

Vorlage Nr.: **2022/0857**  
Verantwortlich: **Dez. 6**  
Dienststelle: **StplA**

## Sanierungsgebiet Ortsmitte Grötzingen

### Mobilität im Gebiet - Konzept Straßenraumgestaltung

#### Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Sanierungsbeirat Grötzingen Ortsmitte	14.09.2022	2		x	
Planungsausschuss	05.10.2022			x	

#### Beschlussantrag (Kurzfassung)

Der Sanierungsbeirat und der Ortschaftsrat nehmen den Bericht zur Kenntnis und empfehlen, die Verwaltung mit der vertiefenden Planung zu beauftragen.

Der Planungsausschuss wird gebeten, von den Ausführungen Kenntnis zu nehmen und die Verwaltung mit der vertieften Planung zu beauftragen.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>		
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Investition</b> <input type="checkbox"/> <b>Konsumtive Maßnahme</b>	Gesamtkosten: ca. 3.580.500,- Euro (Kosten laut Förderantrag) Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten: Folgekosten können erst nach Abschluss der Planung berechnet werden.	Gesamteinzahlung: ca. 2.148.300,- Euro (laut Förderantrag) Jährlicher Ertrag:	
<b>Finanzierung</b> <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input checked="" type="checkbox"/> nicht budgetiert	<b>Gegenfinanzierung durch</b> <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.	
CO <sub>2</sub> -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung   Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	durchgeführt am 28.09.2022
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit

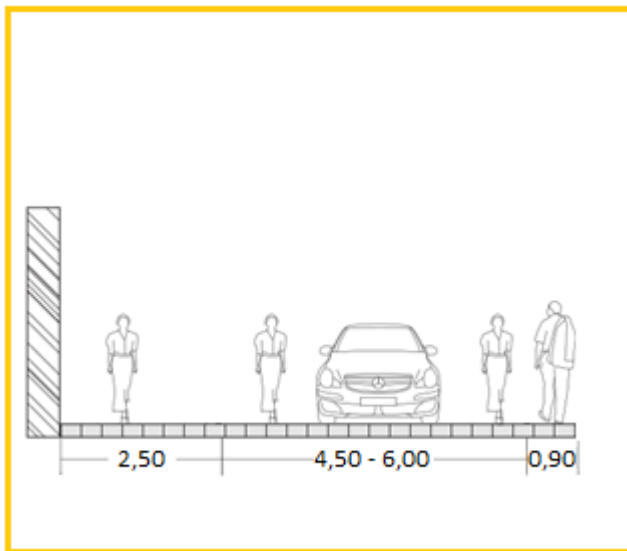
### Ergänzende Erläuterungen

In den Workshops mit der Politik, den Bürgerinnen und Bürgern und den Geschäftsleuten wurden auf Grundlage der durchgeführten Erhebungen (Straßenquerschnitte, Verkehrsmengen, Parkierungserhebungen) und Anregungen aus der Bürgerschaft sowohl Mischverkehrsflächen als auch getrennte Verkehrsflächen als ein geeignetes Planungsinstrument für den Ortskern Grötzingen erarbeitet. In den beengten Straßenräumen wird damit mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen, indem die bisherige Trennung von (zu schmalen) Gehwegen und (ebenfalls zu schmaler) Fahrbahn in den Kernbereichen aufgegeben wird.

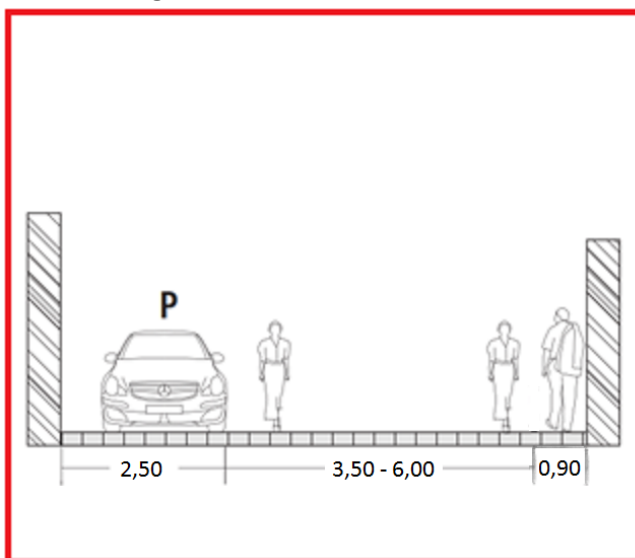
In der Zwischenzeit wurde auf dieser Grundlage ein Gesamtkonzept für die Straßenraumplanung und -gestaltung der Ortsmitte Grötzingen sowie der anschließenden Straßen des Sanierungsgebietes erarbeitet.

Es sind folgende fünf prinzipielle Straßenkategorien vorgesehen:

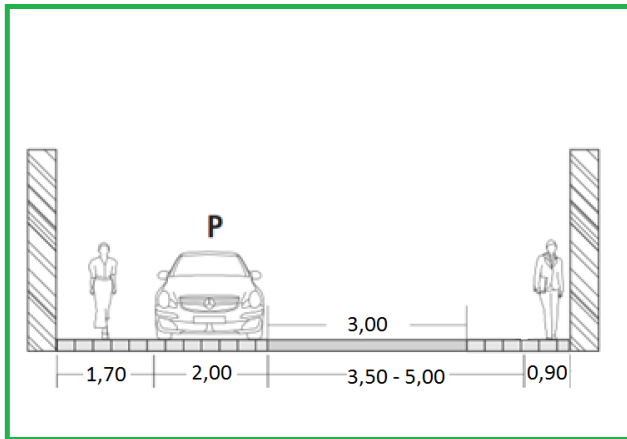
➤ **Kategorie I: Mischfläche - hochwertige Gestaltung**



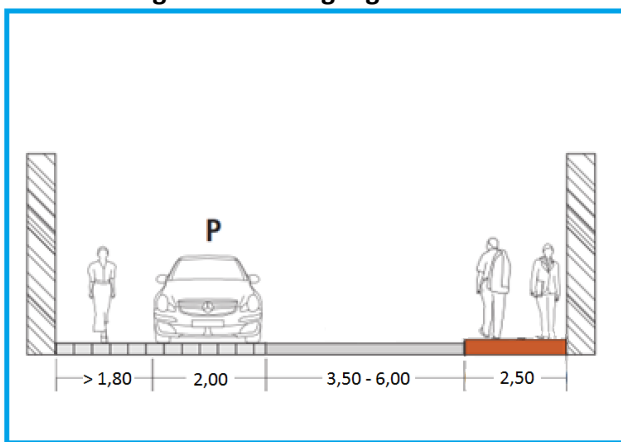
➤ **Kategorie II: Mischfläche**



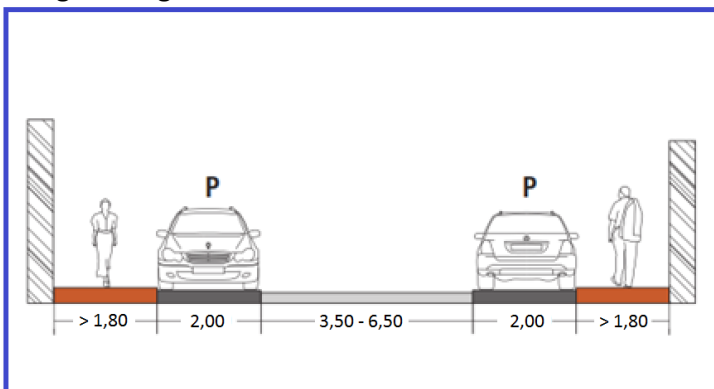
➤ **Kategorie III: weiche Separation**



➤ **Kategorie IV: Übergangsbereiche**



➤ **Kategorie V: getrennte Verkehrsflächen**

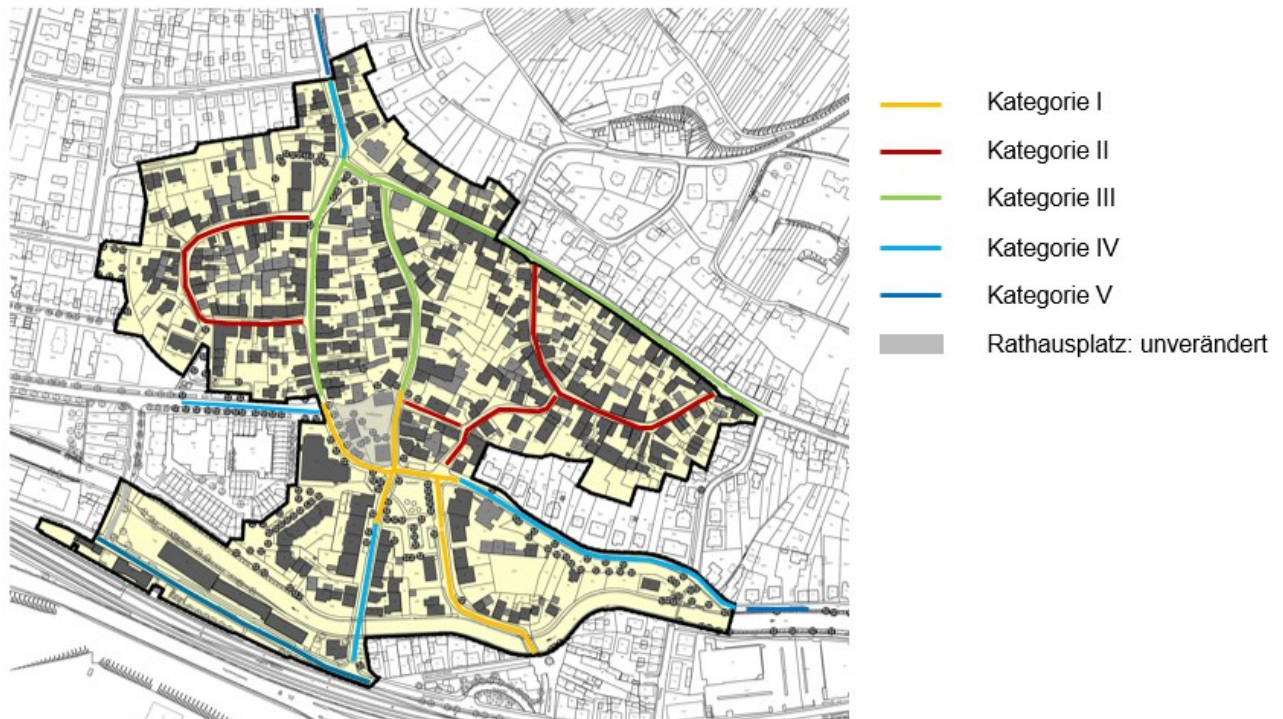


Um eine Einbettung in die vorhandenen Straßenräume in Grötzingen zu erreichen, wurde folgendes **Gesamtkonzept** erarbeitet:

In den Verkehrsflächen des Kernbereichs (Kategorie I in Gelb dargestellt) wird der Fokus auf die Gestaltung und auf den Aufenthalt von Personen gelegt. In diesem Bereich sind nur einzelne Parkplätze vorgesehen. Der Straßenraum soll einen qualitativ hochwertigen Belag erhalten. Die Verkehrsflächen sollen durch Möblierung und verschiedene Materialien voneinander getrennt werden. Die Verkehrsflächen sollen als Mischverkehrsfläche ohne Bordsteine ausgeführt werden.

Eine endgültige Klärung der Belagsart bzw. der Aufteilung des Querschnitts kann erst stattfinden, wenn die Belastungsklasse feststeht.

In den Straßen der engen historisch gewachsenen dörflichen Struktur (Kategorie II in Rot dargestellt) sollen die Verkehrsflächen ebenfalls als Mischfläche ohne Bordsteine in Pflasterbauweise ausgeführt werden.



In den Straßen der engen historisch gewachsenen dörflichen Struktur mit erhöhter Verkehrsbelastung und Busverkehr (Kategorie III in grün dargestellt) ist ein niveaugleicher Ausbau mit asphaltierter Hauptfahrbahn und gepflasterten Gehwegen vorgesehen.

In den Übergangsbereichen zwischen Mischverkehrsflächen und getrennten Verkehrsflächen (Kategorie IV in hellblau dargestellt) soll ein Mix aus Mischverkehrsflächen und durch Bordsteine getrennte Verkehrsflächen zum Einsatz kommen, um die Verkehrsteilnehmenden schrittweise in die Bereiche einzuführen und die benötigte Aufmerksamkeit zu erreichen. Die Fahrbahn soll in Asphalt und die Fußverkehrsflächen in Pflaster ausgeführt werden. Die Trennung von Gehweg und Parkierung erfolgt durch unterschiedlich farbiges Pflaster.

In den angrenzenden Straßen mit höherer Verkehrsdichte (Kategorie V in dunkelblau dargestellt) liegt der Fokus auf der Funktionalität. Es wird dazu eine konventionelle Querschnittsaufteilung mit Gehwegen und ein- bzw. zweiseitiger Parkierung vorgesehen. Die Verkehrsflächen werden durch Bordsteine voneinander abgegrenzt. Teilweise können die bestehenden Querschnitte erhalten werden.

Die Straßenquerschnitte und Beläge auf den Brücken über die Pfinz sind nicht Teil des Konzeptes. Diese sind nur mit hohem Aufwand zu modifizieren.

In den Mischverkehrsflächen können in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung und Funktion voraussichtlich Tempo 30 km/h, Tempo 20 km/h oder Tempo 7-10 km/h (verkehrsberuhigter Bereich) angeordnet werden.

Im Falle der Mischflächen und einem niveaugleichen Ausbau der Verkehrsflächen können Poller zum Schutz der zu Fuß gehenden erforderlich werden. Einzelne Poller sollen auch vor Hauseingängen das gefahrlose Verlassen von Gebäuden sicherstellen.

Durch den beschriebenen Ausbau werden einige Parkplätze im Kernbereich wegfallen, um die Funktion des Aufenthalts von Personen zu stärken.

Die Anzahl der hier vorhandenen Kurzzeitparkplätze bleiben bestehen und sollen auf die angrenzenden Straßenräume ausgeweitet werden.

Die Projekte und ihre Finanzierung werden im weiteren Verfahren konkretisiert. Eine Priorisierung von Projekten erfolgt im Zuge der Haushaltsplanung unter Einbindung aller notwendigen Instanzen.

**Beschluss:**

I. Antrag an den Sanierungsbeirat, Ortschaftsrat und Planungsausschuss

Der Sanierungsbeirat und der Ortschaftsrat nehmen den Bericht zur Kenntnis und empfehlen, die Verwaltung mit der vertiefenden Planung zu beauftragen.

Der Planungsausschuss wird gebeten, von den Ausführungen Kenntnis zu nehmen und die Verwaltung mit der vertieften Planung zu beauftragen.