

# Beschlussvorlage



STADT **MANNHEIM**<sup>2</sup>

Der Oberbürgermeister

Dezernat IV

Az.

Datum 26.04.2013

**Nr. V258/2013**

Betreff:

Glückstein Quartier

8.61516012 Glückstein-Quartier Erschließung Platzgestaltung

Maßnahmegenehmigung Glücksteinallee / verl. Windeckstraße

sowie Rückbau des alten Straßennetzes (Südtangente alt)

Betrifft Antrag/Anfrage Nr.

Antragsteller/in:

Eilentscheidung gemäß § 43 GemO i. V. m. § 20 Abs. 3 Hauptsatzung

Beratungsfolge	TOP	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
1. Bezirksbeirat Lindenhof	1	05.06.2013	X			
2. Ausschuss für Umwelt und Technik		13.06.2013	X			
3.						
4.						

Vorgeschlagene Maßnahme zur Bürgerbeteiligung

Einladung an Bezirksbeirat/Sachverständige

BBR - Lindenhof

Finanzielle Auswirkungen ?

ja

nein

Beschluss/Antrag:

1. Weiterführung des Projektes 8.61516012 Glückstein-Quartier Erschließung Platzgestaltung mit Kosten von 8.720.000,00 € wird genehmigt.

Die mit der Vorlage 450/2012 bereits genehmigten Kosten erhöhen sich auf 3.100.000,00 € 11.820.000,00 €

2. Finanzierung:

IST bis 31.12.2012 105.227,19 €

beantragter HR 2012 293.337,59 €

398.564,78 €

Ansatz 2013	3.000.000,00 €
Finanzplanung 2014	4.000.000,00 €
Finanzplanung 2015	3.500.000,00 €
<u>Finanzplanung 2016 ff</u>	<u>921.435,22 €</u>
Gesamtkosten	11.820.000,00 €

Bereitzustellende VE 2014 für 2015	3.500.000,00 €
Bereitzustellende VE 2015 für 2016	920.000,00 €

Die Einnahmen aus der Städtebauförderung betragen für den geplanten Straßenbau 1.827.000,00 €.

Die Bereitstellung der Mittel auf der Projektnummer 8.61516012 wird im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2014 / 2015 sowie in der Finanzplanung 2016-2017 beantragt. Der Maßnahmeverschluss erfolgt vorbehaltlich der Genehmigung.

Finanzielle Auswirkungen:1) **Einmalige Kosten/ Erträge**

Gesamtkosten der Maßnahme	11.820.000,00€
Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.)	1.827.000,00€
Kosten zu Lasten der Stadt	9.993.000,00 €

2) **Laufende Kosten / Erträge**

Laufender Betriebs- und Unterhaltsaufwand nach Fertigstellung der Baumaßnahme, Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. Durchführung der Maßnahme (einschl. Finanzierungskosten)	€
zu erwartende Erträge	€
jährliche Belastung	320.000,00 €

Strategische Ziele:

Die Vorlage leistet voraussichtlich einen Beitrag zu folgenden strategischen Zielen:      direkt      mittelbar

**Stärkung der Urbanität**

„Mannheim bietet mit einer ökologisch und sozial ausgewogenen Urbanität die Vorzüge einer Metropole auf engem Raum ohne die damit sonst verbundenen negativen Eigenschaften von Megacities.“

 
**Talente überdurchschnittlich gewinnen, entwickeln und halten**

„Mannheim etabliert sich als Stadt der Talente und Bildung und gewinnt mehr Menschen für sich.“

 
**Zahl der Unternehmen und (qualifizierten) Arbeitsplätze in Mannheim steigern**

„Mannheim gewinnt überdurchschnittlich Unternehmen und Gründer/innen“

 
**Toleranz bewahren, zusammen leben**

„Mannheim ist Vorbild für das Zusammenleben in Metropolen.“

 
**Bildungserfolg der in Mannheim lebenden Kinder, Jugendlichen und Erwachsenen erhöhen**

„Mannheim ist Vorbild für Bildungsgerechtigkeit in Deutschland.“

 
**Die zentralen Projekte „Kulturhauptstadt 2020“ und Masterplan Kreativwirtschaft erfolgreich umsetzen**

„Mannheim ist in der Spitzengruppe der besonders stadtulturell und kreativwirtschaftlich geprägten und wahrgenommenen Städte.“

 
**Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements und der Mitwirkung**

„Mannheims Einwohnerinnen und Einwohner sind überdurchschnittlich bürgerschaftlich engagiert und werden von der Stadt in besonderem Maße unterstützt.“

Dr. Kurz

Quast

## Kurzfassung des Sachverhaltes

**Diese Vorlage dient dem Maßnahmenbeschluss zum Bau der „Glücksteinallee“ vom Victoria-Hochhaus bis zum Knotenpunkt verl. Landteilstraße sowie der „verl. Windeckstraße“ im Rahmen der Gesamtmaßnahme Glückstein Quartier:**

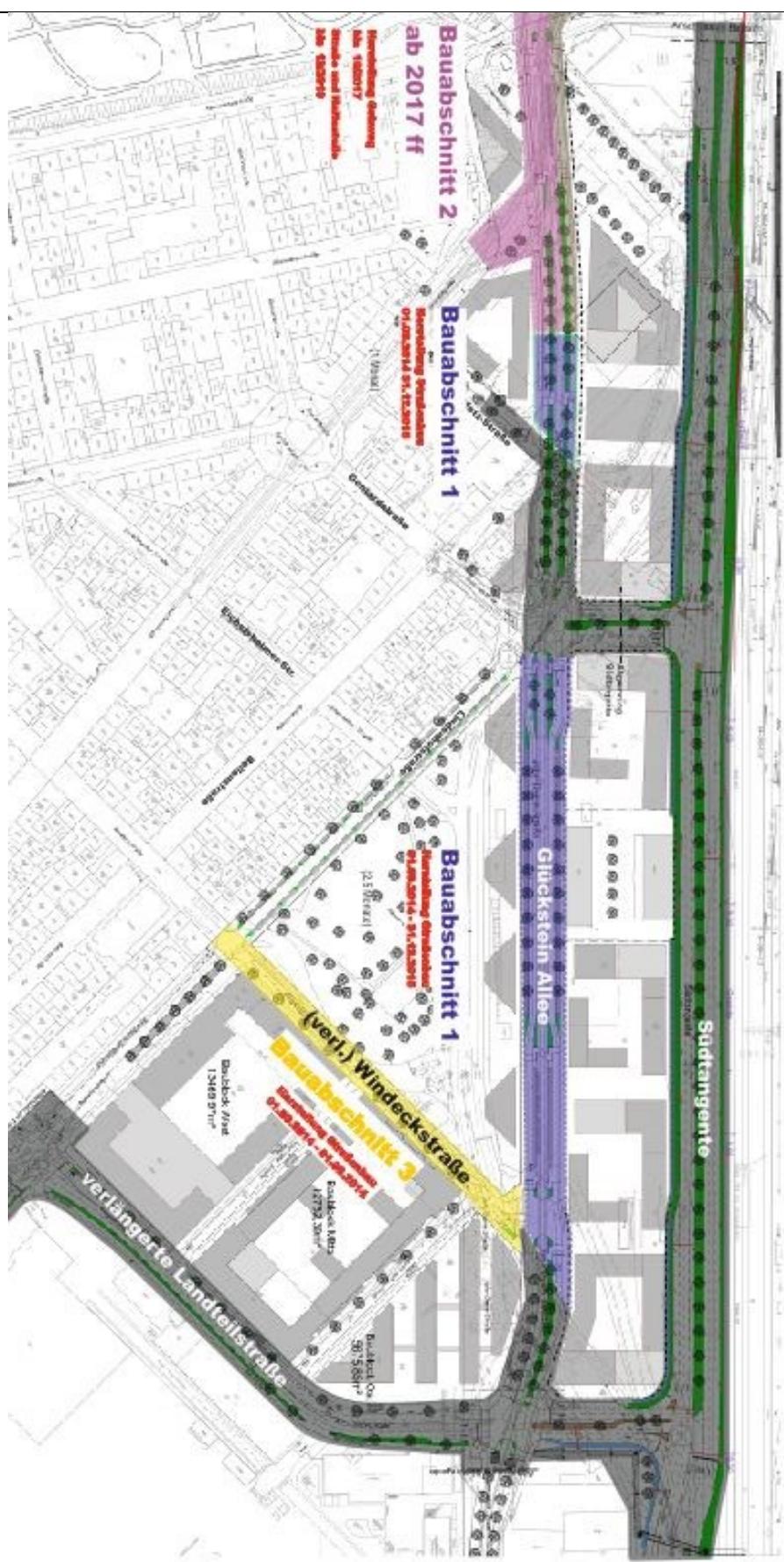
Durch die Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Glückstein Quartier“ - südlich des Mannheimer Hauptbahnhofs - wird der nordöstliche Lindenhof großflächig umgestaltet. Durch das Freiwerden der ehemaligen Flächen der Deutschen Bahn AG und die Verlegung der Südtangente in eine bahnparallele Lage - vom Victoria-Hochhaus bis zur Einmündung in den Fahraltunnel – entstehen hochwertige Bauflächen, die mittels einer innerörtlichen Haupterschließungsstraße (inkl. einer Freihaltetrassse für eine Stadtbahnlinie) - die „Glücksteinallee“ - erschlossen werden sollen. Zusätzlich wird zur Verteilung der Verkehre die derzeitige verlängerte Windeckstraße – südlich des Hanns-Glückstein-Parks – auf zwei Fahrspuren reduziert und begradigt.

Die Gesamtmaßnahme wurde durch den Bebauungsplan Nr. 43.19 vorbereitet und mit dem Beschluss des Gemeinderates am 21.12.2010 als Satzung beschlossen. Mit der Veröffentlichung am 19.01.2011 ist die Satzung in Kraft getreten.

Der Bau der Südtangente erfolgte bereits Ende 2006 mit der Herstellung der verlängerten Landteilstraße auf dem ehemaligen Gießereigelände der Fa. John Deere. Dieser Straßenabschnitt wurde Ende 2007 bereits dem Verkehr übergeben. Im März 2011 wurde mit dem 1. Bauabschnitt die eigentliche Verlegung der Südtangente begonnen. Dieser Bauabschnitt wird Anfang 2013 abgeschlossen. Der 2. Bauabschnitt, vom Victoria-Turm bis zum Anschluss an den 1. Bauabschnitt, wird derzeit durchgeführt (Baubeginn 3/2012, Bauende 12/2013). Mit dem 2. Bauabschnitt wurden zur Verkehrsverteilung bereits Abschnitte der Glücksteinallee (von der Carl-Metz- bis zur Gontardstraße sowie den Anschluss des Knotenpunktes Landteilstraße / John-Deere-Straße an die Bestandssüdtangente) hergestellt.

Die Glücksteinallee wird aufgrund der vorhandenen Bestandssituation (Feuerwache Mitte) in vier Bauabschnitten hergestellt. Der Baubeginn/Bauende des ersten Bauabschnitts der Glücksteinallee, von der Feuerwache Mitte bis zum Knotenpunkt Landteilstraße / John-Deere-Straße, sowie der verlängerten Windeckstraße ist von 02/2014 bis 12/2015 vorgesehen.

**Glückstein Quartier**  
**Straßenbau/ Infrastruktur: Glückstein Allee / (verl.) Windeckstraße**



## Inhalt

1	Anlass und Zweck der Maßnahme .....	7
2	Künftiger Ausbau der Glücksteinallee .....	8
2.1	Technische Gestaltung .....	8
2.1.1	Trassierung .....	8
2.1.2	Querschnitt .....	8
2.1.3	Höhenverhältnisse .....	10
2.1.4	Entwässerung .....	10
2.1.5	Radverkehr .....	11
2.1.6	Fahrbahn- / Parkstreifen- / Gehwegaufbau .....	12
2.1.7	Rand einfassungen .....	13
2.1.8	Freihaltetrassse für Stadtbahn .....	13
3	Künftiger Ausbau der (verlängerten) Windeckstraße .....	13
3.1	Technische Gestaltung .....	13
3.1.1	Trassierung .....	13
3.1.2	Querschnitt .....	14
3.1.3	Höhenverhältnisse .....	14
3.1.4	Entwässerung .....	15
3.1.5	Radverkehr .....	15
3.1.6	Fahrbahn- / Parkstreifen- / Gehwegaufbau .....	15
3.1.7	Rand einfassungen .....	16
4	Rückbau Altes Straßennetz .....	16
5	Bauablauf .....	16
5.1	Maßnahme „vorbereitende Erdarbeiten zur Kampfmittelfreimeßung“ .....	16
5.2	Bauabschnitte Herstellung Glücksteinallee / (verlängerte) Windeckstraße .....	17
5.3	Zeitliche Umsetzung .....	17
6	Finanzierung .....	18
6.1	Kosten .....	18
6.2	Einnahmen .....	18
6.3	Finanzierung .....	18

## 1 Anlass und Zweck der Maßnahme

Durch die Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Glückstein Quartier“ - südlich des Mannheimer Hauptbahnhofs - wird der nordöstliche Lindenhof großflächig umgestaltet. Durch das Freiwerden der ehemaligen Flächen der Deutschen Bahn AG und die Verlegung der Südtangente in eine bahnparallele Lage - vom Victoria-Hochhaus bis zur Einmündung in den Fahraltunnel – entstehen hochwertige Bauflächen, die mittels einer innerörtlichen Haupterschließungsstraße (inkl. einer Freihaltetrasse für eine Stadtbahnlinie) - die „Glücksteinallee“ - erschlossen werden sollen. Zusätzlich wird zur Verteilung der Verkehre die derzeitige verlängerte Windeckstraße – südlich des Hanns-Glückstein-Parks – auf zwei Fahrspuren reduziert und begradigt.

Die Gesamtmaßnahme wurde durch den Bebauungsplan Nr. 43.19 vorbereitet und mit dem Beschluss des Gemeinderates am 21.12.2010 als Satzung beschlossen. Mit der Veröffentlichung am 19.01.2011 ist die Satzung in Kraft getreten.

Der Bau der Südtangente erfolgte bereits Ende 2006 mit der Herstellung der verlängerten Landteilstraße auf dem ehemaligen Gießereigelände der Fa. John Deere. Dieser Straßenabschnitt wurde Ende 2007 bereits dem Verkehr übergeben. Im März 2011 wurde mit dem 1. Bauabschnitt die eigentliche Verlegung der Südtangente begonnen. Dieser Bauabschnitt wurde Anfang 2013 abgeschlossen. Der 2. Bauabschnitt, vom Victoria-Turm bis zum Anschluss an den 1. Bauabschnitt, wird derzeit durchgeführt (Baubeginn 3/2012, Bauende 12/2013). Mit dem 2. Bauabschnitt wurden zur Verkehrsverteilung bereits Abschnitte der Glücksteinallee (von der Carl-Metz- bis zur Gontardstraße sowie den Anschluss des Knotenpunktes Landteilstraße / John-Deere-Straße an die Bestandssüdtangente) hergestellt.

Die Glücksteinallee wird aufgrund der vorhandenen Bestandssituation (Feuerwache Mitte) in vier Bauabschnitten hergestellt. Der Baubeginn/Bauende des ersten Bauabschnitts der Glücksteinallee, von der Feuerwache Mitte bis zum Knotenpunkt Landteilstraße / John-Deere-Straße, sowie der verlängerten Windeckstraße ist von 02/2014 bis 12/2015 vorgesehen.

## 2 Künftiger Ausbau der Glücksteinallee

### 2.1 Technische Gestaltung

Die Glücksteinallee erstreckt sich künftig von der Tunnelstraße bis zur Landteilstraße über eine Länge von ca. 1,00 km.

Die neue Trasse der Glücksteinallee bindet im Westen des Areals in Höhe der Tunnelstraße an den vorhandenen Bestand an und wird ab dort, parallel zur neu verlegten Südtangente, in Richtung Osten geführt. Zur Abwicklung der Verkehre erfolgt im Bereich Tunnelstraße / Rennershofstraße eine Verbindung der beiden Straßen. Die Meerfeldstraße wird im Bereich der künftigen Glücksteinallee aufgrund der Freihaltetrassse für die Stadtbahn derart zurückgebaut, dass künftig keine direkte Zufahrt auf die neue Glücksteinallee möglich ist. Die Verkehre müssen dann, um zur Glücksteinallee zu gelangen, über die Rennershofstraße und die Tunnelstraße – und umgekehrt – fahren. Nach dem derzeitigen Feuerwehrgelände kreuzt die Glücksteinallee die Carl-Metz-Straße. Der Anschluss erfolgt in Form eines dreiarmigen Knotenpunktes. Aufgrund der durchgehenden Freihaltetrassse der Stadtbahn ist an diesem Knotenpunkt lediglich eine Rechts-Rein / Rechts-Raus Fahrbeziehung möglich. Auch der Verkehr auf der Glücksteinallee in Richtung Tunnelstraße kann an diesem Knotenpunkt nicht links in die Carl-Metz-Straße abbiegen. Der darauf folgende Knotenpunkt Gontardstraße / Glücksteinallee / Anschluss Südtangente wird bereits im Rahmen der Maßnahme „Verlegung Südtangente Bauabschnitt“ realisiert. Am Knotenpunkt, an dem alle Fahrbeziehungen möglich sind, wird lediglich die Gontardstraße voll angeschlossen. Die Lindenhofstraße wird an diesem Knotenpunkt als Sackgasse mit entsprechender Wendeanlage umgebaut. Östlich des Hanns-Glückstein-Parks entsteht im weiteren Verlauf ein Knotenpunkt mit der ebenfalls neu gebauten verlängerten Windeckstraße. Auch an diesem Punkt sind künftig alle Fahrbeziehungen möglich. In Höhe Mafinex schließt die Glücksteinallee dann an den bereits mit der Maßnahme „Verlegung der Südtangente“ in endgültiger Form hergestellten Knotenpunkt verl. Landteilstraße/ Glücksteinallee / Anschluss Südtangente / John Deere Straße an. Auch an diesem Knotenpunkt sind künftig alle Fahrbeziehungen möglich.

#### 2.1.1 Trassierung

Die Glücksteinallee wird für eine Entwurfsgeschwindigkeit von  $V_E = 50$  km/h ausgebaut. Alle für die Entwurfsgeschwindigkeit gestellten Forderungen wurden bei der Planung eingehalten.

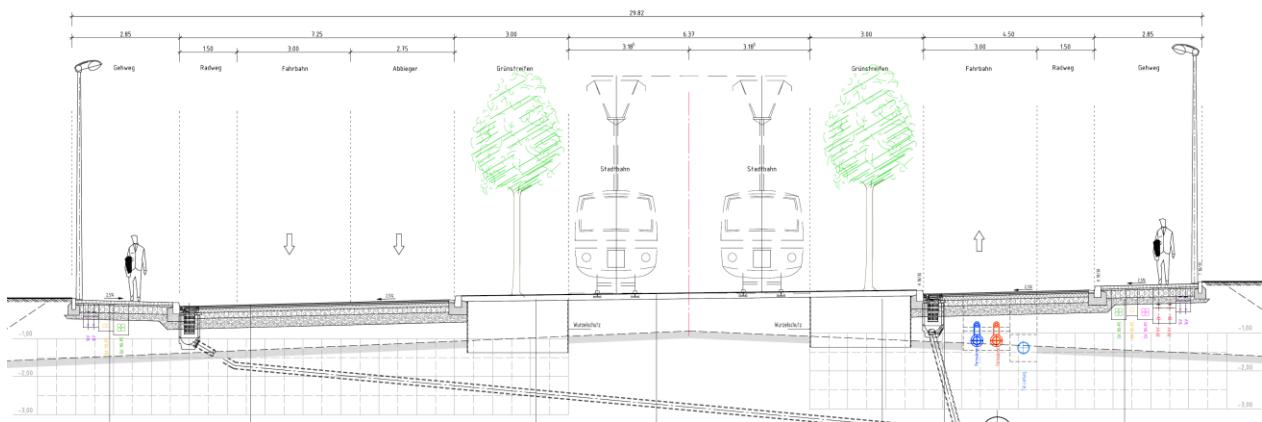
#### 2.1.2 Querschnitt

Der Querschnitt der Glücksteinallee weiß durchgängig eine Breite von rd. 27m auf. Grundsätzlich weiß die Straße zwei charakteristische Querschnittsgestaltungen auf:

## Station 0+000 bis 0+320 und 0+510 bis 0+950

Mittig der Straße verläuft die Freihaltetrasse für die Stadtbahnlinien mit einer Breite von 7,73m. Die Freihaltetrasse wird von Grünstreifen, mit einer Breite von 3,00m, begrenzt. Seitlich der Grünstreifen werden die Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von 3,00m, Bedarfstreifen mit einer Breite von 1,50m sowie seitliche Schutzstreifen mit einer Breite von 0,50m angeordnet. Dies entspricht einer maximal nutzbaren Fahrbahnbreite von 4,50m. Seitlich der Fahrbahn werden Gehwege mit einer Breite von 2,85m angeordnet. Von Station 0+730 bis 0+920 werden zwischen westlicher Fahrbahn und Gehweg noch Längsparkstände mit einer Breite von 2,00m angeordnet.

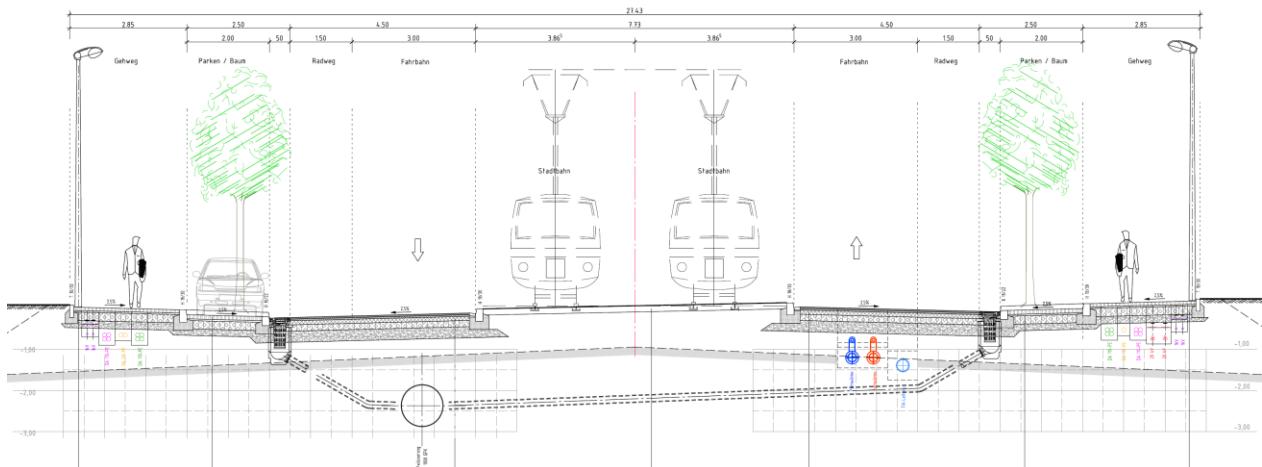
Glückstein-Allee  
Regelquerschnitt RQ 4 - Straße- km 650,0



## Station 0+320 bis 0+510

Im Bereich Lokschuppen / Werkstattgebäude weichen die Grünstreifen seitlich der Freihaltetrasse der Stadtbahn in den Längsparkstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg aus. Der Querschnitt gliedert sich folgendermaßen: mittig der Straße verläuft die Freihaltetrasse für die Stadtbahnlinien mit einer Breite von 7,35m. Seitlich der Freihaltetrasse werden die Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von 3,00m, Bedarfstreifen mit einer Breite von 1,50m sowie seitlichen Schutzstreifen mit einer Breite von 0,50m angeordnet. Dies entspricht einer maximal nutzbaren Fahrbahnbreite von 4,50m. Seitlich der Fahrbahn werden Längsparkstände mit einer Breite von 2,00m angeordnet. In diese Längsparkstände werden in einem regelmäßigen Raster Grüninseln angeordnet. Seitlich der Längsparkstände werden die Gehwege mit einer Breite von 2,85m angeordnet.

Glückstein-Allee  
Regelquerschnitt RQ 2 - Straße - km 380,00



### 2.1.3 Höhenverhältnisse

Das gesamte Areal im Bereich der ehemaligen Bahninsel ist nahezu eben. Die Gradienten der Glücksteinallee wird daher auf die bestehenden Zwangspunkte (Anschlüsse an das bestehende Straßennetz sowie die Bestandshöhen des angrenzenden Gebäudebestandes) und die Mindestneigungen zur problemlosen Ableitung des Oberflächenwassers ausgelegt. Die Gradienten der Achse wird hier so gewählt, dass eine problemlose Abführung der Oberflächenwassers erfolgt.

Bedingt durch die Höhenzwangspunkte im Bereich der Anschlüsse an die vorhandenen Straßen, Kreuzungen und Einmündungen sowie die angrenzenden Gebäude wurden folgenden Entwurfselemente bei der Gradientenfindung zugrunde gelegt:

$$S_{\min} = 0,5 \%$$

$$S_{\max} = 6,0 \%$$

$$H_{k\min} = 350 \text{m}$$

$$H_{w\min} = 400 \text{m}$$

Die gewählten Neigungen belaufen sich daher in einer Spanne von 0,50 % bis max. 2,60 %.

### 2.1.4 Entwässerung

Die Querneigung der Straße ist, mit Ausnahme der Kreuzungsbereiche, durchgängig mit 2,5 % festgelegt. Die parallel geführten Gehwege und Parkstreifen werden ebenfalls eine Querneigung von 2,5 % ausgebildet. Die Längsneigung der Straße ist mit einer Spanne von 0,50 % bis max. 2,60 % ausgebildet. Zur Entwässerung wird für eine Einzugsfläche von rd. 300 m<sup>2</sup> jeweils ein Straßenablauf mit Anschluss an den Mischwasserkanal des EBS 69 angeordnet. Somit ist eine problemlose Ableitung des Oberflächenwassers gegeben.

## 2.1.5 Radverkehr

Die Knotenpunkte der Glücksteinallee wurden bereits im Zuge der Südtangentenplanung vom Planungsbüro AB Stadtverkehr gemäß den Belangen von Radfahren überplant. Diese Planung wurde in die Ausführungsplanung übernommen.

Die Planung der Radverkehrsführungen orientiert sich am aktuellen Kenntnisstand hinsichtlich der Führung und Sicherung des Radverkehrs, wie er in den aktuellen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA 2010“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAST 06“ fixiert ist. Die Entwicklung der Lösungsansätze erfolgt auf Basis der aktuellen Fassung der StVO aus dem Jahr 2009 (zwischenzeitlich zurückgezogen) und der gültigen Verwaltungsvorschrift zur StVO.

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung werden die Planungsstandards der Stadt Mannheim aufgegriffen und weiterentwickelt, um zu einem einheitlichen und durch die Verkehrsteilnehmer nachvollziehbaren Gesamtsystem zu gelangen.

Folgende grundlegenden Planungsprinzipien kommen zur Anwendung:

- Die weiterzuentwickelnden Führungen und Regelungen sollen klar, eindeutig und für alle Verkehrsteilnehmer selbsterklärend sein und eine in allen Belangen anspruchsgerechte Befahrbarkeit gewährleisten.
- In den Streckenabschnitten im Zuge der Glücksteinallee wird der Radverkehr größtenteils im Fahrbahnbereich auf Schutzstreifen geführt. Die Schutzstreifen sind einheitlich 1,50m breit, bei angrenzendem Parken wird ein Sicherheitszuschlag von 0,50m in Ansatz gebracht. Die angrenzenden Kfz-Fahrstreifen sind nach Möglichkeit 3,25m, bei Platzproblemen 3,00m breit.
- Die vorgeschlagene Querschnittsaufteilung ermöglicht eine anspruchsgerechte Verkehrsabwicklung und trägt auch den sich abzeichnenden Weiterentwicklungen des Verkehrssystems (z.B. verstärkte Nutzung von Pedelecs) Rechnung. Dem Fußverkehr wird so ein hinreichender Schutz gegeben.
- Gute Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und den anderen Verkehrsteilnehmern sind die Grundvoraussetzung für eine gefährdungsarme Verkehrsabwicklung in den Knotenpunkten. Mit einem Versatz der Haltlinien (Maß: 5,0m) oder der Anlage aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) in den Knotenzufahrten wird das Ziel verfolgt, den Radverkehr in das Blickfeld der Kraftfahrer zu rücken und ihm ein beeinträchtigungsarmes Aufstellen und Anfahren zu ermöglichen.
- In den Knoteninnenbereichen erfolgt die Weiterführung des Radverkehrs auf deutlich gekennzeichneten und hinreichend mit Fahrradpiktogrammen bestückten Furten.

## 2.1.6 Fahrbahn- / Parkstreifen- / Gehwegaufbau

Gemäß des Verkehrsgutachtens des Ingenieurbüro Köhler Leutwein und Partner vom Dezember 2007 ist für die Glücksteinallee eine Verkehrsbelastung für das Jahr 2025 in Höhe von rd. 9.000 Kfz/24h in beiden Richtungen prognostiziert. Der prognostizierte Schwerverkehrslastanteil beläuft sich dabei zwischen 3% und 5%. Aufgrund dieser Verkehrsbelastung wird die Glücksteinallee gemäß Bauklasse BK 3,2 der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen RStO 12 in Anlehnung an die Regelbefestigung der Stadt Mannheim ausgebaut.

### Fahrbahnen

4 cm	Asphaltdeckschicht Splittmastixasphalt SMA 11 S
4 cm	Asphaltbinderschicht, AC 16 BS
10 cm	Asphalttragschicht AC 32 TS
15 cm	Schottertragschicht, 0/45 mm
27 cm	Frostschutzschicht 0/45 mm
60 cm	Gesamtdicke

### Parkstreifen

10 cm	Betonsteinpflaster 18 / 12 / 10 cm anthrazit
4 cm	Pflasterbett Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm
20 cm	Schottertragschicht 0/32 mm
18 cm	Frostschutzschicht 0/32 mm
50 cm	Gesamtdicke

### Gehwege

8 cm	Betonsteinpflaster 18 / 18 / 8 cm grau
4 cm	Pflasterbett Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5
20 cm	Schottertragschicht 0/32 mm
18 cm	Frostschutzschicht 0/32 mm
50 cm	Gesamtdicke

### Freihaltetrasse Stadtbahn

15 cm	Mutterboden
85 cm	Auffüllung
100 cm	Gesamtdicke

### **2.1.7 Randeinfassungen**

Die Randeinfassungen der Straßen erfolgen mit Hochborden 18/30 cm auf Unterbeton mit Rückenstütze. Die Glücksteinallee erhält einen Abstich von 10 cm. Im Bereich von Zufahrten werden Rundborde 18/22 cm mit einem Abstich von 3 cm eingesetzt. Die Abgrenzung der Gehwege und Grünstreifen erfolgt mit Kantensteinen 10/20 cm auf Unterbeton.

An sämtlichen Knotenpunkten werden zur Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Menschen die Gehwegborde an Querungsstellen auf 3cm abgesenkt. Zusätzlich werden an allen Kreuzungen Bodenindikatoren nach DIN 32986 vom Oktober 2011 angeordnet.

### **2.1.8 Freihaltetrassse für Stadtbahn**

Vorbehaltlich einer weiteren Trassenplanung wurde der Vorentwurf für die künftige Stadtbahntrasse der rnv GmbH als Freihaltetrassse abgestimmt und in die Entwurfsplanung übernommen, um künftig das Gebiet auch durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erschließen. Für die eigentliche Entwurfsplanung der Stadtbahn ist ein gesondertes Planfeststellungsverfahren vorgesehen. Vorbehaltlich der Ergebnisse aus dem Planfeststellungsverfahren wird die Freihaltetrassse provisorisch hergerichtet. Dies beinhaltet die bauliche Herstellung der späteren Überquerungsmöglichkeiten der Gleisanlage, die Herstellung des Pflanzgrabens für die späteren Baupflanzungen (gemäß BP 43.19) einschließlich des erforderlichen Wurzelschutzes. Der spätere Trassenbereich wird bis zur Baudurchführung der Stadtbahn als Rasenfläche ausgebildet.

## **3 Künftiger Ausbau der (verlängerten) Windeckstraße**

### **3.1 Technische Gestaltung**

Die (verlängerte) Windeckstraße erstreckt sich künftig von der Lindenhofstraße bis zur neuen Glücksteinallee über eine Länge von 0,25 km.

Die neue Trasse schließt im Westen an die Lindenhofstraße an und führt in linearem Verlauf in Richtung Osten bis zur neu errichteten Glücksteinallee. Die Heinz-Haber-Straße sowie die Julius-Hatry-Straße werden an die (verlängerte) Windeckstraße angebunden. An beiden Knotenpunkten sind alle Verkehrsbeziehungen möglich. Die (verlängerte) Windeckstraße bildet mit der Heinz-Haber- sowie der Julius-Hatry-Straße somit die innere Erschließung der Baublöcke Heinrich-Lanz- und Glückstein-Carré. In ihrem nordwestlichen Teil bildet sie den Anschluss an den künftigen Hanns-Glückstein-Platz der im Rahmen des städtebaulichen Gesamtkonzepts als öffentliche Park- und Platzanlage mit eingebetteten Stadtvillen ausgebildet werden soll.

#### **3.1.1 Trassierung**

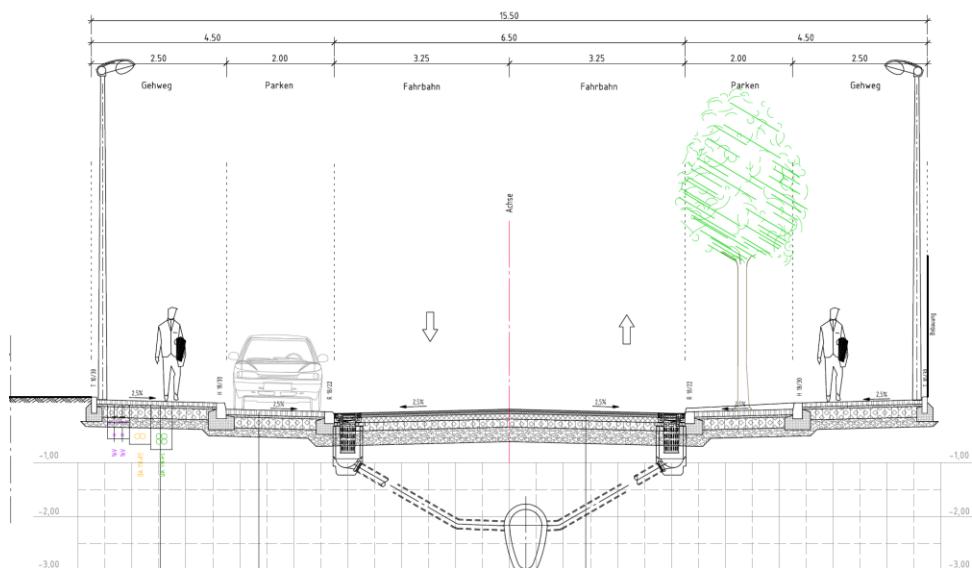
Die (verlängerte) Windeckstraße wird für eine Entwurfsgeschwindigkeit von  $V_E = 50$  km/h ausgebaut. Alle für die Entwurfsgeschwindigkeit gestellten Forderungen wurden bei der Planung eingehalten.

### 3.1.2 Querschnitt

Der Querschnitt der (verlängerten) Windeckstraße weist durchgängig eine Breite von rd. 16,50m auf.

Seitlich der Fahrbahn werden Gehwege mit einer Breite von 2,50m angeordnet. Zwischen Gehweg und Fahrbahn werden Parklängsstände mit einer Breite von 2,00m vorgesehen. Bei den östlichen Parkständen werden in einem regelmäßigen Raster Grüninseln ausgebildet. Die Fahrbahn wird mit einer Breite von  $2 \times 3,50\text{m} = 6,50\text{m}$  ausgeführt.

Windeckstraße  
Regelquerschnitt RQ 7- Straße- km 150,0



### 3.1.3 Höhenverhältnisse

Das gesamte Areal im Bereich der ehemaligen Gießerei der Fa. John Deere ist nahezu eben. Die Gradienten der (verlängerten) Windeckstraße wird daher auf die Notwendigkeit des Anschlusses an das bestehende Straßennetz, der Bestandshöhen der angrenzenden Heinrich-Lanz- und Glückstein-Carré sowie der Mindestneigungen zur problemlosen Ableitung des Oberflächenwassers ausgelegt.

Bedingt durch die Höhenzwangspunkte im Bereich der Anschlüsse an die vorhandenen Straßen, Kreuzungen und Einmündungen sowie die angrenzenden Gebäude wurden folgenden Entwurfselemente bei der Gradientenfindung zugrunde gelegt:

$$S_{\min} = 0,5 \%$$

$$S_{\max} = 6,0 \%$$

$$H_{k\min} = 350\text{m}$$

$$H_{w\min} = 400\text{m}$$

Die gewählten Neigungen belaufen sich daher in einer Spanne von 0,50 % bis max. 2,50 %.

### **3.1.4 Entwässerung**

Die Querneigung der Straße ist, mit Ausnahme der Kreuzungsbereiche, durchgängig mit 2,5 % festgelegt. Die parallel geführten Gehwege und Parkstreifen werden ebenfalls eine Querneigung von 2,5 % ausgebildet. Die Längsneigung der Straße ist mit einer Spanne von 0,50 % bis max. 2,60 % ausgebildet. Zur Entwässerung wird für eine Einzugsfläche von rd. 300 m<sup>2</sup> jeweils ein Straßenablauf mit Anschluss an den Mischwasserkanal des EBS 69 angeordnet. Somit ist eine problemlose Ableitung des Oberflächenwassers gegeben.

### **3.1.5 Radverkehr**

Der Radverkehr wird im Zuge der (verlängerten) Windeckstraße auf der Fahrbahn abgewickelt.

### **3.1.6 Fahrbahn- / Parkstreifen- / Gehwegaufbau**

Die (verlängerte) Windeckstraße hat eine überwiegende Erschließungsfunktion für das Quartier. Das Verkehrsgutachten von Köhler, Leutwein und Partner vom Dezember 2007 prognostiziert für den Zeitraum 2020/2025 eine Verkehrsbelastung von rund 8.400 KfZ/24h, mit einem Schwerverkehrsanteil von 3%. Gemäß der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) wird die Glücksteinallee in Anlehnung an die Regelbefestigung der Stadt Mannheim gemäß Bauklasse BK 3,2 ausgebaut.

#### **Gehweg**

8 cm	Betonsteinpflaster 18 / 18 / 8 cm grau
4 cm	Pflasterbett Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5
20 cm	Schottertragschicht 0/32 mm
18 cm	Frostschutzschicht 0/32 mm
50 cm	Gesamtdicke

#### **Parkplätze**

10 cm	Betonsteinpflaster 18 / 12 / 10 cm
	Combi Stabil antrazith
4 cm	Pflasterbett Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm
20 cm	Schottertragschicht 0/32 mm
18 cm	Frostschutzschicht 0/32 mm
50 cm	Gesamtdicke

#### **Fahrbahnen**

4 cm	Asphaltdeckschicht Splittmastixasphalt SMA 11 S
4 cm	Asphaltbinderschicht, AC 16 BS

10 cm	Asphalttragschicht AC 32 TS
15 cm	Schottertragschicht, 0/45 mm
27 cm	Frostschutzschicht 0/45 mm
60 cm	Gesamtdicke

### 3.1.7 Randeinfassungen

Die Randeinfassungen der Straßen erfolgen mit Hochborden 18/30 cm auf Unterbeton mit Rückenstütze. Die Glücksteinallee erhält einen Abstich von 10 cm. Im Bereich von Zufahrten werden Rundborde 18/22 cm mit einem Abstich von 3 cm eingesetzt. Die Abgrenzung der Gehwege und Grünstreifen erfolgt mit Kantensteinen 10/20 cm auf Unterbeton.

An sämtlichen Knotenpunkten werden zur Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Menschen die Gehwegborde an Querungsstellen auf 3cm abgesenkt. Zusätzlich werden an allen Kreuzungen Bodenindikatoren nach DIN 32986 vom Oktober 2011 angeordnet.

## 4 Rückbau Altes Straßennetz

Im Rahmen der Herstellung der inneren Erschließungsstraßen wird es erforderlich die nicht mehr in Betrieb befindlichen Verkehrsanlagen der verlängerten Windeckstraße sowie die Südtangente (alt) zurückzubauen. Die hierfür geschätzten Rückbau- und Entsorgungskosten werden mit dieser Maßnahmegenehmigung bewilligt.

## 5 Bauablauf

### 5.1 Maßnahme „vorbereitende Erdarbeiten zur Kampfmittelfreimessung“

Ziel der im August 2012 vom Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossenen Maßnahme (Beschlussvorlage 450/2012) ist das Erreichen einer weitgehenden Kampfmittelfreiheit im Bereich des künftigen Straßenraums. Aufgrund der vorhandenen metallhaltigen Auffüllungen kann von der Oberfläche keine Kampfmittelsondierung erfolgen. Zur Erreichung der Kampfmittelfreiheit müssen daher im Bereich des künftigen Straßenraums der Glücksteinallee die Auffüllungen mit metallhaltigen Störstoffen bis auf den sondierbaren Grund ausgekoffert werden. Die im Zuge der Maßnahme anfallenden Aushubmassen werden soweit möglich auf der ehemaligen Bahninsel in Mieten gelagert, beprobt und je nach Einbauklasse gemäß anzuwendende abfallrechtliche Vorgabe (Baden Württemberg) entsorgt oder wieder vor Ort eingebaut.

Die Ausschreibung der für die Kampfmittelfreimessung erforderlichen Bauleistungen wurden im September 2012 ausgeschrieben, die Submission erfolgte im Oktober 2012 und die Vergabe erfolgte, aufgrund von Vergabeproblemen, im Ausschuss für Umwelt und Technik im Februar 2013. Die Bauarbeiten sollen im April 2013 beginnen. Die Kampfmittelfreimessung wird in mehreren Bauabschnitten erfolgen.

## 5.2 Bauabschnitte Herstellung Glücksteinallee / (verlängerte) Windeckstraße

Die Herstellung der Glücksteinallee sowie der verlängerten Windeckstraße erfolgt in vier Bauabschnitten:

Bauabschnitt 1: Herstellung der Glücksteinallee vom Knotenpunkt Gontardstraße / Glücksteinallee bis zum Knotenpunkt Glücksteinallee / verlängerte Landteilstraße / John Deere Straße sowie Herstellung der (verlängerten) Windeckstraße

Baudurchführung: 02.2014 bis 12.2015

Bauabschnitt 2: Herstellung der Glücksteinallee vom Knotenpunkt Carl-Metz-Straße / Glücksteinallee bis zum provisorischen Wender im Bereich Feuerwache Mitte

Baudurchführung: 06.2015 bis 12.2015

Bauabschnitt 3: Herstellung nord-östlichen Fahrbahn sowie Gehweg der Glücksteinallee vom provisorischen Wender im Bereich Feuerwache Mitte bis zur Straße „Am Victoriaturm“

Baudurchführung: 04.2017 bis 10.2017 (*diese Maßnahme kann erst durchgeführt werden, wenn die Fahrzeughalle der Feuerwache Mitte zurückgebaut ist*)

Bauabschnitt 4: Herstellung Freihaltetrassse Stadtbahn, süd-westliche Fahrbahn sowie Gehweg der Glücksteinallee, Herstellung der Verbindung Tunnelstraße zur Rennershofstraße, Rückbau der Meerfeldstraße

Baudurchführung: 02.2019 bis 12.2019 (*diese Maßnahme kann erst durchgeführt werden, wenn das Verwaltungsgebäude der Feuerwache Mitte zurückgebaut ist*)

## 5.3 Zeitliche Umsetzung

Derzeit läuft die Ausführungsplanung für die Herstellung der Glücksteinallee / (verlängerte) Windeckstraße. Die Ausschreibung/Vergabe der Bauleistung ist wie folgt vorgesehen:

Planung	öffentliche Sitzung BBR Lindenhof	05.06.2013
	Maßnahmenbeschluss AUT	11.06.2013
	Veröffentlichung der Bauleistungen	30.08.2013
	Submission	15.11.2013
	Vergabe der Bauleistungen	26.11.2013
Baubeginn		02.2014

## 6 Finanzierung

Die haushaltrechtliche Abwicklung erfolgt im Teilfinanzhaushalt auf dem Projekt 8.61516012 „Glückstein Quartier - Erschließung Platzgestaltung“. Die Kosten- und Einnahmesituation stellt sich wie folgt dar.

### 6.1 Kosten

Die Kosten der Maßnahmen „Glücksteinallee“ und „(verlängerte) Windeckstraße“ gliedern sich folgendermaßen:

Leitungsverlegung	640.000,00 €
Untergrund/ Unterbau und Entwässerung / Oberbau	4.500.000,00 €
Rückbau altes Straßennetz (Südtangente alt)	1.000.000,00 €
Ausstattung	150.000,00 €
Markierung und Beschilderung	150.000,00 €
Lichtsignalanlagen	875.000,00 €
Beleuchtung	365.000,00 €
Bepflanzung (inkl. Leitungsschutz)	200.000,00 €
Verwaltungs- und Planungskosten	700.000,00 €
<u>Vermessung</u>	<u>200.000,00 €</u>
<b>SUMME</b>	<b>8.720.000,00 €</b>

### 6.2 Einnahmen

Der Zuschuss aus Mitteln der Städtebauförderung im Rahmen des Bund-Länderprogramms „Stadtumbau-West“ für den geplanten Straßenbau beträgt rd. 1.827.000,00 €. Da sich die Städtebaufördermittel für den Bau öffentlicher Straßen, Wege und Plätze nach der hergestellten Fläche berechnen, wird - vorbehaltlich der endgültigen Vermessung - nach den aktuellen Planungen zunächst ein Flächenansatz von rd. 20.300 m<sup>2</sup> zu Grunde gelegt. Nach den geltenden Städtebauförderrichtlinien des Landes Baden-Württemberg liegt die Förderobergrenze für Straßenbaumaßnahmen im öffentlichen Raum bei 150 €/m<sup>2</sup>. Somit ergeben sich förderfähige Kosten von 3.045.000,00 €. Bei einem Fördersatz von 60% ist somit mit Einnahmen aus der Städtebauförderung von rd. 1.827.000,00 € zu rechnen.

### 6.3 Finanzierung

Weiterführung des Projektes 8.61516012 Glückstein-Quartier Erschließung Platzgestaltung mit Kosten von 8.720.000,00 € wird genehmigt.

Die mit der Vorlage 450/2012 bereits genehmigten Kosten erhöhen sich auf 3.100.000,00 € 11.820.000,00 €

Finanzierung:

IST bis 31.12.2012	105.227,19 €
<u>beantragter HR 2012</u>	<u>293.337,59 €</u>
	398.564,78 €

Ansatz 2013	3.000.000,00 €
Finanzplanung 2014	4.000.000,00 €
Finanzplanung 2015	3.500.000,00 €
<u>Finanzplanung 2016 ff</u>	<u>921.435,22 €</u>
Gesamtkosten	11.820.000,00 €

Bereitzustellende VE 2014 für 2015	3.500.000,00 €
Bereitzustellende VE 2015 für 2016	920.000,00 €

Die Einnahmen aus der Städtebauförderung betragen für den geplanten Straßenbau rd. 1.827.000,00 €.

Folgende Einnahmen werden erwartet:

Ansatz 2013	300.000,00 €
Finanzplanung 2014	650.000,00 €
Finanzplanung 2015	500.000,00 €
Finanzplanung 2016ff	377.000,00 €
<u>Gesamteinnahmen</u>	<u>1.827.000,00 €</u>

Die Bereitstellung der Mittel auf der Projektnummer 8.61516012 wird im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2014 / 2015 sowie in der Finanzplanung 2016-2017 beantragt. Der Maßnahmeverschluss erfolgt vorbehaltlich der Genehmigung.