

Stadt Esslingen am Neckar

Stadtplanungsamt
Sachbearbeiter/in:
Franz Schneider

61/060/2020 1. Ergänzung

Beschlussvorlage

Ausschuss für Technik und Umwelt

09.12.2020

öffentlich

Betreff: Städtebauliche Neuordnung Nürk-Areal in der Pliensauvorstadt (Neubebauung Fa. LIDL)

I. Antrag:

1. Die überarbeitete Planung der Architekten Pesch Partner zur städtebaulichen Neuordnung des ehem. Nürk-Areals in der Pliensauvorstadt (Stand: März 2020) wird zur Kenntnis genommen.
2. Die verkehrstechnische Untersuchung und die Pläne des Ingenieurbüros Thomas und Partner zur verkehrlichen Neuordnung des Bereiches Brückenstraße, Berkheimer Straße und Zollbergstraße (Stand: Juli 2020) werden zur Kenntnis genommen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage dieser Planungen mit der Ausarbeitung des Bebauungsplan-Vorentwurfes zu starten.

II. Ermächtigung im Haushalts-/Wirtschaftsplan

Entfällt

Erläuterung zur Deckung, Folgekosten / Wirkung auf den Jahresabschluss bei EuB

Folgekosten entstehen erst, wenn die Planung umgesetzt/realisiert wird; die hierfür anfallenden Kosten und Folgekosten entstehen dann beim jeweiligen Fachamt.

Auswirkungen auf den Ressourcenbedarf

Entfällt

III. Begründung

1. Vorbemerkung

Die überarbeitete Planung der Architekten Pesch Partner zur städtebaulichen Neuordnung des ehemaligen Nürk-Areals (Stand: März 2020) wurde dem ATU in seiner Sitzung am 20.07.2020 vorgestellt. Der ATU hat diese Planung zur Kenntnis genommen und beschlossen, dass zunächst auf dieser Grundlage eine Beteiligung der Bürger durchgeführt wird und die Fraktionen zu der Planung ihre Anregungen, Fragen und Anträge bei der Verwaltung einreichen sollen. Erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung und den Stellungnahmen der Verwaltung zu den Anregungen, Fragen und Anträgen der Fraktionen soll dann das Bebauungsplanverfahren gestartet werden. Dazu hat die Verwaltung eine separate Vorlage ausgearbeitet (Vorlage Nr. 61/363/2020), in der sie über die Ergebnisse der online-Bürgerbeteiligung und über die Ergebnisse zu den Anregungen, Fragen und Anträgen der Fraktionen berichtet.

Bei der städtebaulichen Neuordnung des Nürk-Areals handelt es sich sowohl um ein städtebauliches Projekt in Form der Errichtung einer Neubebauung auf dem sich im Eigentum der Firma LIDL befindlichen privaten Grundstück als auch um ein Verkehrsprojekt in Form der Neuordnung und Umgestaltung der an das Areal angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen. Da diese beiden Projekte stets in ihrem Gesamtzusammenhang betrachtet werden müssen, werden in dieser Ergänzungsvorlage nochmals die wesentlichen Aspekte der Planungen für die städtebauliche Neuordnung auf dem Areal der Fa. LIDL sowie die Verkehrsplanung für die angrenzenden Verkehrsflächen vorgestellt.

2. Aktueller Stand der Planung zur städtebauliche Neuordnung

Die LIDL GmbH beabsichtigt, das ehem. Nürk-Areal im Stadtteil Pliensauvorstadt als urbanes, verdichtetes Quartier mit gemischten Nutzungen (Handel, Wohnen, Büros) zu entwickeln. Zu diesem Zweck hat die Fa. LIDL in enger Abstimmung mit der Stadt Esslingen am Neckar im Jahr 2018 einen Wettbewerb in Form einer Planungskonkurrenz ausgelobt. In der abschließenden Sitzung der Wettbewerbsjury am 11.03.2019 wurde das Büro Pesch Partner aus Stuttgart mit dem 1. Preis prämiert und mit der weiteren Ausarbeitung der Planung beauftragt. Die Jury würdigte insbesondere die Ausbildung der Stadträume und die Gliederung der Baumassen. Das Ergebnis des Wettbewerbes wurde dem ATU in seiner Sitzung am 13.05.2019 vorgestellt (Vorlage Nr. 61/159/2019).

In den zurückliegenden Monaten hat das Büro Pesch Partner in Abstimmung mit der Fa. LIDL und den Ämtern der Stadtverwaltung auf der Grundlage der Empfehlungen des Preisgerichtes eine umfassende Überarbeitung des Wettbewerbsentwurfes durchgeführt mit dem Ziel, am Eingang zur Pliensauvorstadt ein dem Standort angemessenes, attraktives, gemischt genutztes Quartier zu entwickeln. Die Ergänzung des geplanten LIDL-Marktes (1.600 m² Verkaufsfläche) mit Wohn-, Büro- und Dienstleistungsnutzungen trägt zu einer Belebung des Quartiers bei, so dass sich strukturelle Verbesserungen für das gesamte Umfeld ergeben.

Aus Sicht der Verwaltung liegt mit der nun vorliegenden Planung ein überzeugender Entwurf vor, der Grundlage für die weitere Ausarbeitung der Planung und letztlich deren Realisierung sein kann. Das Büro Pesch Partner formuliert den aktuellen Planungsstand folgendermaßen:

„Der Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs wurde konsequent weiterentwickelt. Die Rahmenbedingungen wie städtebauliche Höhenentwicklung sowie die nachbarschaftlichen Belange wurden aufgenommen und entsprechend lösungsorientiert erarbeitet. Leitidee der Neukonzeption des Nürk-Areals ist es, einen attraktiven Stadtbaustein zu entwickeln, der mit dem neuen Brückenplatz den Auftakt der städtebaulichen Entwicklungssachse entlang der Weilstraße bildet. Durch die Gliederung des Neubauvolumens in einzelne Häuser werden die bestehenden Sichtbeziehungen auf die historische Altstadt Esslingen erhalten. Zugleich wird auf diese Weise die stadtklima-

tisch wichtige Durchlüftung ermöglicht. Rund um den Brückenplatz sind die Handelsflächen angeordnet sowie gastronomische Angebote, die zur Belebung des Platzes beitragen. Der Platz bietet mit verschiedenen öffentlichen Sitzmöglichkeiten und klimatisch wirksamen Grünbereichen eine hohe Aufenthaltsqualität.“

Neben Handels- und Büroflächen entstehen in den Obergeschossen der Gebäude ca. 165 neue Wohnungen in einem Mix unterschiedlicher Wohnungsgrößen und –zuschnitten mit einer Geschossfläche von insgesamt ca. 13.970 m². Von der gegenüber dem bisherigen Planungsrecht zusätzlich entstehenden Geschossfläche (ca. 9.980 m²) muss ein Drittel (ca. 3.326 m²) für die Zielgruppen des Wohnraumversorgungskonzeptes zur Verfügung gestellt werden. Dies entspricht rechnerisch ca. 40 Wohneinheiten. Dazu werden entsprechende Regelungen in dem städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt und der Fa. LIDL getroffen. Darüber hinaus entstehen im Quartier eine Tiefgarage mit ca. 250 Stellplätzen mit Zufahrt von der Berkheimer Straße sowie ein Parkierungsbauwerk über dem geplanten LIDL-Markt mit ca. 110 Stellplätzen mit Zufahrt über die Zollbergstraße.

3. Aktueller Stand der Planung zur verkehrlichen Neuordnung der angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen

Da das Nürk-Areal nach drei Seiten von Straßen umschlossen ist und insbesondere durch die Brückenstraße vom übrigen Stadtteil getrennt ist, sollen in Zusammenhang mit der städtebaulichen Neuordnung des Areals auch die Verkehrswegebeziehungen neu geordnet und der öffentliche Raum aufgewertet werden, um das Areal besser mit den angrenzenden Quartieren zu verflechten. Dies ist Gegenstand der Untersuchungen und Planungen der Stadt zur verkehrlichen und gestalterischen Neuordnung der angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen.

Zu diesem Zweck hat das Ingenieurbüro Thomas und Partner im Auftrag der Stadt auf der Grundlage einer umfassenden verkehrstechnischen Untersuchung (Stand: Juli 2020) sowie auf der Grundlage des vom Büro Brenner Plan GmbH ausgearbeiteten Verkehrsgutachtens (Stand: Juli 2019) und den dort aufgeführten, durch das geplante Vorhaben auf dem Nürk-Areal zusätzlich entstehenden Kfz-Fahrten, einen verkehrstechnischen Entwurf ausgearbeitet, der die nachfolgend aufgeführten Vorgaben bündelt und die Verkehrsanlagen auf Basis von Leistungsfähigkeitsberechnungen in die Planungen integriert. Darauf aufbauend wurden der Verkehrsablauf und die Wechselwirkungen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer und Infrastruktur mittels einer Simulation geprüft. Ziel ist es, der Brückenstraße wieder ein Gesicht zu geben und deren Barrierewirkung zu mindern. Es soll eine Aufwertung der Fußgängerflächen, deutlich bessere Querungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualitäten sowie eine sichere Führung des Radverkehrs in alle Richtungen gewährleistet sein. Die Bushaltestellen und Busspuren sollen in beide Fahrtrichtungen in barrierefreiem Ausbaustandard mit Überdachung vorgesehen werden. Dabei soll die optionale Verlängerung der Stadtbahntrasse U 7 in den Planungen berücksichtigt werden. Die Anzahl und Breite der vorhandenen Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind vor dem Hintergrund der erforderlichen Aufwertung der räumlichen Gestaltung sowie der Notwendigkeit von Spuren für die Einfahrtsbereiche zu prüfen und ggf. auf die heute gültigen Regelmaße zurückzunehmen.

Wesentlicher Teil des verkehrstechnischen Entwurfes ist die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes mit 30 m Durchmesser im Knotenpunkt Brückenstraße/Stuttgarter Straße. Die Verbindungen Brückenstraße Ost-Stuttgarter Straße und Brückenstraße Süd-Brückenstraße Ost werden jeweils über einen Bypass geführt. In der Stuttgarter Straße und der Brückenstraße Ost sind Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer über den Fahrbahnteiler vorgesehen. Um von der Berkheimer Straße aus für das Nürk-Areal eine direkte und bessere Zufahrt für den Anlieferverkehr sowie für die Erschließung der Tiefgarage zu ermöglichen, muss das Brückenbauwerk über der B 10-Ausfahrt um ca. 10 m erweitert werden. Zur Erschließung der Parkieranlage für den LIDL-Markt ist in der Zollbergstraße die Herstellung einer Linksabbiegespur notwendig.

In der Verkehrsuntersuchung werden dazu zwei Varianten dargestellt, die sich im Wesentlichen im Bereich der Brückenstraße zwischen dem geplanten Kreisverkehrsplatz und der Hohenheimer Straße bzgl. der Berücksichtigung der geplanten Stadtbahntrasse unterscheiden. Während Variante 1 bei den baulichen Maßnahmen die geplante Stadtbahntrasse zunächst nicht umfassend berücksichtigt, sind in Variante 2 die meisten baulichen Anpassungen für eine später mögliche Verlängerung der Stadtbahntrasse bereits in der ersten Baustufe enthalten. Für die zweite Stufe sind daher nur noch minimale bauliche Änderungen erforderlich. Der Bericht zur Verkehrsuntersuchung sowie der verkehrstechnische Entwurf mit den beiden Varianten 1 und 2 (mit/ohne Erweiterung der U Bahnlinie) sind dieser Vorlage als Anlagen beigefügt, so dass die Details dort nachzulesen sind.

Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es aus verkehrlicher Sicht möglich ist, dem Streckenzug Brückenstraße-Zollbergstraße ein neues, nicht durch den motorisierten Individualverkehr geprägtes Erscheinungsbild zu geben. Für den Fuß- und Radverkehr können durch die aufgezeigten verkehrlichen Anpassungen erhöhte Aufenthalts- und Querungsqualitäten erzielt werden. Auch der öffentliche Personennahverkehr kann sich in das neue Verkehrskonzept integrieren und vor allem in verkehrsschwächeren Zeiten zügig und ohne große Behinderungen diesen Streckenabschnitt passieren. Durch den Entfall der Fußgängerunterführungen in Kombination mit den signalisierten bzw. bevorrechtigten Fußgängerquerungen („Zebrastreifen“) können Fußgänger schneller, freundlicher und barrierefrei die Fahrbahnen queren, wovon auch der Radverkehr profitiert.

Die neue Nutzung des Nürk-Areals kann ausreichend leistungsfähig erschlossen werden und sich somit in das Gebiet integrieren. Die Reduktion der Verkehrsmenge in der Stuttgarter Straße ist hierbei vorausgesetzt. Die im Rahmen des Danfoss Areals beschlossenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Stuttgarter Straße wurden daher bei dieser Planung mit einbezogen. Entsprechend der vorliegenden Belastungswerte ergeben die Berechnungen für den Kreisverkehr in der abendlichen Spitzenstunde die Verkehrsqualitätsstufe „D“, was für die Neuplanung einer Verkehrsanlage noch ausreichend ist. An dieser Stelle sei betont, dass stets der am stärksten belastete Tagesabschnitt (Abendspitzenstunde) mikroskopisch untersucht wurde und damit den Peak der werktäglichen Fahrzeuganzahl darstellt. Außerhalb der Spitzenstunden ist eine deutliche Reduzierung der Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer zu erwarten. In unregelmäßigen Abständen entstehen Rückstaulängen, die sich innerhalb der Spitzenstunden zeitweise wieder vollständig abbauen.

Mit den dargestellten Varianten ist durch die größeren Seitenräume in Verbindung mit weniger dominierenden Verkehrsflächen eine städtebauliche Aufwertung möglich.

Der Vergleich der beiden entwickelten Varianten zeigt, dass sich bei Variante 1 Vorteile für den motorisierten Verkehr ergeben, während Variante 2 ihre Stärken beim nichtmotorisierten Verkehr, den größeren Seitenrändern und in Bezug auf die bessere Umsetzbarkeit eines künftigen Stadtbahnanschlusses hat.

Bzgl. der Kosten zum Umbau der Verkehrsanlagen wird die Verwaltung eine Förderung durch das Land beantragen.

Der in der Anlage beigefügte Plan des Grünflächenamtes zeigt auf, wie die neuen Verkehrsanlagen gestalterisch eingebunden werden können, so dass die bisher trennende Wirkung der Brückenstraße deutlich reduziert wird und das neue Stadtquartier auf dem Nürk-Areal an die angrenzenden Quartieren auf der anderen Seite der Brückenstraße angebunden wird.

4. Weiteres Vorgehen

Nach der Zustimmung des ATU zu der überarbeiteten Planung der Architekten Pesch Partner zur städtebaulichen Neuordnung sowie zu den Plänen des Ingenieurbüros Thomas und Partner zur verkehrlichen Neuordnung ist vorgesehen, auf der Grundlage dieser Planungen in das formelle Bebauungsplanverfahren einzusteigen und im weiteren Bebauungsplanverfahren alle weiteren

Belange, die für die Planung und Abwägung von Bedeutung sind (Umweltbelange, Lärm, ...), zu ermitteln und zu bewerten.

Bis zum Beschluss des Bebauungsplan-Vorentwurfes werden insbesondere die von den Bürgern und den Fraktionen geforderten Visualisierungen in Form von 3 D-Stadtmodellen vorliegen, so dass dann auf der Grundlage nachvollziehbarer Gebäudekubaturen eine Bewertung zu deren Angemessenheit erfolgen kann. Zusätzlich wird das „physische“ Modell im M 1:500 überarbeitet und an den aktuellen Planungsstand angepasst.

Weitere Sachbearbeiter/Innen:	Amt:
Gabriele Klingele	61-2
Jasdeep Singh	61-1

Anlage(n):

1. Anlage 1 Pläne Pesch Partner
2. Anlage 2 Modellfotos Pesch Partner
3. Anlage 3 Freiraumkonzept
4. Anlage 4 Verkehrstechnische Untersuchung Thomas und Partner
5. Anlage 5 Verkehrstechnischer Entwurf Variante 1 (Lageplan ohne Stadtbahn)
6. Anlage 6 Verkehrstechnischer Entwurf Variante 1 (Lageplan mit Stadtbahn)
7. Anlage 7 Verkehrstechnischer Entwurf Variante 1 (Schnitte mit und ohne Stadtbahn)
8. Anlage 8 Verkehrstechnischer Entwurf Variante 2 (Lageplan ohne Stadtbahn)
9. Anlage 9 Verkehrstechnischer Entwurf Variante 2 (Lageplan mit Stadtbahn)
10. Anlage 10 Verkehrstechnischer Entwurf Variante 2 (Schnitte mit und ohne Stadtbahn)
11. Anlage 11 Verkehrstechnischer Entwurf (Kostenschätzung)