

Federführung	Dezernat III Stadtplanungsamt Lischeck, Inga Ehlert, Cornelius
--------------	---

AZ./Datum:	/21.01.2022		
Gremium	Behandlung	Sitzungsart	Sitzungsdatum
Bau- und Verkehrsaus- schuss	zur Vorberatung	nicht öffentlich	17.02.2022
Gemeinderat	zur Beschlussfassung	öffentlich	08.03.2022

**Städtebaulicher Entwurf ehemaliges Freibadareal
- Überarbeitung Wettbewerbsergebnis inkl. vertiefendem Verkehrskonzept**

Bezug:

GR	vom 12.07.2012	n. ö.	(Vorlage 115/2012)
GR-Klausur	vom 21.07.2015	n. ö.	(mündlicher Bericht)
BA	vom 06.05.2015	n. ö.	(Vorlage 044/2015)
GR	vom 12.05.2015	ö.	(Vorlage 044/2015)
BA	vom 17.09.2015	n. ö.	(Vorlage 090/2015)
GR	vom 29.09.2015	ö.	(Vorlage 090/2015)
GR-Klausur	vom 17./18.03.2017	n. ö.	(mündlicher Bericht)
BA	vom 16.02.2017	n. ö.	(Vorlage 013/2017)
GR	vom 07.03.2017	ö.	(Vorlage 013/2017)
BA	vom 27.04.2017	n. ö.	(Vorlage 033/2017)
BA	vom 27.04.2017	n. ö.	(mündlicher Bericht)
GR	vom 09.05.2017	ö.	(Vorlage 033/2017)
BA	vom 24.05.2017	n. ö.	(mündlicher Bericht)
BA	vom 06.07.2017	n. ö.	(Vorlage 034/2017)
GR	vom 18.07.2017	ö.	(Vorlage 034/201)
BVKA	vom 08.07.2021	n. ö.	(Vorlage 144/2021)
GR	vom 24.10.2017	ö.	(Vorlage 110/2017)
BA	vom 26.04.2018	n. ö.	(Vorlage 039/2018)
GR	vom 08.05.2018	n. ö.	(Vorlage 039/2018)
VA	vom 06.11.2018	n. ö.	(Vorlage 118/2018)
GR	vom 20.11.2018	n. ö.	(Vorlage 118/2018)
VA	vom 09.04.2019	n. ö.	(Vorlage 058/2019)
GR	vom 29.04.2019	n. ö.	(Vorlage 058/2019)
BA	vom 09.05.2019	n. ö.	(Vorlage 075/2019)
GR	vom 21.05.2019	ö.	(Vorlage 075/2019)
VA	vom 17.11.2020	n. ö.	(Vorlage 155/2020)
BVKA	vom 19.11.2020	n. ö.	(Vorlage 155/2020)

GR	vom 23.03.2021	ö.	(Vorlage 155/2020/2)
SozA	vom 20.04.2021	n. ö.	(Vorlage 067/2021)
BVKA	vom 06.05.2021	n. ö.	(Vorlage 067/2021)
BVKA	vom 10.06.2021	n. ö.	(Vorlage 114/2021)
SoA	vom 29.06.2021	n. ö.	(Vorlage 144/2021)
BVKA	vom 08.07.2021	n. ö.	(Vorlage 144/2021)
GR	vom 20.07.2021	ö.	(Vorlage 144/2021)
VA	vom 12.10.2021	n. ö.	(Vorlage 188/2021)
BVKA	vom 14.10.2021	n. ö.	(Vorlage 188/2021)
GR	vom 26.10.2021	ö.	(Vorlage 188/2021)

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat beschließt

1. den städtebaulichen Entwurf des Büros Hähning Gemmeke für das ehemalige Freibadareal (Stand: 20.12.2021) inkl. vertiefendem Verkehrskonzept.
2. die Kenntnisnahme über die anschließende Erarbeitung des Bebauungsplanvorentwurfs 08.05/1 „Rohrland“ (Ehemaliges Freibadareal) und Einbringung in die politischen Gremien.

Sachverhalt/Antragsbegründung:

1. Plangebiet

Das Plangebiet, innerhalb dessen sich ab den 1960er-Jahren - bis zur Eröffnung des F3 im Jahr 2013 - das Fellbacher Freibad befand, liegt im Südwesten Fellbachs und wird begrenzt durch die Esslinger Straße im Westen und die Untertürkheimer Straße im Südosten. Nördlich grenzt ein Wohngebiet aus den 1960er-Jahren mit zweigeschossigen Gebäuden mit Satteldächern und im Südosten eine Wohnzeile aus den 1990er-Jahren mit einer zwei- bis drei-geschossigen Bebauung mit Satteldächern an. Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 40.250 m² und enthält die Flurstücke 4954/0, 4953/1 und 4953/2 (Stadt Fellbach), das Flurstück 4954/2 (Wohnungs- und Dienstleistungsgesellschaft Fellbach mbH) sowie Teile der Flurstücke 4908/0 (Straßenverkehrsfläche Esslinger Straße, Stadt Fellbach) und 6290/0 (Straßenverkehrsfläche Untertürkheimer Straße, Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg).

2. Wettbewerbsergebnis

Das Tübinger Büro Hähning Gemmeke ist 2019 als erster Preisträger eines nichtoffenen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Realisierungswettbewerbs mit angeschlossener Planungskonkurrenz hervorgegangen (vgl. Vorlage 075/2019).

3. Überarbeitung Wettbewerbsentwurf

Das Büro Hähning Gemmeke wurde seitens der Stadt Fellbach beauftragt, die noch aus dem Protokoll der Planungskonkurrenz ausstehenden Aufgaben zum Wettbewerbsentwurf entsprechend zu überarbeiten und in einen städtebaulichen Entwurf umzusetzen. Der Entwurf soll als Basis für den aufzustellenden Bebauungsplan dienen.

Im Zuge des Bearbeitungsprozesses wurde durch die Stadt Fellbach im Jahr 2020 der Bedarf an sozialen Einrichtungen im Süden Fellbachs (im Speziellen im Bereich des ehemaligen Freibadareals) mit Hilfe einer Studie des ‚Entwicklungszentrums Gut altwerden GmbH‘ aus Sindelfingen, Stand 03.05.2021, konkretisiert (vgl. Vorlage 141/2021). Diese wurde seitens der Architekten auf städtebauliche Realisierungsmöglichkeit hin überprüft und für umsetzbar befunden, ohne dass sich wesentliche Einschränkungen in Bezug auf das ‚normale Wohnen‘ oder die Durchmischung des Quartiers ergeben. Der soziale Baustein ist mit Gemeinderatsbeschluss vom 20.07.2021 in den städtebaulichen Entwurf eingeflossen. Insbesondere die beiden südlichen Baufelder haben sich jedoch hierdurch so verändert, dass auch die Gesamtausrichtung der Entwurfsidee in Teilen nochmals überprüft wurde.

4. Verkehrsuntersuchung

Das Büro BrennerPlan, Stuttgart, wurde mit einer vertiefenden Verkehrsuntersuchung des Wettbewerbsergebnisses beauftragt, welche im laufenden Prozess 2020/2021 an die jeweiligen Planungsstände des städtebaulichen Entwurfs angepasst wurde. Folgende Themenfelder wurden konkret untersucht: Aktualisierung des Verkehrsaufkommens, Überprüfung des Erschließungskonzepts, Berücksichtigung aktueller Mobilitätstrends und Nahmobilität (Quartiersanbindung für Fußgänger und Radfahrer zu benachbarten Quartieren).

Hinweis: Zur besseren Orientierung und eindeutigen Beschreibung werden im Folgenden

- die zwischen Quartiersplatz und östlicher Zufahrt verlaufende Straße als Planstraße A,
- die zwischen Esslinger Straße und Untertürkheimer Straße verlaufende Straße als Planstraße B und
- der verbleibende Bereich im Südosten als Planstraße C bezeichnet.

4.1 Innere Quartierserschließung

Im Zuge der Untersuchung wurde geprüft, inwieweit ein komplett Kfz-verkehrsfreies Konzept gegenüber dem im Wettbewerb vorgeschlagenen Kfz-verkehrsarmer Konzept, Vorteile für das Gebiet bringt. Das Büro Brenner hat in seinem Abschlussbericht beide Varianten gegenübergestellt.

4.1.1 Kfz-verkehrsfreies Quartier (Variante 1, s. Anlage 7a)

Bei dieser Variante kann ein Großteil der Verkehrsflächen innerhalb des Quartiers im Regelbetrieb nicht von Pkw befahren werden. In diesen Bereichen ist die Befahrbarkeit lediglich für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen. Des Weiteren können Rettungskräfte und Abfallentsorgungsdienste ins Quartier einfahren. Die Einfahrt für die übrigen Verkehrsteilnehmer ist durch umlegbare Poller blockiert, sodass diese nur im konkreten Bedarfsfall (wie z. B. Umzüge) - beispielsweise durch einen Hausmeisterdienst - freigegeben werden kann.

Dadurch, dass die Verkehrsflächen i.d.R. nicht vom motorisierten Individualverkehr befahren werden können, wird im Quartier grundsätzlich eine hohe Aufenthaltsqualität erzielt. Da die Befahrbarkeit für Abfallwirtschaft und Rettungskräfte trotzdem sichergestellt werden muss, können die Verkehrsflächen im Quartier nicht ausschließlich als Aufenthaltsflächen genutzt werden; Pflanzflächen, Mobiliar und ähnliches können hier nicht vorgesehen werden.

Hinzu kommt, dass die Zufahrtsbereiche aus westlicher, östlicher und südlicher Richtung frei befahrbar sind. Dies ist notwendig, um die Tiefgarageneinfahrten zu erreichen. Außerdem können die Besucherparkplätze nicht ausschließlich um das Freibadareal herum in der Esslinger Straße und Untertürkheimer Straße eingeplant werden, sodass für deren Erreichbarkeit im Quartier ebenfalls eine Befahrbarkeit von Straßen im Regelfall nötig ist. Es wird also auch bei dieser Variante Verkehr im Quartier geben. Es kann lediglich der Durchgangsverkehr verhindert werden. Durch die Absperrung der Straßen mit Pollern werden an diesen Stellen jedoch Wendeanlagen benötigt. Diese sind lediglich auf die Befahrbarkeit von Pkw ausgelegt, nehmen aber eine weitere Flächenversiegelung für den Verkehr in Anspruch und unterbrechen eine konsequente und klar strukturierte Freiflächenplanung. Zusätzlich entstehen auf diesen Flächen Rangiervorgänge, die sich auf die Wohnqualität der direkten Anwohnerschaft entsprechend negativ auswirken.

Die Straßenbreiten belaufen sich im Quartier zwischen 5,5 m und 6,0 m. Diese Breiten sind für das Ein- und Ausparken und die Befahrbarkeit eines 3-achsigen Müllfahrzeugs notwendig. Auf einzelnen Abschnitten könnte innerhalb des Quartiers die Straßenbreite auf 3,5 m reduziert werden. Da die Bereiche mit einem schmaleren Querschnitt jedoch auf einzelne und sehr kurze Straßenabschnitte begrenzt sind, wurde dies nicht weiterverfolgt.

Insgesamt 37 oberirdische Stellplätze könnten vorgesehen werden, welche sich im Zufahrtsbereich des Quartiers befinden.

4.1.2 Kfz-verkehrersarmes Quartier (Variante 2, s. Anlage 7b)

Der geringe Kfz-Verkehr im Gebiet soll dadurch sichergestellt werden, dass lediglich die Planstraße B von der Einfahrt an der Untertürkheimer Straße und Esslinger Straße im Regelbetrieb befahren werden kann. Die zweite Variante zur Erschließung des Gebiets ist in Anlage 7b dargestellt. Die Planstraßen A und C sind genauso wie bei Variante 1 mit umlegbaren Pollern abgeriegelt, und es kann lediglich die Entsorgungsdienste oder Rettungsdienste bei Bedarf in die Straßen einfahren.

Dieses Konzept wurde mit den zuständigen Behörden und Betrieben (Entsorgungsdienste und der Feuerwehr, Amt für öffentliche Ordnung und der Straßenverkehrsbehörde) abgestimmt und als funktionsfähig erachtet. Die Anwohner des Quartiers können wie bei Variante 1 die Einfahrt ins Quartier im Bedarfsfall für Umzüge o.ä. nutzen. Die Straßenbreiten belaufen sich im Quartier wiederum auf eine Breite von 5,5 m bzw. 6,0 m.

Zusätzliche Aufenthaltsqualität wird dadurch erzielt, dass das komplette Quartier als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden kann. Dadurch wird sichergestellt, dass lediglich in Schrittgeschwindigkeit durch das Wohngebiet gefahren werden darf. Des Weiteren haben Fußgänger innerhalb einer solchen Zone immer Vorrang. Wildparker können ebenfalls durch diese Regelung aus dem Gebiet herausgehalten werden; das Parken ist lediglich in den markierten Parkständen erlaubt. Die vorgesehenen Besucherparkplätze sind ebenfalls so angeordnet, dass die Zu- und Ausfahrten in unmittelbarer Entfernung zur Einfahrt in das Quartier liegen.

Es wird erwartet, dass sich nur ein sehr geringer Anteil an Durchgangsverkehr ergibt, der die Planstraße B befahren wird. Die Aufenthaltsqualität im Gebiet entspricht demselben

Niveau wie in Variante 1. Im Vergleich dazu sind jedoch bei der zweiten Erschließungsmöglichkeit keine Wendehammer und Wendefahrten notwendig.

4.1.3 Abwägung der Varianten

Für ein autofreies Quartier müssten zusätzliche Wendemöglichkeiten vorgesehen werden, da die Befahrbarkeit der Straßen ansonsten nicht gegeben ist bzw. diese als Sackgassen enden würden. Dadurch müssten zusätzliche Flächen für den Verkehr eingeplant werden. Des Weiteren ergeben sich bei den Wendehammern Rangiervorgänge, die insbesondere an den beiden Kindertagesstätten im Quartier kritisch betrachtet werden. Durch die durchgängige Befahrbarkeit von Planstraße B und dem Hinweis an der Zufahrt von Planstraße A, dass die Einfahrt nur für Anlieger frei ist und keine Wendemöglichkeit besteht, benötigt man bei dieser Variante keine Wendehammer.

Beim Kfz-verkehrersarmen Quartier wird durch die umlegbaren Poller sichergestellt, dass kein Schleichverkehr durch das Quartier fährt. Die Anordnung der Parkplätze und Tiefgaragen stellt sicher, dass lediglich ein sehr geringer Anteil des Kfz-Verkehrs die Planstraße B innerhalb des Quartiers befahren wird. Das verkehrersarme Quartier bietet durch die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs und die teilweise Sperrung eine sehr hohe Aufenthaltsqualität.

Durch die geplante Mobilitätsstation am Vorplatz des ehemaligen Freibadareals wird außerdem ein hoher Anreiz geschaffen, auf den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Car- und Bikesharing) umzusteigen.

- ➔ Die Verwaltung empfiehlt die Kfz-verkehrersarme Variante. Diese wurde bereits in den städtebaulichen Entwurf übernommen. Die nachfolgenden Punkte Beschilderung und Parkierung beziehen sich daher ausschließlich auf diese Variante.

4.1.4 Befahrbarkeit / Beschilderungskonzept (vgl. Abb. 1)

Die Befahrbarkeit des Quartiers wurde durch das Büro BrennerPlan mit Schleppkurven für ein 3-achsiges Müllfahrzeug überprüft und sichergestellt.

In der Abb. 1 ist ein erster Entwurf für ein Beschilderungskonzept des Quartiers erarbeitet. Das gesamte Quartier wird als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Des Weiteren ist der innere Bereich des Quartiers, der im Regelbetrieb ausschließlich von Rettungskräften und der Müllentsorgung befahren werden soll, als Einbahnstraße vorgesehen. Dies ist notwendig, um die Befahrbarkeit des Müllfahrzeugs zu gewährleisten und den Begegnungsverkehr innerhalb dieses Bereichs auszuschließen.

Bei dem Kfz-verkehrersarmen Quartier ist von der Untertürkheimer Straße aus kommend die Zufahrt bis zur Kindertagesstätte St. Martin weiterhin über den Vorplatzbereich des ehemaligen Freibades möglich, wie im aktuellen Bestand. Es wird der Hinweis gegeben, dass die Straße in rund 100 m als Sackgasse endet. Eine weitere Einfahrt in das Quartier wird jedoch durch umlegbare Poller verhindert. Personen, die weiter in das Quartier gelangen möchten, können dies nur zu Fuß, mit dem Fahrrad oder in Ausnahmefällen (s. o.) mit dem Pkw.

Das Beschilderungskonzept wurde verwaltungsintern mit dem Amt für öffentliche Ordnung bzw. der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt. Im weiteren Planungsablauf wird jedoch ein konkreterer Beschilderungsplan für das Quartier erarbeitet.



Abbildung 1: Beschilderungskonzept, Stadtplanungsamt 12/2021

4.1.5 Parkierungskonzept

Die im Wettbewerbsentwurf vorgesehenen oberirdischen Parkplätze entlang der Planstraße B sind entfallen. Es werden alle oberirdischen Parkplätze (ca. 40) konzentriert im Bereich der Zufahrtsstraßen (von Osten, Süden und Westen) angeordnet, um möglichst wenig Verkehr in das Gebiet hineinzuziehen. Es sind Pakete von je 4 Stellplätzen, die teilweise durch Baumpflanzungen unterbrochen werden, als Senkrechtparker angeordnet. Daher werden alle als Besucherparkplätze nachzuweisenden Parkplätze im öffentlichen Raum innerhalb des Plangebiets untergebracht. Zusätzlich zu diesen Parkplätzen werden im Straßenraum der Untertürkheimer Straße wenige Längsparker auf Höhe des ehemaligen Gewerbebetriebs (Holzbau Probst) vorgesehen.

➔ Das Parkierungskonzept wurde in den städtebaulichen Entwurf integriert.

4.1.6 Öffentliche Tiefgarage (vgl. Vorlage 155/2020/2)

Im Zuge der Bearbeitung des Verkehrskonzeptes wurde überprüft, inwiefern weitere Parkplätze (z. B. für Veranstaltungen in der Alten Kelter) im neuen Wohngebiet untergebracht werden könnten. Der Ausbau von bestehenden und den neu geplanten Tiefgaragen ist aus wirtschaftlichen Gründen z. B. wegen der differierenden Geländehöhen nicht bzw. nur mit besonderem Mehraufwand umsetzbar. Zudem soll in das Kfz-verkehrssarme Quartier möglichst wenig weiterer Verkehr eingebracht werden. Eine zusätzliche Tiefgarage unter dem Quartierplatz, die unabhängig von den geplanten Gebäudestrukturen zu betreiben wäre, würde nicht nur in unverhältnismäßigem Maße in weiteren Kosten resultieren, sondern auch zu einer Prägung der oberirdischen Platzfläche durch die nötigen Verkehrsbauwerke (Rampen, Belüftungseinrichtungen, Treppenhäuser/Fahrstühle) füh-

ren, die die städtebauliche Entwurfsidee konterkariert. Insofern sind in dem vorliegenden Entwurf keine weiteren Stellplätze in einer öffentlichen Tiefgarage vorgesehen.

4.2 Äußere Quartierserschließung

Die Neugestaltung des ehemaligen Freibadareals führt auch planerische Konsequenzen für die beiden angrenzenden Straßenzüge mit sich. Die Verwaltung hat die beiden Straßen Esslinger Straße und Untertürkheimer Straße und deren Kreuzungsbereich auf Grundlage der Analyse des Büros BrennerPlan neu auf ihre Leistungsfähigkeit hin bewertet und Gestaltungsvorschläge entwickelt, die im Weiteren aufgezeigt werden. Die dazu herangezogenen Untersuchungen beruhen auf Verkehrszählungen aus dem Jahr 2018. Außerdem handelt es sich bei dem Knotenpunkt Esslinger Straße / Untertürkheimer Straße um einen Unfallschwerpunkt. Im Jahr 2020 haben sich dort insgesamt sechs Unfälle mit zwei Leichtverletzten ereignet. Laut Auskunft der örtlichen Straßenverkehrsbehörde handelt es sich um Vorfahrts-, Abbiege- und Auffahrunfälle.

4.2.1 Verkehrsprognose

Im ersten Schritt wurde durch das beauftragte Büro eine Verkehrsprognose für das neue Quartier errechnet. Dazu wurde zunächst das induzierte Verkehrsaufkommen durch die Wohneinheiten, Pflegeeinrichtung, Kita und sonstigen Nutzungen im Gebiet berechnet. Insgesamt entstehen durch die zukünftigen Bewohner, Besucher und Arbeitnehmer bis zu 1.642 Kfz-Fahrten pro 24h. In der abendlichen Spitzenstunde ergeben sich daraus bis zu 154 Kfz-Fahrten pro Stunde. In Anlage 5 ist ab S.4 nochmals im Detail die Berechnung aufgezeigt.

4.2.2 Umlegung des Verkehrsaufkommens

Durch die räumliche Anordnung der Tiefgaragenstellplätze und die Anzahl der Parkplätze wurde das errechnete Verkehrsaufkommen auf die Esslinger Straße und Untertürkheimer Straße umgelegt. Des Weiteren wurde die Annahme getroffen, dass sich jeweils 1/3 des induzierten Verkehrsaufkommens auf die drei angrenzenden Hauptstraßen verteilt. Die Verteilung des Verkehrsaufkommens ist in Abbildung 2 dargestellt. Eine ausführliche Erläuterung zur anteiligen Verteilung des Verkehrsaufkommens kann Anlage 5 auf S.13ff entnommen werden.



Abb. 2: räumliche Verteilung des induzierten Verkehrsaufkommens, BrennerPlan GmbH 12/2021

Die Gegenüberstellung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens (DTV) zwischen dem Bestand und Planfall ist in Tabelle 1 dargestellt. Die ermittelten Verkehrsbelastungen dienen im Weiteren zur Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes und für die Erstellung der möglichen Straßenquerschnitte.

Straßenabschnitt	Bestand 2018 DTV [Kfz (Sv)/24h]	Planfall DTV [Kfz (Sv)/24h]
Esslinger Straße	8.265 (152)	8.777 (152)
Untertürkheimer Straße (Ost)	7.519 (333)	7.999 (333)

Tab. 1: Vergleich der Verkehrsbelastung – DTV

4.2.3 Straßenquerschnitte und Neugestaltung des Knotenpunktes

Auf Grundlage der Verkehrsprognose und des induzierten Verkehrsaufkommens wurden verschiedene Varianten für einen optimierten Knotenpunkt erarbeitet. Zur Attraktivierung des neuen Wohnquartiers sollen komfortable Fußwege entlang des Quartiers angelegt werden, da innerhalb des Quartiers auch soziale Einrichtungen wie die Kindertagesstätte und die Pflegeeinrichtung gut erreichbar sein müssen. Zusätzlich sollen die Anbindungen an den Freiraum verbessert werden. Für die Fußgänger sind außerdem ausreichend Quermöglichkeiten mit geringen Wartezeiten essenziell. Für die Radfahrer wurde auf eine möglichst sichere Führung geachtet. Wichtig ist dabei auch ein geschlossenes Radwegenetz. Für den ÖPNV dürfen sich durch die Umgestaltung möglichst keine längeren Umlaufzeiten ergeben. Wenn möglich muss eine ÖPNV-Priorisierung erzielt werden. Hier gibt es verschiedene Ansätze wie bspw. eine entsprechende Ampelschaltung, die den Bus im Kreuzungsbereich schneller abwickelt. Es gilt, eine Verstärkung und Verbesserung des Verkehrsflusses zu erzielen, was sich auch positiv auf den MIV auswirkt.

Für die Betrachtung der beiden Straßenzüge ist von Bedeutung, dass der Gemeinderat in seiner Sitzung am 14.12.2021 den Entwurf des Lärmaktionsplans für die Stadt Fellbach

beschlossen hat. Dieser schlägt für die Untertürkheimer Straße und Esslinger Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 vor.

4.2.4 Straßenquerschnitt Untertürkheimer Straße

Ausgehend von diesen Vorgaben wurden vom Büro BrennerPlan verschiedene Straßenquerschnitte für die Untertürkheimer Straße ausgearbeitet, die in Anlage 5 enthalten sind. Diese Querschnitte wurden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung optimiert und der in Abbildung 3 dargestellte Querschnitt ausgearbeitet.

- Wie zuvor aufgezeigt wurde bei der Erstellung des Straßenquerschnitts auf eine möglichst sichere und komfortable Führung für die Fußgänger geachtet. Hierzu wurden beidseitig Gehwege mit einer Breite von 2,50m vorgesehen.
- Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Gleichzeitig wird der Gehweg auf beiden Straßenseiten für den Radverkehr freigegeben. Hierfür beträgt das Mindestmaß wiederum 2,50m. Radfahrer dürfen auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg jedoch nur in Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Führung im Seitenraum ist lediglich für junge und unsichere Radfahrer vorgesehen. Nach Abstimmung mit der zuständigen Polizeibehörde wird die Führung des Radverkehrs im Seitenraum als sicher erachtet. Das Konfliktpotential mit Fußgängern wird als gering eingeschätzt.
- Es ist ein einseitiger Parkstreifen in Längsaufstellung eingeplant. Die Parkplätze besitzen eine Breite von 2,25m und sind damit 0,25m breiter als das Mindestmaß laut der Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt).
- Die Fahrbahn besitzt eine Breite von 6,20m. Diese Breite wurde gewählt, um den Begegnungsverkehr von Bussen und Schwerlastverkehr weiterhin problemlos zu ermöglichen und gleichzeitig Überholvorgänge von Radfahrern bei Gegenverkehr ohne den Mindestabstand nach StVO von 1,50m zu unterbinden. Zusätzlich sollte eine durchgängige Markierung der Fahrbahnränder mit Farbe angebracht werden, um die Straßenbreite optisch weiter einzuengen. Eine Fahrrad-Piktogrammreihe auf der Straße könnte die Verkehrssicherheit für die Radfahrer zusätzlich erhöhen.
- Der Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkplätzen und Fahrbahn (0,50m) kann nicht mehr untergebracht werden. Trotz des Verzichts auf den Sicherheitstrennstreifen wird die Führung des Radverkehrs entlang der Parkstände von den externen Gutachtern als sicher erachtet. Durch die breiten Parkstände und die farbliche Markierung auf der Straße sollen Dooring-Unfälle verhindert werden.

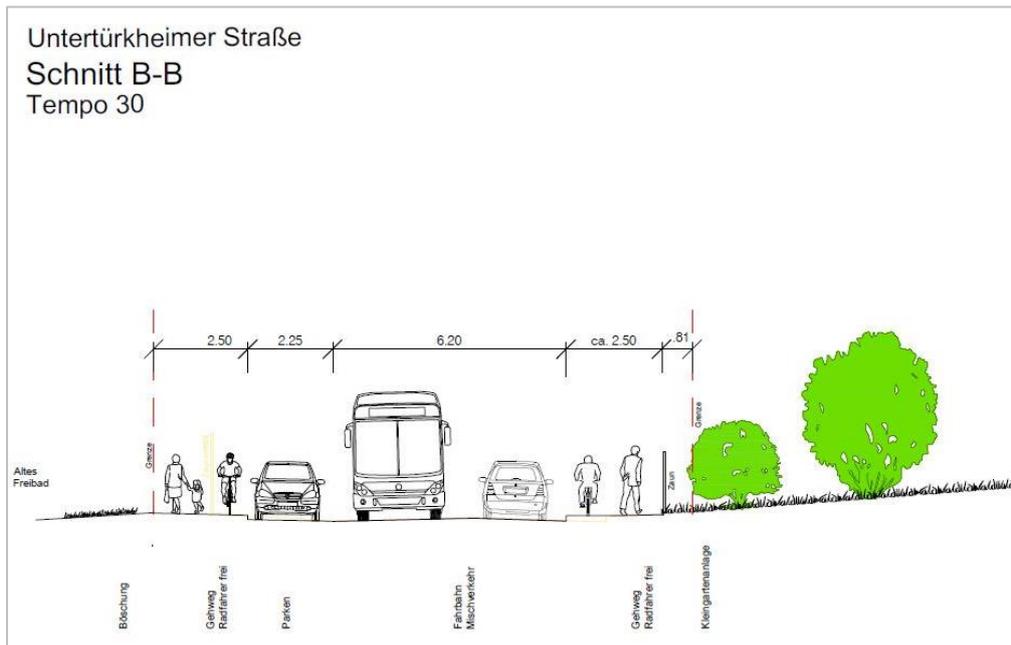


Abb. 3: Straßenquerschnitt Untertürkheimer Straße: Variante 1

4.2.5 Straßenquerschnitt Esslinger Straße

Auch für die Esslinger Straße wurde ein Querschnitt erarbeitet. Dieser ist in Abbildung 4 dargestellt. Die zuvor genannten Ziele zur Verkehrsführung und -sicherheit wurden auch hier verfolgt.

- ➔ Im östlichen Abschnitt wird ein Gehweg mit einer Breite von 2,50m vorgesehen. Dieser ist durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Der Grünstreifen ist rund 4,00m breit. Dadurch können Bestandsbäume erhalten bleiben und zusätzlich größere Bäume neu angepflanzt werden, die Schatten spenden und denen dadurch im Vergleich zu kleinen und herkömmlichen Bäumen im Straßenseitenraum deutlich bessere Rahmenbedingungen für eine nachhaltig gesicherte Vitalität angeboten werden können.
- ➔ Der Radverkehr wird beidseitig mit Schutzstreifen geführt. Diese sind 1,50m breit und dürfen lediglich im Begegnungsfall von überfahren werden.
- ➔ Die Fahrbahnbreite beträgt 4,50m. Damit besitzt die Fahrbahn das Mindestmaß für die Anordnung von beidseitigen Schutzstreifen.
- ➔ Im westlichen Seitenraum bleibt der Gehweg wie im Bestand erhalten und wird mit einer Breite von rund 1,35m ausgeführt.

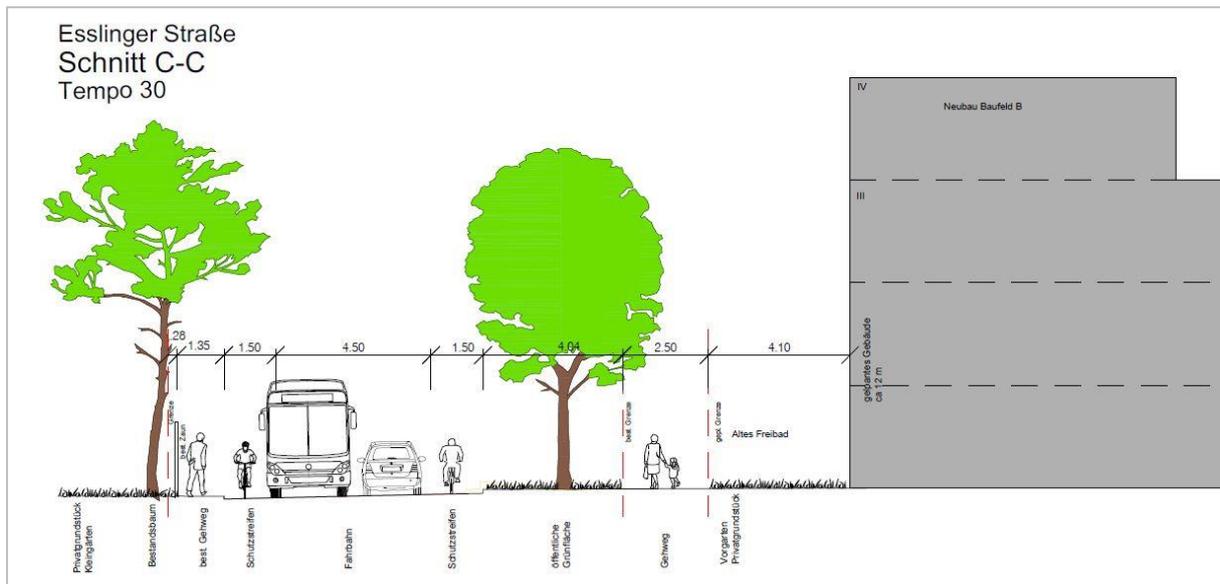


Abbildung 4: Straßenquerschnitt Esslinger Straße

4.3 Leistungsfähigkeitsüberprüfung des Knotenpunkts Esslinger Straße / Untertürkheimer Straße

Um eine Bewertung des Verkehrsablaufs treffen zu können wurde der Knotenpunkt Esslinger Straße / Untertürkheimer Straße nach den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) untersucht. Für diese Untersuchung wurden die vorhandenen Verkehrszählungen aus dem Jahr 2018, die berechnete Verkehrsprognose, die Verkehrsumlegung und die signaltechnischen Unterlagen herangezogen.

Bei Knotenpunkten, ohne und mit einer Lichtsignalanlage (LSA) wird die Dauer einer Wartezeit als Maßgebendes Kriterium für die Bewertung der Leistungsfähigkeit herangezogen. Die Wartezeit ist von der Eintreffenszeit und dem Zeitpunkt der Abfertigung abhängig. Die schlechteste Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV), die sich für einen einzelnen Fahrstreifen ergibt, ist die nach HBS maßgebende für die Beurteilung der Verkehrsqualität eines Knotenpunktes ohne und mit LSA.

Die Beurteilung der Verkehrsqualität eines Kreisverkehrs erfolgt nach der Höhe der für die einfahrenden Ströme zu erwartenden mittleren Wartezeiten, die von einer verfügbaren Belastungsreserve abhängig ist. Zusätzlich kann die zu erwartende Staulänge als weiteres Kriterium herangezogen werden. Mit den errechneten Kapazitätsreserven und Wartezeiten in den Zufahrten werden Kreisverkehre nach dem HBS in QSV eingeteilt. Bei Kreisverkehren ist die am schlechtesten bewertete Zufahrt bei einer Beurteilung maßgebend für die Einteilung in die jeweilige QSV für den gesamten Kreisverkehr.

Innerhalb des HBS-Verfahrens ergeben sich so für Knotenpunkte und Kreisverkehre QSV von „A“ = „sehr gut“ bis „F“ = „ungenügend“. Eine Übersicht zu den einzelnen QSV kann Anlage 5 auf S.16 ff entnommen werden.

Ausgehend von den Vorgaben durch das HBS-Verfahren wurden der Bestand und zwei weitere Varianten zur Optimierung des Knotenpunktes ausgearbeitet. Diese werden im Weiteren dargestellt. Anschließend sollen die verkehrlichen Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr für die einzelnen Varianten aufgezeigt werden.

4.3.1 Leistungsfähigkeit ohne LSA (Bestand)

Im Bestand besitzt der Knotenpunkt lediglich eine Bedarfsampel für die Fußgänger. Da diese Bedarfsampel nicht in jedem Umlauf angefordert wird, wurde der Knotenpunkt für den Bestand mit dem HBS-Verfahren als Kreuzung mit Vorfahrtregelung bewertet. Dabei ergibt sich in der abendlichen Spitzenstunde eine QSV von E. Das Ergebnis zeigt, dass sich im Bestand Staus bilden, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten für Fußgänger, Radfahrer und den Motorisierten Individualverkehr (MIV) können sehr lange sein.

4.3.2 Leistungsfähigkeit bei Bedarfsanforderung (Bestand)

Für den Bestand wurde außerdem die Leistungsfähigkeit untersucht, wenn ein Fußgänger die Straße queren möchte und die LSA-Schaltung anfordert. Durch die Signalisierung ergibt sich für den Bestand eine QSV von B.

4.3.3 Leistungsfähigkeit ohne LSA (Planfall 1)

Wird bei dem Knotenpunkt die Verkehrsprognose vom Freibadareal hinzugezogen und die Regelung als vorfahrtgeregelter Knotenpunkt beibehalten, ergibt sich nach HBS weiterhin eine QSV von E. Die zuvor genannten Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen auf die einzelnen Verkehrsteilnehmer treffen auch hier zu.

Für die Betrachtung des Knotenpunktes gilt es jedoch zu beachten, dass sich durch die Bedarfsampel die Abfertigung der mit der QSV von E bewerteten Verkehrsströme des vorfahrtsgeregelten Knotenpunktes etwas besser als bei der reinen statistischen Berechnung nach HBS darstellen kann und möglicherweise dadurch auch eine etwas bessere QSV entsteht. Diese Verbesserung ist allerdings wie schon beschrieben davon abhängig, wie viele Fußgänger in den maßgeblichen Spitzenstunden die LSA anfordern.

4.3.4 Leistungsfähigkeit bei Bedarfsanforderung und ohne Linksabbiegespur (Planfall 2)

Für den Knotenpunkt wurde im nächsten Schritt die Leistungsfähigkeit unter Anforderung der bedarfsgesteuerten Fußgänger-LSA und dem induzierten Verkehrsaufkommen aus dem Freibadareal betrachtet. Zusätzlich wurde bei Planfall 2 die Linksabbiegespur aus der Untertürkheimer Straße (Ost) auf den Wirtschaftsweg am Kappelberg weggelassen. Unter Berücksichtigung der signaltechnischen Unterlagen wird dabei eine QSV von B erzielt. Bei dem Ergebnis ist zu beachten, dass die Bedarfsanforderung nicht in jedem Umlauf erfolgt. Damit kann der Knoten im Bestand nicht ausschließlich als Kreuzung mit einer LSA bewertet werden.

In Abbildung 5 ist ein konzeptioneller Entwurf für die Umgestaltung des Knotenpunktes dargestellt. Dadurch, dass die separate Linksabbiegespur von der Untertürkheimer Straße entfällt, ergeben sich zusätzliche Räume, die bspw. für vorgezogene Haltelinien für Radfahrer genutzt werden können. Im beigelegten Plan wurden die freien Flächen dem Seitenraum hinzugegeben.

Die Befahrbarkeit des Knotens wurde mit einem 3-achsigen-Müllfahrzeug überprüft.

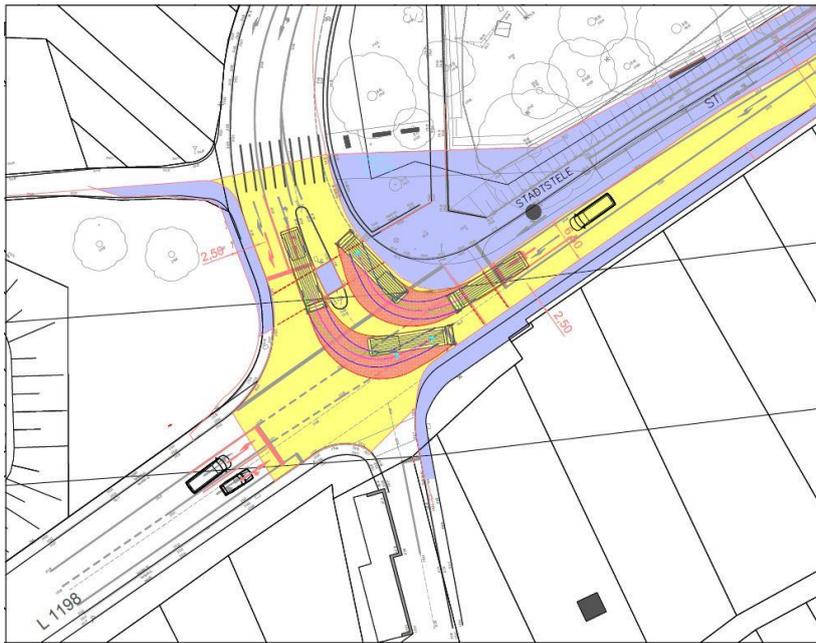


Abb. 5: konzeptionelle Darstellung Knotenpunkt

4.3.5 Leistungsfähigkeit Kreisverkehr (Planfall 3)

Abschließend wurde auch für einen Kreisverkehr die Leistungsfähigkeit untersucht. Dabei wird eine QSV von B erzielt. Nach den QSV des HBS ergeben sich somit bei einem Kreisverkehr für alle Verkehrsteilnehmer ein guter Verkehrsfluss und geringe Wartezeiten.

In Abbildung 6 ist ein erster konzeptioneller Entwurf für die geometrische Machbarkeit eines Kreisverkehrs dargestellt. Es lässt sich festhalten, dass der Bau eines Kreisverkehrs grundsätzlich möglich ist. Gleichzeitig benötigt es einer Optimierung dieses Entwurfs. Dadurch könnten sich der Durchmesser und Standort des Bauwerks nochmals etwas verschieben. Die Befahrbarkeit des Kreisverkehrs wurde mit einem 3-achsigen-Müllfahrzeug überprüft.

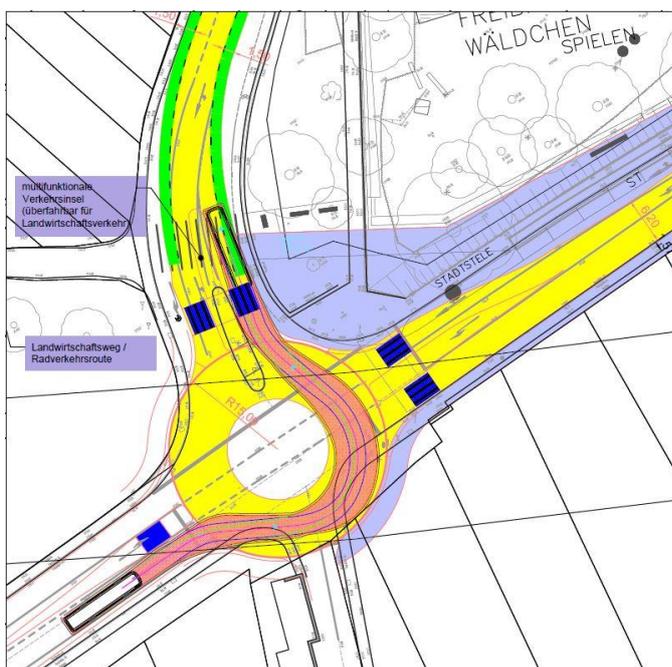


Abb. 6: konzeptionelle Darstellung Kreisverkehr

Bei Realisierung von Planfall 3 würden ist mit den folgenden verkehrlichen Auswirkungen zu rechnen:

Kfz-Verkehr: Mit einem Kreisverkehr kann das Verkehrsaufkommen gut abgewickelt werden. Die entstehenden Wartezeiten sind gering.

Es gibt jedoch keine Steuerungsmöglichkeiten bei einem Kreisverkehr. Sollte es zum Ausbau der regionalen Mobilitätsplattform (RMP) kommen, müsste neben dem Kreisverkehr zusätzlich eine LSA vor dem Ortseingang von Fellbach eingerichtet werden. Die LSA könnte im Regelbetrieb als Dunkelampel umgesetzt werden.

Busverkehr: Bei einem Kreisverkehr sind die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Wie bei den verkehrlichen Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr aufgezeigt, sind die dabei entstehenden Wartezeiten jedoch gering. Eine Busbevorrechtigung könnte an einem Kreisverkehr lediglich durch eine eigene Fahrspur ermöglicht werden. Diese würde jedoch zusätzlichen Platz benötigen. Der Busverkehr kann jedoch auch ohne diese Priorisierung in den Spitzenstunden gut abgefertigt werden.

Fußgänger: Die Führung der Fußgänger wird bei Kreisverkehren mit Querungshilfen ermöglicht. Ein Zebrastreifen hat dabei zur Folge, dass die Fußgänger bevorrechtigt sind und die Wartezeiten minimiert werden. Die Führung ist für den Fußverkehr sehr sicher.

Radverkehr: Der Radverkehr wird innerhalb des Kreisverkehrs im Mischverkehr geführt. Die Führung im Mischverkehr kann für die Radfahrer als sehr sicher erachtet werden und kann bis zu einer Knotenbelastung von bis zu 15.000 Kfz/24h ohne Bedenken umgesetzt werden. Im Knoten an der Esslinger Straße / Untertürkheimer Straße werden jedoch auch nur maximal rund 8.000 Kfz/24h erreicht. Um Überholvorgänge von Radfahrern durch Pkw im Kreisverkehr zu vermeiden, sollte eine Optimierung der Kreisringe tiefergehend untersucht werden.

Insgesamt zeigt sich, dass ein Kreisverkehr für den MIV, ÖPNV und Radverkehr eine gute Leistungsfähigkeit besitzt. Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmer sehr hoch. Abschließend sollen weitere allgemeine Fakten für einen Kreisverkehr aufgezeigt werden:

- Kreisverkehre verringern das Unfallrisiko gegenüber einem vorfahrtgeregelten Knotenpunkt, da sie übersichtlich gestaltet sind und die gefahrenen Geschwindigkeiten geringer ausfallen. Weitere Ausführung dazu können Anlage 5 auf S.25 entnommen werden.
- Aus städtebaulicher Sicht bietet ein Kreisverkehr die Möglichkeit als Übergangselement zu fungieren, da er im Bereich der Ortseinfahrt (von Untertürkheim aus kommend) einen Charakterwechsel der Straße einleiten kann.
- Da der Verkehr bei einem Kreisverkehr nicht gestoppt wird, ist die Durchlassgeschwindigkeit höher, d.h. mehr Fahrzeuge können den Knotenpunkt pro Zeiteinheit passieren.
- Aus dem gleichen Grund sinkt die Umwelt- und Lärmbelastung bei einem Kreisverkehr im Vergleich zu einem unsignalisierten Knotenpunkt.
- Die einmaligen Kosten für den Bau eines Kreisverkehrs liegen höher im Vergleich zum Erhalt eines unsignalisierten Knotens oder einer Vollsignalisierung.
- Gleichzeitig bieten Kreisverkehre Vorteile in ihren Wartungskosten gegenüber einer Lichtsignalanlage (LSA).
- Bei ausreichender Dimensionierung können Kreisverkehre vom Schwerlastverkehr als Wendemöglichkeit genutzt werden.
- Der ADFC Rems-Murr gibt Kreisverkehren in Punkto Sicherheit des Radverkehrs den Vorzug gegenüber LSA-gesteuerten Knoten, sofern die Kreisverkehre nach den Musterlösungen für den Radverkehr in BW ausgeführt werden.

4.3.6 Bewertung und Gegenüberstellung der Varianten

Für den Bestand lässt sich die Leistungsfähigkeit für eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-LSA nach dem HBS-Verfahren nicht eindeutig darstellen. Deshalb lassen sich für den Bestand zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht alle verkehrlichen Auswirkungen auf die einzelnen Verkehrsteilnehmer aufzeigen. Das Büro BrennerPlan wird seine Ausarbeitungen für den Bestand bis zum BVKA am 17.02.2022 überarbeiten.

Neben den Darstellungen zum Bestand wird auch eine Vollsignalisierung des Knotenpunktes dargestellt werden. Auch hierzu werden die verkehrlichen Auswirkungen in den Gremien im Februar vorgestellt werden.

Zusammenfassend wird dann auch eine mit der Stadtverwaltung abgestimmte Vorzugsvariante den Gremien präsentiert werden.

5. Sachstand Baumbestand

In regelmäßigen Abständen werden seitens der Stadt die gesamten Baumstandorte und weitere Gehölze in Fellbach - so auch im ehemaligen Freibadareal - auf ihre Vitalität hin überprüft und in ein Baumkataster eingetragen (vgl. Vorlage 015/2022). Seit Beginn der Auslobung des Wettbewerbs mussten bereits Bäume/Gehölze entfernt werden, sei es aus Krankheitsgründen, Sturmschäden oder aufgrund immer häufiger auftretender Trockenheitsphasen im Zusammenhang mit dem Klimawandel.

Von den städtebaulich bedeutsamen Bestandsbäumen musste so z.B. 2021 eine große Linde, die zu der erhaltenswerten Lindenreihe im Norden des Gebietes gehörte, gefällt werden. Aus denselben Gründen werden von den fünf ursprünglich zu erhaltenden Habitatbäumen höchstens zwei erhalten bleiben können; ein Baum wurde bereits aus Krankheitsgründen entfernt und einer muss aufgrund der geplanten Bebauung entfallen. Die Kastanie nördlich der Bestandsbebauung Untertürkheimer Straße 44-48 ist in einem unumkehrbar schlechten Zustand. Dies wurde durch eine detaillierte Untersuchung durch den Baumsachverständigen Herrn Müller bestätigt. Daher ist dieser Baum ebenfalls nicht zu halten

Die in Rücksprache mit dem Tiefbauamt und dem beauftragten Baumgutachter mit Sicherheit zu fallenden Bäume wurden in diesem Zusammenhang im städtebaulichen Entwurf daher bereits nicht mehr dargestellt.

- ➔ Der Sachstandsbericht zum Baumbestand (vgl. Vorlage 015/2022) stellt eine Momentaufnahme dar, an der sich im weiteren Planungsprozess noch Änderungen ergeben können. Im städtebaulichen Entwurf werden – neben dem bereits entfernten Baum-/Gehölzbestand - auch die bereits feststehenden weiterhin zu fallenden 18 Bäume in 2021 / 2022 - nicht mehr dargestellt. Ebenso die im Zuge der Neubebauung voraussichtlich zu fallenden 65 Bäume und 18 Gehölze.
- ➔ Im Zuge der planerischen Auseinandersetzung mit dem Quartier wurde grundsätzlich versucht, so viele Bäume und Gehölze zu erhalten bzw. bei der Neuplanung möglichst viel und hochwertiges Grün zu schaffen. Ein gleichwertiger Ersatz für die teilweise sehr alten und großen Bäume lässt sich natürlich nicht umgehend bzw. kurzfristig schaffen. Während aufgrund der zu realisierenden städtebaulichen Dichte i.S. der Schaffung von neuem Wohnraum in einigen Straßenräumen nur kleinere Bäume im Straßenbegleitgrün möglich sind, sollen sich entlang der Esslinger Straße deutlich größere Stadtbäume entwickeln können. Hierfür wurden die Baufelder auch noch einmal etwas verkleinert, um ausreichend Platz zur Esslinger Straße hin zu schaffen. In den nicht bebauten „Innenhöfen“ der einzelnen Baufelder sollen ebenfalls Bäume mit einem größeren Kronendurchmesser unter Berücksichtigung der darunter gelegenen Tiefgarage gepflanzt werden.

6. Städtebaulicher Entwurf (Zitat Hähmig Gemmeke, vgl. Anlage 2)

Der Gewinner des städtebaulichen Wettbewerbs, das Planungsbüro Hähmig Gemmeke aus Tübingen, beschreibt den vorliegenden städtebaulichen Entwurf wie folgt:

6.1 Städtebau

„Mit der städtebaulichen Entwicklung des ehemaligen Freibadgeländes entsteht im Kontext vorhandener Siedlungsstrukturen, Bebauungen und im Übergang zu dem angrenzenden Landschaftsraum ein neues Quartier, welches den südwestlichen Stadteingang von Fellbach definiert.

Die den Ort, das Areal und sein Umfeld prägenden Alleinstellungsmerkmale, wie die historische Kelter, die umgebenden Streuobstwiesen, die Weinberge des Kappelbergs sowie der markante Baumbestand des ehemaligen Freibades werden wichtige identitätsstiftende Elemente dieser Neuordnung. Schnittstellen zu den angrenzenden Frei- und Landschaftsräumen werden akzentuiert und in einen übergeordneten Gesamtzusammenhang gesetzt.

Der östliche Stadtplatz bildet das Gelenk zum innerstädtischen Siedlungskörper und schafft einen attraktiven öffentlichen Raum im Umfeld der „Alten Kelter“. Durch bauliche Weiterentwicklungen im Bereich des ehemaligen Freibadeingangs kann diese wichtige Schnittstellenfunktion gestärkt und attraktiviert werden.

Der städtebauliche Entwurf definiert klare Raumkanten zu den angrenzenden öffentlichen Straßenräumen Esslinger Straße und Untertürkheimer Straße und bildet in der formulierten Ost-West-Achse einen Quartiersplatz als neue Mitte des Stadtviertels. Nach Südwesten entsteht ein grüner Stadteingang, der das „Freibadwäldchen“ als „genius loci“ erhält.

Bestehende Gebäude und Neuplanung verzahnen sich zu einem neuen Stadtviertel, welches durch Quartiersstrukturen, differenzierte Parzellierungen geprägt ist. In diesem Kontext wird auf die bestehenden, erhaltenswerten Gehölzstrukturen behutsam eingegangen. Nach Norden zur Bebauung am Eschenweg entsteht eine punktuelle Solitärbebauung, die Maßstäblichkeit und Duktus aufnimmt und nach Süden eine Raumkante zum neuen Quartiersplatz entwickelt. Gebäudetypologie, Durchblicke und Baumstandorte definieren eine verträgliche Schnittstelle zum Bestand.

Durch die klaren Raumkanten zu den angrenzenden Erschließungsstraßen und geplanten Wohnstraßen entstehen im Innenbereich geschützte Wohnsituationen von großer Vielfalt, hoher typologischer Flexibilität und gewünschter Privatheit. Die grünen Innenhöfe schaffen Gartensituationen in einem verdichteten urbanen Gesamtgefüge. Das neue Stadtgebiet wird als autoarmes Quartier (vgl. 4.1) ausgebildet, von den bestehenden, angrenzenden Erschließungsstraßen werden auf kurzem Wege die Tiefgaragen unter den Wohnhöfen angefahren. Im Quartiersinnern werden nur auf dem zentralen Platz wenige Besucherstellplätze und Behindertenstellplätze angeboten. Die weiteren Besucherstellplätze entstehen an den Schnittstellen zur Esslinger Straße und Untertürkheimer Straße. Die Erschließungsräume werden als verkehrsberuhigte Bereiche umgesetzt.

Der öffentliche Raum innerhalb des neuen Quartiers wird als durchgängiges Fuß- und Radwegenetz mit den vorhandenen Wegestrukturen zum Kappelberg, in die Innenstadt und in die benachbarten Wohngebiete weiterentwickelt.

Die Geschossigkeiten und Höhenentwicklung der Bebauung reagieren auf ihr Umfeld und werden als III- bis V-geschossige Bebauung vorgeschlagen. Das südwestliche Quartier akzentuiert das neue Stadtquartier mit einem Hochpunkt im Kreuzungsbereich Esslinger Straße/ Untertürkheimer Straße.

Die vorhandene Topographie nutzend werden die Retentionsflächen für das anfallende Niederschlagswasser in die Freiräume integriert.

Durch die Entscheidung, einen Teilbereich des ehemaligen Baumbestandes des Freibades zu erhalten, entsteht ein für Fellbach spezifischer und aus der Historie heraus entwickelter südwestlicher Stadteingang, welcher Obstwiesen, Weinberge und Kappelberg inszeniert.

Ein neues Stadtquartier, das durch die Berücksichtigung und Einbindung der vorhandenen prägenden Grünstrukturen einen hohen Identifikationsgrad für seine zukünftigen Bewohner und Nutzer generiert.

6.2 Freiraum

Der Quartiersplatz wird als attraktiver, öffentlicher Raum differenziert gegliedert und gestaltet. Die Baumreihen aus den südlich abgehenden Straßenräumen und der West-Ost verlaufenden Wohnstraße werden in den Platz hineingezogen und geben diesem eine grüne Fassung. In der Mitte entsteht ein, durch ein Baumpaket räumlich geteilter Platz mit einer urbanen, befestigten Platzfläche mit großem Wasserspiel im Osten, als Reminiszenz an das ehemalige Freibad. Die möglichen Nutzungen einer Bäckerei/ eines Cafés, mögliche Gewerbeflächen beleben den Platz. Im westlichen Bereich entsteht eine grüne Platzfläche als multifunktionale Rasenfläche mit Bäumen und mit dem identitätsstiftenden alten Sprungturm (Kunstobjekt). Auf diese Weise erhält der Quartiersplatz Maßstäblichkeit und differenzierte Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten. In geringen Umfang werden hier auch öffentliche Stellplätze (Behinderte) angeboten.

Die zu erhaltenden Bäume, Baumstandorte werden mit den erforderlichen Abstandsmaßen und -flächen zu Gebäuden und Straßenräumen in das Konzept eingebunden. Somit können die prägenden Bestandsbäume erhalten bleiben.

Das Freibadwäldchen bleibt als grüner Stadteingang erhalten und wird aufgewertet. Wichtige Wegebeziehungen zum Kappelberg und in das Quartier „Kühegärten“ werden aufgenommen und in die Gestaltung integriert. So entsteht mit dem „Freibadwäldchen“ ein Auftakt und Verteilerpunkt, der das neue Wohnquartier mit der umliegenden Landschaft verbindet. Im Zentrum dieser öffentlichen Grünfläche sind unter den alten Bäumen verschiedene Freizeitnutzungen wie Spiel und Bewegung, Lesen und Ruhen auf Holzdecks und vieles mehr möglich. Der vorhandene Höhenunterschied wird durch eine architektonisch gestaltete Böschung aufgenommen. Damit wird neben der räumlichen Fassung auch eine gewisse Lärmschutzwirkung erzielt.

Das neue Stadtquartier wird über ein dezentrales Regenwassermanagement entwässert. Oberflächliche Retentionsflächen werden durch Rigolen und unterirdische Retentionsanlagen in Teilbereichen ergänzt.

6.3 Nutzungen

Für das ehemalige Freibad-Areal wird ein differenziertes Konzept unterschiedlicher sozialer Einrichtungen berücksichtigt. Im Rahmen des vorliegenden städtebaulichen Entwurfs und im Kontext der angedachten Nutzungsvielfalt des neuen Quartiers gilt es, vielfältige soziale Strukturen zu integrieren und in einen räumlich funktionalen Zusammenhang zu stellen. Nutzungsbedingte Flächen und Funktionsvorgaben, sowie notwendige Grundstücksgrößen wurden dabei berücksichtigt.

In Hinblick auf Lage und Verortung der sozialen Einrichtungen wurden die Baufelder, Quartiere auf ihre Dimensionen, Geschossigkeiten, Orientierungen und Erschließungen überprüft. Unter Beibehaltung und Fokussierung der übergeordneten städtebaulichen

Ziele des neuen Stadtareals hat sich das süd-westlich liegende Auftaktbaufeld „C“ als sehr gute Lage für die angestrebte soziale Nutzungsvielfalt herausgestellt.

Mit dem akzentuierenden, baulichen Hochpunkt (VI Geschosse) und der, an dieser Stelle, den Ort prägenden vorgelagerten öffentlichen Grünzone des „Freibad-Wäldchens“ entsteht eine gute Präsenz, Adresse und Erreichbarkeit für den sozialen Nutzungsschwerpunkt im Quartier.

Im Dialog zu den angrenzenden Wohnquartieren entstehen gute räumliche Übergänge, Nachbarschaften. Sowohl das nördlich angrenzende Baufeld „B“ als auch das östlich benachbarte Baufeld „E“ wurden unter den neuen Rahmenbedingungen stadträumlich weiterentwickelt. Entlang der Untertürkheimer Straße entsteht mit der Fortführung der straßenbegleitenden nördlichen Bebauungszeile ein räumlich definierter Auftakt, Stadteingang in das Quartier. Die sich nach Osten öffnende U-förmige Bebauungsstruktur des Baufeldes „E“ schafft geschützte Freiräume für den neuen Kita-Standort. In dieser Nachbarschaft zwischen den Baufeldern „C“ und „E“ entstehen Nutzungssynergien mit den vorgeschlagenen Bereichen für den ambulanten Dienst, die Tagespflege und das Quartiersmanagement. Die 2-gruppige Kindertagesstätte arrondiert diesen funktionalen Kontext.

Im Baufeld „C“ können die stationären Pflegeeinrichtungen, das pflegenahes Wohnen sowie die betreuten Seniorenwohnungen in einen nahezu optimalen Gesamtzusammenhang angeboten werden. Der sich nach Norden öffnende grüne Gartenhof bindet sich in die vorhandene Topographie mit einer Hochparterre-Situation und Sitzstufen ein. In diese vorhandene Höhenentwicklung ist von Westen über die Esslinger Straße die gebäudeintegrierte Tiefgaragenzufahrt geplant.

Mit der angebotenen Lage der sozialen Einrichtungen im Südwesten wird das neue Wohnquartier funktional ergänzt, ohne die gewünschte, großzügige Vielfalt an unterschiedlichen Wohnformen einzuschränken. Das attraktive Wohnumfeld mit verkehrsberuhigten Erschließungsbereichen und dem zentralen Quartiersplatz wird gestärkt und schafft bzw. erhält das gewünschte identitätsstiftende stadträumliche Umfeld.

Das neue Quartier des Freibad-Areals integriert die sozialen Einrichtungen gut, schafft neue Nachbarschaften und generiert ein neues Wohnquartier für alle Generationen. Die bisherigen Geschossigkeiten, städtebaulichen Dichtewerte und Kennzahlen sowie die angedachten Gliederungen, Parzellierungen bilden die Grundlage für die zukünftigen Realisierungskonzepte in Bauabschnitten. Eine große Vielfalt an Gebäudetypologien, vom Stadthaus, Townhouse über klassische 2- und 3-spänner-Typologien sowie Sonderwohnformen bilden eine robuste Grundlage für ein sozial durchmischtes Stadtquartier. Am zentralen Quartiersplatz ergänzen in Teilbereichen gewerbliche Nutzungen dieses Gemenge.

Die klaren Zonierungen von öffentlichem und privatem Raum, sowie dem sensiblen Umgang mit der vorhandenen Topographie, mit Hochparterre-Situationen gewährleisten zukünftig ein gutes und attraktives Wohnumfeld.“

- ➔ Die wesentlichen Änderungen des städtebaulichen Entwurfs gegenüber dem Wettbewerbsergebnis sind in Anlage 3 dargestellt (s. auch Präsentation Hähmig Gemmeke im BVKA am 20.01.2022).

7. Modell

Aufgrund der Änderungen des nun vorliegenden städtebaulichen Entwurfes wurde das zum Wettbewerb angefertigte Modell überarbeitet bzw. neu angefertigt (Präsentation im BVKA am 20.02.2022, Modellfotos s. Anlage 4).

8. Grünkonzept / Doppelte Innenentwicklung

In der 2019 beschlossenen und 2022 ergänzten Fellbacher Grünstrategie stellt die sog. ‚Doppelte Innenentwicklung‘ einen wesentlichen Baustein dar. Hier sollen zu einem möglichst frühen Zeitpunkt im Bebauungsplanverfahren (bestenfalls bereits bei Auslobungen von Wettbewerben) Maßnahmen festgelegt werden.

8.1 Dachbegrünungen

Ein großer Vorteil von Dachbegrünungen ist der Wasserrückhalt und der zeitlich verzögerte Regenwasserabfluss (Retention). Dies entlastet die Kanalisation und wirkt Überschwemmungen entgegen. Dachbegrünungen können in Abhängigkeit von der Aufbaudicke und den verwendeten Substraten 50 bis 90 % der jährlichen Niederschlagsmenge zurückhalten und über Verdunstung wieder in den natürlichen Kreislauf zurückführen.

Im aufzustellenden Bebauungsplan sollen mindestens 10 cm Substratstärke und im Bereich von geplanten Baumpflanzungen 1,20 m Substratschicht oder Aussparungen der Tiefgarage mit direktem Kontakt zum gewachsenen Boden, die übrigen Pflanzbereiche sollen mit 60 cm Substratstärke festgesetzt werden.

8.2 Regenwassermanagement

Im Zuge der Auslobung des Wettbewerbs wurde bereits ein dezentrales Regenwassermanagement in Form von Mulden-/Rigolensystemen, Dach-/Fassadenbegrünungen, Gartenbewässerung bzw. Grauwassermanagement oder Retentionsbecken gefordert. Durch die Rückhaltung des Regenwassers im Plangebiet und die ortsnahe Versickerung soll das Mikroklima verbessert werden. Mulden-/Rigolensysteme, Dach-/Fassadenbegrünungen, Gartenbewässerung bzw. Grauwassermanagement oder Retentionsbecken konnten vorgesehen werden.

Die Prämisse des Regenwasserkonzeptes ist eine größtmögliche dezentrale Bewirtschaftung des Regenwassers innerhalb des Plangebiets unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten. Hierfür sollen sowohl Maßnahmen zur Verdunstung und Versickerung (z. B. Mulden, Rigolen) als auch zur Speicherung und Nutzung von Regenwasser (z. B. Baumrigolen, Retentions-Gründach) sowie entsprechende Maßnahmenkombinationen betrachtet werden. Die Regenwasserbewirtschaftung soll als ökologische Qualität sichtbar und erlebbar gemacht werden und zum positiven Image des Quartiers beitragen.

Für das Plangebiet wurde 2020 ein geologisches Versickerungsgutachten durch das Stadtplanungsamt in Auftrag gegeben, um frühzeitig Informationen über die möglichen Versickerungs- und Rückhaltesysteme zu erhalten. Die Versickerungsfähigkeit im Bereich des ehemaligen Freibadareals wird im Ergebnis jedoch als relativ gering eingeschätzt. Das vorhandene Regenwassergrobkonzept soll daher in Abstimmung mit den weiteren Fachplanungen vertieft ausgearbeitet bzw. konkretisiert werden.

Im weiteren Planungsprozess werden den politischen Gremien vertiefende Untersuchungen bezüglich der Gestaltung des öffentlichen Raums (Straßen/Platzgestaltung) inklusive Grünkonzept vorgestellt.

9. Energie

Kommunale Wärmeplanung (vgl. Vorlage 211/2021)

Die durch ein externes Fachbüro durchzuführende Aufstellung des Kommunalen Wärmeplans für die Stadt Fellbach muss spätestens zum 31.12.2023 abgeschlossen sein. Das heißt, auch für das ehemalige Freibadareal zur flächendeckenden Erreichung der Klimaschutzziele die Bausteine aus dem kommunalen Wärmeplan zeitnah erarbeitet und umgesetzt werden müssen.

Photovoltaikanlagen

Nach Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW) mit Änderung vom 12.10.2021 besteht die Pflicht, ab 01.05.2022 im Wohnungsneubau auf der für Solarnutzung geeigneten Dachflächen Photovoltaikanlagen zur Stromerzeugung zu installieren. Diese Pflicht trifft auf das Plangebiet des ehemaligen Freibadareals zu. Aus Sicht der Verwaltung schließen sich extensive Dachbegrünungen und Photovoltaik-Anlagen nicht grundsätzlich aus, eine genaue Definition über den Anteil und die Verteilung werden im Zuge des Bebauungsplanverfahrens erarbeitet.

Energiekonzept (vgl. Vorlage 014/2021)

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Aspekte haben die Stadtwerke Fellbach in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung Fellbach ein Konzept zur Energieversorgung des neuen Wohnquartiers entworfen, das in den politischen Gremien mittels der o.g. eigenständigen Vorlage vor- und zur Diskussion gestellt wird.

10. Weiteres Vorgehen

1. Gestaltung öffentlicher Raum / Grünkonzept

In einer der folgenden Sitzungen des BVKA in der ersten Jahreshälfte 2022 werden Vorschläge zur konkreteren Gestaltung des öffentlichen Raums inklusive des Grünkonzeptes eingebracht, näher erläutert und zur Diskussion gestellt werden.

2. Erarbeitung Vorentwurf Bebauungsplan 08.05/1 Rohrland (Ehemaliges Freibadareal)

Auf Grundlage des Beschlusses des Gemeinderates zum Städtebaulichen Entwurf inklusive des vertieften Verkehrs-/Grün- und Gestaltungskonzeptes wird die Erarbeitung des Bebauungsvorentwurfs (inklusive Umweltbericht und integriertem Grünordnungsplan) begonnen.

Finanzielle Auswirkungen:

- keine
- einmalige Kosten von _____ €
einmalige Erträge von _____ €
- lfd. jährliche Kosten von _____ €
lfd. jährliche Erträge von _____ €
- bei Bauinvestitionen ab 350.000 € siehe beil.
Folgekostenberechnung
- Haushaltsmittel bei Produktsachkonto _____ vorhanden
- über-/außerplanmäßige Ausgabe von _____ € notwendig
- Sonstiges

gez.
Beatrice Soltys
Bürgermeisterin

gez.
Gabriele Zull
Oberbürgermeisterin

Anlagen:

- Anlage 1: Plan Städtebaulicher Entwurf, Arch. Hähnig Gemmeke vom 21.12.2021
Anlage 2: Erläuterungstext Städtebaulicher Entwurf, Arch. Hähnig Gemmeke vom 21.12.2021
Anlage 3: Wesentliche Änderungen zwischen Wettbewerbsentwurf und städtebaulichem Konzept, Stadtplanungsamt vom 26.01.2022
Anlage 4: Modellfotos, Arch. Hähnig Gemmeke vom 20.01.2022
Anlage 5: Verkehrsgutachten, BrennerPlan vom 17.12.2021
Anlage 6: nichtöffentlich
Anlage 7a/b: Varianten der verkehrlichen Quartierserschließung, BrennerPlan vom 17.12.2021