



## BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 204/12

**Federführung:**

FB Stadtplanung und Vermessung  
FB Tiefbau und Grünflächen  
Projektgruppe Hartenecker Höhe

**Sachbearbeitung:**

Fazekas, Peter; Seiler, Ulrich  
Kamps, Michael; Renz, Martin

**Datum:**

09.05.2012

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt  
Gemeinderat

**Sitzungsdatum**

24.05.2012  
24.05.2012

**Sitzungsart**

ÖFFENTLICH  
ÖFFENTLICH

**Betreff:** Sanierung und Neugestaltung Walter-Flex-Straße - Entwurfs- und Baubeschluss  
sowie Ermächtigung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt

**Bezug SEK:** Masterplan 8 Mobilität

**Bezug:** Vorlage 062/12 Anliegerversammlung und Vergabe von Ingenieurleistungen  
Vorlage 171/12 Antrag Bündnis 90/Die Grünen „Beratung und Abstimmung  
der Planungen für die Walter-Flex-Straße im Gesamtgemeinderat“

**Anlagen:** Lageplan Planvariante 1.1  
Straßenquerschnitte  
Protokoll Anliegerversammlung vom 14.03.2012

**Beschlussvorschlag:**

1. Entwurfs- und Baubeschluss  
Die überarbeitete Planung des Ingenieurbüros KMB vom 10.05.2012 (Planvariante 1.1) ist Grundlage für die Ausschreibung der Bauleistungen.
2. Ermächtigung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt  
Der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt wird ermächtigt, die Vergabe der Arbeiten vorzunehmen.

**Sachverhalt/Begründung:****1. Bezug zum Masterplan**

Der Masterplan 8 „Mobilität“ zielt unter anderem auf eine umfeldverträgliche, sichere und leistungsfähige verkehrliche Erschließung und Anbindung der Wohnquartiere in Ludwigsburg für alle Verkehrsteilnehmer ab. Dazu kann eine im Zuge der anstehenden Sanierung umgestaltete Walter-Flex-Straße deutlich beitragen und zudem das Wohnumfeld aufwerten. Die konkreten Verbesserungen sind in der Vorlage 062/12 im Einzelnen dargestellt.

## 2. Aktueller Planungsstand

Die Verwaltung hat mit der Vorlage 062/12 zwei Planungsvarianten für die Sanierung der Walter-Flex-Straße vorgelegt. Diese Vorplanung des Büros KMB wurde im Stadtteil-Ausschuss Oßweil am 05.03.2012 sowie in einer Informationsveranstaltung am 14.03.2012 den Anwohnern nördlich und südlich der Walter-Flex-Straße vorgestellt. Aus der Anliegerversammlung kam die Empfehlung, die vorliegenden Planungsvarianten zu kombinieren: Im westlichen Abschnitt nur Längsparker ohne Eingriff in den Baumbestand, im östlichen Abschnitt zusätzliche Senkrechtparker, soweit neue Bäume im Grünstreifen nachgepflanzt werden müssen.

Der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt hat sich in seiner Sitzung am 22.03.2012 mehrheitlich dafür ausgesprochen, die ursprüngliche Planungsvariante 1 mit der höheren Gesamtzahl an öffentlichen Stellplätzen durch Quer- und Längsparkern als Grundlage für den anstehenden Entwurfs- und Baubeschluss weiter zu verfolgen.

## 3. Rahmenbedingungen und Merkmale der Entwurfsplanung

Wie in der Vorlage 062/12 ausführlich dargestellt kennzeichnet die Walter-Flex-Straße als innerörtliche Haupteinfahrungsstraße im Wesentlichen ein verhältnismäßig geringes Verkehrsaufkommen (< 5.000 Kfz/24h), Tempo-30-Zone mit Regelung Rechts-vor-Links und Linienbusverkehr.

Um den Charakter einer Tempo-30-Straße stadträumlich umzusetzen und gleichzeitig die Situation für den Busverkehr zu verbessern, sind mit der vorliegenden Entwurfsplanung Variante 1.1 folgende Elemente entwickelt worden:

- **Fahrbahn von 6,50 m Breite** für eine behinderungsfreie Busbegegnung. Diese Breite birgt die Gefahr überhöhter Geschwindigkeiten und für den Radverkehr die Gefahr des Überholens bei Gegenverkehr mit zu geringem Seitenabstand. Zum Ausgleich soll die Fahrbahn beidseitig längs optisch durch Betonrinnensteine von 50 cm gegliedert werden. Die asphaltierte Fläche ist damit optisch auf 5,50 m begrenzt. Die entstehenden Seitenstreifen bieten zusätzliche Sicherheitsabstände beim Ausparken sowie beim Ein- und Aussteigen zum fließenden Verkehr (Bus, Kfz, Rad). Der Längsverkehr wird diese Streifen nur in wenigen Fällen mitnutzen (Begegnung von Bussen oder Lkw).
- **Fahrbahnversätze** zur Unterstützung der Einhaltung von Tempo 30 und zur Verdeutlichung der Rechts-vor-Linksregelung.
- **Bauliche Einfassung der Stellplätze**, um auch in Zeiten geringer Parkraumnachfrage eine überbreite Fahrbahn und damit überhöhte Geschwindigkeiten zu vermeiden.
- **Gehwegbreiten von ca. 1,8 m** (Nordseite längs Baumstreifen) **bis 2,50 m** (Regelmaß entsprechend dem aktuellen Stand der Richtlinien).
- **Vorgezogene Seitenräume** im Bereich der Haltestellen und der Querungsstellen für den Fußgängerverkehr (Sichtverbesserung).
- **Zusammenlegen der Gegenrichtungshaltestellen** in der Walter-Flex-Straße zur besseren Orientierung für die Kunden. Damit können die Haltestellen behindertengerecht ausgebaut und in Fahrtrichtung stadteinwärts mit Wartehäuschen versehen werden.
- **Verpflanzung von Bestandsbäumen** soweit durch die Anlage von Senkrechstellplätzen in den Baumbestand eingegriffen werden muss. Dadurch kann die bestehende Lücke im östlichen Abschnitt der Walter-Flex-Straße mit Bäumen gleicher Größe und Wachstumsbedingungen geschlossen werden (einheitliches Erscheinungsbild einer einseitigen Allee).

#### 4. Anregungen und Überarbeitung der Vorplanung

Mit der vorliegenden Entwurfsplanung Planvariante 1.1 hat die Verwaltung und das Büro KMB die Planvariante 1 nach der Auswertung der eingegangenen Anregungen überarbeitet.

##### Stellplätze

Verwaltung und Anlieger gehen derzeit **im Bestand** von einem maximalen **Stellplatzbedarf von 60-70 Fahrzeugen** im Straßenraum aus. Dabei besteht vor allem im östlichen Bereich vor den Mehrfamilienhäusern Walter-Flex-Straße 36-50 eine erhöhte Nachfrage. Im westlichen Bereich hoffen die Anlieger auf eine Entspannung der Stellplatzsituation nach der anstehenden Verlagerung des Autohauses Hahn in die Weststadt. Unterschiedliche Auffassung bestand bei der Anliegerversammlung über die künftige Stellplatznachfrage: Die Anlieger auf der Nordseite, die von der Elfriede-Breitenbach-Straße erschlossen werden, sehen aufgrund des erhöhten Stellplatzschlüssels auf der Hartenecker Höhe und dem vorhandenen Stellplatzangebot in der Elfriede-Breitenbach-Straße keinen zusätzlichen Bedarf. Die Anlieger der Südseite dagegen wollen sich durch die Aufsiedlung der Hartenecker Höhe im Stellplatzangebot nicht schlechter stellen als in der heutigen Situation ohne geordneten Parkraum.

Die **Entwurfsplanung Planvariante 1.1** sieht insgesamt **91 Stellplätze** in alternierender Anordnung als Längs- und Senkrechtparker vor. Im Bereich der Mehrfamilienhäuser Walter-Flex-Straße 36-50, in dem auch heute regelmäßig beidseits der Fahrbahn geparkt wird, sind auf der Nordseite Senkrechtparker und auf der Südseite Längsparker angeordnet. Mit dieser Anordnung soll auch Verkehrsbehinderungen vorgebeugt werden, wenn Eltern aus Oßweil ihre Kinder mit dem Pkw zum Kinder- und Familienzentrum auf der Hartenecker Höhe bringen.

##### Senkrechtparker im Baumstreifen

Die Bewohner der Reiheneigenheime **Elfriede-Breitenbach-Straße 8 bis 12/3** haben sich in der Anliegerversammlung eindeutig gegen die in der Ausgangsvariante 1 dargestellten Senkrechtparker vor ihren nach Süden orientierten Gärten ausgesprochen. Sie sehen sich aufgrund der geringen Tiefe von nur 5 m und der Tieflage ihrer Gärten durch die Senkrechtparker in der bestehenden Baumreihe stark beeinträchtigt (siehe Schreiben Anlieger vom 02.04.2012).



Elfriede-Breitenbach-Str. 8-12

Mit der **Entwurfsplanung Planvariante 1.1** wird ein Ausgleich zwischen einem möglichst großen Stellplatzangebot und der besonderen Situation der Reiheneigenheime erreicht: Die Anschlusshöhen des Gehwegs auf der Nordseite der Walter-Flex-Straße sind durch die Straßenhöhen im Baugebiet vorgegeben. Aufgrund der Höhenlage des Gebäudes beträgt die **Höhendifferenz** zwischen privater Gartenfläche und Gehwegniveau ca. **1,20 m**. Die Gärten der Reiheneigenheime liegen also deutlich tiefer als der Gehweg. Erschwerend kommt die geringe Gartentiefe von nur 5 m zwischen Hausgrund und Grundstücksgrenze hinzu. Der vorhandene Höhenunterschied muss über eine Böschung oder eine Stützmauer an der Grundstücksgrenze überbrückt werden.

In der vorliegenden Planvariante wird durch das **Abrücken der Gehwegfläche** von der Grundstücksgrenze eine Böschung zur Grundstücksgrenze hin geschaffen, über die der Höhenunterschied für die Hauseigentümer verträglich ausgeglichen und zugleich ein **Ersatz für die bisherige Hecke** am Fahrbahnrand geschaffen werden kann. Mehrkosten fallen durch diese Maßnahme nicht an.

### **Fußweganbindungen**

Anlieger auf der Nordseite Walter-Flex-Straße haben angeregt, die **Verbindungswege durch den Pflanzstreifen** aus der Mittelachse der ankommenden Stichwege der Hartenecker Höhe zu setzen (erhöhte Verkehrssicherheit für spielende Kinder, keine missbräuchliche Befahrung durch Pkw).

In der **Entwurfsplanung Planvariante 1.1** konnte diese Forderung weitgehend umgesetzt werden. Dabei ergibt sich ein **Versatz der Fußweganbindungen** bereits durch die unterschiedliche Lage der Straßeneinmündungen auf der Straßen-Südseite. Die Querungsstellen sind jetzt immer so gewählt, dass ein möglichst sicheres Queren für Fußgänger gewährleistet ist. Die Maßnahme ist ein Beitrag zur Sicherung der bestehenden Schulwegverbindung.

### **Baumtore**

In den Anliegergesprächen wurde in Frage gestellt, ob die geplanten Straßenbäume auf der Südseite der Straße erforderlich sind (bestehende Belastung durch Laubfall, Belichtung). Die **Entwurfsplanung Planvariante 1.1** sieht auf der Südseite die Neupflanzung von 4 Straßenbäumen vor. Diese Baumpflanzungen unterstützen die Charakteristik der Tempo-30-Zone. Mit den Bäumen wird der baulich vorgezogene Streifen mit Längsparkständen stadträumlich markiert bzw. gezielt Baumtore zur Gliederung von Straßenabschnitten platziert. Durch die Auswahl geeigneter Baumarten kann der Besorgnis der Anlieger Rechnung getragen werden.

### **Stellplatzgestaltung**

Bei den Senkrechtparkern haben sich Anlieger nach deren Ausgestaltung im Detail erkundigt. Bei der Entwurfsplanung Planvariante 1.1 ist eine Tiefe der Stellplätze von 4,50 m einschließlich eines Überhangs von 0,5 m geplant. Der Anfahrbord wird mit einer Anschlagshöhe von max. 10 cm ausgebildet, so dass der Überhang im Regelfall gut benutzbar ist. Der Überhang ist wichtig, um die Gehwegbreite nicht einzuschränken. Die Längsparker zum Pflanzstreifen auf der Nordseite erhalten zusätzlich zu dem Hochbord einen begleitenden Zweizeiler-Gurt, so dass auch ein Aussteigen auf der Beifahrerseite bei jeder Witterung möglich ist.

### **Feuerwehrezufahrt**

Um im Einsatzfall sicherzustellen, dass die Oßweiler Feuerwehr nicht nur über die Comburgstraße in das Baugebiet Hartenecker Höhe einfahren kann, wird auf Höhe der Kreuzung Hermann-Löns-Straße eine Feuerwehrezufahrt in die Anna-Neff-Straße berücksichtigt. Betroffene Anlieger haben darauf hingewiesen, dass Sie keine Zufahrt ins Baugebiet Hartenecker Höhe für den allgemeinen Verkehr an dieser Stelle wünschen. Die Verwaltung hat in den Gesprächen erneut darauf hingewiesen, dass dies nach dem geltenden Bebauungsplan ausgeschlossen ist.

## **5. Bauausführung und Materialien**

Die **Fahrbahn** wird in Asphalt ausgeführt. Der Fahrbahnrand und die seitliche Wasserführung werden aus Betonstein hergestellt. Die **Gehwege** auf der Nord- und Südseite erhalten ein einheitliches Betonpflaster, wie es in der Neckarweihinger Straße verbaut wird. In den **Parkständen** kommt ein Rasenfugenpflaster zum Einsatz. Abhängig von den Erfahrungen in der Neckarweihinger Straße und der Kostensituation nach der Ausschreibung ist in den beiden Straßenabschnitten mit Bushaltestellen vorgesehen, die Fahrbahn mit einer Kunstharzbeschichtung farblich abzusetzen.

Die **Straßenbeleuchtung** wird im Zuge der Sanierung komplett neu hergestellt. Durch die Neuanlage des Gehwegs auf der Nordseite hinter der bestehenden Baumreihe sind Mastleuchten auf beiden Straßenseiten erforderlich. Vorgesehen ist, denselben Leuchtentyp wie in der benachbarten Elfriede-Breitenbach-Straße im Baugebiet Hartenecker Höhe aufzustellen.

## 6. Kosten

Im Zuge der weiteren Projektbearbeitung und Planung wurde auch die Kostensituation vertieft. Nach der vorliegenden Kostenberechnung stellen sich die Gesamtkosten inkl. Nebenkosten und MwSt. wie folgt dar:

|                                                                     |                        |
|---------------------------------------------------------------------|------------------------|
| Straßenbau                                                          | ca. 995.000 €          |
| Begrünung                                                           | ca. 95.000 €           |
| Beleuchtung                                                         | ca. 70.000 €           |
| Honorare                                                            | ca. 115.000 €          |
| <b>Zwischensumme</b><br>(äußere Erschließung Hartenecker Höhe)      | ca. 1.275.000 €        |
| + Gehwegerschließung Nord<br>(innere Erschließung Hartenecker Höhe) | ca. 95.000 €           |
| <b>Gesamtkosten (brutto)</b>                                        | <b>ca. 1.370.000 €</b> |

Es ist somit eine gewisse Erhöhung gegenüber der in Vorlage 062/12 genannten Kostenschätzung von 1.230.000 € zu verzeichnen.

Dies ist zum einen darin begründet, dass die Kostenschätzung von Längsparkern im westlichen Abschnitt ausging. Die Anordnung von Senkrechtparkständen führt zu einem Mehr an baulich herzustellender Fläche und zieht auch notwendige Baumverpflanzungen nach sich. Weiterhin wurde zwischenzeitlich das Gutachten über den bestehenden Unterbau fertig gestellt. Die Parameter der analysierten Unterbauproben liegen leider in einem Bereich, die eine komplette Entsorgung der derzeitigen Schottertragschichten zwingend notwendig macht und eine Wiederverwendung vor Ort ausschließt.

Ein weiterer Grund ist dem Umstand geschuldet, dass bei bisherigen ähnlichen Maßnahmen vom zuständigen Energieversorger ( EnBW bzw. Süwag ) Zuschüsse zu den Beleuchtungskosten nach den Regelungen in den bisherigen Konzessionsverträgen gezahlt wurden (u.a. Fundamente, Verkabelung, Masten ). So weit aktuell absehbar ist, werden diese Zuschüsse in den neuen Verträgen wegfallen. Im Fall der Walter-Flex-Straße fallen somit allein im Bereich der Beleuchtung Mehrkosten von gut 30.000 € an.

## 7. Planungsalternative

Die Entwurfsplanung Planvariante 1.1 wurde auf der Grundlage der Beschlusslage des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt vom 22.03.2012 entwickelt. Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen plädieren mit Ihrem Antrag vom 16.04.2012 (Vorlage 171/12) dafür, im westlichen Abschnitt Längsparker (analog Planungsvariante 2) und im östlichen Abschnitt Senkrechtparker (analog Planungsvariante 1) vorzusehen. Ein entsprechender Vorschlag wurde bei der Anliegerversammlung eingebracht. Die Anordnung der Senkrechtparker innerhalb des bestehenden Baumbestandes ist mit erhöhten technischen und finanziellen Aufwendungen verbunden. Diese könnten reduziert werden, wenn die Senkrechtparker im Pflanzstreifen nur im östlichen Straßenabschnitt angeordnet würden, in dem heute keine Bäume stehen. Bei dieser Planvariante hat das Büro KMB insgesamt 81 Stellplätze ermittelt (10 Stellplätze weniger als bei der Entwurfsplanung Planvariante 1.1). Die Eingriffe in den Baumbestand würden sich auf wenige Bäume im Bereich der Bushaltestellen und Fußgängerquerungen beschränken. Nach der Kostenberechnung hätte diese Planungsalternative geringere Baukosten in Höhe von ca. 30.000 € zur Folge.

## **8. Weiteres Vorgehen**

Nach erfolgter Beschlussfassung ist vorgesehen, die Baumaßnahme im Juli 2012 auszuschreiben und den Vergabebeschluss im September 2012 herbeizuführen. Damit könnte im Oktober 2012 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Derzeit ist geplant abschnittsweise vorzugehen, da auch die Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim die Straßensanierung nutzen werden, um ihre Versorgungsleitungen zu erneuern und zusätzlich eine neue Fernwärmeleitung einzulegen. Mit dem Abschluss der Maßnahme ist bis spätestens Sommer 2013 zu rechnen.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Gesamtkosten der Maßnahme: 1.370.000 €

FiPo: Sonderrechnung außerhalb des städtischen Haushalts.

### **Unterschriften:**

**Peter Fazekas**

**Martin Kurt**

**Gerhard Kohler**

### **Verteiler:**

PG HaHö, 14, 20, 61, 67, 32, ÖPNV