



BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:
FB Stadtplanung und Vermessung

VORL.NR. 154/17

Sachbearbeitung:
Linder, Oliver
Datum:
05.04.2017

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	27.04.2017	ÖFFENTLICH

Betreff: Entwicklungsbereich Bahnhofsareal/ Teilbereich Kallenberg'sches Gelände
Rahmenbedingungen für eine architektonisches Gutachterverfahren

Bezug SEK: MP03 - Wirtschaft und Arbeit

Bezug: Vorl.Nr. 038/17

Anlagen: Anlage 1 – Abgrenzung Bearbeitungsgebiet
Anlage 2 – Entwürfe der Preisträger des Ideen- und
Realisierungswettbewerbs
Bahnhofsareal

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt beschließt die Rahmenbedingungen als Grundlage für das Gutachterverfahren Kallenberg'sches Gelände

Sachverhalt/Begründung:

Ausgangslage

Das Kallenberg'sche Gelände war Bestandteil des Ideen- und Realisierungswettbewerbs Bahnhofsareal. Zielsetzung für die städtebauliche Entwicklung ist es, durch eine Umnutzung des Geländes eine höhere Nutzer- und Besucherfrequenz sowie eine höhere Aufenthaltsqualität im südlichen Bahnhofsbereich zu erreichen und gleichzeitig einen städtebaulichen Impuls zur Aufwertung der Leonberger Straße zu setzen. Der heute von Verkehrsflächen dominierte Stadtraum soll in seiner Funktion als südlicher Eingang zum Bahnhofsareal einer standortgerechten Nutzung zugeführt werden.

Alle drei Preisträger sehen für diese Fläche eine Blockrandbebauung vor, als Arrondierung der Innenstadt (Vgl. Anlage 2).

Noch während der Durchführung des Wettbewerbsverfahrens meldete sich bei der Stadtverwaltung ein Interessent für das Kallenberg'sche Gelände. Dieser sieht hier den geeigneten Platz für eine Praxisklinik mit Praxisräumen verschiedener Fachärzte. Als ergänzende Nutzungen sollen Flächen für Boardingwohnen und Büroflächen entwickelt werden.

Der Interessent muss seinen bestehenden Standort räumen und strebt den Einzug Ende 2019 an. Angesichts des engen Zeitplans soll kurzfristig ein architektonisches Gutachterverfahren für das Gelände durchgeführt werden.

Die vorgeschlagene Nutzung entspricht den städtebaulichen Zielen und wird von der Stadtverwaltung sehr begrüßt. Sie ergänzt den bestehenden Nutzungsschwerpunkt „Ärzte und Dienstleistungen“ in der Leonberger Straße und kann einen bedeutenden Beitrag zur Aufwertung des gesamten Umfelds leisten. Durch das Gutachterverfahren wird die städtebauliche und architektonische Qualität der künftigen Bebauung gesichert.

Das Gutachterverfahren wird von DQuadrat REAL ESTATE GmbH ausgelobt. Es ist vorgesehen, eine Mehrfachbeauftragung mit sechs Architekturbüros durchzuführen, an der unter anderem die drei Preisträger des Ideen- und Realisierungswettbewerbs Bahnhofsareal teilnehmen werden.

Das Preisgericht soll noch vor der Sitzungspause des Gemeinderates zusammentreten und eine Empfehlung zum baulichen Konzept und dem zu beauftragende Büro treffen.

Ins Preisgericht werden neben externen Fachleuten auch Vertreter des Gemeinderates eingeladen. Dabei wird auf die bewährte Vorgehensweise bei vergleichbaren Verfahren („BayWa-Areal“, „Karlstraße“) zurückgegriffen.

Rahmenbedingungen für das Gutachterverfahren

Bearbeitungsgebiet

Das Bearbeitungsgebiet für das Gutachterverfahren ist im Norden begrenzt durch die Leonberger Straße und im Osten durch die Solitudestraße.

Durch eine Änderung des Knotens Bahnhofstraße-Solitudestraße kann die städtebauliche Gesamtsituation deutlich verbessert und das Kallenberg´sche Gelände im Süden erweitert werden. Der verkehrstechnische Nachweis für die Funktion des Knotens wurde geführt. Aufgrund der dadurch erforderlichen Schleppkurven ergibt sich die südliche Grenze des Bearbeitungsgebietes. Die Lage des Tunnels Bahnhofstraße ist durch die Ein- und Ausfahrtsradien zum ZOB begründet und kann nicht verändert werden. Das Bearbeitungsgebiet wird daher im Westen durch die östliche Tunnelwand begrenzt.

Rahmenbedingungen Bebauung

Das Kallenberg´sche Gelände soll den bestehenden Stadtgrundriss baulich arrondieren.

Entsprechend ist eine Blockrandbebauung mit begrüntem Innenhof vorgesehen.

An der Leonberger Straße wird die bestehende Bauflucht im östlichen Bereich aufgenommen und fortgeführt. Die westliche Bauflucht der Solitudestraße dient als Orientierungslinie für die östliche Fassade des Baufeldes.

Das Kallenberg´sche Gelände ist in dem vom Gemeinderat beschlossenen Hochhauskonzept als Ausschlusszone definiert.

Die Bebauungsvorschläge der Preisträger des Ideen- und Realisierungswettbewerbs Bahnhofsareal sehen eine 3-5 Geschossige Bebauung vor. Diese Geschossigkeit erlaubt eine für den Ort angemessene bauliche Dichte und bildet die Grundlage für das Gutachterverfahren.

Zur Belegung des südlichen Bahnhofsumfeldes soll zur „ZOB-Seite“ eine Einrichtung mit öffentlichem Bezug vorgesehen werden. Vorstellbar sind gastronomische Einrichtungen, Cafés Bäckereifiliale, etc.

Verkehrsführung

Es besteht die einmalige Gelegenheit, im Zuge der Bebauung des Kallenberg´schen Geländes durch die **Umgestaltung des Knotens Bahnhofstraße-Solitudestraße** das Baufeld zu vergrößern und gleichzeitig die Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer an dieser Stelle zu verbessern. Dabei ist es ein wesentliches Ziel, die Nutzung des Bahnhofstunnels durch den Autoverkehr zu erhöhen und dadurch die Aufenthaltsqualität in der Solitudestraße für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern.

Heute wird der motorisierte Individualverkehr von der Friedrichstraße direkt über die Solitudestraße in die Innenstadt geführt. Dadurch wird der wichtige Übergangsbereich zwischen Bahnhof und Schulcampus mit Durchgangsverkehr belastet. Gleichzeitig wird der Bahnhofstunnel in sehr geringem Umfang frequentiert. Der Bahnhofstunnel ist Bestandteil des Parkrings, über den alle großen Parkieranlagen der Innenstadt erreicht werden können. Am Knoten Schillerstraße-Bahnhofstraße kann der Verkehr in Richtung Westen durch den Schillerdurchlass, in Richtung

Innenstadt über die Schillerstraße und in Richtung Norden über die Uhlandstraße verteilt werden. Dem Autofahrer entstehen bei dieser - mit dem ursprünglichen Tunnelbau auch bezweckten - Verkehrsführung keine Beeinträchtigungen.

Vielmehr entstehen folgende Vorteile:

- Der motorisierte Individualverkehr kann weitgehend ohne andere querende Verkehre in die Innenstadt geführt werden. Insbesondere der Konfliktpunkt mit der Hauptradachse und dem Fußgängerüberweg an der Alleenstraße entfällt.
- Der Verkehr ist im Tunnel innenstadtverträglicher abzuwickeln (z. B. Lärminderung). Gleichzeitig wird der Durchgangsverkehr in der Achse zwischen Bahnhofsareal und Schulcampus zugunsten des Radverkehrs und der Fußgänger reduziert.
- Eine denkbare zukünftige Entlastung des Schillerplatzes vom Durchgangsverkehr im Rahmen des Projektes ZIEL wird unterstützt.

Der südlichste Teilabschnitt der Solitudestraße an der Friedrichstraße kann zur reinen Anliegerstraße werden. Die Verschiebung des Knotenpunktes Solitudestraße/Bahnhofstraße nach Norden bedingt allerdings den Rückbau einiger Stellplätze, die bislang unbewirtschaftet sind.

Das Parkhaus Solitudestraße mit seiner besonderen Bedeutung für die ärztlichen Einrichtungen im Umfeld des Bahnhofes bleibt dabei jederzeit erreichbar. Eine entsprechende Wegweisung vom Parkring ist vorgesehen bzw. wird erhalten.

Der **westliche Abschnitt der Leonberger Straße zwischen Solitudestraße und ZOB** soll im Zuge der Bebauung des Kallenberg'schen Geländes an Aufenthaltsqualität gewinnen. Derzeit ist davon auszugehen, dass die Trasse künftig als ÖPNV-Achse zum ZOB für Stadtbahnfahrzeuge oder BRT-Busse genutzt wird.

Parken

Durch die bauliche Nutzung des Kallenberg'schen Geländes entfallen die Parkplätze auf dieser Fläche. Der Parkraum wird derzeit von der DB BahnPark GmbH bewirtschaftet. Es handelt sich bei dieser Fläche nicht um eine ausgewiesene P+R (Parken-und-Reisen) Anlage. Nutzer des ÖPNV können auf die bestehenden Parkierungsangebote in bahnhofsnahen Parkhäusern (Parkhaus Bahnhof, Parkhaus Arena, Parkhaus Solitudestraße) ausweichen.

Die Parkplätze der künftigen Nutzung müssen in ausreichender Zahl in einer Tiefgarage nachgewiesen werden. Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt über die Solitudestraße oder direkt über die Bahnhofstraße im Bereich der Tunnelzufahrt. Durch das Höhenniveau des Tunnels ist es vorstellbar, die Tiefgarage höhengleich anzufahren.

Baumbestand

Das Kallenberg'sche Gelände ist heute an den Rändern mit vitalem Baumbestand eingegrünt. Die Parkplatzfläche selbst ist weitgehend versiegelt.

Der Baumbestand in der Leonberger Straße ist Bestandteil des Ludwigsburger Alleensystems und wird erhalten und ausreichend große Baumschutzbereiche definiert. Auch die Baumreihe entlang der Solitudestraße kann weitgehend erhalten bleiben.

Der übrige Baumbestand ist Bestandteil des Bearbeitungsgebietes des Gutachterverfahrens und steht grundsätzlich zur Disposition.

Der Verlust des Baumbestandes ist durch die Begrünung der Dachflächen, des Innenhofes und der übrigen Freibereiche zu kompensieren. Im Bereich der Tiefgaragen ist dabei eine ausreichende Überdeckung vorzusehen.

Darüber hinaus müssen den weiteren Anforderungen des Klimaschutzes bei der Bebauung des Geländes Rechnung getragen werden.

Dazu zählen:

- Entwicklung einer qualitätsvollen Grün- und Freiflächenplanung,
- Berücksichtigung von Begrünungselementen zur Regulierung des städtischen Kleinklimas,
- Berücksichtigung moderner Antriebsformen und Ladeinfrastruktur in der Tiefgarage,
- Nutzung von Potenzialen zur regenerativen Energiegewinnung am Gebäuden und auf dem

Grundstück

„Grüne Brücke“-Entwurf Freivogel Mayer Architekten

Das Büro Freivogel Mayer Architekten hat im Rahmen des Ideen- und Realisierungswettbewerbs Bahnhofsareal die Idee einer Grünen Brücke von der Leonberger Straße in die Franckstraße entwickelt. Die Entwurfsverfasser skizzierten das Bild einer Landschaftsverbinding zwischen der südlichen Innenstadt und der Weststadt für Fußgänger, Radfahrer und eine Stadtbahn. Diese „Grüne Brücke“ nimmt große Teile des Kallenberg'schen Geländes in Anspruch.

Die Stadtverwaltung hat ein externes Ingenieurbüro beauftragt, das die technische Machbarkeit einer solchen Brückenlösung untersucht hat. Dabei wurden zwei Varianten geprüft:

1. Barrierefreie Brückenverbinding (5 % Längsneigung)

Hier wird eine Längsneigung zugrunde gelegt, die es auch mobilitätseingeschränkten Personen erlaubt, diese Verbinding zu nutzen. Eine behindertengerechte Längsneigung ist bei 6% Steigung gegeben. Allerdings ergäbe sich unter dieser Annahme keine ausreichende Durchfahrthöhe für die Solitudestraße. Daher wurde eine Steigung von 5 % zugrunde gelegt, welche diesen Aspekt berücksichtigt.

Bei dieser Variante ist es nicht möglich, den Fußpunkt der Brücke westlich der Solitudestraße zu setzen. Um die Solitudestraße z.B. zur Andienung des Parkhauses Solitudestraße offen zu halten, wäre daher eine weitere Brückenverbinding über die Solitudestraße erforderlich, die vor der Zufahrt Seestraße das heutige Straßenniveau erreicht.

Im Westen kann mit einer barrierefreien Neigung der Brücke auch nicht das Höhenniveau der Pflugfelder Straße erreicht werden (Höhendifferenz 4,0 m). Daher müsste auch diese Straße mit einer zusätzlichen Brückenverbinding überwunden werden.

2. Stadtbahngerechte Brückenverbinding (7% Längsneigung)

Die vom Büro Freivogel Mayer Architekten konzipierte „Grüne Brücke“ mit rund 8,5 % Steigung wäre nur durch spezielle, stärker motorisierte Stadtbahnfahrzeuge befahrbar gewesen. Für die Untersuchung wurde eine Längsneigung von 7% zugrunde gelegt, die es mehr Fahrzeugtypen erlauben würde, diese Brückenverbinding zu nutzen. Diese Brückenverbinding erfüllt aber nicht die Anforderungen der Barrierefreiheit.

Auch bei dieser Variante gelingt es nicht, mit dem Fußpunkt der Brücke das Höhenniveau der Solitudestraße zu erreichen. Daher muss auch hier ein Brückenbauwerk über die Solitudestraße vorgesehen werden. Angesichts der stärkeren Neigung wäre die Brückenlänge im weiteren Verlauf gegenüber Variante 1 etwas verkürzt.

Im Westen kann das heutige Höhenniveau der Pflugfelder Straße unter Annahme der regulären Ausrundungsradien (1000 m Halbmesser) für Stadtbahnen bzw. SSB-Stadtbahn nicht erreicht werden. Dies hätte zur Folge, dass man den kompletten Knotenpunktbereich um ca. 1,20 m anheben müsste. Wenn man geringere Ausrundungsradien vorsieht (500 m Halbmesser, z. B. für Niederflurfahrzeuge), könnte das Höhenniveau der Pflugfelder Straße erreicht werden, wenn die Fahrbahn im Kreuzungsbereich um 25 cm angehoben würde. Bei geringeren Ausrundungsradien besteht allerdings das Risiko eines erhöhten Verschleißes und höheren Wartungskosten.

Die Untersuchungen zeigen, dass sowohl bei einer stadtbahngerechten als auch einer behindertengerechten Lösung ein gegenüber der bisherigen Planung wesentlich verlängertes Brückenbauwerk entstünde. Es wären weitere Rampenbauwerke sowie Straßenanpassungen erforderlich.

Zumal ist eine Stadtbahnführung in die Weststadt in den bisherigen Untersuchungen als nicht wirtschaftlich ausgeschieden. Sie ist damit weder Bestandteil des Mitfalls 1 (Niederflurnetz) bzw. des Mitfalls 3 (Verlängerung Hochflurstadtbahn), die in der Standardisierten Bewertung einen Kosten-Nutzen-Faktor > 1 erreicht haben. Beide Mitfälle sehen eine Führung der Stadtbahn um die Weststadt über die Markgröninger Bahn vor.

Da die Grüne Brücke in der bisher dargestellten Form nicht realisierbar ist und eine Freihaltefläche für diese Lösung die bauliche Nutzung des Kallenberg'schen Geländes erheblich einschränken würde, wird diese Überlegung nicht Bestandteil des Gutachterverfahrens.

Gleichwohl ist Überlegung eines Brückenschlages von der Leonberger Straße in die Franckstraße für Fußgänger und Radfahrer städtebaulich interessant und soll im Zuge der Überarbeitung der Planungen des ZOB von den Entwurfsverfassern entsprechend berücksichtigt werden.

In der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt am 27.04.2017 wird die Machbarkeitsuntersuchung zur „Grüne Brücke“ anhand von Planunterlagen umfassend dargestellt und erläutert.

Unterschriften:

Dr. Anne Mayer-Dukart

Finanzielle Auswirkungen?				
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		EUR
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Verteiler:
23,67,65,60



LUDWIGSBURG

NOTIZEN