

Stuttgart, 20.09.2012

Verkehrslenkende und städtebauliche Begleitmaßnahmen in den Stadtbezirken Stuttgart-Bad Cannstatt, Stuttgart-Ost und Stuttgart-Zuffenhausen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Rosensteintunnel/Leuzetunnel in Stuttgart-Bad Cannstatt (Ca 264)

Beschlußvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	02.10.2012
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	09.10.2012
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	25.10.2012

Beschlußantrag:

1. Die nachfolgend aufgeführten Begleitmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau des Rosensteintunnels/Leuzetunnels werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Es ist geplant, die Maßnahmen ab 2013 bis spätestens zwei Jahre nach Fertigstellung des Rosensteintunnels zu realisieren.
2. Vom vorgesehenen Zeitplan der Maßnahmenrealisierung wird zustimmend Kenntnis genommen. Die Umsetzung der ersten Begleitmaßnahmen erfolgt in den Jahren 2013 bis 2014 und ist durch den entsprechenden Beschluss des Gemeinderats im Rahmen der Beratungen zum Haushalt 2012/13 finanziert.

Kurzfassung der Begründung:

Ausführliche Begründung siehe Anlage 1

In den Stadtbezirken Bad Cannstatt, Ost und Zuffenhausen sind Anteile an Durchgangsverkehr vorhanden, die die ständig überlastete Bundesstraße B10 umfahren und als Alternative das nachgeordnete Straßennetz nutzen. Die davon betroffenen Straßen führen aber zu einem großen Teil durch schützenswerte Bereiche wie z. B. Wohn- und Einkaufsquartiere. Mit der Realisierung des Rosensteintunnels und den verbesserten Verkehrsbeziehungen Richtung Innenstadt (neuer direkter Linksabbieger der B14) und Richtung Bad Cannstatt (neue Abbiegebeziehung von der Neckartalstraße aus) wird u. a. das Ziel erreicht, die bisher von Durchgangsverkehr belasteten Stadtbezirke zu entlasten.

Ergänzend zur Realisierung des Rosensteintunnels/Leuzetunnels werden Begleitmaßnahmen umgesetzt, die diese Zielsetzung unterstützen sollen. Die

Maßnahmen sollen die Kapazitäten im nachgeordneten Straßennetz dauerhaft so begrenzen, dass die bisher vom Durchgangsverkehr betroffenen Straßen als Alternative zur B10 nicht mehr attraktiv sind.

Ein Teil der Maßnahmen kann schon in den nächsten Jahren vor der Fertigstellung des Rosensteintunnels/Leuzetunnels umgesetzt werden. Für die Maßnahmen, die die Kapazität des nachgeordneten Straßennetzes deutlich beeinflussen, ist jedoch das fertig gestellte Projekt zwingende Voraussetzung.

Schon im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Pragsatteltunnel wurde ein vergleichbarer Maßnahmenkatalog vom Gemeinderat beschlossen (GRDrs. 22/2000).

Darin wurden Maßnahmen benannt, die ebenfalls Bestandteil dieser Vorlage sind, jedoch wegen der verkehrlichen Randbedingungen noch nicht umgesetzt werden konnten. Der Bau des Rosensteintunnel/Leuzetunnel schafft die Voraussetzungen, um einige seit langer Zeit geplante Maßnahmen zur Aufwertung von Straßen im nachgeordneten Straßennetz umsetzen zu können.

Die Maßnahmen und deren geplanter Realisierungszeitraum sind nachfolgend aufgeführt und werden in der ausführlichen Begründung genauer beschrieben. Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für alle Kfz im Zuge der B10 auf 60km/h im Zusammenhang mit dem Rosensteintunnel soll Bestandteil weiterer Diskussionen sein.

Bad Cannstatt

N r.	Bezeichnung	Finanzierung	Ausführungszeitraum
1	Wegnahme jeweils einer Fahrbahn in der Prag- und Neckartalstraße	Teil des Gesamtprojekts (ohne städtebauliche Maßnahmen)	Nach 2018
2	Umbau der Kreuzung Rosensteinbrücke Nord	Teil des Gesamtprojekts	Nach 2018
3	Anpassung der Kreuzung Löwentorstraße/Am Wolfersberg	Mittelfristig bereit gestellt	2016
4	Teilweise Umgestaltung der Brückenstraße und Umbau der Kreuzung Altenburger Steige/Haldenstraße/Brückenstraße	Mittelfristig bereit gestellt	2017/2018
5	Wegnahme eines Fahrstreifens in der Wilhelmastraße und Umgestaltung	Mittelfristig bereit gestellt	Nach 2018
6	Wegnahme eines Fahrstreifens in der Schönestraße und Umgestaltung	Mittelfristig bereit gestellt	Nach 2018
7	Anpassung der Kreuzung Prag-/	Teil des Gesamtprojekts	Nach 2018

Ost

Nr.	Bezeichnung	Finanzierung	Ausführungszeitraum
8	Anschluss der Werderstraße an die B14	Im Haushalt 2012/2013 finanziert	frühestens 2014
9	Anpassung der Kreuzung Stöckach	Mittelfristig bereit gestellt	2015
10	Umgestaltung der Talstraße von der Wagenburgstraße bis zur Kreuzung Tal-/Wangener Straße	Finanzierung offen	Angestrebt 2015/2016
11	Umbau der Kreuzung Wangener Straße/Talstraße	Finanzierung gesichert (Sanierungsgebiet)	2013
12	Anpassung der Kreuzung Ulmer Straße/Talstraße	Finanzierung aus Mitteln für Maßnahme 8, die wegen noch fehlender rechtlicher Grundlage zurückgestellt werden muss	2013
12 a	Umbau der Brendlekreuzung	Finanzierung offen	frühestens 2014
13	Einbau eines lärmindernden Asphalts an der B10/B14 Uferstraße	Teil des Gesamtprojekts	2016/2017
14	Verbesserung der Verkehrsüberwachung an der Kreuzung Uferstraße/Talstraße	Mittelfristig bereit gestellt	2015
15	Erstellung einer Städtebaulichen Machbarkeitsstudie „Stadt am Fluss“	Mittelfristig bereit gestellt	2016/2017

Zuffenhausen

Nr.	Bezeichnung	Finanzierung	Ausführungszeitraum
16	Anpassung der Kreuzung Halden-rain-/Schozacher Straße	Im Haushalt 2012/2013 finanziert	2014
17	Einrichtung einer Fußgängerlichtsignalanlage beim Wohngebiet „Im Raiser“	Mittelfristig bereit gestellt	2015
18	Umbau der Kreuzung Schozacher Straße/Tapachstraße/Roter Stich	Mittelfristig bereit gestellt	2017
19	Änderung der Signalisierung an der Kreuzung Ludwigsburger-/Zabergäu-straße	-	Fertig gestellt
20	Umbau der Zabergäustraße zwischen Ludwigsburger und Marbacher Straße	-	Fertig gestellt

2 1	Umbau der Ludwigsburger Straße zwischen Hohensteinstraße und Friedrichswahl	Mittelfristig bereit gestellt	2016/2017
2 2	Umbau der Kreuzung Schwieberdinger Straße/Marconistraße und Umgestaltung der Schwieberdinger Straße zwischen Marconi- und Lorenzstraße	Im Haushalt 2012/2013 finanziert	2013/2014

Finanzielle Auswirkungen

Bereits realisierte Maßnahmen

- Kreuzung Ludwigsburger/Zabergäustraße (19)
- Umbau der Zabergäustraße (20)

Aus andern Mitteln realisierte Maßnahme

- Kreuzung Wangener Straße /Talstraße (11)

Finanzierung im Gesamtprojekt

- Rückbau Prag- und Neckartalstraße (ohne städtebauliche Maßnahmen) (1)
- Kreuzung Rosensteinbrücke Nord (2)
- Kreuzung Prag-/Quellenstraße (7)
- Lärmindernder Asphalt (13)

Im Doppelhaushalt 2012/13 finanzierte Begleitmaßnahmen (1,285 Mio.€)

- Anschluss Werderstraße (8)
- Kreuzung Haldenrain-/Schozacher Straße (16)
- Schwieberdinger-/Marconistraße (22)

Begleitmaßnahmen in der mittelfristigen Finanzplanung ab 2015 (5,380 Mio.€)

- Kreuzung Löwentorstraße/Am Wolfersberg (3)
- Altenburger Steige/Haldenstraße/Brückenstraße (4)
- Umgestaltung Wilhelmastraße (5)
- Umgestaltung Schönestraße (6)
- Kreuzung Stöckach (9)
- Ulmer Straße/Talstraße (12)
- Verkehrsüberwachung Ulmer Straße/Talstraße (14)
- Machbarkeitsstudie „Stadt am Fluss“ (15)
- Fußgängerlichtsignalanlage Nähe „Im Raiser“ (17)
- Schozacher Straße/Tapachstraße/Roter Stich (18)
- Umbau Ludwigsburger Straße (21)

Nicht finanzierte Maßnahmen

- Umgestaltung Talstraße (10)
- Brendlekreuzung (12a)

Beteiligte Stellen

T, RSO, WFB

Vorliegende Anträge/Anfragen

Antrag Nr. 154/2010 der SPD-Gemeinderatsfraktion

Matthias Hahn
Bürgermeister

Anlagen

1. Ausführliche Begründung
2. Übersichtsplan Zuffenhausen bis Bad Cannstatt
3. Übersichtsplan Ost
4. Kostenaufstellung

Ausführliche Begründung

Maßnahme 1

Wegnahme jeweils einer Fahrbahn in der Prag- und Neckartalstraße

Der heute im Zuge der Prag- und Neckartalstraße abzuwickelnde Verkehr der Bundesstraße 10 wird künftig durch den Rosensteintunnel aufgenommen. Dies führt zu einer massiven Reduzierung der Verkehrsmengen auf diesen Straßen und ermöglicht deren städtebauliche Aufwertung. Die heute vorhandenen Straßenquerschnitte können den neuen, deutlich geringeren Verkehrsmengen angepasst werden. Sowohl in der Prag- als auch in der Neckartalstraße kann ein großer Teil der bestehenden Zweibahnigkeit aufgegeben werden. Jeweils eine Fahrbahn kann zurück gebaut werden. Dadurch wird die Umgestaltung und Aufwertung des Bereichs rund um die überregional bedeutende Wilhelma mit dem Eingangsvorfeld und der Haltestelle ermöglicht.

Die Ausgleichsmaßnahmen (u. a. Rückbau Pragstraße/Neckartalstraße) sind bereits über das Projekt finanziert. Zum Rückbau der Pragstraße gemäß den Darstellungen des Bebauungsplanentwurfs mit Längsparkierung und Baumbetten an der bebauten Seite der Pragstraße sind weitere Umgestaltungsmaßnahmen erforderlich, weil die Ausgleichsmaßnahmen an dieser Stelle nur die verkehrlichen Mindestanforderungen sicherstellen. Diese Umgestaltungen sind bisher nicht finanziert. Die Kosten werden auf ca. 3,9 Mio. € geschätzt.

Maßnahme 2

Umbau der Kreuzung Rosensteinbrücke Nord

Der heute im Zuge der Prag- und Neckartalstraße abzuwickelnde Verkehr der Bundesstraße 10 „über Eck“ prägt die städtebauliche Situation an der Kreuzung. Insbesondere für Familien, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen, die an der Stadtbahnhaltestelle „Rosensteinbrücke“ der U13 ankommen und die Wilhelma besuchen wollen, ist die Querung der bestehenden Kreuzung mit Verkehrsmengen von ca. 50.000Kfz/Tag und der anschließende Weg entlang der Bundesstraße 10 bis zum begrünten Vorfeld der Wilhelma auch aus subjektivem Sicherheitsempfinden heraus unangenehm. Die angrenzende Bebauung aus der Gründerzeit kann mit den vorhandenen Verkehrsbelastungen ebenfalls nicht nachhaltig und positiv entwickelt werden. Mit der Realisierung des Rosensteintunnels wird dieser Bereich massiv entlastet und ermöglicht den Rückbau der Kreuzung auf eine städtebaulich der örtlichen Situation angemessene Dimension, die auch der Nähe des Neckars Rechnung trägt. Durch den wegfallenden Verkehr der B10 ergeben sich zusätzlich Potenziale für eine verbesserte Abwicklung des Stadtbahnverkehrs. Das Wilhelma-Theater-Umfeld kann deutlich aufgewertet werden.

Maßnahme 3

Umbau der Kreuzung Löwentorstraße/Am Wolfersberg

Die bestehende Kreuzung wird im Rahmen des laufenden Baus der Stadtbahnlinie U12 durch die Löwentorstraße umgestaltet. Heute ist die Kreuzung sehr großzügig dimensioniert. Sie wird mit dem Bau der Stadtbahn so verändert, dass die Abwicklung des Stadtbahnverkehrs bevorrechtigt möglich ist. Aus Richtung Rot gibt

es heute einen separaten Rechtsabbiegefahrstreifen in Richtung Löwentor, der zur Begrenzung der Kapazität wegfallen soll. Die Maßnahme sieht vor, dass der separate Rechtsabbiegestreifen zurück gebaut und der Rechtsabbieger auf dem vorhandenen Geradeausfahrstreifen mit abgewickelt wird (Kombination „geradeaus und rechts“).

Maßnahme 4

Umbau der Kreuzung Altenburger Steige/Haldenstraße/Brückenstraße sowie teilweise Umgestaltung der Brückenstraße

Die bestehende Kreuzung hat eine städtebaulich und verkehrlich wichtige Funktion: Sie erschließt aus Richtung Norden, also vom Hallschlag kommend, sowie über die Haldenstraße aus Richtung Münster und aus Richtung Pragstraße die Neckarvorstadt. Dieses Quartier steht mit seiner gemischten Struktur mit Wohnen und Gewerbe seit vielen Jahren bezüglich einer städtebaulichen Aufwertung im Mittelpunkt. Die Brückenstraße ist die zentrale Erschließungsachse der Neckarvorstadt. Sie weist heute aber auch einen deutlichen Verkehrsanteil auf, der im Zuge der Strecke Bad Cannstatt – Hallschlag – Rot die Bundesstraße 10 umfährt und die positive Entwicklung des Quartiers einschränkt. Maßnahmen zur Aufwertung dieses Bereichs sind daher unbedingt erforderlich. Einer grundlegenden Umgestaltung der Kreuzung werden durch die geometrischen und topografischen Randbedingungen Grenzen gesetzt. Die Maßnahme sieht vor, aus Richtung Hallschlag kommend, die Altenburger Steige auf einen Fahrstreifen zurück zu bauen. Verbesserungen ergeben sich für den Fußgänger- und Radverkehr. Im Bereich der Kirche St. Martin ist geplant, den Halt der Buslinien auf die Fahrbahn zu verlegen. Hieraus ergeben sich Verbesserungsmöglichkeiten im Seitenraum, die vor allem den Fußgängern, aber auch dem städtebaulichen Umfeld zu Gute kommen.

Maßnahme 5

Wegnahme eines Fahrstreifens in der Wilhelmastraße und Umgestaltung

Die Wilhelmastraße nimmt als Einbahnstraße sowohl den Verkehr aus Richtung Neckartalstraße/Münster als auch aus Richtung Brückenstraße/Hallschlag auf, der sein Ziel größtenteils in der Innenstadt hat. Durch den Bau des Rosensteintunnels wird auch diese Straße so entlastet, dass sie von heute drei auf zwei Fahrstreifen zurück gebaut werden kann. Diese Dimensionierung entspricht der künftigen verkehrlichen Funktion und eröffnet die Aufwertung des angrenzenden Wohnquartiers aus der Gründerzeit und des Straßenraums durch Begrünung. Mit dem Wegfall eines Fahrstreifens können zusätzliche Parkplätze und mehrere Baumstandorte realisiert werden.

Maßnahme 6

Wegnahme eines Fahrstreifens in der Schönestraße und Umgestaltung

Die Schönestraße kann durch den Bau des Rosensteintunnels/Leuzetunnels sehr stark entlastet werden. Dadurch wird eine Umgestaltung der Schönestraße möglich, die schon lange gefordert wird und die das angrenzende Seilerviertel aufwerten soll. Ebenso kann durch den Umbau der Straße deren Barrierewirkung reduziert und die Anbindung an den Seilerwasen und das Neckarufer deutlich verbessert werden. Die Maßnahme sieht vor, die Schönestraße durch einen auch aus Brandschutzgründen erforderlichen 5m breiten Gehweg und zusätzlich durch Senkrechtparkplätze mit einer Tiefe von ebenfalls 5m entlang der Bebauung von dieser abzusetzen. Die Senkrechtparkplätze sollen durch Baumstandorte gegliedert werden.

Maßnahme 7

Umbau der Kreuzung Prag-/Quellenstraße

Das Gewerbegebiet Im Schwenkrain/Quellenstraße ist heute nur unzureichend erschlossen. Es liegt zwar direkt an der B10, jedoch verhindert die Mittellage der Stadtbahn eine universelle Erschließung des Gewerbegebiets. Nachdem der Rosensteintunnel den Verkehr der B10 aufnimmt und dadurch die parkseitige Fahrbahn aufgegeben werden kann, wird auf der bebauten Seite eine einbahnige Straße für beide Fahrtrichtungen zur Verfügung stehen. Dadurch kann künftig aus dem Gebiet nicht nur in Richtung Norden, sondern auch in Richtung Bad Cannstatt/B10/B14 direkt gefahren werden. Durch diese verbesserte Anbindung und der Reduzierung der Verkehrsbelastung wird das Gebiet deutlich aufgewertet. Die Maßnahme sieht die Realisierung einer signalgeregelten Kreuzung mit einer Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer entlang der Pragstraße vor.

Maßnahme 8

Anschluss der Werderstraße an die B14

Während das gesamte Quartier im Bereich der Neckarstraße in Richtung Bad Cannstatt/B10/B14 mit der Einmündung Villastraße/B14 gut erschlossen ist, fehlt in Richtung Innenstadt eine Anbindung auf kurzem Wege, die eine Entlastung des Gebiets ermöglichen würde. Die Maßnahme sieht vor, in der Achse der Werderstraße einen Anschluss an der B14 durch eine Fahrbahn mit zwei Linksabbiegefahrstreifen Richtung Innenstadt zu schaffen. Dadurch kann die Neckarstraße und der umgebende durch gemischte Nutzung geprägte Bereich von Verkehr entlastet werden. Die rechtliche Grundlage zur Umsetzung des Anschlusses muss noch hergestellt werden, so dass die Ausführung frühestens ab 2014 möglich ist.

Maßnahme 9

Umbau der Kreuzung Stöckach

Die Umgestaltung der Kreuzung am Stöckach ist schon seit vielen Jahren Bestandteil von Diskussionen. Dabei wurde auch immer wieder das Ziel formuliert, die Durchlässigkeit in Richtung Innenstadt zu begrenzen, um die Neckarstraße und die Hackstraße für den durchfahrenden Verkehr nicht attraktiv zu machen. Die heute vorhandenen zwei Fahrstreifen in den Aufstellbereichen der Neckar- und der Hackstraße vor der Kreuzung werden durch Umsetzung der Maßnahme auf einen Fahrstreifen reduziert. Dadurch kann das Angebot für den Radverkehr verbessert werden. Unabhängig davon ist es ein wichtiges Ziel, die Kreuzung und deren Umfeld städtebaulich grundlegend zu verbessern.

Maßnahme 10

Umgestaltung der Talstraße

Die Qualität von Vorbehaltsstraßen, also Straßen mit einer Hapterschließungs- und Sammelfunktion, ergibt sich vor allem aus der Frage einer richtigen Dimensionierung des Straßenraums, nicht nur für den Kfz-Verkehr, sondern vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Ein Straßenraum, der durch ausreichend breite Gehwege und einer angemessenen Begrünung durch Baumstandorte geprägt ist, führt zu einer städtebaulichen Aufwertung auch der umgebenden Bebauung. Vor allem bei Wohnnutzungen ist dieser Gesichtspunkt von großer Bedeutung.

Die Maßnahme 10 sieht vor, auf Grundlage eines noch zu erstellenden Gesamtkonzepts die Talstraße mit mehreren Baumstandorten aufzuwerten.

Maßnahme 11

Umbau der Kreuzung Wangener Straße/Talstraße

Die Kreuzung liegt in einem Sanierungsgebiet und wird durch die Gaisburger Kirche geprägt, die sich oberhalb dieses Bereichs befindet. Durch die Umgestaltung der Kreuzung soll die Aufwertung des städtebaulichen Umfelds unterstützt werden. Bestandteil des Umbaus ist eine Neugestaltung der Kreuzung im Zuge der Talstraße und eine damit verbundene deutliche Verbreiterung der begleitenden Gehwege an der Talstraße. Zum Umbau gehört die Realisierung mehrerer neuer Baumstandorte. Aus Richtung Bundesstraße 10 kommend entfällt ein Geradeausfahrstreifen in Richtung Innenstadt, wodurch die heute vorhandene Kapazität der Kreuzung reduziert und eine Erweiterung der Gehwegflächen möglich wird.

Maßnahme 12

Umbau der Kreuzung Ulmer Straße/Talstraße

Es ist heute für den Kfz-Verkehr (Busse ausgenommen) nicht möglich, aus Richtung Ulmer Straße in Richtung Innenstadt zu fahren. Dadurch muss der Verkehr in diese Richtung die parallel verlaufende Wangener Straße nutzen, was zu Lärmbelastungen in den oberhalb liegenden Wohngebieten führt. Dies betrifft auch den Verkehr aus dem angrenzenden Gewerbegebiet. Durch die Einrichtung des Linksabbiegers in Richtung Innenstadt wird sowohl die Wangener Straße entlastet als auch das Gewerbegebiet besser an das Hauptstraßennetz angeschlossen. Diese Maßnahme besteht darin, die heute in der Ulmer Straße vorhandene Busspur als Linksabbiegefahrstreifen umzumarkieren und die Kreuzung für alle Verkehrsbeziehungen voll zu signalisieren. Der Busverkehr wird an der Kreuzung bevorrechtigt.

Maßnahme 12a

In der Brendlekreuzung ist derzeit der Straßenzug Wangener Straße – Ulmer Straße in Richtung Wangen als durchgehende Straße geführt. Der durch das Gewerbegebiet Gaisburg führende Teil der Ulmer Straße ist untergeordnet angeschlossen. Um den Verkehr von der Wangener- auf die Ulmer Straße zu verlagern ist neben der Maßnahme 12 auch eine direkte Verkehrsführung im Zuge der Ulmer Straße und untergeordnete Anbindung der Wangener Straße erforderlich.

Maßnahme 13

Einbau eines lärmindernden Asphalts an der B10/B14 Uferstraße

Mit dem Bau der dritten Leuzetunnelröhre wird auch das komplette Fahrbahnvorfeld im Portalbereich verändert und muss neu hergestellt werden. Die neue Röhre entsteht auf der Seite des Stadtteils Berg und wird künftig den Verkehr der B10 in Richtung Esslingen und der B14 in Richtung Waiblingen aufnehmen. Die heute bestehende Tunnelröhre der B10 in Richtung Esslingen wird in ihrer Fahrtrichtung gedreht und nimmt künftig den Verkehr der B14 in Richtung Innenstadt auf (neuer direkter Linksabbieger). Zur Herstellung dieser Verkehrslösung sind mehrere Zwischenzustände notwendig, die Fahrbahnen müssen dazu mehrfach verlegt werden. Die heute vorhandene Fahrbahn wird im endgültigen Zustand völlig erneuert sein. Dieser endgültige Bau kann dazu genutzt werden, an dieser Stelle

statt eines herkömmlichen Belags einen lärmindernden Belag einzubauen, durch den eine Reduzierung des Lärms erreicht wird, die in der Literatur mit bis zu 5-6 dB angegeben wird. Dadurch kann die Auswirkung einer in diesem Bereich prognostizierten Verkehrszunahme und sich die dadurch ergebende Lärmbelastung mehr als kompensiert werden.

Maßnahme 14

Verbesserung der Verkehrsüberwachung an der Kreuzung Uferstraße/Talstraße

Die Talstraße wird als Ausweichstrecke vor allem dann attraktiv, wenn für den aus Richtung Esslingen/Waiblingen kommenden Kfz-Verkehr erkennbar ist, dass der Bereich am Leuze überlastet ist. Dies ist häufig der Fall. Die Alternative führt dann für viele Verkehrsteilnehmer über die Talstraße. Dabei wird über die Grünphase des bestehenden Linksabbiegefahrstreifens hinaus sehr häufig auch noch dann in die Talstraße abgebogen, wenn die Rotphase bereits erreicht ist. Die Maßnahme besteht darin, an dieser Stelle eine Überwachungsanlage einzurichten, um das Abbiegen noch bei Rot zu reduzieren und somit auch das Sicherheitspotenzial zu erhöhen.

Maßnahme 15

Erstellung einer Städtebaulichen Machbarkeitstudie „Stadt am Fluss“

Insbesondere der Abschnitt der B10/B14 der Uferstraße zwischen dem Portal des Leuzetunnels und der Einmündung der Poststraße war in den vergangenen Jahren immer wieder Gegenstand städtebaulicher Überlegungen. Hauptfrage war dabei stets, ob und wie es möglich ist, die Bebauung des Stadtteils Berg an den Neckar heran zu führen. Es liegen zwar einige Studien zu diesem Thema vor, jedoch keine grundlegende Untersuchung, die aufzeigt, mit welchen konkreten Schritten unter Berücksichtigung der schwierigen Randbedingungen diesem Ziel näher gekommen werden kann. Ziel der Machbarkeitsstudie soll weniger sein, visionäre Überlegungen zu entwickeln als vielmehr Antworten zu finden, mit welchen Maßnahmen dieser Neckaruferebereich städtebaulich positiv entwickelt werden kann.

Maßnahme 16

Umbau der Kreuzung Haldenrain-/Schozacher Straße

Die Schozacher Straße ist Teil der Ausweichstrecke, die alternativ zur B10 genutzt wird. Daher soll die Kapazität der Ausweichstrecke begrenzt werden. Dazu sollen mehrere kleine Maßnahmen beitragen, die sich zwar als Einzelmaßnahme nicht stark auswirken, aber in der Summe dazu führen, dass der Zeitvorteil der Ausweichstrecke nicht mehr gegeben ist. Eine dieser Maßnahmen ist der Wegfall des heute aus Richtung Kelterplatz Zuffenhausen vorhandenen separaten Rechtsabbiegefahrstreifens. Er soll zurückgebaut werden. Künftig kann auf dem jetzigen Geradeausfahrstreifen auch nach rechts abgebogen werden. Dadurch muss dieser Verkehr zusätzlich zur Signalphase des Geradeausverkehrs mit abgewickelt werden und führt so tendenziell zu einem höheren Grünzeitbedarf im Zuge der Haldenrainstraße.

Maßnahme 17

Einrichtung einer Fußgängerlichtsignalanlage beim Wohngebiet „Im Raiser“

Dieser signalgeregelt Überweg soll ein zusätzliches Angebot für die Fußgänger aus dem Wohngebiet „Im Raiser“ sein, die die Schozacher Straße queren wollen. Die

Anlage war bereits im Bebauungsplan in etwa in Verlängerung des Herbert-Czaja-Wegs vorgesehen, wurde jedoch nicht umgesetzt.

Maßnahme 18

Umbau der Kreuzung Schozacher Straße/Tapachstraße/Roter Stich

Bestandteil des Bebauungsplans für das Wohngebiet „Im Raiser“ ist der Umbau der Kreuzung Schozacher Straße/Tapachstraße/Roter Stich in einen Kreisverkehr. Er hätte den Vorteil, insbesondere die heute nicht zur Verfügung stehenden Verkehrsbeziehungen aus Richtung Hallschlag Richtung Roter Stich und aus Richtung Haldenrainstraße Richtung Tapachstraße herzustellen. Allerdings ist auch auf Grund des heutigen hohen Anteils an Durchgangsverkehr die Leistungsfähigkeit für einen Kreisverkehr in den Spitzenzeiten nicht durchgängig gegeben. Außerdem würde ein Kreisverkehr an dieser Stelle vor allem in den verkehrsschwächeren Tageszeiten dem Ziel widersprechen, die Verkehrsmenge an diesem Eingangsbereich nach Rot steuern und begrenzen zu können. Die Maßnahme sieht daher vor, an der bestehenden Kreuzung die heute nicht vorhandenen Linksabbiegemöglichkeiten zu ergänzen. Dadurch werden die Wohnquartiere der näheren Umgebung, auch die künftige Bebauung entlang des Roten Stich künftig besser und auf kurzem Wege erschlossen. Gleichzeitig wird aber die Kapazität entlang der Schozacher Straße begrenzt, da die heute nicht vorhandenen Linksabbiegemöglichkeiten zu einem zusätzlichen Bedarf an Signalzeiten führen. Ein Kreisverkehr an dieser Stelle soll aus den genannten verkehrlichen Gründen nicht weiter verfolgt werden.

Maßnahme 19

Änderung der Signalisierung an der Kreuzung Ludwigsburger/Zabergäustraße

Die äußere Ludwigsburger Straße und der untere Abschnitt der Zabergäustraße gehören zu der Ausweichstrecke als Alternative zur B10, die über den Rotweg, die Schozacher Straße, den Hallschlag und die Altenburger Steige nach Bad Cannstatt führt. Aus Richtung B27 kommend wird der Verkehrsfluss in Richtung Rot durch die Änderung der Signalisierung an der Kreuzung Ludwigsburger-/Zabergäustraße so weit wie möglich begrenzt. Die Maßnahme wurde bereits umgesetzt.

Maßnahme 20

Umbau der Zabergäustraße zwischen Ludwigsburger und Marbacher Straße

Während die Maßnahme 19 rein signaltechnisch ist, wurde mit der Maßnahme 20 durch die Umgestaltung der unteren Zabergäustraße, die bereits fertig gestellt ist, ein Rückbau realisiert. Im Straßenabschnitt zwischen der Ludwigsburger und der Marbacher Straße wurde ein Fahrstreifen weggenommen. Die gewonnene Fläche wurde genutzt, um an dieser Stelle ein Angebot für den Radverkehr im Zuge der Hauptradroute zwischen Stammheim/Neuwirtshaus und Mühlhausen zu schaffen.

Maßnahme 21

Umbau der Ludwigsburger Straße zwischen Hohensteinstraße und Friedrichswahl

Dieser Straßenabschnitt ist neben dem unter der Maßnahme 22 aufgeführten Bereich der letzte Straßenabschnitt, der noch die Dimensionierung der früheren Bundesstraße (B27) aufweist. In der Gegenrichtung wurde bereits vor Jahren ein entsprechender Rückbau zu Gunsten der Herstellung eines Radfahrstreifens vorgenommen. Eine Umsetzung der Maßnahme vor Fertigstellung des

Rosensteintunnels ist problematisch, da aus Richtung Frankenstraße eine vergleichsweise hohe Verkehrsmenge zufließt. Denkbar wäre vor der endgültigen Umsetzung ein Verkehrsversuch, um die Wirksamkeit der Maßnahme sicher zu stellen. Die Maßnahme beinhaltet den Wegfall eines Fahrstreifens. Mit der gewonnenen Fläche soll vergleichbar wie in der Gegenrichtung ein Angebot für den Fahrradverkehr in Richtung Innenstadt geschaffen werden, entweder durch den Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs oder durch die Abmarkierung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn.

Maßnahme 22

Umbau der Kreuzung Schwieberdinger Straße/Marconistraße und Umgestaltung der Schwieberdinger Straße zwischen Marconi- und Lorenzstraße

Dieser Straßenabschnitt ist im Zuge der alten B10 in der Schwieberdinger Straße der letzte, der noch die Dimensionierung der früheren Bundesstraße aufweist. Vom Porscheplatz kommend geht die Gewerbenutzung an der künftig wieder wichtigeren Hauptzufahrt des Mercedes- bzw. früheren Alcatel/SEL-Geländes an der Lorenzstraße über in einen städtebaulich gemischten Bereich, der inzwischen auch große Anteile an Wohnnutzungen aufweist. Es ist offensichtlich, dass der vorhandene Straßenraum dem städtebaulichen Wandel nicht Rechnung trägt. Der Übergang zwischen gewerblicher Nutzung und einer gemischten Nutzung soll sich auch im Straßenraum abbilden. Mit der Umsetzung der Maßnahme soll dieses Ziel erreicht werden. Südlich der Marconistraße ist die Wegnahme eines Fahrstreifens vorgesehen, dadurch kann der westliche Gehweg verbreitert und mit einem Angebot für den Fahrradverkehr ergänzt werden. Zwischen der Marconi- und der Lorenzstraße wird ebenfalls ein Fahrstreifen entfernt. Ebenfalls auf der Westseite der Schwieberdinger Straße soll ein gemeinsamer Geh- und Radweg entstehen, die Bebauung und die straßenräumliche Situation soll durch die Herstellung von 7 Baumstandorten aufgewertet werden. Zudem werden Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs gefordert, die in den geplanten Rückbau des Straßenraums zu integrieren sind.