S i t z u n g s v o r l a g e		Nr. 207/2019
Federführendes Amt: Stadtbauamt	Erforderliche Protokollauszüge OB, BM, 20, 32, 60, 65	
Vorgang: Vorlage Nr. 192/2018	AZ:	
Beratungsfolge	Behandlung	Termin
Technischer Ausschuss	Vorberatung	08.10.2019
Gemeinderat	Beschlussfassung	22.10.2019

***Rückbau Ortsdurchfahrt Winnenden (B 14 alt) zwischen den Knotenpunkten
Leutenbacher-/Ringstraße und Waiblinger Straße/L1140
- Genehmigung der Entwurfsplanung***

Beschlussvorschlag:

(Empfehlung an den Gemeinderat)

1. Die Entwurfsplanung, Stand 09/2019, wird genehmigt.
2. Die Kostenberechnung, Stand 09/2019, mit voraussichtlichen Gesamtbaukosten in Höhe von 8.151.500,00 € wird genehmigt.

Produktgruppe / Maßnahme	51.10/	003
Haushaltsansatz	1.071.000,00	
Üpl./Apl. gen. Haushaltsmittel / übertragener Ermächtigungsrest		
Ausgegebene Haushaltsmittel und erteilte Aufträge		
Noch freie Haushaltsmittel		
Verpflichtungsermächtigungen f. Ausz. in Folgejahren	4.844.000,00	
Zu erteilende Aufträge/zu vergebende Leistungen		
Zu genehmigende üpl./apl. Aufwendung / Auszahlung		
Zu genehmigende üpl./apl. Verpflichtungsermächtigung		

Bereich	Name	Datum	Ergebnis
---------	------	-------	----------

Begründung:

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 25.09.2018 die Vorplanung über den Rückbau der Ortsdurchfahrt Winnenden (ehemals B 14) mit voraussichtlichen Gesamtbaukosten in Höhe von 7,2 Mio. € genehmigt. Auf die Vorlage Nr. 192/2018 wird verwiesen.

Die ehemals als Bundesstraße klassifizierte Ortsdurchfahrt von Winnenden soll zwischen den Knotenpunkten Leutenbacher-/Ringstraße und Waiblinger Straße/L 1140 (REWE-Kreuzung) entsprechend ihrem neuen Charakter der innerstädtischen Erschließungsstraßen rückgebaut und damit städtebaulich aufgewertet werden. Durch die Umgestaltung des rd. 1,15 km langen Streckenabschnittes soll neben der Geschwindigkeits- und Lärmreduzierung eine verbesserte Aufenthaltsqualität für Anlieger und Fußgänger erreicht werden. Die Flächen für den motorisierten Individualverkehr sollen durch eine neue Straßenraumgestaltung reduziert und stattdessen eine durchgängige Führung des Radverkehrs sowie breite Gehwege und zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Fußgänger realisiert werden.

Mit dem Rückbau des Straßenquerschnitts soll auch ein durchgängiges Begrünungskonzept mit insgesamt 61 neuen Baumstandorten realisiert werden. Mit der aktuellen Entwurfsplanung können darüber hinaus alle bestehenden Bäume entlang der Ortsdurchfahrt erhalten werden.

Der Kronenplatz soll im Kontext zur geplanten Hochbaumaßnahme und einer entsprechenden Platzgestaltung städtebaulich gegenüber der übrigen Baustrecke hervorgehoben werden. Über barrierefreie Querungsmöglichkeiten für Fußgänger wird eine attraktive Verbindung zwischen der Markt- und Bahnhofstraße geschaffen. Des Weiteren ist eine Neuordnung der Bushaltestellen mit zentralem Bussteig im Bereich der Bahnhofstraße geplant.

Die Entwurfsplanung für den Rückbau und die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt sieht entlang der freien Strecken (außerhalb der Knotenpunkte) eine Begrünung im Seitenraum mit einhergehendem Rückbau der Fahrbahnbreite und einer Verbreiterung der Gehwege vor. Im Bereich der Knotenpunkte erfolgt eine Aufweitung der Fahrbahnbreite mit Anordnung von Mittelinseln für Baumstandorte sowie zur Erleichterung von Abbiegevorgängen.

Die im Bestand vorhandenen Furten mit Fußgängerlichtsignalanlagen werden wiederhergestellt.

Im Bereich des Kronenplatzes entstehen durch den Umbau des Knotenpunktes großzügige Flächen für Fußgänger. Die Querung von der Markt- in die Bahnhofstraße für Fußgänger ist barrierefrei über eine signalisierte Furt geplant.

Die bisher nicht vorhandene Radwegverbindung entlang der Ortsdurchfahrt über die Waiblinger- bzw. Ringstraße soll im Zuge der Umgestaltung durch beidseitige Schutzstreifen ergänzt werden. Die Route ist als neuer Landesradweg des Landes Baden-Württemberg in das Radverkehrskonzept für den Raum Winnenden/Berglen – Teilbereich Winnenden aufgenommen worden.

Im Bereich des Kronenplatzes werden diese Schutzstreifen aufgehoben. Der Radverkehr wird in diesem Bereich aufgrund der reduzierten Geschwindigkeit sowie der differenzierten Oberflächengestaltung auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Für den ruhenden Verkehr werden auf Höhe des Projektes „Nahdran“ beidseitig sowie zwischen der Alfred-Kärcher- und der Wilhelmstraße einseitig, insgesamt 14 Längsparkplätze vorgesehen. Die bestehenden Anlieferungszonen für den unmittelbar angrenzenden Einzelhandel bleiben bestehen.

Die Bushaltestellen bleiben, mit Ausnahme derer in den Bereichen Holzmarkt, Bahnhofstraße und Kronenplatz, bestehen. Letztere werden in einem zentralen Busbahnsteig an der Bahnhofstraße neu und damit barrierefrei angelegt.

Die Entwurfsgrundsätze der Planung entsprechen den Vorgaben in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen.

Die Bemessung des Ausbaus und damit die Befestigung der Verkehrsflächen richtet sich nach der entsprechenden Beanspruchung im Zusammenhang mit den zu erwartenden Schwerlastanteilen.

Die Fahrbahn der Waiblinger- bzw. Ringstraße wird mit Asphalt belegt. Der Einbau einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht wird im Lärmaktionsplan für die Stadt Winnenden nicht explizit als Maßnahme ausgewiesen. Der Einbau ist jedoch grundsätzlich möglich und ist als solcher auch geplant, um somit ergänzende Lärmschutzmaßnahmen zu treffen.

Lärmtechnisch optimierte Deckschichten wirken erst ab Geschwindigkeiten größer 30 km/h. Deshalb soll der Einbau der lärmtechnisch optimierten Deckschicht nur in den Streckenabschnitten außerhalb des Kronenplatzes realisiert werden.

Der Bereich um den Kronenplatz soll, im Vergleich zur übrigen Ausbaustrecke, hinsichtlich Materialität und Farbgebung differenziert ausgeführt werden.

Für die Fahrbahnflächen ist eine Beschichtung der Asphaltdeckschicht vorgesehen.

Die Gehwege werden entlang des gesamten Streckenabschnittes mit einer Betonpflasterbefestigung vorgesehen, wobei der Bereich um den Kronenplatz farblich differenziert werden soll.

Die verkehrstechnische Ausstattung der Verkehrsflächen mit Beschilderung, Leiteinrichtung und Markierung richtet sich nach den einschlägigen Richtlinien und den verkehrsrechtlichen Anordnungen. Die bestehende Beleuchtung wird rückgebaut und es erfolgt eine Neuordnung der Beleuchtung über den gesamten Streckenabschnitt in LED-Technik.

An zwei Querschnitten entlang der Strecke außerhalb des Kronenplatzes sind Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung beider Fahrtrichtungen vorgesehen.

Entlang des gesamten Streckenzuges muss eine Neuordnung der vorhandenen Leitungen durch den jeweiligen Leitungsträger erfolgen. Für die Sparte der Telekommunikation müssen die bestehenden Kupferleitungen für den Endkunden weiterhin vorgehalten werden. Parallel dazu ist der Aufbau einer zukunftsfähigen FTTH-Trasse (Glasfaserleitung) durch den Leitungsträger geplant.

Die Kostenberechnung, Stand 09/2019, schließt mit voraussichtlichen Gesamtbaukosten in Höhe von 8.151.500,00 € ab. Sie liegt damit rd. 964.000,00 € über dem Ansatz der

Kostenschätzung. Die Kostensteigerung basiert auf mehreren Faktoren, die im Erläuterungsbericht, Seite 35, aufgeführt sind.

Auf die Anlagen 1 bis 14 wird verwiesen.

Für die Durchführung der Baumaßnahme wurde bislang noch kein konkreter Baubeginn festgelegt. Der Baubeginn steht im Zusammenhang mit der Finanzierung der Baumaßnahme durch Fördermittel aus der Stadtsanierung sowie der Förderung nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG).

Der Antrag auf eine Programmaufnahme für eine Förderung nach LGVFG ist beim Regierungspräsidium eingereicht. Mit dem endgültigen Förderbescheid kann bis Ende 2020 gerechnet werden. Die Vergabe von Bauleistungen kann erst nach Eingang des Förderbescheides erfolgen.

Es ist vorgesehen, dass die Leitungsverlegungen und der Netzausbau der jeweiligen Leitungsträger, koordiniert bereits im Vorfeld, auf der gesamten Länge des Streckenabschnittes ausgeführt werden und im Anschluss daran dann die Verkehrsflächen erneuert werden.

Als erster Anhaltswert für die Bauzeit der gesamten Straßenbaumaßnahme ohne Leitungsverlegung, unter der Maßgabe einer halbseitigen Straßensperrung, wurden ca. 2,5 bis 3 Jahre angesetzt.

Ein Ausbau unter Vollsperrung ist aufgrund einer dauerhaften Anfahrbarkeit der anliegenden Grundstücke (privat und gewerblich) nicht möglich. Vorgesehen ist, dass über die gesamte Bauzeit die Fahrtrichtung stadteinwärts befahrbar bleiben soll, wohin gegen die Gegenrichtung stadtauswärts umgeleitet werden soll.

Unter dieser Prämisse kann die Baumaßnahme in zwei annähernd gleich große Bauabschnitte eingeteilt werden. Der erste Bauabschnitt reicht vom Knotenpunkt Leutenbacher-/Ringstraße bis kurz vor den Knotenpunkt Waiblinger-/Brücken-/Weidenstraße.

Der zweite Bauabschnitt umfasst den Knotenpunkt Waiblinger-/Brücken-/Weidenstraße und reicht bis zur REWE-Kreuzung.

Anlagen:

- Anlage 1 – Erläuterungsbericht zur Entwurfsplanung
- Anlage 2 – Lageplan 1
- Anlage 3 – Lageplan 2
- Anlage 4 – Lageplan 1, Entwässerung/Leitungen
- Anlage 5 – Lageplan 2, Entwässerung/Leitungen
- Anlage 6 – Kostenberechnung Abschnitt 1
- Anlage 7 – Kostenberechnung Abschnitt 2
- Anlage 8 – Kostenberechnung Abschnitt 3
- Anlage 9 – Kostenberechnung Abschnitt 4
- Anlage 10 – Straßenquerschnitt A-A
- Anlage 11 – Straßenquerschnitt B-B
- Anlage 12 – Straßenquerschnitt C-C
- Anlage 13 – Gestaltungsplan 1, Holzmarkt
- Anlage 14 – Gestaltungsplan 2, Kronenplatz/Bahnhofstraße