

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	345
		<b>TOP:</b>	12
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	29.09.2020		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Dr. Schairer		
<b>Berichterstattung:</b>	Frau Scherz (AföO)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Faßnacht / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>Pop-up-Bike-Lanes als Bestandteil einer lebenswerten Stadt für alle - wirklich alle?</b> <b>- Antrag Nr. 256/2020 v. 25.06.2020 (FDP)</b> <b>Rechtmäßigkeit der Pop-Up Radwege gegeben?</b> <b>- Antrag Nr. 370/2020 v. 11.09.2020 (CDU)</b> <b>- mündlicher Bericht -</b>		

Die im Betreff genannten Anträge sind dem Originalprotokoll sowie dem Protokoll-exemplar für die Hauptaktei beigelegt. Dies gilt auch für die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation, die dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt ist.

Die Anordnungen der Verkehrsbehörde beim Amt öffentliche Ordnung für die beiden Pop-up-Bike-Lanes laufen am 04.10.2020 aus, führt der Vorsitzende ins Thema ein. Die Entscheidung darüber, wie es weitergeht, liege bei der Verkehrsbehörde.

Frau Scherz (AföO) geht ein auf die beiden Anträge und erläutert die Entscheidungsfindung sowie die Vorschläge der Verwaltung im Sinne der angehängten Präsentation. Mit Blick auf Seite 11 rät sie dazu, den baulichen Ansatz für diesen Radweg mit sehr hoher Priorität voranzutreiben und in die Umsetzung zu bringen. Die Fachverwaltung werde noch in diesem Jahr eine Beschlussvorlage einbringen, um einen Projektbeschluss für diese Strecke mit einer baulich separierten, breiten Radwegführung zu fassen. Gelernt habe man bei diesen Versuchen, "dass Verbesserungsmöglichkeiten und ein Versuchscharakter immer wieder durcheinandergebracht werden. Ein Versuch wird schnell gemacht, und ein Versuch kann nicht perfekt sein, das haben wir hier auch angekündigt. Die Wünsche, die zu Recht vorgetragen werden, brauchen einfach größere Maßnahmen. Deshalb ist es uns wichtig, dass wir relativ schnell mit der Strecke in die Umset-

zung kommen und hier genau diese Qualität liefern, die jetzt auch in dem Versuch als notwendig ersichtlich wurde. Und Sie wissen, dass die Überarbeitung von Knotenpunkten ein sehr aufwändiger Prozess ist, bei dem ich viele Daten haben muss, bei dem ich umbauen muss, bei dem ich Signalprogramme ändern muss. Wir würden deshalb vorschlagen, dass wir zunächst die Strecke zum Beschluss bringen und schnell in die Umsetzung, und unmittelbar daran dann die Anschlusspunkte in den Fokus nehmen."

Anschließend stellt Frau Scherz zusammengefasst die bestehenden Verkehrsplanungen zwischen Rotebühlplatz bis zur Lautenschlager Straße vor (Seiten 12 - 15 der Präsentation) und bittet um Unterstützung des Verwaltungsvorschlags. Der Bezirksbeirat Mitte werde im Vorfeld der dauerhaften Beschilderung eingebunden. Mit Blick auf das Fazit (S. 16) betont sie, man sei davon überzeugt, mit der Versuchsweise einen guten Weg für die Landeshauptstadt Stuttgart begangen zu haben, u. a. bringen die Versuche sehr schnell funktionale Notwendigkeiten zum Vorschein. Gleichzeitig binde diese Dynamik enorme Arbeitskapazitäten und Ressourcen. Man sehe jedoch auch, dass damit Planungsschritte quasi übersprungen werden und dass an so komplexen Stellen wie der Theodor-Heuss-Straße man mit dem Versuchsthema an die Grenzen dessen stößt, was in einer Planung systematisch vorneweg geplant, aufbereitet und bedacht wird.

BM Dr. Schairer übergibt das Wort zunächst an die Antragsteller.

StR Serwani (FDP) dankt für den umfassenden Bericht, bei dem er jedoch eine Antwort auf die Frage "Wie hat sich der Wegfall der Parkplätze auf die umliegenden Gebiete ausgewirkt?" vermisst habe. Des Weiteren fragt er nach dem Grund, weshalb völlig unterschiedliche Tageszeiten in der Präsentation dargestellt wurden. Ein Vergleich sei damit schlecht möglich. Er ist mit dem Ergebnis der Evaluation und den Vorschlägen der Verwaltung einverstanden.

Auch StR Kotz (CDU) schließt sich - wie auch die folgenden Rednerinnen und Redner seitens des Ausschusses - dem Dank an Frau Scherz an. Er bittet um Überlassung der Präsentation. Das Fazit der Fachverwaltung im Hinblick auf die Holzgartenstraße könne er nachvollziehen, da es dort zuvor keine Radinfrastruktur gegeben hat, man eine solche in der Stadt aber ausbauen wolle - wo immer dies möglich ist. Die erste Prämisse dabei sei, ohne dass dies eine andere Verkehrsart einschränkt. An Stellen, wo dies nicht möglich ist, müsse man eine Abwägung treffen. Die erhobenen Zahlen weisen einen exorbitanten Unterschied zwischen Kfz- und Radverkehr auf, obwohl der Versuch in einer Jahreszeit stattgefunden hat, die bestens geeignet sei, um Fahrradinfrastruktur zu nutzen. Sein Vorschlag laute daher, bei Gelegenheit vertieft über jahreszeitlich unterschiedliche Nutzungen von Verkehrsinfrastruktur zu diskutieren.

Darüber hinaus bittet er um eine Aussage zur Unfallsituation insbesondere von Radfahrern auf der Theodor-Heuss-Straße vor Einrichtung des Versuchs. Im Vorfeld des Versuchs habe seine Fraktion schon befürchtet, dass durch die Wegnahme einer Fahrspur die Verkehrsmenge auf der übriggebliebenen Fahrspur der Theodor-Heuss-Straße nicht mehr abgewickelt werden kann, was folglich zu längeren Staus und mehr Emissionen führe. Seine Fraktion unterstütze selbstverständlich, dort die Radinfrastruktur dauerhaft zu verbessern. In der Abwägung halte man den Verlust von Stellplätzen für das kleinere Übel für den MIV gegenüber dem Verlust einer Fahrspur. Den Antrag seiner Fraktion erklärt er damit als erledigt.

StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE) hebt die "unglaublich vielen Fakten" des Berichts hervor, mit denen man sich noch detailliert beschäftigen wolle. Sie erachtet die Versuche für gelungen und unterstützt den Verwaltungsvorschlag in Bezug auf die Holzgartenstraße. Was die Theodor-Heuss-Straße angeht, so finde sie es bemerkenswert, wie viele Radfahrer den Weg auf diese Pop-up-Bike-Lanes gefunden haben. Hätte ein durchgehender Radstreifen mit besseren Zugängen dort zur Verfügung gestellt werden können, so hätte ihres Erachtens deutlich mehr Radverkehr dort stattgefunden. Zudem seien drei Monate Versuchszeit ein sehr kurzer Zeitraum. Es brauche im Allgemeinen deutlich länger, bis eine neue Verkehrsinfrastruktur angenommen wird. Daher bedauere ihre Fraktion sehr, den Versuch aus rechtlichen Gründen nicht fortsetzen zu können.

Ihr stelle sich mit Blick auf das Berliner Urteil auch die Frage, was die zweite Instanz tun wird. Sie befürchtet künftig eine Gefahrenstelle, weil der bisherige schmale Radstreifen an der Rampe bei der Tiefgarage Kronprinzenstraße endet und die meisten Radfahrer dort in den Fußgängerbereich hineinfahren. Die Stadträtin erkundigt sich, ob auch die Erfahrungen der Fußgänger in die Evaluation eingeflossen sind, und rechnet damit, dass mit den vorgeschlagenen Verbesserungen Radfahrer nicht dazu ermuntert werden, auf der Fahrbahn der Theodor-Heuss-Straße zu fahren. Vielmehr werden viele Radfahrer auf die Gehwege abgedrängt. Radstreifen seien eigentlich Fußgängerschutz. Sie bittet darum, die Umsetzung um ein oder zwei Wochen zu schieben, um das Thema fraktionsintern besprechen zu können.

Für StR Ozasek (Die FRAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) hat die sehr erfolgreiche Versuchsanordnung für die Verwaltung nicht nur viele Lernprozesse und Erkenntnisse befördert, sondern auch den Nachweis erbracht, dass Angebot Nachfrage generiert und eine neue Mobilitätskultur befördert. Klar geworden sei auch, dass über Knotenpunkte hinweg Infrastrukturen konzipiert und ausgewiesen werden müssen, um die Problematik von Überstauungen an Knotenpunkten in den Griff zu bekommen. Für die Theodor-Heuss-Straße bekomme man eine große Lösung erst im Zuge des Städtebaulichen Wettbewerbs B 27. Über die Verteilung des verfügbaren Raums werde man sich im Wege des Wettbewerbs intensiv unterhalten müssen und auch auf dieser Achse des City-Rings die Transformation der Stadtautobahnen vorantreiben. Zunächst aber werde man den pragmatischen Weg gehen müssen und stimme dem Vorschlag der Verwaltung daher zu. Den Vorschlag zur Holzgartenstraße unterstütze man gerne. "Wir wollen diese Netzqualität in der gesamten Stadt herstellen. Die Planungen vom Amt 61 haben Sie dargestellt, die sind soweit erfreulich. Das ist ein echter großer Fortschritt auf der Gesamtachse. Dass Sie nun auch die Einbindung in die Bolz- und Lautenschlager Straße mit vorgesehen haben, begrüßen wir ausdrücklich. Ich hoffe, dass wir da zügig in die Umsetzung kommen, sobald der Projektbeschluss des Gemeinderats vorliegt, der ja noch dieses Jahr erfolgen soll. Es wäre wichtig, dass dieses Projekt eine hohe Priorität genießt bei der Verwaltung."

StRin Kletzin (SPD) glaubt, Versuche wie mit den Pop-up-Bike-Lanes seien ein Mittel, um bei der Planung ein Stück weiterzukommen. Wenn die Planung deswegen schneller umgesetzt werden kann, so werden sich nach ihrer Einschätzung Synergieeffekte einstellen. Sie geht weiter von Veränderungen bzw. Entwicklungen aus in Richtung von Multifunktionsspuren. Den von der Fachverwaltung vorgeschlagenen Weg trage ihre Fraktion mit. Darüber hinaus warte man auf Aussagen zum Thema "Protected Bike Lines" und rechne damit, damit auch die Frage der Multifunktionsspur zu lösen.

Als repräsentativ für Dinge, "die Menschen außerhalb von Stuttgart nicht verstehen könnten", führt StR Goller (AfD) den X1-Bus und die Pop-up-Bike-Lanes an, zu denen er die Parallele zieht. Die verkehrlichen Grundlagen für mehrere Anträge zu Radwegen seien explizit mit der Corona-Krise begründet worden. Da seit Juni die Todeszahlen durch Covid bei nahezu Null lägen, könne man "unter Umständen hoffen, dass die Dramatik der Corona-Krise langfristig reduziert ist". Damit sei der Umstieg vom ÖPNV auf das Rad nicht mehr im selben Maße gegeben. Das Fahrrad sei ein extrem saisonales Verkehrsmittel, weshalb man bei einem längeren Versuchszeitraum eher eine sehr viel geringere Zahl von Radfahrern feststellen würde. Schon während der Sommermonate hätten nur 1 bis 2 Radfahrer pro Minute die Pop-up-Bike-Lanes genutzt, für die ein Fahrstreifen zulasten des Kfz-Verkehrs geopfert wurde, der die zehnfache Auslastung habe. Aus seiner Sicht ist angesichts dieser Zahlen weder die weitere Vernichtung von Parkplätzen zugunsten eines durchgehenden Radstreifens zumutbar noch eine saisonale Nutzung, denn dies würde zu einem ständigen Ummarkieren der Straße führen. "Maßnahmen, die ein so schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, dürfen nicht für eine Ideologie zum Schaden der Bürger und der Stadt weiterbetrieben werden, sondern müssen beendet werden."

Das angewandte Pop-up-Verfahren sei in diesem Versuch aufgrund des wirtschaftlichen Einbruchs in Stuttgart relativ nebenwirkungsarm ausgefallen. Würde man es zum Vorbild nehmen und Post-Corona weiter anwenden, würde es sehr viel mehr einschneidende Nebeneffekte haben zum Schaden von Wirtschaft und Bürgern, mutmaßt der Stadtrat. Er hält das Pop-up-Verfahren für ungeeignet, um für die Stadt große Projekte auszutesten.

StR Walter (PULS) teilt die Schlussfolgerungen der Verwaltung aus "diesem extrem gut nachvollziehbaren Bericht". Auch er macht darauf aufmerksam, dass der Versuch in der Holzgartenstraße vielleicht deswegen so flüssig verlaufen ist, weil die Uni während des Versuchszeitraums geschlossen war. Hinzu komme, dass keine großen Veranstaltungen im KKL Liederhalle stattgefunden haben, was in normalen Zeiten zu langen Staus führe. Daher müsse überlegt werden, wie der Autoverkehr zur Tiefgarage in Veranstaltungszeiten abgewickelt werden kann, vielleicht indem die Radspur abends ab 19 Uhr für den Park-Abbiegeverkehr freigemacht wird in Richtung Planie.

Für die Theodor-Heuss-Straße begrüßt er die Vorschläge der Verwaltung. Er fragt, ob die Verbesserungen irgendwelche Einflüsse auf die Außengastronomie dort haben werden. Die Ausführung von Frau Scherz, wonach wegen nächtlicher Hup-Konzerte der Kfz-Verkehr bei der Ampelschaltung gegenüber den Fußgängern wieder bevorzugt wurde, hält er für nachvollziehbar, aber schwer erträglich.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) äußert die Bitte, die Entscheidung zum Rückbau der Pop-up-Bike-Lane Theodor-Heuss-Straße um zwei Wochen zurückzustellen. Einvernehmen bestehe hinsichtlich der Fortführung der Pop-up-Bike-Lane in der Holzgartenstraße und bezüglich der dauerhaften Planung, wo Ende des Jahres der Projektbeschluss gefasst werden soll.

Dagegen wendet sich StR Kotz, der trotz der gewonnenen Erfahrungen den Versuch auf der Theodor-Heuss-Straße als gescheitert betrachtet. Er bittet, auch diesen Punkt zur Abstimmung zu bringen und die Demarkierung der Pop-up-Bike-Lane zu beauftragen. StR Goller wünscht eine separate Abstimmung zur Holzgartenstraße.

BM Dr. Schairer wiederholt, die Frage der Verlängerung, die zum 04.10.2020 ausläuft, stehe nicht zur Diskussion. Es handle sich um eine rechtliche Entscheidung. Er entnehme der Diskussion, dass man sich Zeit lassen möge beim Rückbau. Folglich gebe es keine verkehrsrechtliche Anordnung mehr bei der Theodor-Heuss-Straße. Die Verlängerung der verkehrsrechtlichen Anordnung für die Holzgartenstraße sei dagegen möglich und werde erfolgen. Er gehe davon aus, dass zwei bis drei Wochen verstreichen werden, bis eine Firma gefunden ist, die die Demarkierung auf der Theodor-Heuss-Straße vornimmt. Folglich sei eine Abstimmung nicht erforderlich. Auf seine Nachfrage hält er dazu Einvernehmen fest.

Frau Scherz trägt nach, für die Pop-up-Bike-Lane seien 39 Parkplätze verwendet worden. Es seien dazu keine Beschwerdelagen verzeichnet worden.

Der Vorsitzende lässt anschließend über den mündlichen Antrag von StR Goller abstimmen, wonach auch die **Anordnung zur Holzgartenstraße auslaufen** soll. Er stellt fest, dass dieser Antrag bei 1 Ja-Stimme mehrheitlich abgelehnt ist.

Er erklärt die beiden Anträge Nr. 256/2020 und 370/2020 für erledigt und stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat vom Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Faßnacht / pö

## Verteiler:

- I. Referat SOS  
zur Weiterbehandlung  
Amt für öffentliche Ordnung  
wg. STA
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. S/OB  
S/OB-Mobil
  3. Referat SWU  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
  4. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  5. Stadtkämmerei (2)
  6. Rechnungsprüfungsamt
  7. L/OB-K
  8. Hauptaktei
  
- III.
  1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
  2. CDU-Fraktion
  3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION  
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
  4. SPD-Fraktion
  5. FDP-Fraktion
  6. Fraktion FW
  7. AfD-Fraktion
  8. Fraktionsgemeinschaft PULS