

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	314
		<b>TOP:</b>	3
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	491/2021
		<b>GZ:</b>	SWU
<b>Sitzungstermin:</b>	28.09.2021		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>			
<b>Protokollführung:</b>	Frau Klemm / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>Theodor-Heuss-Straße - Vorprojektbeschluss Umgestaltung Außenbereiche und baulicher Radweg - Einbringung -</b>		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Städtebau, Wohnen und Umwelt vom 16.09.2021, GRDRs 491/2021, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Der Umgestaltung Außenbereiche und baulicher Radweg in der Theodor-Heuss-Straße auf der Grundlage des Plans Nr. 51-T-142 des Amts für Stadtplanung und Wohnen vom 07.06.2021 und der Kostenschätzung vom 07.09.2021 des Tiefbauamts (Anlage 2) mit Gesamtkosten in Höhe von 14.062.000 EUR (einschließlich aktivierungsfähige Eigenleistungen vom 762.000 EUR) wird zugestimmt.
2. Die voraussichtlichen Gesamtkosten betragen 14.062.000 EUR. Die Vorabmaßnahmen vor dem Gebäude Theodor-Heuss-Straße 23-29 in Höhe von 848.000 EUR werden im Haushaltsjahr 2021 im Rahmen der Deckungsfähigkeit wie im Abschnitt Finanzielle Auswirkungen dargestellt gedeckt. Der restliche Mittelbedarf in Höhe von 13.214.000 EUR (einschließlich aktivierungsfähige Eigenleistungen in Höhe von 714.000 EUR) wurde vom Tiefbauamt zum Doppelhaushalt 2022/2023 und die Finanzplanung angemeldet.
3. Die Verwaltung wird vorbehaltlich der Mittelbereitstellung im Doppelhaushalt 2022/2023 beauftragt, nach Abschluss der Vorplanung die Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 5 (Ausführungsplanung), gemäß der HOAI durchzuführen.

Das geschätzte Honorar liegt oberhalb des Schwellenwertes, ab welchem Aufträge europaweit auszuschreiben sind, deshalb ist die Durchführung eines VgV-Verfahrens zur Auswahl eines Ingenieurbüros erforderlich.

4. Die Verwaltung wird beauftragt, den Mietvertrag mit der Landesbank Baden-Württemberg über die Parkplätze auf dem Kleinen Schlossplatz und an der Theodor-Heuss-Straße aufzulösen.

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE) und StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) bedanken sich für die Vorlage, verbunden mit großem Lob für die Planung.

Der GRDRs 491/2021 können StRin Dr. Lehmann, StR Pantisano, StR Ozasek (PULS) sowie StR Kotz (CDU) zustimmen, wohingegen StR Goller (AfD) Ablehnung zu Ziffer 1 der Vorlage signalisiert.

Sie freue sich sehr über die Vorlage für eine Radwegstruktur an der Theodor-Heuss-Straße, so StRin Dr. Lehmann. Das Vorhaben schaffe mehr Platz für FußgängerInnen und Radfahrende als heute. Diese und die Vorlage für die Radverbindung Jahnstraße seien jedoch bedauerlicherweise nicht in der Grünen Liste für den Haushalt 2022/2023 enthalten, was auch für die Radfahrenden in Stuttgart kein schönes Signal sei. Ihre Fraktion wolle beides in den Haushaltsberatungen nachverhandeln. Auch StR Ozasek kündigt an, in den Verhandlungen zum Haushalt eine Reparatur dieses Makels vorzunehmen. Zur Überbrückung der langen Zeitdauer von 6 Jahren bis zur Fertigstellung der neuen Infrastruktur stellt StRin Dr. Lehmann eine Pop-up-Lösung mit entsprechend geänderter vorzeitiger Fahrbahnaufteilung in den Raum. Dem schließt sich StR Ozasek an. Mit einem einfachen Befahrungsschutz hätte man zudem grundsätzlich eine schneller realisierbare Lösung erreichen können, was einen wesentlich kürzeren Umsetzungshorizont und wesentlich geringere Kosten mit sich brächte. Seine Fraktion wünsche sich schlankere Lösungen, um schnell Infrastruktur für die gewünschte, höhere Zahl der Radfahrenden anbieten zu können.

Wichtig sei ihr, fährt StRin Dr. Lehmann fort, die jetzige Radverbindung auch während der Baumaßnahmen uneingeschränkt befahrbar zu halten. Auch müsse man den Blick auf die Lösung des Verbindungsproblems von der Lautenschlager- zur Kronprinzstraße und damit die "illegale Befahrung" in Gegenrichtung anstelle der Nutzung der Strecke über den Palast der Republik richten. Zudem würden Radfahrende beim Linksabbiegen zwangsläufig häufig in Fußgängerwege geleitet, könnten dann jedoch rein rechtlich die Haltelinie zum Ampelüberweg nicht queren. Sie wünsche sich eine bequemere Lösung, auch wenn das Grundsatzproblem juristisch noch nicht gelöst sei. Danach stellt sie Fragen in den Raum: Zum einen, ob der geplante Sicherheitsstreifen zu evtl. parkenden Fahrzeugen direkt auf dem Radweg angelegt und damit die Breite von 3 Metern an manchen Stellen verringern werde. Zum anderen interessierten sie die Überlegungen der Verwaltung hinsichtlich einer Grüne-Welle-Ampelschaltung bei einem Radtempo von 20 km/h. Schließlich bitte sie, die Radzeichen auf der Fahrbahn bis zur Kronenstraße fortzuführen.

StR Pantisano möchte das hier vorgelegte, begrüßenswerte Vorhaben als Start- und nicht als Endpunkt für Veränderungen dieser Verkehrsachse sehen. Gleichzeitig halte seine Fraktion weiterhin an der Idee eines Wettbewerbs zur Verkehrsberuhigung an der B27 analog dem zur B14 fest und befürworte den Wegfall von noch mehr Kfz-Spuren. Er frage sich, ob die derzeit seitlich Richtung Rotebühlplatz vorhandenen Parkmöglichkeiten auch nach der Einrichtung der Radspur entfallen könnten.

Die Gesamtplanung zeige das immens große Potenzial einer lebenswerten Stadt für alle, sagt StR Ozasek, und es entstehe mehr Raum für Urbanität, Aufenthaltsqualität sowie eine neue Mobilitätskultur. Er freue sich, dass die Impulse von außen zur Lange Straße und Gymnasiumstraße berücksichtigt worden seien. Im Zusammenhang mit dem Erbbauvertrag mit dem Parkhausbetreiber hoffe er auf eine einvernehmliche Lösung. Es müsse jedoch klar sein, unterstreicht er, dass solche Erschließungszwänge wie im vorliegenden Vertrag zum Nachteil der Stadt in der Zukunft nicht mehr in Erbaurechtsverträgen verankert werden dürften. Im Sinne der Stadtentwicklung bitte er die Verwaltung, solche Vereinbarungen künftig zu umgehen. Die Parkplätze vor der Landesbank Baden-Württemberg (BW-Bank) bezeichnet er als "regelrechte Gelddruckmaschine", und er frage sich, ob die Einnahmen eines Dritten in Höhe des 10-fachen des Pachtbetrages und die von der Bank geforderte Kompensation im Interesse der Stadt als ihr Teileigentümer gerechtfertigt seien. Die überdimensionierte Kreuzungssituation am Rotebühlplatz sei bei der Planung außen vor geblieben, bedauert der Stadtrat. Hier hoffe er im Zuge des von seinem Vorredner angesprochenen städtebaulichen Wettbewerbs auf ein Design, das deutlich Verkehre und Abbiegebeziehungen herausnehme und die Basis für eine neue Mobilitätskultur der Stadt lege. Der Radweg sei ein wichtiger Teilbaustein auf der Tallängsachse, obwohl dieser leider weiterhin in der Sequenz der Fußgängerüberwege unterbrochen und damit auch die mit dem Rad gewonnene Reisezeit zunichtegemacht werde. Gleichwohl könne er die Planung mit Blick auf mögliche Konflikte mit Zufußgehenden nachvollziehen. Als Idee schlage er eine probeweise Verringerung der Unterbrechungen abhängig von der Nutzungsfrequenz vor. So könne man - wie in anderen Städten bereits erfolgreich praktiziert - an manchen Stellen den Radweg hinter der Ampel vorbeiführen.

StR Goller führt zusammenfassend aus, die Maßnahmen seien Teil einer Strategie, die Kfz-Verkehrsinfrastruktur nicht nur zu dezimieren, sondern gar ganz abzuschaffen. Er kritisiert neben dem geplanten Plastikbelag auf dem Radweg die hohen Ansprüche der VorrednerInnen sowie die seiner Ansicht nach fehlerhafte Interpretation von Daten und Fakten. Demgegenüber ständen die Kosten, der Aufwand und eine ungleich höhere Zahl an beeinträchtigten Autofahrern. Die grundlegende Strategie gehe gegen die Interessen der Bürger, dies jedoch werde seiner Ansicht nach in der Gesamtbetrachtung nicht berücksichtigt.

Unstrittig sei der Wille zur Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer, äußert sich StR Kotz. Eine Kfz-Spur zugunsten eines Pop-up-Radstreifens wegzunehmen, halte er jedoch für falsch. Den gefundenen Kompromiss, Parkplätze wegzunehmen und Fahrstreifen beizubehalten, könne seine Fraktion mittragen. Radfahrern aber mit bspw. der Umgehung von Ampeln gegenüber vor allem Fußgängerinnen und Fußgängern eine Sonderstellung einzuräumen, finde er schwierig, zumal mit dem Fahrrad neben den Hauptverkehrsachsen auch weitgehend ampelfreie Nebenstrecken genutzt werden könnten.

Danach stellt StR Körner einen Geschäftsordnungsantrag, die Debatte zu beenden und zur Beschlussfassung überzugehen. Dem wird mehrheitlich entsprochen.

BM Pätzold stellt fest:

Die GRDRs 491/2021 ist mit 1 Gegenstimme eingebracht.

Zur Beurkundung

Klemm / pö

## Verteiler:

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