



MITTEILUNGSVORLAGE

VORL.NR. 041/15

Federführung:

Referat Nachhaltige Stadtentwicklung
FB Stadtplanung und Vermessung

Sachbearbeitung:

Grossmann, Tobias
Veselaj, Avni

Datum:

10.02.2015

Beratungsfolge

Gemeinderat

Sitzungsdatum

25.02.2015

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff:

Städtebaulicher Ideenwettbewerb "Entwicklungsbereich Ost/Oßweil"
- Vorstellung der Verkehrsanalyse 2014 zur Oststadt und Oßweil

Bezug SEK:

MP 1 - Attraktives Wohnen, MP 4 - Vitale Stadtteile, MP 7 - Grün, MP8, Mobilität,
MP 10 Sport

Bezug:

1. Weiterer Ablauf STEP Oßweil und Einstieg in die Planungsverfahren
„Berliner Platz/Sporthalle Ost“ und „Entwicklungsbereich Ost/Oßweil“
(Vorl. Nr. 304/12)
2. Rahmenplanung und Verfahren Entwicklungsbereich und Berliner Platz
(Vorl. Nr. 613/12)
3. Städtebaulicher Ideenwettbewerb „Entwicklungsbereich Ost/Oßweil“ –
Auswahl der Planerteams und Beschluss der Auslobungsunterlagen (Vorl.
Nr. 133/13)
4. Städtebaulicher Ideenwettbewerb „Entwicklungsbereich Ost/Oßweil“ –
Öffentlichkeitsbeteiligung und Überarbeitungsphase (Vorl.
Nr. 113/14)
5. Städtebaulicher Ideenwettbewerb „Entwicklungsbereich Ost/Oßweil“ – (Vorl.
Nr. 369/14)

Anlagen:

1. Zählstellenplan
2. Textliche Erläuterungen und Plandarstellungen der Planungsgruppe Kölz
GmbH

Mitteilung:

Die Verkehrsanalyse 2014 Oststadt und Oßweil liegt vor. Im gesamten Untersuchungsgebiet Oststadt und Oßweil ergab die Analyse eine tendenziell, geringe Abnahme der Verkehrsmengen. Bemerkenswert ist, dass im vorliegenden Vergleichszeitraum nach 2009 bis 2014 die Aufsiedlung des Wohngebiets Hartenecker Höhe erfolgte. Eine signifikante Verkehrszunahme aufgrund der baulichen Entwicklung ist demnach nicht direkt erkennbar.

Sachverhalt:

Die schon in den STEP-Veranstaltungen in der Oststadt und Oßweil geäußerten und dokumentierten vielfachen Hinweise und Anregungen im Themenfeld Mobilität bewegten auch den Großteil der BesucherInnen der öffentlichen Ausstellung im ehemaligen Autohaus an der Schorndorfer Straße die im Februar 2014 stattfand. Hierbei wurden Bedenken zum zunehmenden Verkehr, vor allem in Oßweil und insbesondere durch die Anwohner entlang der Friesen-, Mühlhäuser und der Niedersachsenstraße geäußert. Eine wesentliche Erkenntnis lieferten die durch die Anwohner vorgebrachten differenzierten Betrachtungen der Schleichverkehre in den Wohngebieten (westliche Fuchshofstraße, Niedersachsenstraße, Beethovenstraße, Umfeld Schlösslesfeldschule etc.).

Die nun erneut zum Beschluss anstehende Erarbeitung des **Rahmenplans** macht eine parallele **Fortschreibung** der Verkehrskonzeption für den Entwicklungsbereich und den umliegenden Stadtgebieten **notwendig**.

Hierzu musste in einem **1. Schritt** eine **Aktualisierung der Verkehrsmengen** erfolgen. Es fanden differenzierte Verkehrserhebungen in der Oststadt und Oßweil statt. Die Zählpunkte der gesamtstädtischen Erhebung wurden dabei um kleinräumige Zählpunkte ergänzt (Anlage 1). Die Erhebung wurde durch die Planungsgruppe Kölz in der Woche 23.-29.09.2014 und am vertiefenden Erhebungstag 07.10.2014 durchgeführt. Anhand der Erhebung konnte eine Ermittlung des Gesamtverkehrsaufkommens für die genannten Stadtgebiete erfolgen. Neben Knoten- und Querschnittszählungen wurde eine einwöchige Radarzählung durchgeführt. Darüber hinaus wurde für Oßweil eine Kennzeichenerhebung durchgeführt, um den tatsächlichen Durchgangsverkehr ermitteln zu können.

Zusammenfassung der Ergebnisse (Anlage 2)

- Die durchgeführte Verkehrsanalyse im Oktober 2014 hat im Vergleich zu den Erhebungen im Juli 2009, im gesamten Untersuchungsgebiet Oststadt und Oßweil eine **tendenziell geringe Abnahme der Verkehrsmengen** ergeben.
- Diese Erkenntnisse sind durch eine wiederholte Zählung über eine ganze **Erhebungswoche** bestätigt und sind nicht auf einen einzelnen Erhebungstag beschränkt.
- Bemerkenswert ist, dass im vorliegenden Vergleichszeitraum nach **2009 bis 2014** die Aufsiedlung des Wohngebiets **Hartenecker Höhe** erfolgte. Eine signifikante Verkehrszunahme aufgrund dieser baulichen Entwicklung ist demnach **nicht direkt erkennbar**.
- Die Durchgangsverkehre des Stadtteils Oßweil (ohne Hartenecker Höhe) betragen ungefähr **10%** des für diese Siedlungsstruktur gezählten und abgeleiteten Gesamtverkehrsaufkommens.
- Dabei konzentrieren sich die durchfahrenden Verkehre in Wesentlichen auf den Streckenzug Friesenstraße – Westfalenstraße – Neckargröninger Straße und belaufen sich auf ca. **1.700 – 2.200 Kfz/24h** je nach Streckenabschnitt. Der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr beträgt dabei zwischen ca. **20%** (Friesenstraße in Höhe Einmündung Comburgstraße) und ca. **28%** (Neckargröninger Straße in Höhe Ostfriedhof), bezogen auf den jeweiligen Straßenquerschnitt.

Weiteres Vorgehen:

Auf Basis der vorliegenden Ergebnisse wird die Rahmenplanung für den Entwicklungsbereich Ost und Oßweil konkretisiert. In einem **2. Schritt** werden auf Grundlage der Planungen des Siegerentwurfs, der möglichen Ausbauszenarien der Gebieterschließungen, verschiedener ÖPNV Szenarien, Nachhaltiger Mobilitätsangebote wie Sharingangebote und den aktualisierten Verkehrsmengen **verkehrsplanerische Dichtesimulationen** vorgenommen. Auf dieser Basis erfolgt dann die städtebauliche und verkehrstechnische Abwägung der Vor- und Nachteile unterschiedlicher Gebieterschließungskonzeptionen und der Waiblinger Straße.

Die notwendigen Beschlüsse zur Vergabe der Planungsleistungen und den Inhalten der weiteren Bearbeitung sollen gesondert im BTU und BSS gefasst werden.

Unterschriften:

Albert Geiger

Martin Kurt

Finanzielle Auswirkungen?				
☐ Ja	☐ Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		EUR
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		☐ Ja		
		☐ Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Verteiler:

D I, D II, D III, 17, 32, 48, 61, 65, 67