

Federführung: Bürgermeisterin Dezernat III

Datum: 05.05.2020

Verfasser/in: Katharina Haaß

Az:

Vorgang: 657.151

Zur Behandlung im

Gremium	Zuständigkeit	Termin	Status
Gemeinderat	Beschlussfassung	27.05.2020	öffentlich

Beratungsgegenstand:

Bürgerentscheid Westrandbrücke
- verkehrliche Konzeption Westrandstraße / Westrandbrücke

Beschlussvorschlag:

Die verkehrliche Konzeption – Variante 3 / Planfall 3a - wird dem Bürgerentscheid zugrunde gelegt

Finanzielle Auswirkungen: ja nein

Falls ja, bitte grundsätzlich zusätzlich in der Sachdarstellung erläutern.

Produkt / Sachkonto:

	Aufwendungen / Auszahlungen neu	im Haushaltsplan eingestellte Mittel	Abweichung (über-/außer- planmäßige Aufwend. /ausz. +; Minderaufwend. /ausz. -)	Erträge / Einzahlungen
Gesamtbeträge d. Maßnahme	€	€	+	€
davon im lfd. Haushaltsjahr	€	€	+	€

**Zur Finanzierung von über-/außerplanmäßigen Aufwendungen / Auszahlungen siehe
Beschlussvorschlag oben!**

Auswirkungen auf den Stellenplan: ja nein

Falls ja, bitte in der Sachdarstellung erläutern.

Sachdarstellung / Begründung:

In der öffentlichen Gemeinderatssitzung am 29.01.2019 und der Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung am 06.02.2019 wurde von Seiten der Stadtverwaltung ein erster Entwurf für eine mögliche Führung der Westrandbrücke / Westrandstraße öffentlich zur Diskussion gestellt. Die Westrandbrücke war dabei als 3-streifige Brücke geplant. (Anlage 2)

Im Rahmen der Diskussion haben sich folgende, noch näher zu betrachtende offene Punkte heraus kristallisiert:

- Neue Anbindung der Meslay-du-Maine-Straße an die Neckarstraße mit starkem Gefälle (10%) und starkem Eingriff in den Hang.
- Anbindung Neckarstraße / L1100 mit tiefem Einschnitt in das Gelände und hohem Landschaftsverbrauch
- Verlagerung Haus der Jugend erforderlich
- Erschließung Gemeindehalle Neckargröningen neu zu konzipieren
- keine direkte Anbindung des Busbahnhofs an den Stadtteil Aldingen
- Anbindung des Stadtteil Neckargröningen ausschließlich über die Ludwigsburger Straße
- Rad- und Fußwegebeziehung vom Busbahnhof in Richtung Aldingen / Lise-Meitner Gymnasium noch ungeklärt

Neukonzeption

Als Grundlage für das erforderliche rechtliche Planungsverfahren zur Realisierung der Westrandstraße und Brücke wurde 2019 eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, die eine Bewertung der Verkehrswirkungen auf Grundlage aktueller Zahlen ermöglicht. Hierbei wurden auch die oben genannten offenen Punkte miteingebracht.

Die Verkehrsuntersuchung wurde in folgenden Schritten durchgeführt:

- Erfassung des Bestandes
- Fortschreibung des Verkehrsmodells
- Verkehrserzeugung Prognose-Nullfall 2035
- Berechnung und Bewertung der Verkehrsbelastung in verschiedenen Planfällen
- Darstellung von verschiedenen Varianten im Lageplan

Inhalt Verkehrsuntersuchung

In der Verkehrsuntersuchung wurden sowohl der Nullfall ohne Veränderung des Straßennetzes sowie verschiedene Varianten / Planfälle untersucht.

Alle Fälle basieren auf der Verkehrsprognose für 2035.

- Nullfall mit Prognose 2035: ohne Netzveränderung
- Variante 1: Westrandstraße mit Anschluss L 1100 und Meslay-Du-Maine-Straße (Anlage 1)
- Variante 2: Westrandstraße mit Anschluss L 1100, nur eine Anbindung nach Neckargröningen (Anlage 2)
- Variante 3: Westrandstraße mit Anschluss L 1100, zwei Anbindungen nach

Neckargröningen (Anlage 3)

- Variante 4: Ortsumfahrung Nord (Anlage 4)

Die Variante 4 (Planfälle 4.1 und 4.2) ist die von der Initiative „wir für morgen“ vorgeschlagene Variante, die bewusst in die Untersuchung aufgenommen wurde, um ihre Verkehrswirksamkeit zu prüfen.

Bei allen Varianten wurde in Planfälle „ohne Nordoststring“ (a) und „mit Nordoststring“ (b) unterschieden, um auch diese Auswirkung mit zu betrachten.

Für die Varianten / Planfälle wurden folgende Planungsziele formuliert, die durch die Varianten in unterschiedlicher Form erfüllt werden.

Entscheidungskriterien / Planungsziele

Kriterien	0a	1a	2a	3a	4a.1	4a.2	0b	1b	2b	3b	4b.1	4b.2
Entwicklung Neue Mitte unterstützen	X	+	+	+	X	X	+	+	+	+	X	X
Leistungsfähigkeit im Verkehrsnetz erhöhen	○	+	+	+	+	+	○	+	+	+	+	+
Entlastung bestehender Neckarbüchke und Wehrbüchke	X	+	+	+	X	X	+	+	+	+	X	X
Erreichbarkeit der Stadtteile sicherstellen	+	+	X	+	+	+	+	+	X	+	+	+
Verdichtungseffekte in Stadtquartiere verhindern	X	○	+	+	+	+	+	○	+	+	+	+
Busverkehr nicht behindern	○	+	X	+	+	+	+	+	X	+	+	+
Radverkehr und Fußgängerwege zur Neuen Mitte verbessern	X	+	○	+	X	X	X	+	○	+	X	X
Gesamtbewertung	X	○	X	+	X	X	X	○	X	+	X	X

+: erfüllt / **X**: nicht erfüllt / **○**: Klärung möglich

Quelle: Präsentation Modus Consult S. 54

Als Ergebnis ist festzustellen, dass Variante 3, mit den Planfällen 3a und 3b diejenige Lösung ist, die die angestrebten Ziele am besten erfüllt. Die Tabelle wird im Rahmen der Sitzung inhaltlich erläutert.

Variante 3 (Anlage 3) – Nähere Betrachtung

Die Variante 3 ermöglicht einen **optimierten Brückenquerschnitt**, so dass die Westrandbrücke als **2-streifiges** Bauwerk realisiert werden kann.

Für alle **Knotenpunkte** kann dennoch die Forderung des Regierungspräsidiums nach **Qualität D** (ausreichend) erfüllt werden.

Durch den starken Bündelungseffekt auf der Westrandstraße / Westrandbrücke wird die

bestehende **Remstalstraße am westlichen Ortsrand Neckargrönings stark entlastet**, entsprechend der Prognose verbleiben hier lediglich ca. 1000 KFZ / 24h. Auf der neuen Brücke werden im Planfall 3a (ohne Nord-Ost-Ring) 37.100 KFZ / 24h prognostiziert.

Der **MIV** (motorisierte Individualverkehr) wird **ausschließlich auf der neuen Trasse** geführt, die **bestehende Neckarbrücke steht nur für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV** zur Verfügung.

Der **Anschluss der Meslay-du-Maine-Straße und der Neckarstraße kann ohne größere Eingriffe ins Gelände erfolgen**, der vorhandene Straßenverlauf bleibt weitgehend erhalten. Somit sind auch **keine Verlagerung des Haus der Jugend** und **keine Neuordnung der Erschließung für die Gemeindehalle Neckargrönings** erforderlich.

Die **Fuß- und Radwegführung kann vom Busbahnhof direkt in Richtung Aldingen / Lise-Meitner-Gymnasium** geführt werden. Gleiches gilt für den Busverkehr. Dieser erhält vom **Busbahnhof einen direkten Anschluss an die Meslay-Du-Meine-Straße bzw. die Remstalstraße.**

Die derzeitigen **Anschlüsse des Stadtteils Neckargrönings** an die Remstalstraße / L 1100 über die Wasenstraße, Aldinger Straße und Ludwigsburger Straße **bleiben erhalten.**

Durch die Änderung des Anschlusses der bestehenden Straßen mit einem „Ohr“ entfallen im 3. Bauabschnitt nördlich des Neckars ca. 1 ha Baufläche, diese werden jedoch durch die Erweiterung des 2. Bauabschnitts südlich des Neckars weitgehend kompensiert. **Insgesamt ist die Baufläche gegenüber Variante 1 und 2 um ca. 0,3 ha verringert, jedoch der Anteil an Geschosswohnungsbau erhöht, sodass kein Verlust an Wohnraum erwartet wird.**

Die **zulässigen Lärmwerte für die Bebauung am Schlossberg sind bereits heute teilweise überschritten.** Da dies durch die allgemeine Verkehrszunahme erfolgt ist, besteht aber **derzeit kein Anspruch auf Lärmschutz.** Durch die Verlagerung der Brücke nach Westen und die Aufsiedlung des 2. BA wird ein **Ausbau der Fellbacher Straße erforderlich.** Somit entsteht zum Schutz der Bebauung entlang des Schlossbergs **ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.**

Durch das geplante Abrücken der Straße, ist hier eine Verbesserung gegenüber Variante 2 erfolgt. Auch für die **Neubauung des 2. BA und des 3. BA werden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.** Der gesamte Themenkomplex „Lärmschutz“ wird im Rahmen der Sitzung durch das Ingenieurbüro erläutert.

Innerhalb der Ortslagen ergeben sich durch die verbesserte Verbindung der neuen Straßenlage Verschiebungen der Verkehrsbelastungen. Vor allem auf den Ortsdurchfahrten in Aldingen, Neckargrönings, in Hochberg und Hochdorf entsteht aufgrund der Zubringer- bzw. Sammelfunktion ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, das jedoch nicht signifikant ist. Eine deutliche Verkehrszunahme entsteht lediglich auf dem Abschnitt der Fellbacher Straße östlich des neuen Verkehrsknotenpunkt K4, bedingt durch die Verschiebung der Trasse nach Westen.

Ziele der Stadtentwicklung Neue Mitte Remseck - Empfehlung

Die Ziele der Stadtentwicklung für die Neue Mitte sind sehr stark mit der verkehrlichen Situation verknüpft. Die Erweiterung des Stadtteils Neckargröningen, das Zusammenwachsen des 1. Bauabschnitts mit den weiteren Bauabschnitten entsprechend der vorliegenden städtebaulichen Konzeption und die damit verbundene Aufsiedlung können nur qualitativ realisiert werden, wenn eine deutliche Reduzierung des Verkehrs erreicht werden kann und die heutige Trennwirkung nicht mehr besteht. Die Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass diese Reduzierung mit den Varianten 1, 2 und 3 erreicht wird.

Im Planungsnullfall (kein Neubau der Westrandbrücke) verbleiben auf der L 1100/Remstalstraße am Ortsrand von Neckargröningen 30.600 KFZ/24h und auf der bestehenden Neckarbrücke 35.900 KFZ/24h. Auch wenn im Planungsnullfall der Neubau des Nord-Ost-Ring unterstellt wird, verbleiben auf dieser Straßenbeziehung 25.200 KFZ/24h bzw. 26.600 KFZ/24h auf der Neckarbrücke. Dies bedeutet keine spürbare Entlastung, damit bildet die Straße weiterhin eine Barriere zwischen den Bauabschnitten der Neuen Mitte und es entsteht keine Verbesserung für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV.

Die Variante 4 entlastet einige innerörtliche Straßenbeziehungen. Eine wirklich maßgebliche, spürbare Entlastung bewirkt sie allerdings nur auf der L 1100, der südlichen Ortsumgehung von Aldingen. Diese Straße ist jedoch als Umgehung mit entsprechendem Lärmschutz ausgebaut, sodass hier eine Entlastung zwar positiv, aber nicht erforderlich ist. Auf der L 1100/Remstalstraße am Ortsrand von Neckargröningen verbleiben jedoch 21.000 KFZ / 24h und auf der bestehenden Neckarbrücke 27.700 KFZ/24h. Auch wenn im Planungsnullfall 4b.1 der Neubau des Nord-Ost-Ring unterstellt wird, verbleiben auf dieser Straßenbeziehung 15.400 KFZ/24h bzw. 19.200 KFZ/24h auf der Neckarbrücke. Dies bedeutet keine spürbare Entlastung. Damit bildet die Straße weiterhin eine Barriere zwischen den Bauabschnitten der Neuen Mitte und es entsteht keine Verbesserung für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV.

Weder die Nullfall mit Nord-Ost-Ring noch die Variante 4 bewirken also die erforderliche Verkehrsentslastung auf Remstalstraße und Neckarbrücke um die städtebaulichen Ziele zu erreichen. In der Folge ist mit diesen Varianten auch das Ziel: Verbesserung für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV nicht zu erreichen.

Bei der Gegenüberstellung der Varianten 1, 2 und 3 hat die Variante 3 den Vorteil, dass

- die Westrandbrücke 2-streifig gebaut werden kann
- der Stadtteil Neckargröningen gut in das neue Verkehrsnetz integriert ist
- weniger Verdrängung von Verkehr in die angrenzende Ortslage von Aldingen stattfindet
- Die Belange von Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV gut berücksichtigt werden
- der Eingriff in Natur und Landschaft möglichst gering gehalten wird
- die Fellbacher Straße in Teilen von der bestehenden Wohnbebauung am Schlossberg abgerückt wird

Es wird deshalb empfohlen, die Variante 3 / Planfall 3a der weiteren Planung und damit auch dem Bürgerentscheid zugrunde legen.

Anlagen:

- Anlage 1 Variante 1: Weststrandstraße mit Anschluss L 1100 und Meslay-Du-Maine-Straße
- Anlage 2 Variante 2: Weststrandstraße mit Anschluss L 1100, nur eine Anbindung nach Neckargröningen
- Anlage 3 Variante 3: Weststrandstraße mit Anschluss L 1100, zwei Anbindungen nach Neckargröningen
- Anlage 4 Variante 4: Ortsumfahrung Nord ohne Restriktion auf L 1140 / L 1142