

Stuttgart, 27.06.2023

## **Sanierung Vaihingen 3 -Dürtlewang- Vorplanung zur Umgestaltung der Osterbronnstraße**

### **Beschlussvorlage**

<b>Vorlage an</b>	<b>zur</b>	<b>Sitzungsart</b>	<b>Sitzungstermin</b>
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	11.07.2023
Bezirksbeirat Vaihingen	Beratung	öffentlich	11.07.2023
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Vorberatung	öffentlich	18.07.2023
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	19.07.2023
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	20.07.2023

### **Beschlussantrag**

1. Der Planung zur Umgestaltung der Osterbronnstraße zwischen Schönbuchstraße und Galileistraße in der Variante Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt gemäß Anlage 2 des Amts für Stadtplanung und Wohnen mit geschätzten Kosten in Höhe von rund 8.380.000 EUR brutto für den östlichen Teil, vom Kreisverkehr Dürtlewangstraße bis Galileistraße (innerhalb des Sanierungsgebiets Vaihingen 3 -Dürtlewang-) und Kosten in Höhe von rund 6.630.000 EUR brutto für den westlichen Teil von Schönbuchstraße bis Dürtlewangstraße wird zugestimmt.
2. Der europaweiten Ausschreibung der Planung für die Umgestaltung der Osterbronnstraße entsprechend der Vergabeordnung wird zugestimmt. Der Planungsbereich gliedert sich in einen östlichen Teil, im Sanierungsgebiet Vaihingen 3 – Dürtlewang – gelegen und einen westlichen Teil, außerhalb des Sanierungsgebiets.
3. Die Verwaltung wird ermächtigt, den Zuschlag auf das Angebot zu erteilen und die Leistungsphasen 1 bis 3 für den östlichen und westlichen Teil abzurufen.
4. Die Kosten der Planung für den im Sanierungsgebiet liegenden, östlichen Umgestaltungsbereich von maximal 900.000 EUR brutto werden im Teilfinanzhaushalt THH610, Amt für Stadtplanung und Wohnen, Projekt 7.613037, Sanierung-Vaihingen 3 -Dürtlewang-, KoGr.: 7873 gedeckt.  
Die vom Tiefbauamt im Jahr 2025 zu finanzierenden Planungskosten i. H. v.

360.000 EUR (Leistungsphasen 1 bis 3 des westlichen Teils) werden im Teilergebnishaushalt 660 – Tiefbauamt im Amtsbereich 6605410 – Gemeindestraße, Kontengruppe 42510 – Sonstige Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen bei der Aufstellung des Doppelhaushaltsplans 2024/2025 als Vorbelastung berücksichtigt.

5. Das Amt für öffentliche Ordnung prüft, ob auf Basis dieser Gemeinderatsdrucksache in der Osterbronnenstraße zwischen Schönbuchstraße und Galileistraße jeweils für beide Fahrrichtungen im Rahmen einer sogenannten „geordneten städtebaulichen Entwicklung“ gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 5 Straßenverkehrsordnung (StVO) die aktuell zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h reduziert werden kann. Das erforderliche gemeinderätliche Einvernehmen hierzu wird vorsorglich erteilt.

### **Kurzfassung der Begründung**

Die Umgestaltung und Aufwertung der Osterbronnenstraße im Abschnitt Dürrolewangstraße und Galileistraße ist ein Sanierungsziel der Sanierung Vaihingen 3 -Dürrolewang-. Aufgrund des Zielbeschlusses des Gemeinderats „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu machen“ wurde der Planungsbereich auf die gesamte Osterbronnenstraße ausgedehnt. Die Variante Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt gemäß Anlage 2 berücksichtigt die Belange aller Verkehrsteilnehmer möglichst weitgehend und ermöglicht zugleich erhebliche stadtoökologische Verbesserungen.

### **Klimarelevanz**

Die Maßnahme führt zu einer Abnahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die Kosten der Planung für die Umgestaltung des östlichen Teils der Osterbronnenstraße in Höhe von 900.000 EUR werden im Rahmen des Bund-Länder-Programms Sozialer Zusammenhalt unter Berücksichtigung der Förderobergrenze von 250 EUR/m<sup>2</sup> brutto umzugestaltender Fläche für Verkehrsanlagen grundsätzlich mit 60 % von Bund und Land bezuschusst. Die Mittel stehen in der mittelfristigen Finanzplanung 2021 bis 2026 bereit.

Die im Jahr 2025 entstehenden Aufwendungen für Planungsmittel beim Tiefbauamt in Höhe von 360.000 EUR (Leistungsphasen 1 bis 3 des westlichen Teils) werden zum Doppelhaushalt 2024/2025 im Teilergebnishaushalt 660 – Tiefbauamt im Amtsbereich 6605410 – Gemeindestraße, Kontengruppe 42510 – Sonstige Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen bei der Aufstellung des Doppelhaushaltsplans 2024/2025 als Vorbelastung berücksichtigt.

Die Gesamtkosten der Straßenumgestaltung wurden vom Tiefbauamt anhand von aktuellen Kosten vergleichbarer Projekte geschätzt.

**Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

Referat T  
Referat SOS  
SSB AG

**Vorliegende Anfragen/Anträge:**

---

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

Antrag 296/2021 der CDU-Gemeinderatsfraktion vom 20.09.2021 „Umgestaltung der Osterbronnstraße: Fünfte Planungsvariante und Parkraummanagement

Peter Pätzold  
Bürgermeister

**Anlagen**

Anlage 1: Ausführliche Begründung

Anlage 2: Vorplanung zur Umgestaltung der Osterbronnstraße Variante Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt und Piktogrammspur

Anlage 3: Vorplanung zur Umgestaltung der Osterbronnstraße Variante Mischverkehr und Piktogrammspur

Anlage 4: Vorplanung zur Umgestaltung der Osterbronnstraße Variante Schutzstreifen

Anlage 5: Vorplanung zur Umgestaltung der Osterbronnstraße Variante Radfahrstreifen

## **Anlage 1: Ausführliche Begründung**

### **1. Ausgangslage:**

Der Planungsumgriff der Maßnahme umfasst die gesamte Osterbronnstraße zwischen Schönbuchstraße und Galileistraße. Auf der Westseite schließt die Planung an den bestehenden kleinen Kreisverkehr mit der Schönbuchstraße sowie auf der Ostseite an die mit der Stadtbahnlinie U12 neu hergestellte unsignalisierte Einmündung mit der Galileistraße an.

Die Osterbronnstraße verläuft in Ost-West-Richtung zwischen Galileistraße und Schönbuchstraße auf einer Länge von rund 900 m durch die beiden Vaihinger Stadtteile Rohr und Dürtlewang. Die Bebauung ist geprägt durch eine aufgelockerte Bebauung mit zwei Vollgeschossen mit Satteldach bzw. Flachdach. An der Schönbuchstraße, Dürtlewangstraße und Galileistraße bestehen einzelne höhere Gebäude mit III bis VIII Vollgeschossen. Entlang der Osterbronnstraße dominiert die Wohnnutzung. Einzelne Geschäfte, Gewerbebetriebe und Gemeinbedarfseinrichtungen sind im Bereich Rohr-Mitte zwischen S-Bahn und Schönbuchstraße sowie südöstlich der Dürtlewangstraße entlang des Dürtlewangparks vorhanden. Die Gäubahn/S-Bahn mit der dortigen Eisenbahnüberführung bildet kurz vor der Schönbuchstraße eine starke Zäsur. Durch die überwiegend intakte Vorgartenzone, Baumstreifen entlang der nordöstlichen Osterbronnstraße und weiteren einzelnen Baumbeeten hat die Osterbronnstraße schon heute einen weitgehend grünen Charakter. Stadtgestalterisch unbefriedigend ist hingegen der südöstliche Abschnitt aufgrund der fast durchgängig vorhandenen privaten Senkrechtparkstände. Die Fahrbahn, Gehwege und Parkstreifen sind heute in Asphalt ausgebaut. Die Straßengrundstücks- und Straßenraumbreite variiert relativ stark, wobei der engste Abschnitt zwischen S-Bahn und Schönbuchstraße eine Straßengrundstücksbreite von nur 14 m aufweist. Die Gehwege sind mit Betonhochbordsteinen abgegrenzt, die im Bereich von Grundstückszufahrten und Querungsstellen abgesenkt sind. Die Straßenbeleuchtung erfolgt überwiegend durch Mastleuchten mit Peitschenausleger und in kleinen Abschnitten mit abgespannten Hängeleuchten.

Die Osterbronnstraße ist als Sammelstraße Bestandteil des Vorbehaltsstraßennetzes mit ca. 7000 Kfz/24 h und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 4 %. Die Verkehrsbelastung ist dabei von Ost nach West leicht ansteigend. Im November 2016 lagen die Spitzenstundenbelastungen auf Höhe des Kreisverkehrs mit der Schönbuchstraße im Querschnitt Osterbronnstraße vormittags bei ca. 600 Kfz sowie nachmittags bei knapp 700 Kfz. Im Oktober 2017 lagen die Spitzenstundenbelastungen östlich der Dürtlewangstraße vormittags bei ca. 550 Kfz sowie nachmittags bei ca. 500 Kfz. Der Anteil des auf der Fahrbahn fahrenden Radverkehrs im Verhältnis zum Kfz-Verkehr lag im Oktober 2017 bei 2,3 %. Aufgrund der starken Zunahme der Arbeitsplätze im SynergiePark ist mittelfristig mit leicht steigenden oder idealerweise mit stagnierenden Kfz-Verkehrsbelastungen zu rechnen.

Durch die Osterbronnstraße verkehrt auf gesamter Länge die Buslinie 81 im 10 Minuten Takt, die die Haltestellen Rohr Bahnhof und Osterbronnstraße bedienen. Beide Haltestellen sind noch nicht barrierefrei ausgebaut.

An der Nordseite und abschnittsweise der Südseite der Osterbronnstraße verläuft ein empfohlener Schulweg. Zudem kreuzen am Plutoweg und beidseitig der Dürtlewangstraße Schulwege die Osterbronnstraße. Aktuell wird das Fußverkehrskonzept auch auf

den Stadtbezirk Vaihingen ausgeweitet. Die Netzplanung ist zwischenzeitlich ausgearbeitet und mit dem Bezirksbeirat abgestimmt worden. Entlang der Osterbronnstraße verläuft zukünftig eine Hauptfußwegeverbindung.

Die Osterbronnstraße hat im Hauptradroutenkonzept von 2009 keine Netzfunktion. Im Umfeld verlaufen Hauptradrouten entlang der Achse Wallgraben/Galileistraße, der Achse Schönbuchstraße/Robert-Koch-Straße und der Achse Liebknechtstraße/Schwarzbach. Entlang der Achse Waldburgstraße/Panzerstraße verläuft die Radschnellverbindung Stuttgart – Böblingen. Im Rahmen der Fortschreibung des Radkonzepts der Landeshauptstadt Stuttgart ist auch die zukünftige Funktion der Osterbronnstraße für den Radverkehr festzulegen. Dabei bietet sich die Definition einer Ergänzungsradroute für die Achse Musberger Straße – Steigstraße – Osterbronnstraße an. Diese verbindet dann die Radschnellverbindung Stuttgart – Böblingen mit den Hauptradrouten in der Schönbuchstraße und Galileistraße. Zudem ermöglicht die Ergänzungsrouten die radseitige Anbindung der zentralen Bereiche auf der Rohrer Höhe, Rohr-Mitte und in Dürtlewang sowie dem schienenengebundenen ÖPNV an der S-Bahnhaltestelle Rohr und der Endhaltestelle der Stadtbahnlinie U12.

In der Osterbronnstraße befinden sich aktuell 121 Parkplätze und 4 Taxistellplätze. Die Parkplätze befinden sich auf der Fahrbahn oder in Parkbuchten auf Fahrbahnniveau. Nördlich der Osterbronnstraße liegt zwischen den Bahngleisen, SynergiePark und Galileistraße das noch nicht umgesetzte Parkraummanagement-Optionsgebiet V3. Im Rahmen der hierzu durchgeführten Parkraumerhebungen wurden Auslastungen zwischen 79,0 % nachts und 83,6 % nachmittags festgestellt.

## 2. Planungsziele:

Mit der Umgestaltung der Osterbronnstraße zwischen Schönbuchstraße und Galileistraße wird die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Verkehrsarten des Umweltverbundes sowie eine stadtgestalterische und stadtökologische Aufwertung des Straßenraums angestrebt.

Mit der Umgestaltung der Osterbronnstraße werden folgende Hauptziele verfolgt:

- Die Verbreiterung der Gehwege auf durchgängig mindestens 2,50 m Breite in Sickerpflaster und durch 3 cm hohe Borde von der Fahrbahn abgetrennt.
- Die Optimierung bestehender und Ergänzung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.
- Die Herstellung der Barrierefreiheit insbesondere an den Bushaltestellen und den Querungsmöglichkeiten.
- Eine sichere, durchgängige und attraktive Führung des Radverkehrs.
- Verkehrsberuhigung durch geschwindigkeitsdämpfende Elemente unter Erhaltung der Funktion als Vorbehaltsstraße.
- Zusätzliche Baumstandorte zur Verbesserung des Stadtklimas und Reduzierung der versiegelten Flächen im Sinne des Schwammstadtprinzips.
- Der Erhalt eines für die Zukunft adäquaten Angebots an Parkplätzen insbesondere für Anwohner und Kunden.

Diese Ziele sind für den im Bereich der Sanierung und den außerhalb liegenden Planungsbereich deckungsgleich.

### 3. Planungshistorie:

Der Abschnitt zwischen Dürrolewangstraße und Galileistraße liegt innerhalb des Sanierungsgebiets Vaihingen 3 -Dürrolewang-. Die Umgestaltung und Aufwertung der Osterbronnstraße ist dabei ein Sanierungsziel. Mit GRDRs 793/2017 wurde der Vergabe der Planung zur Umgestaltung der Osterbronnstraße innerhalb des Sanierungsgebiets an das Büro Fichtner Water Transportation GmbH zugestimmt.

Im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Zentrum Dürrolewang (Vai 263) 2016/10, zwischen Dürrolewangstraße und Galileistraße war die Umgestaltung der Osterbronnstraße ein wesentlicher Bestandteil für die Aufwertung des öffentlichen Raumes und damit der Stärkung des Einzelhandels. Die festgesetzte Verkehrsfläche der Osterbronnstraße sieht eine deutliche Verbreiterung des südlichen Gehwegs auf 3 bis 3,5 m Breite, den Verzicht auf öffentliche Parkplätze auf der südlichen Seite und Schutzstreifen für Radfahrende vor.

Im Bereich Galileistraße wurde ein Planfeststellungsverfahren für die U12 durchgeführt. Der östliche Bereich der Osterbronnstraße liegt im Planfeststellungsbereich.

Im März 2020 legte das Büro die auf Basis des Bebauungsplanes Zentrum Dürrolewang Vaihingen (Vai 263) vorbereitete und mit der Verwaltung abgestimmte Entwurfsplanung vor. Bereits am 09.04.2019 hat sich der Bezirksbeirat für den Umbau der im Bestand teilsignalisierten Kreuzung Osterbronnstraße/Dürrolewangstraße in einen Kreisverkehr nach vorhergegangener Beratung in der Bürgerbeteiligung mehrheitlich ausgesprochen. Die damalige Planung sah die Radverkehrsführung fahrbahnseitig auf Schutzstreifen vor.

Aufgrund des Zielbeschlusses des Gemeinderats „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen“ (GRDRs 1120/2018 vom 21.02.2019) wurde die damalige Planung zur Osterbronnstraße zugunsten einer umfassenderen Variantendiskussion der Radverkehrsführung und Erweiterung des Planungsbereichs bis zur Schönbuchstraße gestoppt.

### 4. Beteiligungsprozess

Die Abstimmungen waren aufgrund der ebenfalls im Frühjahr 2020 beginnenden Corona-Pandemie mit den diversen Beschränkungen erschwert und zeitintensiver.

Um dem Bezirksbeirat die Planungsvarianten vorab zur Kenntnis zu bringen, traf sich am 24.06.2021 die Verwaltung mit Vertreter\*innen des Bezirksbeirats Vaihingen vor Ort. Zu diesem Treffen waren zudem Vertreter\*innen der Ladengeschäfte als auch Vertreter\*innen der Bürgerbeteiligung eingeladen.

Im Sommer gründete sich die Interessengemeinschaft (IG) Osterbronnstraße. Ziel der IG ist, eine neue Planungsvariante unter größtmöglichem Erhalt von öffentlichen Kundenparkplätzen im Bereich der Ladenstraße zu erreichen. Im Rahmen einer Unterschriftenaktion sammelte die IG rund 1.600 Unterschriften, die sie am 14.10.2021 an Oberbürgermeister Dr. Nopper übergab.

Um auch den Bürger\*innen die Planungsvarianten vorzustellen, fand am 27.09.2021 eine Infoveranstaltung der Sozialen Stadt gemeinsam mit der IG im Dürrolewang-Park vor dem Stadtteilbüro mit rd. 150 Teilnehmer\*innen statt. Auch hier wurde deutlich, dass zum Erhalt der verbliebenen Ladengeschäfte in Dürrolewang der Erhalt der öffentlichen Kundenparkplätze notwendig ist. Hier wurde die neue Variante Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt und Piktogrammen vorgestellt, die von den Teilnehmer\*innen überwiegend positiv aufgenommen wurde.

Am 23.11.2021 tagte der Bezirksbeirat Vaihingen ausschließlich zum Thema Radverkehr. Die Planungsvarianten zur Umgestaltung der Osterbronnstraße wurden vorgestellt. Neben Vertretern der IG Osterbronnstraße waren auch Vertreter der Interessensverbände zur Radverkehrsförderung anwesend.

Die Fachverwaltung hat in der Sitzung die verschiedenen Planungsansätze für die Osterbronnstraße vorgestellt und die vier in der engeren Wahl befindlichen Varianten detailliert erläutert. Der Bezirksbeirat hat sich dabei mehrheitlich für die Variante „Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt und Piktogrammspur“ (entspricht Anlage 2 zu dieser Vorlage) ausgesprochen.

## 5. Variantendiskussion Radverkehrsführung:

Folgende Planungsvarianten wurden diskutiert:

- Fahrradstraße
- separate Radwege
- Gemeinsame Geh- und Radwege
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Mischverkehr mit Piktogramm Spuren
- Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt und Piktogramm Spuren

Die ersten drei Varianten wurden entweder aufgrund von einer zu geringen Flächenverfügbarkeit oder aufgrund von Ausschlusskriterien aus dem technischen Regelwerk frühzeitig verworfen. Die restlichen vier Varianten wurden detailliert im Lageplan ausgearbeitet und sind in den Anlagen 2 - 5 dargestellt.

### 5.1. Variante „Fahrradstraße

Fahrradstraßen sind Straßen die hauptsächlich dem Radverkehr vorbehalten sind und diesem zusätzliche Rechte wie das nebeneinander Fahren einräumen. In der Regel kommen sie bei Erschließungsstraßen ohne Durchgangsverkehr und Kfz-Belastungen (möglichst deutlich) unter 400 Kfz/h zur Anwendung. Weitere Verkehre werden durch Zusatzzeichen (z. B. „Anlieger frei“) zugelassen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.

Die Variante Fahrradstraße wurde frühzeitig verworfen, da die Verkehrsregelung Fahrradstraße nicht mit der zu erhaltenden Funktion der Osterbronnstraße als Vorbehaltsstraße mit übergeordneter Bedeutung für den Kfz- und öffentlichen Personennahverkehr vereinbar ist.

### 5.2. Variante „Separate Radwege“

Die Variante separate Radwege wurde aufgrund der zu geringen verfügbaren Straßenraumbreiten verworfen. Zur Realisierung von Einrichtungsradwegen sind allein für die Fahrbahn ( $\geq 6,50$  m), Radweg ( $\geq 2,00$  m) und Sicherheitstrennstreifen ( $\geq 0,50$  m), mindestens 11,50 m Breite erforderlich. Die Realisierung von Radwegen (insbesondere im Sinne der angestrebten Stuttgarter Qualitätsstandards) würde bedeuten, dass in der Osterbronnstraße die Gehwege nicht verbreitert werden könnten, sämtliche Parkplätze entfallen aber auch keine Baumneupflanzungen

möglich wären.

Aus diesen Gründen wurde diese Variante nicht weiter verfolgt.

### 5.3. Variante „Gemeinsame Geh- und Radwege“ bzw. Gehweg/„Rad frei“

Gemeinsame Geh- und Radwege bzw. Gehwege/„Rad frei“ haben eine Mindestbreite von 2,50 m zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn bzw. zu Parkständen. Während außerorts der gemeinsame Geh- und Radweg die Standardführungsform darstellt, soll diese Führungsform innerorts nur im Ausnahmefall verwendet werden. Das technische Regelwerk benennt dabei für die Führungsform eine Reihe von Ausschlusskriterien. In der Osterbronnstraße wurde aufgrund folgender Ausschlusskriterien die Führungsform gemeinsamer Geh- und Radwege bzw. Gehweg/„Rad frei“ nicht weiterverfolgt:

- zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten (Kriterium erfüllt)
- stark frequentierte Bushaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen (Kriterium an S-Bahnhaltestelle erfüllt)
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger, z. B. Kinder, Senioren, Behinderte (Kriterium erfüllt)
- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung (Kriterium tlw. erfüllt)
- Hauptverbindungen des Radverkehrs (Kriterium tlw. erfüllt)

Aus diesen Gründen wurde diese Variante nicht weiter verfolgt.

### 5.4. Variante „Radfahrstreifen“ (Anlage 5)

Als Variante mit dem hochwertigsten Angebot für den Radverkehr wurde eine Planung mit Radfahrstreifen ausgearbeitet. In den Abschnitten Galileistraße bis Dürrolewangstraße und Dürrolewangstraße bis zur Eisenbahnüberführung der Gäubahn können in beiden Fahrtrichtungen 2,00 m breite Radfahrstreifen realisiert werden. An der Einmündung Galileistraße sowie am kleinen Kreisverkehr mit der Dürrolewangstraße wird der Radfahrstreifen gemäß technischem Regelwerk jeweils in der Zufahrt aufgelöst und der Radverkehr in die Mischverkehrsführung überführt. Auch im Bereich der Eisenbahnüberführung ist aufgrund des beengten Querschnitts des Bestandsbauwerks nur die Mischverkehrsführung möglich. Zwischen Eisenbahnüberführung und Schönbuchstraße ist in der Zufahrt zum Kreisverkehr ein 2,00 m breiter Radfahrstreifen vorgesehen, in der Gegenrichtung wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Die Fahrbahnbreite in dieser Variante beträgt 6,50 m und ermöglicht somit durchgängig den maßgebenden Begegnungsfall Bus/Bus. Die unsignalisierten Kreuzungen mit der Schwarzbachstraße und der Karl-Wellinger-Straße sowie die Einmündung Plutoweg werden einheitlich jeweils als Gehwegüberfahrten ausgebildet. An der Schönbuchstraße, der Galileistraße und dem Plutoweg werden die vorhandenen Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) sowie an der Eisenbahnüberführung die Fußgängersignalanlage erhalten. Der neue kleine Kreisverkehr mit der Dürrolewangstraße erhält gemäß technischem Regelwerk an allen Knotenarmen Fußgängerüberwege. Auf Höhe Osterbronnstraße 56 wird ein zusätzlicher Fußgängerüberweg eingerichtet. Sämtliche Querungsanlagen sowie die beiden Bushaltestellen an der Eisenbahnüberführung und der Galileistraße werden barrierefrei ausgebaut.

Die Variante Radfahrstreifen hat mit minus 118 Parkplätzen (inklusive Taxostellplätze) die schlechteste Parkplatzbilanz, es verbleiben nur vor den Gebäuden 48 und 50 sieben Längsparkstände, die als Kurzzeitparkplätze ausgewiesen werden sollen. Die Gehwege entlang der Osterbronnstraße können bei dieser Variante durchgängig auf 2,50 m und in der Regel auf ca. 3,00 m verbreitert werden. Die Planung sieht 30 neue Baumstandorte vor, 6 bestehende Baumstandorte müssen entfallen. Aufgrund der geringeren Seitenraumbreiten sind hiervon 24 Baumstandorte mit einem begehbaren Rost auszubilden.

In der Baumbilanz ist bei der Variante Radfahrstreifen somit ein Plus von 24 zusätzlichen Bäumen zu verzeichnen.

#### 5.5. Variante „Schutzstreifen“ (Anlage 4)

Der Schutzstreifen ist eine Führungsform des Radverkehrs die dem Mischverkehr zuzuordnen ist. Der Schutzstreifen entspricht dem Stand der Technik und soll auch im Rahmen der aktuellen Fortschreibungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie der Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) als Führungsform erhalten bleiben. Zukünftig soll jedoch das Mindestmaß von 1,25 m gestrichen werden und es ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zu Längsparkständen grundsätzlich vorzusehen. Der Schutzstreifen ist im Gegensatz zum Radweg oder Radfahrstreifen nicht ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten sondern darf durch den Kfz-Verkehr im Bedarfsfall mit genutzt werden. Auf dem Schutzstreifen darf weder geparkt noch gehalten werden. Schutzstreifen kommen insbesondere dann zur Anwendung wenn:

- Die verfügbare Querschnittsbreite nicht für Radwege/Radfahrstreifen ausreicht.
- Die Kfz-Verkehrsmengen in der Spitzenstunde im mittleren Bereich liegen, also eigentlich zu hoch für die Mischverkehrsführung aber noch nicht so hoch sind, dass eine eigenständige Radverkehrsanlage erforderlich wird.
- Der Anteil des Schwerverkehrs nicht zu hoch ist.

Der Verzicht auf die Führungsform Schutzstreifen ist eine häufig artikulierte Forderung von Interessensgruppen zur Förderung des Radverkehrs in Stuttgart. Bei der Erarbeitung des Stuttgarter Standards zur Radverkehrsförderung ist der Schutzstreifen ein zentraler Diskussionspunkt zwischen Stadtverwaltung und den Vertretern des Radentscheids.

Gemäß den ERA ist die Führungsform des Radverkehrs mittels Schutzstreifen für Straßenräume mit der Charakteristik der Osterbronnstraße prinzipiell geeignet. Die ausgearbeitete Variante unterscheidet sich von der Variante Radfahrstreifen in den Abschnitten zwischen Eisenbahnüberführung und Dürrolewangstraße und Dürrolewangstraße bis Galileistraße. Hier sind in beiden Fahrtrichtungen 1,50 m breite Schutzstreifen (Regelmaß) mit einer Kernfahrbahnbreite von 4,75 m vorgesehen. Die Kernfahrbahnbreite ermöglicht somit den häufigsten Begegnungsfall Pkw/Pkw. Bei Begegnungsfällen mit breiteren Fahrzeugen sind die Schutzstreifen mit zu nutzen. Die Fahrbahnbreite von 7,75 m ermöglicht die einseitige Anordnung von 2,00 m breiten Längsparkständen. Zur Reduzierung der Gefahr von Unfällen durch das Öffnen von Türen parkender Autos, sogenannte „Dooringunfälle“ ist zwischen Schutzstreifen und Parkstreifen ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen vorgesehen. Bei der Variante Schutzstreifen können 66 Parkplätze und 4 Taxi-Park-

plätze erhalten werden, die Parkplatzbilanz beträgt minus 55. Die Gehwegbreiten variieren bei dieser Variante zwischen 2,40 m im Bereich von bestehenden Baumbeeten und ca. 3,80 m. Die Planung sieht 33 neue Baumstandorte vor. Auf der östlichen Seite mit Parkstreifen können die Baumstandorte als offene Beete ausgebildet werden. Im süd-westlichen Abschnitt verhindert die Lage der dortigen Entwässerungskanäle die Möglichkeiten zur Anlage weiterer Baumstandorte. Auf der Straßenseite ohne Parken sind aufgrund der geringeren Seitenraumbreiten insgesamt 21 Baumstandorte mit einem begehbaren Rost auszubilden. 4 Bäume in offenen Beeten müssen entfallen.

In der Baumbilanz ist bei der Variante Schutzstreifen somit ein Plus von 29 zusätzlichen Bäumen zu verzeichnen.

#### 5.6. Variante „Mischverkehr mit Piktogramm Spuren“ (Anlage 3)

Die Variante Mischverkehr mit Piktogramm Spuren ist baulich identisch zur Variante Schutzstreifen. Eine zentrale Kritik an der Führungsform Schutzstreifen ist, dass Überholvorgänge häufig mit zu geringem Seitenabstand erfolgen, weil sich der Kfz-Verkehr an der unterbrochenen Leitlinie des Schutzstreifens orientiert. Ein neuer Ansatz, der bislang noch nicht als anerkannter Stand der Technik gilt (also noch nicht ins technische Regelwerk der FGSV eingeführt ist) aber aktuell im Rahmen von Pilotprojekten und Forschungsvorhaben erprobt wird, ist die sogenannte Piktogramm Spur. Ähnlich zum Schutzstreifen soll durch die Piktogramm Spur dem Radverkehr die Mischverkehrsführung erleichtert werden. Durch die Piktogramme soll der Radverkehr angeregt werden die Fahrbahn zu nutzen. Zudem sollen die Piktogramme bewirken, dass Radfahrende mittiger fahren, um dadurch die Doorungunfallgefahr sowie Überholvorgänge mit zu geringem Seitenabstand bei Gegenverkehr zu reduzieren. Außerdem sollen die Piktogramme den Kfz-Verkehr auf die gewollte Präsenz des Radverkehrs auf der Fahrbahn hinweisen.

Sofern die bauliche Ausgestaltung der Osterbronnstraße gemäß Anlage 3 bzw. 4 realisiert wird, besteht prinzipiell die Möglichkeit verschiedene Markierungslösungen zu realisieren und diese dann wissenschaftlich begleitet, zu erproben. Hierdurch könnte Stuttgart einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung des technischen Regelwerks und zur Abgrenzung der Einsatzbereiche von Schutzstreifen versus Piktogramm Spuren leisten. Zugleich könnte für die Osterbronnstraße im Praxisbetrieb die geeignetste Lösung gefunden werden.

Die Parkplatz- und Baumbilanz ist identisch mit der Variante Schutzstreifen.

#### Ergänzung Referat Sicherheit, Ordnung und Sport im Rahmen der Mitzeichnung

Bei den Piktogrammen der unter Ziffer 5.6 aufgeführten Variante „Mischverkehr mit Piktogramm Spuren“ handelt es sich nicht um Verkehrszeichen nach der Straßenverkehrsordnung. Wir weisen daher darauf hin, dass diese durch die Straßenverkehrsbehörde nicht anzuordnen sind. Es kann daher lediglich eine Empfehlung gegenüber dem Straßenbaulastträger zur Anbringung ausgesprochen werden. Ob diese Empfehlung erfolgen kann, muss noch geprüft werden.

#### 5.7. Variante „Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt und Piktogramm Spuren“ (Anlage 2)

Die Variante Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt und Piktogramm Spuren ist eine bauliche Weiterentwicklung der Variante Mischverkehr mit Piktogramm Spuren.

Bei dieser Variante wird die Fahrbahnbreite auf 6,50 m reduziert und zugleich durch einen beidseitigen Rand-Pflasterstreifen mit 0,50 m Breite optisch verschmälert. Die faktische und zusätzlich optische Reduzierung der Fahrbahnbreite führt erfahrungsgemäß zu geringeren gefahrenen Geschwindigkeiten, wovon insbesondere auch die Radfahrenden im Mischverkehr profitieren. Zudem wird so eindeutiger klar, dass bei Gegenverkehr die Radfahrenden nicht überholt werden können. Bei dieser Variante können auch verschiedene Markierungsabstände in Bezug auf die Piktogrammspur erprobt werden, um die beste Lösung für die Osterbronnstraße zu finden.

Bei der Variante Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt und Piktogrammspur können 92 Parkplätze und 4 Taxi-Parkplätze erhalten werden, die Parkplatzbilanz beträgt minus 29. Die Gehwegbreiten variieren zwischen 2,40 m im Bereich von bestehenden Baumbeeten und teilweise bis zu 5,00 m im süd-östlichen Abschnitt.

In der Baumbilanz ist bei der Variante Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt und Piktogrammspuren ein Plus von 30 zusätzlichen Bäumen zu verzeichnen, die überwiegend in offene Baumbeeten gesetzt werden können, nur 4 Bäume sind in Baumrosten vorgesehen und 2 Bestandsbäume in Beeten müssen entfallen. Im südwestlichen Abschnitt verhindert die Lage der dortigen Entwässerungskanäle die Möglichkeiten zur Anlage weiterer Baumstandorte.

## 6. Empfehlung Planungsvariante

Eine eigenständige Radverkehrsführung ermöglicht lediglich die Variante Radfahrstreifen in weiten Teilen der Osterbronnstraße. Hierfür wäre jedoch erforderlich, dass die Parkierung im Straßenraum fast vollständig entfallen müsste. Damit verbunden werden erhebliche Nachteile auch für die Frequentierung der Geschäftsbereiche gesehen. Nachdem die Osterbronnstraße nicht zu den Hauptradrouten oder Radschnellwegstrecken zählt, sondern zu den Nebenradrouten, wurde dieser fast vollständige Entfall der Straßenraumparkierung in der Abwägung als unangemessen angesehen.

Von den verbleibenden, in den Anlagen 2 - 4 gezeigten Varianten, unterscheiden sich die Variante „Schutzstreifen“ (Anlage 4) und „Mischverkehr mit Piktogrammspur“ (Anlage 3) baulich nicht, jedoch in der Markierung. Die Fahrbahnbreite beträgt 7,75 m bzw. inklusive Sicherheitsabstand bei beidseitig parkenden Fahrzeugen bis 9,25 m. Bei dieser Fahrbahnbreite werden höhere Geschwindigkeiten sowie Überholvorgänge an Radfahrenden ohne ausreichenden Sicherheitsabstand von 1,50 m befürchtet.

Bei der Variante „Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt und Piktogrammspur“ können mit 92 Parkplätzen und 4 Taxi-Parkplätzen 26 Parkplätze mehr erhalten werden, als bei den Varianten nach Anlage 3 und 4.

Entgegen der im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Zentrum Dürrolewang 2016/10 (Vai 263) festgesetzten Verkehrsflächenaufteilung werden bei der Variante nach Anlage 2 teilweise geringere Gehwegbreiten und Parkplätze auf der südlichen Seite der Osterbronnstraße vorgesehen.

Der reduzierte Querschnitt bei der Variante „Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt und Piktogrammspur“ führt erfahrungsgemäß zu geringeren gefahrenen Geschwindigkeiten, was positiv für die Radfahrenden ist und die größte gestalterische Aufwertung des

Straßenraums ermöglicht. Im Sinne des Schwammstadt-Prinzips kann zudem ein wichtiger Beitrag hin zu einer stärker begrünten und klimaangepassten Stadt geleistet werden, indem die in ihrer Breite maximierten Seitenräume mit Sickerpflaster und offenen Baumbeeten gestaltet werden.

Aufgrund der Vielzahl an Argumenten wird die Weiterverfolgung der Variante „Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt und Piktogrammspur“ (siehe Anlage 2) empfohlen.

### Parkraummanagement-Optionsgebiet V3:

Verkehrsrechtlich kann das Parkraummanagement-Optionsgebiet V3 erst umgesetzt werden, sobald in mindestens einer Zeitscheibe eine Auslastung im Bereich von 100 % nachgewiesen werden kann. Im Rahmen des in Erarbeitung befindlichen Parkraumkonzepts SynergiePark werden auch für die Teilgebiete V2 - V6 erneut das Parkraumangebot und die Auslastung erhoben. Sofern die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen bis dahin erfüllt sind, wird mit Fertigstellung der Umgestaltung Osterbronnstraße die Umsetzung des Optionsgebiets V3 inklusive beider Straßenseiten der Osterbronnstraße planerisch empfohlen.

### Zulässige Höchstgeschwindigkeit Osterbronnstraße:

In Bezug auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf Basis dieser Beschlussvorlage durch das Amt für öffentliche Ordnung eine Reduzierung von 50 km/h auf 40 km/h oder 30 km/h verkehrsrechtlich zu prüfen.

Aus verkehrsplanerischer Sicht können zu folgende Kriterien Aussagen getroffen werden:

- Bündelungswirkung der Osterbronnstraße:  
Die Verkehrsstruktur im Bereich Dürrolewang enthält keine durchgängigen Parallelachsen im untergeordneten Netz auf die durch Tempo 30/40 relevante Verdrängungen von der Osterbronnstraße zu erwarten sind.
- Verlagerungswirkungen innerhalb des Vorbehaltsstraßennetzes:  
Mit dem Verkehrsmodell wurde die Verlagerungswirkung von Tempo 30/40 in der Osterbronnstraße untersucht. Dabei zeigen sich Wechselwirkungen mit der Achse Robert-Koch-Straße/Liebknechtstraße, die umso stärker sind je größer die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den beiden Achsen ist. Die Robert-Koch-Straße hat bereits heute deutlich höhere Verkehrsbelastungen und ist als Lärmschwerpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Entlang der Robert-Koch-Straße verlaufen mehrere Buslinien sowie die Hauptradroute 9. Dabei wird der Radverkehr abschnittsweise auch im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt. Im Umfeld des Knotenpunkts Liebknechtstraße/Robert-Koch-Straße sind relativ starke Schülerströme (Fußverkehr/Radverkehr/Haltestellenzugang) vorhanden.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Qualität für den Fuß- und Radverkehr:  
Aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 stets vorzugswürdig gegenüber Tempo 40/50. Die Kfz-Belastung in der Osterbronnstraße befindet sich für eine Mischverkehrsführung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr am oberen Rand des empfohlenen Bereichs. Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verträglichkeit der Mischverkehrsführung hier deutlich verbessert werden.
- Schutzbedürftige Einrichtungen:  
In der Osterbronnstraße sind aktuell weder Kindertagesstätten, Schulen noch Pflegeheime vorhanden.

- Auswirkungen auf die Buslinien der SSB AG:  
Aufgrund der kurzen Haltestellenabständen und dem am Knotenpunkt mit der Dürrlewangstraße geplanten kleinen Kreisverkehr ist durch Tempo 40 keine relevante Fahrzeitverlängerung zu erwarten.
- Auswirkungen auf die Verkehrsqualität des Kfz-Verkehrs:  
Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind keine relevanten Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Osterbronnenstraße zu erwarten. Die mit einer Geschwindigkeitsreduzierung verbundenen Erhöhungen der Reisezeiten im MIV sind planerisch unbedenklich.
- Berücksichtigung der Lärm- und Luftschadstoffsituation in der Osterbronnenstraße:  
Aufgrund der mittelstarken Verkehrsbelastung und der weit abgerückten Bebauung sind Geschwindigkeitsreduzierungen in Bezug auf die Lärm- und Luftschadstoffsituation von nachrangiger Bedeutung.
- Einheitlicher Umgang mit vergleichbaren Straßenräumen:  
Im Rahmen des in Ausschreibung befindlichen Stadtgeschwindigkeitskonzepts werden alle Innerortsvorbehaltsstraßen in Stuttgart betrachtet. Dabei soll eine planerische Grundlage erarbeitet werden, die konsistente Aussagen zu vergleichbaren Straßenräumen liefert. Derzeitig ist nur eine Einzelbetrachtung der Osterbronnenstraße möglich.

Auf Basis der bisherigen Erkenntnisse wird aus planerischer Sicht in einem ersten Schritt die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit in der Osterbronnenstraße auf gesamter Länge auf 40 km/h empfohlen. In Abhängigkeit der Ergebnisse des Stadtgeschwindigkeitskonzepts und dem zukünftigen Umgang mit der Achse Robert-Koch-Straße/Liebknichtstraße sowie den Erfahrungen aus Tempo 40 in der Osterbronnenstraße kann in einem zweiten Schritt auch eine Reduzierung auf Tempo 30 sinnvoll werden.

#### Ergänzung Referat Sicherheit, Ordnung und Sport im Rahmen der Mitzeichnung

Geschwindigkeitsreduzierungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung auf der Grundlage des § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 5 zweite Alternative StVO können vom Amt für öffentliche Ordnung dann angeordnet werden, wenn diese in einem Verkehrskonzept konkret dargestellt und bewertet werden, damit schlüssig und nachvollziehbar ist, was konkret beabsichtigt ist und welche Folgen dies hat. Bei einem Eingriff in den fließenden Verkehr, z. B. durch Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h bzw. 40 km/h, müsste der städtebauliche Mehrwert, den diese Maßnahme bietet, im Verkehrskonzept herausgestellt und die damit verbundenen Nachteile in einer Gesamtschau berücksichtigt und unter Verhältnismäßigkeitsaspekten bewertet werden. Das bedeutet, dass unter Punkt „Verlagerungswirkungen innerhalb des Vorbehaltsstraßennetzes“ gemachte Ausführungen im Verkehrskonzept detaillierter untersucht und dahingehend positiv bewertet werden müsste, dass bei geänderter Fahrgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h bzw. 40 km/h als verkehrliche Maßnahme der städtebauliche Mehrwert erhöht wird und es zu keiner unzumutbaren Mehrbelastung in gleichfalls schützenswerten Bereichen kommt.

#### 7. Weiteres Vorgehen – Zeitplanung

Für den östlichen Teil der Osterbronnenstraße, der im Sanierungsgebiet Vaihingen 3 -Dürrlewang- liegt, wurde 2017 das Büro Fichtner Water Transportation GmbH mit einem Stufenvertrag beauftragt. Hierauf aufbauend soll die Planung weitergeführt werden, um

dann in 2025 die benötigten finanziellen Mittel für den Bau zum DHH 2026/2027 anmelden zu können. Der Bau des östlichen Teils der Osterbronnstraße ist somit für den Doppelhaushalt 2026/2027 vorgesehen.

Die Planung für den westlichen Teil der Osterbronnstraße soll ebenfalls vergeben werden. Die im Jahr 2025 entstehenden Aufwendungen für Planungsmittel beim Tiefbauamt in Höhe von 360.000 EUR (Leistungsphasen 1 bis 3) werden zum Doppelhaushalt 2024/ 2025 im Teilergebnishaushalt 660 – Tiefbauamt im Amtsbereich 6605410 – Gemeindestraße, Kontengruppe 42510 – Sonstige Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen bei der Aufstellung des Doppelhaushaltsplans 2024/2025 als Vorbelastung berücksichtigt.

Auch für den westlichen Teil wird angestrebt, die benötigten Finanzmittel für die weitere Planung und den Bau zum DHH 2026/2027 anzumelden, um dann in 2027 mit den Baumaßnahmen beginnen zu können.

Die Umgestaltung der Osterbronnstraße wird gegebenenfalls in zwei Bauabschnitten ausgeführt.