

Begründung:

1. Ausgangslage – bisherige Planungssituation

Die KAWAG-Kreuzung erfüllt in der südlichen Kernstadt eine Verteiler- und Bündelungsfunktion der Verkehre in und aus Süden kommend, insbesondere die Verkehre aus Stuttgart und dem Weissacher Tal. Die Verkehrsstärken für den Gesamtknoten liegen bei bis zu 28.264 KfZ/24h. Darüber hinaus verkehren insgesamt 8 Buslinien entlang der Blumenstraße/Stuttgarter Straße und der Weissacher Straße mit einem im Anschluss an die KAWAG-Kreuzung liegenden, derzeit nicht barrierefrei ausgebauten Halt am Gesundheitszentrum (über 200 Abfahrten täglich). Die Stuttgarter Straße wie auch die Blumenstraße bilden zudem wichtige Routen im innerstädtischen Alltagsradnetz.

Derzeit ist die KAWAG-Kreuzung als provisorischer Kreisverkehr angelegt, der in einen dauerhaften und für alle Verkehrsträger (insbesondere KfZ, Bus und Rad) leistungsfähigen, vollausgebauten Knoten überführt werden soll. Die ursprünglich favorisierte Planungsvariante aus dem Jahr 2017 entwickelte eine Lösung mit einem Bypass von der Weissacher Straße stadteinwärts die Stuttgarter Straße. Hierbei handelt es sich um eine sehr flächenintensive Planung mit hohen Eingriffen in den gewachsenen Baumbestand entlang des Stadtfriedhofs und des Stuttgarter Tors.

Im Umfeld der KAWAG-Kreuzung sind in jüngster Vergangenheit einige städtebauliche Projekte realisiert (Obere Ziegelei, Dichterberg, Stuttgarter Tor, Bonhoeffer Areal), sowie projektiert worden (Überbauung Parkdeck Gesundheitszentrum, Stuttgarter-/Blumenstraße, Aurelis Areal). Das Ziel für die Überarbeitung der Planung bestand in einem reduzierten Flächenbedarf, einem Erhalt der gewachsenen und stadtbildprägenden Baumbestände ohne Einschränkung der Leistungsfähigkeit. Hierfür waren die oben genannten und projektierten Vorhaben in die Verkehrsprognose miteinzubeziehen. Dergleichen galt für die Anforderungen der Verkehrssysteme ÖPNV und Rad.

2. Arbeitsschritte

Neben der Analyse der bisher relevanten Planungen und Entwicklungen wurde das Gesamtverkehrsaufkommen im Bestand Anfang 2020 und nochmals Mitte September 2021 über einen Wochenzeitraum gezählt. Damit ist aus Sicht der Stadtverwaltung sichergestellt, dass temporäre, Pandemie bedingte Einflüsse in den Verkehrsmengen zu vernachlässigen sind. Parallel dazu wurde die Verkehrserzeugung der projektierten neuen Nutzungen ermittelt und in die Verkehrsuntersuchung einbezogen. Insgesamt wurden vier Planungsvarianten erarbeitet und unter Zugrundelegung der Verkehrsströme auf Leistungsfähigkeit für die verschiedenen Verkehrsmittel bewertet.

Die aktuelle Verkehrsentwicklung kann folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Nur geringe Änderungen im täglichen Verkehrsaufkommen und in den verkehrlichen Spitzenstunden am Kreisverkehr seit 2016 (Gesamtverkehrsstärke 2016: 27.605; 2020: 28.294; 2021: 28.262)
- Trotz Aufsiedelungen in den Bereichen Dichterberg, Klinikareal sowie Stuttgarter Tor keine weiteren Verkehrszunahmen
- Stärkere Nutzung der Weissacher Straße gegenüber der Stuttgarter Straße Süd (Abschnitt zwischen KAWAG-Kreuzung und B 14)
- Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs weiterhin gegeben (Verkehrsqualität C)

3. Varianten

Folgende Varianten wurden nach den entsprechenden Regelwerken geplant und nach verschiedenen Kriterien bewertet:

- Variante 1: einspuriger Kreisverkehr
- Variante 2: ovaler einspuriger Kreisverkehr
- Variante 3: kleiner Kreisverkehr mit Bypass
- Variante 4: „Turbo“-Kreisverkehr

Die vergleichenden Kriterien waren:

- Leistungsfähigkeit nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) 2015,
- Verkehrsfluss und Orientierung,
- Flächenbedarf,
- Radverkehr,
- querender Fußverkehr sowie
- Busverkehr.

In der Anlage 1 sind die entsprechenden Kreisverkehrstypen wie auch die vergleichende Variantenbewertung ausführlich dargestellt. Diese erbrachte unter Berücksichtigung aller Kriterien die einspurige Kreisverkehrsvariante als beste Lösung.

4. Kosten

Auf Basis des aktuellen Planungsstands (Vorplanung) ergeben sich für die Gesamtmaßnahme aus Umbau des Knotenpunkts, Anpassung und Ergänzung der Bushaltestellen sowie Erneuerung des Parkplatzes am Friedhof Baukosten von geschätzt rund 3,2 Mio. Euro. Der Anteil für den Umbau des Knotenpunkts beläuft sich auf rund 2,3 Mio. Euro. Die genannten Summen sind bereits mit den bis zur Ausführung im Jahr 2025 zu erwartenden Kostensteigerungen indexiert.

5. Nächste Schritte und Antragsverfahren

Der Antrag auf Programmaufnahme zur Förderung der Umbaumaßnahmen am Knotenpunkt nach LGVFG wurde auf Basis der im November 2021 beratenen Vorzugsvariante bereits beim RP Stuttgart eingereicht. Sollten sich im Zuge der Beratung und Beschlussfassung noch Änderungen an der Vorzugsvariante ergeben, so werden die mit dem Zuwendungsantrag einzureichenden Unterlagen entsprechend aktualisiert.

Es ist davon auszugehen, dass über die Aufnahme vsl. Anfang 2023 entschieden wird. Da der Vollausbau des Kreisverkehrs bereits vor einigen Jahren als grundsätzlich förderwürdig eingestuft wurde, geht die Verwaltung von einer positiven Entscheidung aus. Die Programmaufnahme berechtigt dann zur Einreichung des eigentlichen Zuwendungsantrags.

Mit Blick auf die Zielstellung, im Jahr 2025 mit den Baumaßnahmen beginnen zu können, ist der Zuwendungsantrag noch im Jahr 2023 einzureichen, damit 2024 ausreichend Zeit für die Erstellung der Ausführungsplanung und die Durchführung des Vergabeverfahrens der Bauleistungen bleibt. Für den Zuwendungsantrag ist der vorliegende Vorentwurf zur Entwurfsplanung zu konkretisieren und die Kostenschätzung zur Kostenberechnung weiter zu entwickeln.

Über einen gesonderten Wettbewerb sollen Vorschläge für die Gestaltung der Mittelinsel des Kreisverkehrs eingeholt werden. Die Funktion des Knotenpunkts als Eingangstor zur Innenstadt soll

durch eine entsprechend hochwertige Gestaltung dieser 415 m² großen Fläche unterstrichen werden. Im beantragten Kostenrahmen ist dies noch nicht enthalten.

Die Maßnahmen an den Bushaltestellen werden separat über das bereits in das LGVFG-Programm aufgenommene Paket zum barrierefreien Ausbau abgerechnet. Hierzu wird der Zuwendungsantrag aktuell vorbereitet. Dieser ist bis zum 31.12.2022 einzureichen.

Die Erneuerung des Parkplatzes am Friedhof kann ggf. auch zeitlich unabhängig vom Umbau des Knotenpunkts und der Bushaltestellen ausgeführt werden. Die Verwaltung prüft im Moment, ob hier ein multimodaler Mobilitätsknoten eingerichtet werden kann. Hierbei handelt es sich um ein im Rahmen des 2018 erstellten Masterplans Green City Backnang entwickeltes gesamtstädtisches Konzept, das ein Netz von 15 bis 20 geeigneten dezentralen Standorten für Schnittstellen der Verkehrsträger stadtverträglicher Mobilität in der Nähe von Einrichtungen mit hoher Frequentierung vorsieht. In diesem Fall sind dies das Gesundheitszentrum und der Stadtfriedhof. Denkbar wären beispielsweise die Aufstellung von Fahrradbügeln, die Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Pkw, die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen oder einer weiteren RegioRadStuttgart-Station. Ergänzt werden könnte der Standort um eine Paketstation. Multimodale Mobilitätsknoten sind nach LGVFG förderfähig, wenn sie in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs liegen.

Anlagen:

Präsentation Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung