

Stuttgart, 15.04.2024

Umgestaltung Hedelfinger Platz/Otto-Hirsch-Brücken/Rohracker Straße 1. Bauabschnitt Otto-Hirsch-Brücken

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	07.05.2024
Bezirksbeirat Hedelfingen	Beratung	öffentlich	07.05.2024
Bezirksbeirat Obertürkheim	Beratung	öffentlich	08.05.2024
Bezirksbeirat Wangen	Beratung	öffentlich	13.05.2024
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	14.05.2024

Beschlussantrag

1. Vom Stand des Gesamtprojekts zur Umgestaltung des Hedelfinger Platzes, der Rohracker Straße, der Otto-Hirsch-Brücken und der Straße Am Westkai wird Kenntnis genommen.
2. Der Vorplanung für den 1. Bauabschnitt zur Umgestaltung der Otto-Hirsch-Brücken zwischen Hafenbahnstraße und B10 gemäß Anlage 2 wird zugestimmt

Begründung

Zu Beschlussantrag 1:

Mit der Beschlussvorlage 223/2019 zur Umsetzung der Hauptradroute 2 in Wangen und Hedelfingen wurde die Verwaltung beauftragt die Planungen zur Umgestaltung des Hedelfinger Platzes zu einem kleinen Kreisverkehr aufzunehmen. Für diese verkehrstechnisch und entwurfstechnisch anspruchsvolle Aufgabe wurden für den DHH 2020/2021 Planungsmittel bewilligt.

Die Umgestaltung des Hedelfinger Platzes ist nicht als solitäre Planung umsetzbar, sondern muss im verkehrsplanerischen Gesamtzusammenhang betrachtet werden.

Das Gesamtprojekt umfasst dabei folgende Teilprojekte (Anlage 1):

- Umgestaltung des Hedelfinger Platzes sowie der Otto-Hirsch-Brücken zwischen Hedelfinger Platz und B10.
- Umgestaltung der Otto-Hirsch-Brücken zwischen B10 und Rampe Hafenbahnstraße.
- Umgestaltung der Rohrackerstraße zwischen Dürrbachkreisverkehr und Hedelfinger Platz.
- Umgestaltung der Straße am Westkai zwischen Otto-Hirsch-Brücken und Otto-Konz-Brücken.

Umgestaltung Hedelfinger Platz

Planerisches Ziel ist die Umgestaltung des Hedelfinger Platzes zu einem einstreifigen Kreisverkehr sowie die damit verbundene städtebauliche Aufwertung des Platzes und die Qualifizierung der angrenzenden Seitenräume durch Begrünung, mehr Aufenthaltsqualität und ergänzenden Mobilitätsangeboten. Der Kreisverkehr soll insbesondere den starken Fußverkehrsströmen zu Gute kommen, da durch die Bevorrechtigung an Fußgängerüberwegen die Erreichbarkeit der viel genutzten Stadtbahn- und Buslinien verbessert und die Umsteigebeziehungen optimiert werden können. Mit der Planung sollen die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Die heute weit abgerückte Haltstelle der Buslinie 103 in Fahrtrichtung Esslingen kann durch den Kreisverkehr mit den Haltestellen der Buslinie 62 und 65 zusammengelegt werden. Der Radverkehr findet heute zu großem Teil im Seitenraum auf den Gehwegen statt. Durch die Anbindung der Haupttradrouten 2 und 43 an den Kreisverkehr soll dieser auf der Fahrbahn geführt und Konflikte im Seitenraum reduziert werden. In den Otto-Hirsch-Brücken sollen die Seitenräume verbreitert und der Straßenraum mit weiteren Baumstandorten aufgewertet werden. Die Zufahrtsituation zum Otto-Hirsch-Center wird neugestaltet.

Umgestaltung Rohrackerstraße

Die Ortsdurchfahrt Hedelfingen ist mit über 20 000 Kfz und zwei Buslinien heute hochbelastet und als Lärmschwerpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Ziel der Planung ist die Umsetzung der Haupttradroute 43 mit durchgehenden Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen auf Radfahrstreifen oder Radwegen, die Verbreiterung der Seitenräume und Realisierung von zusätzlichen Baumstandorten. Die Haltestelle Ährenweg soll in Fahrtrichtung Heumaden barrierefrei ausgebaut werden. Im Rahmen der Planung wird auch untersucht, ob die FG-Querung Ährenweg zur Bauhofstraße verschoben werden kann. In der Zufahrt zum Hedelfinger Platz wird die Option einer Bus-/Radspur geprüft.

Umgestaltung Otto-Hirsch-Brücken

Ziel der Umgestaltung der Otto-Hirsch-Brücken zwischen B10 und Rampe Hafenbahnstraße ist die Umsetzung der Haupttradroute 43, die Realisierung einer durchgehenden Busspur vom Mittelkai bis zum Hedelfinger Platz, die Entschärfung der Unfallhäufungsstelle am Ostkai, der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Otto-Hirsch-Brücken sowie die Umgestaltung des Knotenpunkts Am Mittelkai zu einem einstreifigen Kreisverkehr. Zur Stärkung der Vernetzung der beiden Talseiten im Sinne des Masterplans „Erlebnisraum Neckar“ sollen abschnittsweise eine Allee realisiert und nicht mehr benötigte Verkehrsflächen entsiegelt werden.

Umgestaltung am Westkai

Planungsziel ist die Realisierung der Vollanschlüsse Wangen und Hedelfingen an die B10. Durch die Ergänzung der fehlenden Auffahrt Hedelfingen in Fahrtrichtung Stuttgart sowie der fehlenden Abfahrt Wangen aus Fahrtrichtung Esslingen kann das städtische Straßennetz entlastet werden. Weiterhin kann der Ziel-Verkehr des Gewerbegebiets Wangen/Hedelfingen verstärkt auf die Otto-Konz-Brücken gelenkt und somit der Bereich Otto-Hirsch-Brücken/Hedelfinger Platz/Hedelfinger Straße entlastet werden. Die beiden Vollanschlüsse bedingen die Umgestaltung der Straße am Westkai zu einer Einbahnstraße in Fahrtrichtung Wangen. Der Straßenzug soll durch Baumpflanzungen sowie durch die Ordnung des ruhenden Schwer- und Pkw-Verkehrs aufgewertet werden.

Beteiligungsprozess

Die Grundlagenermittlung und Vorplanung hat im Jahr 2021 begonnen und wurde seitdem nicht nur von den zuständigen Dienststellen innerhalb der Stadtverwaltung begleitet, sondern auch immer wieder in den politischen Gremien behandelt. Im Laufe des Jahres 2021 haben dazu zwei nichtöffentliche Workshops und eine öffentliche Sitzung im Bezirksbeirat Hedelfingen stattgefunden. Im Jahr 2022 wurde die Planung im Unterausschuss Mobilität und in der AG 1 der sachkundigen Einwohner Radverkehr beraten. Zusätzlich haben Sachstandsberichte in Hedelfingen und den benachbarten Bezirken Wangen und Oberürkheim stattgefunden. Die ersten Ergebnisse des Verkehrsgutachtens wurden 2023 im Unterausschuss Mobilität im Zusammenhang mit der Einführung des neuen FGSV-Regelwerks E Klima und im Bezirksbeirat Hedelfingen vorgestellt.

Verkehrstechnische Untersuchung

Hierzu wurde das Büro Karajan Ingenieure zur Durchführung eines Verkehrsgutachtens beauftragt. In diesem Gutachten wurden aktuelle Verkehrsmengen erhoben sowie eine makroskopische und mikroskopische Verkehrsmodellierung durchgeführt. Damit können die Auswirkungen der Planung auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und auf die Reisezeiten der jeweiligen Verkehrsmittel untersucht werden.

Für den ersten Planungsabschnitt entlang der Otto-Hirsch-Brücken zwischen B10 und Hafenbahnstraße liegen die Ergebnisse in ausreichender Detailtiefe vor und bestätigen hier die verkehrstechnische Machbarkeit der Planung.

Eine weitere Reduzierung der Verkehrsmengen an den Knotenpunkten mit der B10 kann durch die Vollanschlüsse an die B10 in Wangen und Hedelfingen realisiert werden. Dazu ist die fehlende Auffahrt- und Ausfahrt in Fahrtrichtung Stuttgart in der Straße Am Westkai vorzusehen. Die bisherigen Untersuchungen haben gezeigt, dass nur durch die Realisierung der beiden Vollanschlüsse ein regelmäßiger Rückstau auf die B10 zuverlässig verhindert werden kann. Aufgrund des längeren Rückstaus an der Ausfahrt Hedelfingen sollte zukünftig in Fahrtrichtung Esslingen die Auffahrt Wangen mit der Ausfahrt Hedelfingen mit einem durchgehenden Verflechtungsfahrestreifen verbunden werden.

Für die Umgestaltung des Hedelfinger Platzes zeigt die Verkehrsuntersuchung auf, dass sich mit den bestehenden Verkehrsmengen die Verkehrsqualität des Kfz-Verkehrs weiter verschlechtert und hierdurch erhebliche Reisezeitverlängerungen beim Kfz-Verkehr aber auch beim Linienbusverkehr auftreten. In einer vertiefenden Untersuchung werden nun Sensitivitätsbetrachtungen mit reduzierten Prognoseverkehrsmengen durchgeführt sowie ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität insbesondere für den Linienbusverkehr untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchung liegen voraussichtlich bis Ende 2024 vor.

Abschnittsweise Umsetzung

Die bisher vorliegenden Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung zeigen auf, dass vor der Umgestaltung des Hedelfinger Platzes und der Rohrackerstraße zunächst die Busbeschleunigung in den Otto-Hirsch-Brücken und auch die Entlastungswirkung durch die Vollanschlüsse an die B10 realisiert sein müssen. Weiterhin spricht auch die Größe des Gesamtprojektes für eine schrittweise Umsetzung in mehreren Bauabschnitten. Für die beiden Vollanschlüsse an die B10 ist die Abstimmung der Planung mit dem Straßenbaulastträger und Planrecht nach Bundesfernstraßengesetz erforderlich.

Für das Gesamtprojekt werden daher folgende Umsetzungsschritte vorgeschlagen:

1. Bauabschnitt Umgestaltung Otto-Hirsch-Brücken:
zwischen B10 und Rampe Hafenbahnstraße.
2. Bauabschnitt Umgestaltung Am Westkai:
zwischen Otto-Hirsch-Brücken und Otto-Konz-Brücken mit Vollanschluss Wangen und Hedelfingen an die B10.
3. Bauabschnitt Umgestaltung Hedelfinger Platz
sowie der Otto-Hirsch-Brücken zwischen Hedelfinger Platz und B10 sowie der Rohrackerstraße zwischen Dürrbachkreisverkehr und Hedelfinger Platz.

Zu Beschlussantrag 2:

Der erste Bauabschnitt beginnt nach der Zufahrt zum Otto-Hirsch-Center und umfasst die Knotenpunkte Otto-Hirsch-Brücken/Rampe B10, Otto-Hirsch-Brücken/Am Westkai, Otto-Hirsch-Brücken/Am Mittelkai, Otto-Hirsch-Brücken/Am Ostkai, Otto-Hirsch-Brücken/Rampe Hafenbahnstraße und schließt danach an den zurzeit im Bau befindlichen Kreisverkehr Göppinger Straße/Imweg an.

Wesentliche Planungsziele sind die Integration der Hauptradroute 43 in den Straßenquerschnitt, die Qualifizierung der Seitenräume für den Fußverkehr und Stärkung der Vernetzung der beiden Talseiten im Sinne des Masterplans „Erlebnisraum Neckar“ inklusive Begrünung und Entsiegelung. Dem Kfz-Verkehr und insbesondere auch dem gewerblichen Verkehr im Hafensareal soll dabei weiterhin eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung stehen. Die Buslinien 62, 65 und 103, welche Rohracker und Heumaden über Hedelfingen mit Obertürkheim und Esslingen verbinden sowie das Hafensareal erschließen sollen insbesondere auch im Hinblick auf die weiteren Planungen am Hedelfinger Platz beschleunigt werden. Der gesamte Planungsabschnitt soll im Sinne der Barrierefreiheit umgestaltet werden, dazu gehören insbesondere der Umbau der Haltestellen Otto-Hirsch-Brücken sowie die Querungen für den Fußverkehr.

Beschreibung des Bestands

Auf dem Straßenzug der Otto-Hirsch-Brücken liegen insgesamt fünf verschiedene Brückenbauwerke: Die Brücke über die B10, über den Neckar, über einen Abzweig der Güterbahntrasse, über die Hauptgüterbahntrasse und über die S- und Regionalbahn sowie Hafenbahnstraße.

Im gesamten Planungsabschnitt ist der Straßenzug vierstreifig für den Kfz-Verkehr ausgebaut. Neben der Fahrbahn sind beidseitig ca. 3,0 m breite gemeinsame Geh- und Radwege angelegt. Innerhalb des Straßenquerschnitts ist kein Grün vorhanden. Die angrenzenden Grundstücke liegen tiefer als die Otto-Hirsch-Brücken und werden über die seitli-

chen Straßen erschlossen. Die Höhe wird über teilweise begrünte Böschungen ausgeglichen. Die Knotenpunkte werden mit Lichtsignalanlagen geregelt. Allein der Knoten Otto-Hirsch-Brücken/Am Ostkai ist ein nicht signalisierter Knotenpunkt an dem eine Unfallhäufung mit Einbiegen- und Kreuzenunfällen vorliegt.

Im Rahmen eines Fußverkehrschecks im Jahr 2021 wurden auf den Otto-Hirsch-Brücken die räumlich beengte Situation und die zu schmalen mit dem Radverkehr geteilten Seitenräume kritisiert. An den Knotenpunkten wurden unsichere Situation sowie eine mangelnde Barrierefreiheit von den Teilnehmern der Begehung beschrieben.

Beschreibung der Planung:

Größere Umbau- und Begrünungspläne können nur zwischen den Brückenbauwerken umgesetzt werden. Auf den Bauwerken selbst sind teilweise nur neue Markierungen möglich. Trotzdem soll auf der gesamten Strecke ein eigenständiges Angebot für den Radverkehr in Form eines Radwegs oder Radfahrstreifens, teilweise mit Freigabe für den ÖPNV, angelegt werden. Dadurch stehen die Gehwege allein dem Fußverkehr zur Verfügung. Die Knotenpunkte sollen verkehrssicher und barrierefrei umgestaltet werden.

Am Doppelknotenpunkt Otto-Hirsch-Brücken mit der B10 und der Straße am Westkai soll der zweite Fahrstreifen je Fahrtrichtung jeweils zu einem reinen Linksabbiegestreifen auf die Bundesstraße umgenutzt werden. Dadurch kann in Fahrtrichtung Obertürkheim ein Radfahrstreifen angelegt werden, der nach den Knotenpunkten auch für den Busverkehr freigegeben werden kann. In Fahrtrichtung Hedelfinger Platz soll eine gemeinsame Bus- und Radspur über die Neckarbrücke und die beiden Knotenpunkte führen. Am Knotenpunkt mit der Straße am Westkai erhält die Bus- /Radspur eine vollständige signaltechnische Trennung vom Kfz-Verkehr. Hierdurch kann die Verkehrssicherheit gegenüber dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr bestmöglich gelöst werden und an dieser Stelle der Kfz-Zufluss in Fahrtrichtung Hedelfingen gesteuert werden. Der Buslinienverkehr erhält an diesem Knoten eine absolute Bevorrechtigung.

Aus der Straße Am Westkai kann zukünftig nur noch rechts ausgefahren werden. Resultierend aus dem geplanten Vollanschluss kann aus der Straße Am Westkai zukünftig nur noch rechts ausgefahren werden. Die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Straße Am Westkai soll daher erst in einem der folgenden Planungsabschnitte erfolgen.

Auf der Brücke über den Neckar soll jeweils einer der beiden Fahrtstreifen zu einem Bus- und Radfahrstreifen umgewidmet werden. Die Gehwege stehen ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung.

Der Knoten Otto-Hirsch-Brücken/Am Mittelkai soll zu einem kleinen Kreisverkehrsplatz umgebaut werden. Dieser fungiert als städtebaulicher Eingang und soll eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung entfalten. Die Radverkehrsanlage soll aufgrund der hohen Schwerverkehrsstärke im Bereich des Hafens um den Kreisverkehr herumgeführt werden. Um die Befahrbarkeit für Sondertransporte zu gewährleisten, wird die Kreismittelinsel überfahrbar ausgebildet. Die Bushaltestellen werden barrierefrei ausgebaut und jeweils in die Kreisverkehrszufahrt verlegt. Auch in der Straße Am Mittelkai ist eine neue Haltestelle optional möglich, um das angedachte neue Linienkonzept der SVE für die Buslinie 103 umsetzen zu können.

Zwischen den Straßen Am Ostkai und Am Mittelkai wird eine Baumallee in den Straßenraum integriert, um die Ziele der Grünvernetzung zu erreichen. Der Fuß- und Radverkehr wird hinter der Baumreihe im Seitenraum geführt und rückt erst wieder im Bereich des Knotenpunkts in das direkte Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Am Ostkai soll durch eine übersichtliche Gestaltung des Knotens und eine Teilsignalisierung die bestehende Unfallhäufung behoben werden. Einbiegende Fahrzeuge müssen zum einen nur noch auf einen Richtungsfahrbahnbereich achten und zum anderen kann die Hauptrichtung angehalten werden, um ein gesichertes Einfahren in den Knotenpunkt zu ermöglichen. Die Fußgänger erhalten eine bauliche Mittelinsel zur sicheren Querung der Fahrbahn.

Am Knotenpunkt mit der Rampe Hafenbahnstraße können durch einen geringen Eingriff in das straßenbegleitende Grün und die Zusammenführung des Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifens in Fahrtrichtung Obertürkheim beidseitig breite Radfahrstreifen und 2,50 m breite Gehwege angelegt werden. Von der Hafenbahnstraße kommend soll bergauf im Zulauf auf den Knotenpunkt ein Radfahrstreifen markiert und die Fahrstreifen zusammengefasst werden.

Verkehrstechnische Untersuchung

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Hedelfinger Platz wurde die Leistungsfähigkeit an alle Knotenpunkten im Bestand und für der Neuplanung nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) untersucht. Betrachtet wurde die Abendspitzenstunde auf Grundlage aktueller Verkehrszählungen.

An den drei Knotenpunkten östlich des Neckars können mit der Neuplanung Verbesserungen für alle Verkehrsarten erzielt werden. Das verkehrstechnische Nadelöhr bleibt wie im Bestand der Knotenpunkt mit dem Westkai und der B10 sowie im weiteren Verlauf der Hedelfinger Platz. Hier soll die Brücke über den Neckar, sowie die südliche Zufahrt der Straße am Westkai als verträglicher Rückstauraum genutzt werden.

Zusammenfassung der Planung

Insgesamt können 34 neue Bäume gepflanzt und rund 1 200 m² Fläche entsiegelt werden. Je Fahrtrichtung können 800 m durchgängige Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Entlang der Otto-Hirsch-Brücken bestehen und entfallen keine Parkplätze. In der Straße Am Mittelkai können durch die Umgestaltung zum Kreisverkehr die bestehenden Abbiegestreifen neu genutzt werden. Hierdurch können die neue Bushaltestelle für die Buslinie 103, zehn zusätzliche Parkplätze, sechs neue Baumstandorte sowie breitere Gehwege realisiert werden. Die Bushaltestellen werden barrierefrei ausgebaut und die drei Buslinien können im Bereich der Neckarbrücke durch die Bus-Radspuren beschleunigt werden. Die Fußgängerführung wird durch sichere und barrierefreie Querungen und die konsequente Trennung vom Radverkehr verbessert. Durch die Planung kann zudem die Unfallhäufungsstelle Otto-Hirsch-Brücken/Am Ostkai entschärft werden.

Klimarelevanz

Die Auswirkungen der Maßnahme auf den Klimaschutz sind positiv aber nicht quantifizierbar.

Finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtkosten des 1. Bauabschnitts der Umgestaltung Otto-Hirsch-Brücken werden auf ca. 25 Mio. EUR geschätzt. Die Finanzierung der erforderlichen Mittel muss im Zuge der Haushaltsberatungen geklärt werden.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat T
Referat SOS
SSB AG

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Vorplanung Baubschnitt 1

Anlage 2: Übersichtslageplan Gesamtprojekt

<Anlagen>