

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	461
		TOP:	6
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	21.11.2023		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Wallisch (ASW)		
Protokollführung:	Frau Faßnacht / fr		
Betreff:	S-Mitte, Kurt-Georg-Kiesinger Platz, Bau eines Radweges im Zusammenhang mit der Herstellung der Freianlagen des Hauptbahnhofs durch die Deutsche Bahn AG - mündlicher Bericht -		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 17.10.2024, öffentlich, Nr. 423
 Ergebnis: Zurückstellung

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei-
 anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht.
 Dem Originalprotokoll ist sie in Papierform beigefügt.

Herr Wallisch (ASW) erinnert an die Befassung im Rat vor vier Wochen im Rahmen der
 Herstellung der Freianlagen der Bahn und der Wiederherstellung der Heilbronner Stra-
 ße. Daran anknüpfend schlage man vor, dass die Bahn auf der Seite des Kurt-Georg-
 Kiesinger-Platzes einen Radweg baut. Bei den seinerzeit aufgerufenen Fragen seitens
 des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik (STA) ging es vor allem um die An-
 bindung dieses Radwegs in das Netz und ob man die Heilbronner Straße möglicher-
 weise nur provisorisch wiederherstellen kann, weil man für sie im Ziel einen ganz ande-
 ren Querschnitt haben möchte. Auf diese Themen geht er ein mithilfe der Präsentation.
 Dem Dank des Vorsitzenden an den Berichtersteller schließen sich die Rednerinnen
 und Redner seitens des Ausschusses an.

Für StR Peterhoff (90/GRÜNE) ist nun nachvollziehbar, dass die Beleuchtung, die Signalanlagen und die Hüpfinseln für die Fußgänger*innen dauerhaft hergestellt werden bzw. so lange dauerhaft, bis die Schillerstraße umgestaltet wird. Mit dem Vorschlag der Verwaltung könne man folglich mitgehen und begrüße, dass man die Gehwegseite nun als Radweg angeht. Zur Seite 9 der Präsentation fragt er, ob es eine Möglichkeit gibt, um sich vorne am Hajek-Kunstwerk oder auf der Mittelinsel - ähnlich wie an der Lautenschlager Straße - aufzustellen. Richtung Kriegsbergstraße thematisiert er das sehr große Vorfeld bei der alten Bahndirektion und bittet zu prüfen, ob man dem Radverkehr dort Platz geben könnte. Abschließend appelliert er, die Schillerstraße so schnell wie möglich anzugehen, um möglichst frühzeitig den Endzustand zu erreichen.

StR Kotz (CDU) signalisiert Einverständnis zum Verwaltungsvorschlag.

StRin Schanbacher (SPD) weist darauf hin, dass man die finale Planung noch nicht kenne. Deswegen habe man größte Schwierigkeiten, jetzt die Pflöcke einzuhamern für eine Planung, die heute noch nicht bekannt ist. Da Provisorien in vielerlei Hinsicht nach dem heutigen Bericht nicht möglich seien, begrüße sie den Verwaltungsvorschlag. Was die Fahrbahnoberfläche angeht, so bitte sie dennoch um eine Einschätzung, ob es nicht doch eine Variante gibt, um provisorisch die vorhandene Oberfläche so herzurichten, um sie die restlichen paar Jahre noch verkehrssicher halten zu können.

StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) anerkennt die Überarbeitung und die Bemühungen, die Planung anzupassen. Dennoch laute sein Vorschlag, sich morgens zur Rushhour zu verabreden, um gemeinsam mit dem Fahrrad diese Strecken abzufahren. Dann nämlich würde man schnell feststellen, dass die Anschlüsse und Planungen für einen funktionierenden Radverkehr völlig unbrauchbar sind. Er führt dies weiter aus beginnend mit der Lautenschlager Straße/Platz der Republik über die Lautenschlager Straße/Arnulf-Klett-Platz. Derlei Streckenführungen führten nicht dazu, das Fahrrad als Alternative zum Auto zu nutzen. Besonders ärgerlich sei dies angesichts der vielen Verkehrsfläche, die auf der Strecke insgesamt vorhanden ist. Diese werde fast gesamt dem Auto gewidmet, das Fahrrad werde hingegen ganz am Rand entlang über den Gehweg und irgendwie drum herumgeführt. Derlei Strecken könnten nur von sicheren Radfahrenden genutzt werden, nicht aber von Kindern oder unsicheren bzw. nicht so geübten Radfahrenden.

StRin Köngeter (PULS) erkennt ebenfalls Verbesserungen nach dieser Überarbeitung. Gleichzeitig vertritt sie die Meinung, dass die Wege zwar in der Theorie funktionieren, aber nicht intuitiv sind. Darüber hinaus teilt sie die von ihrem Vorredner genannten Schwachstellen und Konfliktpunkte. Insgesamt sehe man noch immer eine recht große Dominanz des MIV, die zu Einschränkungen führe was den Radverkehr angeht aufgrund der vielen Querungen. Um Verbesserungen herbeizuführen, bittet sie zu überlegen, die Zufahrt zu den 100 Stellplätzen und die Zufahrt zur Spindel zusammenzufassen. Darüber hinaus möge geprüft werden, die Breite des Radwegs auf 4 Meter und damit auf Radwegestandard zu vergrößern, was ihres Erachtens möglich sein sollte, wenn man die Zufahrt zur Spindel auf eine Fahrspur reduziert. Weiter erkundigt sie sich nach der Möglichkeit, Schrittgeschwindigkeit für den MIV an den Stellen vorzuschreiben, wo der Radweg überfahren wird und anzuordnen, dass der Radverkehr immer Vorrang hat.

Herr Wallisch nimmt zu den Anregungen und Fragen folgendermaßen Stellung: An StR Peterhoff gewandt, räumt er ein, es sehe sehr ungewöhnlich aus, wenn man zur

Straße Am Hauptbahnhof kommt und, obwohl man nach links abbiegen möchte, zuerst auf die rechte Insel fahren soll. Diese Lösung sei dem Kunstwerk und der Sicherheit geschuldet. Würde man die Radfahrer ansonsten im Schatten des Kunstwerks zurück auf die Mittelinsel führen, wo die Fußgänger stehen, hätte man ein Sichtproblem. Er geht davon aus, dass sich die Radfahrenden nach kurzer Zeit an diese Führung gewöhnt haben werden. Weiter geht er ein auf die Situation der Zufahrten zum Bahnhof und der Spindel sowie der Taxivorfahrt. Man könne dort keine Schrittgeschwindigkeit anordnen, da entweder der Radverkehr grün hat oder die Pkws, die dort ein- oder ausfahren. Radfahrende müssen dort nur einmal anhalten und können dann alle vier Querungen in einem Rutsch überfahren. Vom Arnulf-Klett-Platz kommend gehe es auf zwei Spuren geradeaus in die Zufahrt zum U-Turn, zur unterirdischen Warenlagerstraße und daneben sei der Rechtsabbieger auf der Spindel zum Parkplatz. Diese müsse man deswegen trennen, weil, wenn die Radfahrer grün haben, der Rechtsabbieger nicht kreuzen kann. Deswegen brauche es eine Fläche, "wo die inzwischen stehen können, aber gleichzeitig können die Leute in den U-Turn einfahren". Man habe sich viele Gedanken über diese Stelle gemacht und sehe die vorgestellte Lösung als die einzig machbare. Dennoch werde man die Anregung nochmals prüfen, doch habe er wenig Hoffnung, noch eine Verbesserung zu erreichen.

StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE) sieht eine Möglichkeit, den Radverkehr nicht hinter dem Hajek-Kunstwerk auf die Aufstellfläche zu bringen, sondern davor. Sie führt dies näher aus und appelliert, in diesem Sinne eine gute Idee fürs Linksabbiegen zu entwickeln. Sie halte den Verwaltungsvorschlag für keine praktikable Lösung an dieser Stelle, sondern dieser führe dazu, dass die Radfahrende diesen Weg nicht nutzen, sondern stattdessen ein illegales Radfahrverhalten an den Tag legen. StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) möchte wissen, warum man an der Spindel nicht über die grüne Mittelinsel geführt wird, sodass für den Radverkehr nur zwei Querungen erforderlich sind. Herr Wallisch antwortet, auch diese Variante sei lange geprüft und zunächst favorisiert worden. Man habe sie aufgrund der langen Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrende und der komplizierten Signalisierung sowie der mangelnden Übersichtlichkeit dort wieder verworfen. Auch den Vorschlag von StRin Dr. Lehmann habe man im Vorfeld geprüft. Er sei aus Gründen der Verkehrssicherheit nur mit einer Signalisierung denkbar, wenn diese jedoch ausfällt, habe der Radfahrende wegen des Kunstwerks keine Sicht. Er sagt zu, den Vorschlag nochmals zusammen mit der Straßenverkehrsbehörde zu prüfen. StRin Königeter regt an, mit der LBBW ins Gespräch zu gehen, um eine Kante der Grünfläche dort wegzunehmen, um dort mit dem Fußweg hineinzurücken und so doch noch einen Radweg getrennt von der Fahrspur zu ermöglichen. BM Pätzold macht darauf aufmerksam, dass man das Problem dann ein Stück weiter dahinter hätte, dort, wo deren Zufahrt ist.

Zur Frage der provisorischen Herstellung der Straße führt Herr Domnik (TiefbA) aus, die Bahn hatte während der Bauzeit die verschiedensten Verkehrsphasen, wo die Verkehrsführung immer wieder links und rechts verschwenkt worden ist. Man sehe es daher kritisch, die Oberfläche weiter zu erhalten. Er sehe es eher anders herum: "Wenn wir sagen, wir haben jetzt einen neuen Zustand, dass man schaut, wie man den Endzustand einrichtet, dass man den dann ohne große Umbauten erhält." Er unterstellt dabei, bis dahin keine Baumaßnahmen mehr in der Heilbronner Straße zu haben.

BM Pätzold stellt abschließend fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat vom Bericht Kenntnis ge-
nommen.

Zur Beurkundung

Faßnacht / fr

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)
Baurechtsamt (2)
Referat T
zur Weiterbehandlung
Tiefbauamt (5)
Garten-, Friedhofs- und Forstamt (3)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
Liegenschaftsamt (2)
 4. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 5. BVin Mitte
 6. Amt für Revision
 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. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
 6. *FDP-Fraktion*
 7. *Fraktion FW*
 8. *AfD-Fraktion*
 9. *StRin Yüksel (Einzelstadträtin)*

kursiv = kein Papierversand