

Stuttgart, 20.12.2023

Umgestaltung Knotenpunkt Waiblinger Straße/Daimlerstraße

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	23.01.2024
Bezirksbeirat Bad Cannstatt	Beratung	öffentlich	24.01.2024
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	30.01.2024

Beschlussantrag

1. Der Vorplanung zur Einrichtung des Zwischenzustands am Knotenpunkt Waiblinger Straße/Daimlerstraße gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.
2. Der Vorplanung zur Einrichtung des Endzustands am Knotenpunkt Waiblinger Straße/Daimlerstraße gemäß Anlage 2 wird zugestimmt.

Begründung

In der Nürnberger- und Waiblinger Straße verläuft die Hauptradroute 1 sowie der Radschnellverbindungskorridor aus dem Remstal in die Stuttgarter Innenstadt. Die auf dieser Strecke vorhandenen Radverkehrsanlagen sollen an die höheren Qualitätsanforderungen der Radschnellverbindungen angepasst und die vorhandenen grundsätzlichen Mängel der Radinfrastruktur sollen beseitigt werden. Mit der GRDrs 877/2020 wurden bereits die ersten Projekte der Radschnellverbindung in der Nürnberger Straße beschlossen und ein Ausblick auf die weiteren Planungsaufgaben gegeben. Insbesondere die Ertüchtigung der Knotenpunkte Daimlerstraße/Waiblinger Straße, Nürnberger Straße/Remstalstraße und der Abschnitt Wilhelmsplatz bis Leuze sind die anstehenden nächsten Projekte im Zusammenhang mit der Radschnellverbindung.

Gemäß der GRDrs 1073/2023 „Fortschreibung des Fußverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Stuttgart“ verläuft zukünftig entlang der Daimlerstraße die Hauptfußwegeverbindung H1 in Bad Cannstatt. Die Umgestaltung des Knotenpunkts Daimlerstraße/Waiblinger Straße ist somit eine erste Maßnahme zur Umsetzung dieser Hauptfußwegeverbindung.

Gemäß der GRDRs 945/2020 plant die SSB AG den Ausbau der U1 auf 80-m-Doppeltraktionszüge. Hierzu werden auf Cannstatter Gemarkung die Bahnsteige der Haltestellen Uff-Kirchhoff, Augsburgener Platz, Nürnberger Straße und Beskidenstraße verlängert. Zudem müssen unter anderem auf Grund dieses Ausbaus die Fahrleitungen verstärkt werden. Dazu sollen neue Fahrleitungsmaste entlang des Bahnkörpers eingerichtet werden, welche weiteren Platzbedarf im Bereich des Knotenpunkts Waiblinger Straße/Daimlerstraße erfordern.

Beschreibung des Bestands

Der Knotenpunkt Waiblinger Straße/Daimlerstraße weist im Bestand diverse Mängel für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer auf. Fußgängerinnen und Fußgänger können die Waiblinger Straße nur einseitig auf der Westseite queren. Die Aufstellflächen zwischen Fahrbahn und Stadtbahn sind jedoch für Wartende zu schmal. Für den Radverkehr ist kein Radangebot in der nördlichen Daimlerstraße vorhanden, es fehlt eine indirekte Möglichkeit zum Linksabbiegen in die nördliche Daimlerstraße und der Vorbeifahrstreifen in Fahrtrichtung Wilhelmsplatz entspricht nicht den Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Stuttgart. Für den Kfz-Verkehr ist das Linkseinbiegen aus der südlichen Daimlerstraße in die Waiblinger Straße verboten und es gibt keine Linksabbiegemöglichkeit von der Waiblinger Straße in die nördliche Daimlerstraße. Insbesondere diese fehlende Linksabbiegemöglichkeit führte in den letzten Jahren regelmäßig zu schweren Unfällen zwischen der Stadtbahn und illegalen Linksabbiegern.

Neuplanung des Knotenpunkts

Bei der Neuplanung des Knotenpunkts sollen neue Standorte für die Fahrleitungsmasten gefunden und die beschriebenen Mängel im Bestand beseitigt werden. Für den Knotenpunkt wurde die Planung eines Zwischenzustands und eines Endzustands erarbeitet. Der Zwischenzustand enthält die Fahrleitungsplanung sowie erste Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr und muss im zeitlichen Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Doppeltraktionszüge eingerichtet werden. Der Endzustand umfasst weitreichendere Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr und ermöglicht die fehlenden Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr. Dazu sind jedoch umfangreiche Baumaßnahmen mit Anpassung der Gleistrassierung erforderlich, welche zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden sollen.

Zu Beschlussantrag 1:

Im Zwischenzustand werden die Aufstellflächen für den Fußverkehr zwischen Stadtbahn und Fahrbahn verbreitert. Für den Radverkehr entlang der Waiblinger Straße wird in Fahrtrichtung Wilhelmsplatz der Vorbeifahrstreifen durch einen 1,85 m breiten Radfahrstreifen ersetzt und über den Knotenpunkt hinaus fortgeführt. In der südlichen Daimlerstraße wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen markiert. Für den Radverkehr aus der Waiblinger Straße in die nördliche Daimlerstraße wird das Linksabbiegen über eine indirekte Radverkehrsführung ermöglicht. In der nördlichen Daimlerstraße soll ein Radfahrstreifen und ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen markiert werden.

Für die Fahrleitungsmasten und die weiteren Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr ist die Reduzierung von zwei auf einen Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr in die Fahrtrichtung Wilhelmsplatz erforderlich. Zudem soll in der nördlichen Daimlerstraße der separate Linksabbiegestreifen aufgehoben und ein Mischverkehrsstreifen für den Kfz-Verkehr

eingrichtet werden. Die Signalschaltung des Knotenpunkts soll zukünftig vierphasig verkehrabhängig erfolgen. Hierdurch kann das Linksabbiegen für den Kfz- und Radverkehr aus der südlichen Daimlerstraße in Richtung Wilhelmsplatz zugelassen werden.

Das widerrechtliche Linksabbiegen aus der südlichen Waiblinger Straße in die Daimlerstraße wird durch den Bau eines Bordsteins entlang der Gleise weiter erschwert.

Zu Beschlussantrag 2:

Im Endzustand soll ein kurzer Linksabbiegestreifen in der Waiblinger Straße eingerichtet werden. Dazu sollen die Stadtbahngleise in ihrer Lage verschoben werden und die Fußgängerquerung in den anderen Knotenpunktarm verlegt werden. Dort kann ein sicherer Z-Überweg realisiert werden. Für die neue Fußgängerquerung muss das bestehende Baumbeet vor Geb. 21 entfernt werden. Ersatzpflanzungen sind in der Waiblinger Straße vorgesehen. Die Radverkehrsführung entspricht dem Zwischenzustand.

Durch die Anpassungen im Endzustand wird die Sicherheit im Knotenpunkt sowie die Fußgängerführung im Zuge der Hauptfußwegeverbindung weiter optimiert. Die Standorte der Fahrleitungsmasten müssen nicht erneut verändert werden.

Verkehrstechnische Untersuchung

Als Grundlage wurde im Februar 2022 eine Verkehrszählung am Knotenpunkt Waiblinger Straße/Daimlerstraße durchgeführt. Die erhobenen Daten wurden als Bemessungsverkehrsstärke angenommen.

Im Zwischenzustand und im Endzustand entfällt ein Fahrstreifen in der Waiblinger Straße in Fahrtrichtung Wilhelmsplatz. Die nördliche und südliche Zufahrt der Daimlerstraße werden jeweils in eigenen Phasen freigegeben werden, um das Linkseinbiegen zu ermöglichen. In der nördlichen Zufahrt soll der separate Linksabbiegestreifen zu Gunsten der Radverkehrsführung aufgehoben werden.

Die Bewertung der Verkehrsqualität am Knotenpunkt erfolgte durch eine Berechnung nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Am Knotenpunkt sind ausreichende Kapazitätsreserven vorhanden, sodass der Knotenpunkt grundsätzlich leistungsfähig bleibt. Die Wartezeiten in der Nebenrichtung Daimlerstraße erhöhen sich in verträglichem Maße und es ist nicht mit einem Rückstau in die benachbarten Knoten zu rechnen.

Für den Endzustand ist eine zusätzliche Linksabbiegephase erforderlich, die weitere Kapazitäten benötigt. Durch weitere Erhöhung der Wartezeiten in den Nebenrichtung ist die Abwicklung des Verkehrs am Knotenpunkt möglich. Die Stadtbahn bleibt im Zwischenzustand und Endzustand voll bevorrechtigt, d. h. es treten für sie durch die Signalsteuerung auch weiterhin keine Verlustzeiten auf.

Kosten und weiteres Vorgehen

Die Kosten des Zwischenzustands können erst im weiteren Verlauf der Planung ermittelt werden. Sie werden entsprechend dem Verursacherprinzip zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und der SSB AG geteilt. Die Stadtbahn bleibt im Zwischenzustand und Endzustand voll bevorrechtigt, d. h. es treten für sie durch die Signalsteuerung auch weiterhin keine Verlustzeiten auf.

Für die Umsetzung des Endzustands sind umfangreiche Planungen notwendig. Ein Umsetzungszeitpunkt kann hier noch nicht genannt werden.

Klimarelevanz

Die Auswirkungen der Maßnahme auf den Klimaschutz sind positiv aber nicht quantifizierbar.

Finanzielle Auswirkungen

Der städtische Anteil für den Zwischenzustand kann aus dem Radetat des Tiefbauamts finanziert werden.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat T
Referat SOS
SSB AG

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Antrag Bezirksbeirat Bad Cannstatt, Moderne Radverkehrsführung in der Daimlerstraße,
29.01.2023

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Vorplanung Zwischenzustand Knotenpunkt Daimlerstraße/Waiblinger Straße
Anlage 2: Vorplanung Endzustand Knotenpunkt Daimlerstraße/Waiblinger Straße

<Anlagen>