Stadtplanung

Vorzugsvariante

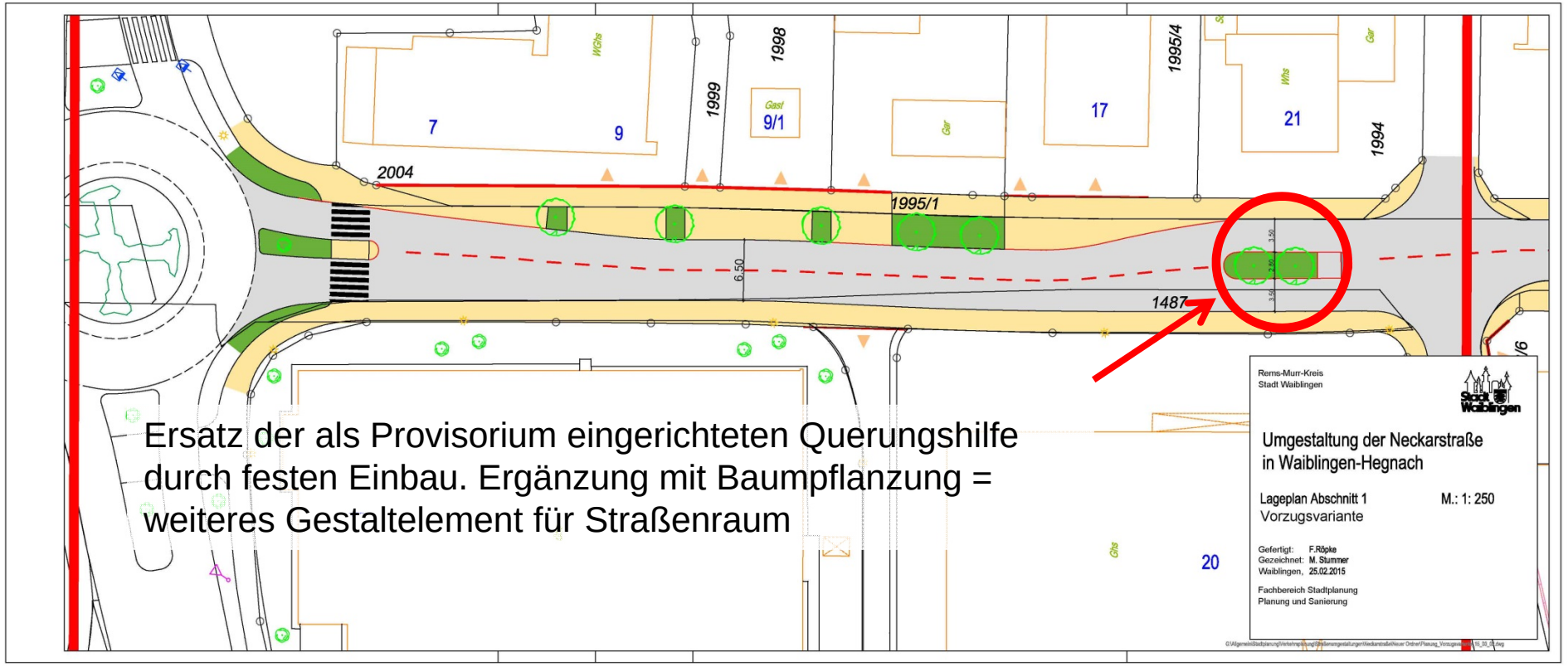
In Teilabschnitten Schaffung größerer Gehwegbereiche kombiniert mit Pflanzflächen → **leichte Straßenverschwenkungen im Straßenverlauf** → Unterbrechung des „Durchschusscharakters“ → Anpassung des Straßenraumcharakters an Tempo-30-Regelung



Reduzierung der Gesamtfahrbahnbreite auf künftig durchschnittlich 6,50m → Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger durch breiteren Gehwegbereich

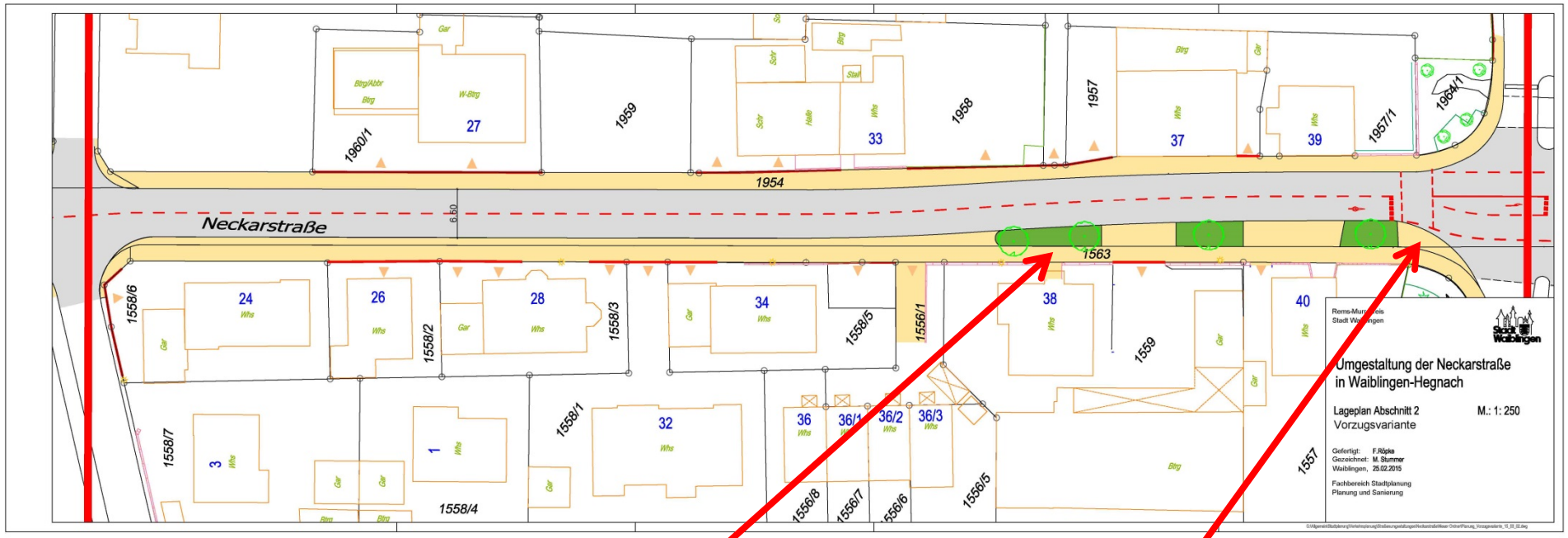
Flächengewinn kann auch für das Aufstellen stationärer Geschwindigkeitsüberwachung genutzt werden (Forderung aus Bürgerschaft und Ortschaftsrat)

Vorzugsvariante – Abschnitt 1



Ersatz der als Provisorium eingerichteten Querungshilfe durch festen Einbau. Ergänzung mit Baumpflanzung = weiteres Gestaltelement für Straßenraum

Vorzugsvariante – Abschnitt 2



Verbreiterung Gehwegbereich und Straßenraumgliederung durch Verschwenkung und Grünelemente

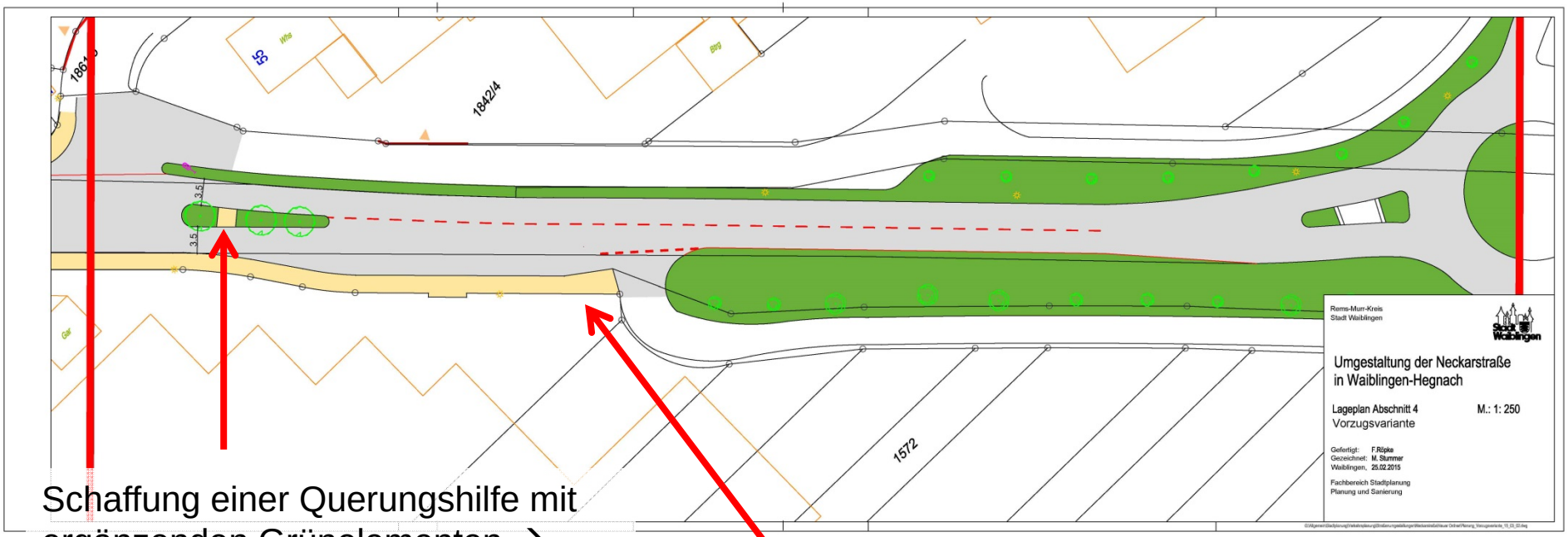
Auflösung separat signalisierter Linksabbiegerspur/ Schaffung einer Aufstellfläche für Linksabbieger (2 Fahrzeuglängen

Vorzugsvariante – Abschnitt 3

Erhalt der Linksabbiegespur in das Gewerbegebiet

Fahrbahnverschwenkung → Straßenraumgliederung, zusätzlich Möglichkeit für Grünelemente

Vorzugsvariante – Abschnitt 4



Schaffung einer Querungshilfe mit ergänzenden Grünelementen → deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufwertung/ Gliederung Straßenraum

Barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen durch entsprechende Hochborde; Verzicht auf Buskaps

Weiteres Vorgehen

Auf Grundlage der vorliegenden Konzeption zur Vorzugsvariante soll die Planung vertieft werden einschl. einer zugehörigen Kostenschätzung.

Folgende Aspekte gilt es zu beachten (Ergebnis der Klausurtagung):

- Prüfung einer Optimierung der Busbevorrechtigung im Kreuzungsbereich Esslinger-Straße/Kirchstraße
- Prüfung möglicher Standorte für stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen möglichst im zentralen Bereich der Neckarstraße
- Im Rahmen der Gehweggestaltung auf die Verwendung von niedrigen Borden achten (im Notfall Überfahrbarkeit im Rettungs-/ Einsatzfall)
- Beachtung der Ein- und Ausfahrtsbereiche der Privat- und Gewerbegrundstücke
- Länge der Querungshilfen max. 10m
- Bei der Auswahl der künftigen Straßenbäume ist darauf zu achten, dass Pflanzqualitäten gewählt werden, die eine entsprechende optische Wirkung der Pflanzungen von Beginn an sicherstellen

Weiteres Vorgehen

Die betroffenen Anwohner werden über die vorliegende Planung informiert und das Ergebnis in den weiteren Planungsprozess eingebunden.

Die Ergebnisse der zu konkretisierenden Planung stellen die Basis für die Bildung geeigneter Realisierungsabschnitte dar.

Beschlussvorschlag

Der Vorzugsvariante wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Planungsleistungen für die Vorentwurfsplanung einschließlich zugehöriger Kostenschätzung zu vergeben und in diesem Zusammenhang Vorschläge für die Bildung von Realisierungsabschnitten zu definieren.