

Stuttgart, 20.10.2021

Talstraße zwischen Landhaus- und Wagenburgstraße Umbau - Planungsbeschluss

Mitteilungsvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik Bezirksbeirat Ost	Kenntnisnahme Kenntnisnahme	öffentlich öffentlich	26.10.2021 27.10.2021

Bericht

Ausgangslage:

Die Talstraße ist Teilstück der kürzesten Verbindung aus dem Neckartal beim Gaskessel durch den Bezirk Stuttgart-Ost in die Stuttgarter Innenstadt. An das obere Ende der Talstraße schließt sich die Wagenburgstraße und nachfolgend der Wagenburgtunnel an. An dessen westlichem Portal trifft die Verbindung am Gebhard-Müller-Platz auf den Cityring und die Schillerstraße.

Bei der Planung des Streckenzugs in den 1920er-Jahren, im Zuge dessen der Bau des Wagenburgtunnels ab 1941 (Eröffnung 1958) erfolgte, wurde dieser bewusst als Hauptverkehrsachse angelegt.

Durch die zunehmende Motorisierung in den 1960er-Jahren wurden die Belastungen durch die Verkehrszunahme für die am Streckenzug ansässige Wohnbevölkerung immer größer. Um hier Entlastung zu erreichen, wurde das Hauptverkehrsnetz dahingehend geändert, dass die Verkehre aus dem Neckartal aus der Talstraße herausverlegt wurden. Diese wurden, zur Umfahrung des Bezirks Stuttgart-Ost, über die Uferstraße entlang des Neckars bis zu den Mineralbädern geleitet und von dort entlang des Schlossgartens über die Cannstatter Straße in die Stuttgarter Innenstadt geführt. Dennoch nutzten und nutzen weiterhin viele Verkehrsteilnehmer den Streckenzug durch die Talstraße. Um dies zu vermindern, wurden in der Vergangenheit verschiedene verkehrslenkende Maßnahmen ergriffen. Ziel dieser Maßnahmen war es, Verkehrskapazitäten auf der Strecke zu reduzieren und damit das Befahren für den Durchfahrtsverkehr in die Innenstadt unattraktiv zu machen.

Ziel der Planungen des Straßenbauprojekts Rosensteintunnel und Leuzeknoten war es, Kapazitäten auf der Uferstraße und deren Verknüpfung mit der Cannstatter Straße zu schaffen und damit die Verkehre dort zu bündeln und den Stuttgarter Osten weiter zu entlasten.

Parallel zum Gemeinderatsbeschluss zum Straßenbauprojekt Rosensteintunnel wurde ein Paket mit weiteren zusätzlichen verkehrslenkenden Begleitmaßnahmen beschlossen, die gleichzeitig eine städtebauliche Aufwertung der Straßenräume erzielen sollen. Seit dem Baubeginn des Straßenbauprojektes wurde ein großer Teil der Begleitmaßnahmen im Bezirk Stuttgart-Ost bereits umgesetzt.

So wurde am Anschluss der Ulmer Straße an die Talstraße eine Linkseinbiegemöglichkeit aus der Ulmer Straße eingerichtet. Diese verringert die Kapazität in der Hauptrichtung der Talstraße. Am Knotenpunkt Tal-/Rotenberg-/Wangener Straße wurde die Zahl der Fahrspuren verringert und die Grünzeiten gekürzt. Damit konnte auch eine Dosierung der Verkehre in Richtung der Hackstraße erreicht werden, einer weiteren unerwünschten Durchfahrtsstrecke in Richtung Innenstadt.

Der untere Teil der Talstraße zwischen dem oben erwähnten Knotenpunkt und dem Gelben Weg wurde mit Hilfe von Mitteln der Stadtsanierung neugestaltet, begrünt und aufgewertet. Auch hier wurde Verkehrskapazität reduziert.

Für den oberen Teil der Talstraße zwischen der Landhaus- und Wagenburgstraße wurden erste Überlegungen für einen Rückbau und eine städtebauliche Aufwertung angestellt. Allerdings stehen bisher für diesen Abschnitt keine Mittel zur Umsetzung bereit. Trotz der bisher ergriffenen Maßnahmen hat sich die Luftqualität in der Talstraße kaum verbessert.

Als Teilmaßnahmen des Luftreinhalteplans des Landes Baden-Württemberg wurden in der sich an die Talstraße anschließenden Wagenburgstraße im Abschnitt bis zur Schwarzenbergstraße in beide Fahrtrichtungen Bussonderfahrstreifen mit Radfreigabe eingerichtet. Wegen der beengten Verhältnisse zunächst nur als Verkehrsversuch. Um die Maßnahmen zu komplettieren, soll nun der obere Abschnitt der Talstraße möglichst zeitnah umgestaltet werden.

Busverkehr

Die obere Talstraße wird von den SSB-Bussen der Linie 45 in der Fahrtrichtung von Bad Cannstatt nach Buchwald befahren. D. h. diese befahren die Talstraße in Richtung Wagenburgstraße. An der Wagenburgstraße biegen diese nach rechts ab in die Ostendstraße und bedienen die Haltestelle Ostendplatz. Am Kreisverkehr Ostendplatz wird gewendet und die Ostendstraße in der Gegenrichtung zurück befahren bis wieder zur Talstraße und dann weiter in die Gablenberger Hauptstraße. Somit ist zur Andienung des Ostendplatzes eine Kehrfahrt notwendig. Diese wird deshalb notwendig, weil die Busse die kürzere Strecke zum Ostendplatz über die Landhausstraße nicht befahren können.

In der Gegenrichtung (Buchwald nach Bad Cannstatt) fahren die Busse aus der Gablenberger Hauptstraße kommend und die Talstraße kreuzend in die Ostendstraße bis zum Ostendplatz und am dortigen Kreisverkehr in die Landhausstraße und diese entlang bis zur Kreuzung mit der Talstraße und weiter die Talstraße abwärts in Richtung Bad Cannstatt.

Um die Busse in der oberen Talstraße möglichst störungsfrei in Richtung Ostendstraße führen zu können, sind dort an zwei Stellen Bussonderfahrstreifen eingerichtet. Die SSB als Betreiberin der Linie 45 hat ein Interesse daran, dass die Busse auch in Fahrtrichtung Buchwald durch die Landhausstraße zum Ostendplatz gelangen können, denn diese Strecke ist kürzer als der Weg über den oberen Teil der Talstraße. Um dies zu ermöglichen, muss die Kreuzung Tal-/Landhausstraße so angepasst werden, dass die Busse dort in die Landhausstraße einfahren können. Im weiteren Verlauf bis zum Ostendplatz sind weitere Änderungen erforderlich. Die Belange der dort verkehrenden Stadtbahnlinie U4 sind zu beachten.

Eine Herausnahme der Busse eröffnet für die obere Talstraße umfangreichere Möglichkeiten, den Straßenraum umzugestalten und städtebaulich aufzuwerten.

Radverkehr

Die obere Talstraße ist bisher nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes im Bezirk Stuttgart-Ost. Im Zusammenhang mit den Überlegungen, die Klingenstrasse als Fahrradstraße auszuweisen, erscheint es sinnvoll, eine Fahrradrouten von Gablenberg über die Klingenstrasse und ab deren Kreuzung mit der Talstraße die Talstraße abwärts in Richtung Neckar und Bad Cannstatt zu prüfen. Damit könnte das Radnetz verdichtet werden.

Zusätzlich könnten mit Radverkehrsanlagen in der Talstraße die in der Wagenburgstraße eingerichteten Bussonderfahrstreifen mit Radfreigabe besser erreicht werden und damit das Radverkehrsnetz im Bezirk Ost ausgebaut bzw. komplettiert werden.

In diesem Zusammenhang muss geprüft werden, wie es gelingen kann, zwischen der Landhausstraße und dem Knotenpunkt mit der Wangener Straße eine bisher fehlende durchgängige Führung für den Radverkehr einzurichten.

Parkierung im Straßenraum

Die Talstraße verläuft durch Bereiche, in denen das Parken im Straßenraum durch Parkraummanagement geregelt wird. D. h. es besteht ein erhöhter Parkdruck. Deshalb ist zu prüfen, ob im Zuge einer Neugestaltung des Straßenraums weitere Parkplätze geschaffen werden können.

Begrünung

In der Talstraße gibt es im Bestand im Straßenraum kein öffentliches Grün. Abschnittsweise finden sich auf angrenzenden Flächen Grünflächen mit Baumbestand. Angesichts des Wunsches, den Straßenraum aufzuwerten, der Problematik der Luftqualität und des Klimawandels sollte zwingend eine Begrünung des Straßenraums Bestandteil der Planüberlegungen sein.

Beschreibung des Bestandsquerschnitts

Die Talstraße weist im betrachteten Abschnitt entsprechend des in der Vergangenheit erfolgten Ausbaus als Hauptverkehrsachse durchgehend einen Querschnitt mit vier Fahrstreifen und beidseits anliegenden Gehwegen aus.

Die Fahrstreifen stehen heute nicht mehr überall dem geradeaus gerichteten Durchfahrtsverkehr zur Verfügung. In Teilen wurden Bussonderfahrstreifen oder Abbiegespuren eingerichtet. Teilweise ist am rechten Fahrbahnrand Längsparken gestattet.

Im Zuge der Klingenstrasse überspannt eine Fußgängerbrücke die Fahrbahn der Talstraße. Diese kann heute als Relikt der früher verfolgten räumlichen Trennung der Verkehrsarten in verschiedene Ebenen betrachtet werden.

Variante 1

Planansatz

In der Talstraße werden in beiden Fahrtrichtungen durchgehend jeweils am rechten Fahrbahnrand Radfahrstreifen, bzw. in engen Bereichen Radschutzstreifen, markiert. Dies hat zur Folge, dass für Parkierung und Begrünung des Straßenraums keine Flächen zur Verfügung stehen.

Beschreibung

Die Gehwege verbleiben wie im Bestand mit Breiten von 2,15 bis 2,50 m. Die Radstreifen werden mit einer Breite von 2,0 m ausgeführt. Zum Kfz-Verkehr hin wird ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen angeordnet. An einigen Engstellen kann der Radstreifen nur in einer Breite von 1,60 m ausgeführt werden. Die durchgehenden Fahrstreifen kommen entsprechend der Bedeutung als Hauptverkehrsachse in den Abschnitten außerhalb der Knotenpunkte mit mindestens 3,25 m zur Ausführung, im Bereich von Knotenpunkten mit mindestens 3,0 m. Abbiegestreifen werden mit 3,0 m ausgeführt.

Die Zu- und Abfahrtmöglichkeiten der Querstraßen bleiben bis auf die Klingenstraße erhalten. In der Klingenstraße gibt es Planungen, dort eine Fahrradstraße einzurichten. Im Zuge dessen soll aus Gründen der Verkehrssicherheit jeweils die Rechtsabbiegemöglichkeit aus der Tal- in die Klingenstraße aufgehoben werden. Ziele in der Klingenstraße können über alternative Wegführungen erreicht werden. Der Radverkehr kann über indirektes Linksabbiegen in die Querstraßen gelangen.

Die im Bestand im oberen Abschnitt vorhandenen 30 Parkplätze müssen entfallen. Im unteren Abschnitt (unterhalb der Landhausstraße) müssen von den vorhandenen 15 Parkplätzen 10 entfallen. Es verbleiben insgesamt von 45 Parkplätzen noch 5 Parkplätze. Bilanz - 40.

Variante 2

Planansatz

In der Talstraße wird in Richtung bergauf (Wagenburgstraße) ein durchgehender Radfahrstreifen am rechten Fahrbahnrand markiert. Für den Radverkehr in Richtung bergab (Landhausstraße) werden keine Flächen separiert. Dieser fließt mit dem Kraftfahrzeugverkehr mit. Damit ist es möglich, in dieser Fahrtrichtung einen kombinierten Park-/Baumstreifen anzuordnen.

Beschreibung

Die Gehwege verbleiben wie im Bestand mit Breiten von 2,15 bis 2,5 m. Die Radstreifen werden mit einer Breite von 2,0 m ausgeführt. Zum Kfz-Verkehr hin wird ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen angeordnet. Die durchgehenden Fahrstreifen kommen entsprechend der Bedeutung als Hauptverkehrsachse mit mindestens 3,25 m zur Ausführung. Auch Abbiegestreifen werden mit 3,25 m ausgeführt.

Die Zu- und Abfahrtmöglichkeiten der Querstraßen bleiben bis auf die Klingenstraße erhalten. In der Klingenstraße gibt es Planungen, dort eine Fahrradstraße einzurichten. Im Zuge dessen soll aus Gründen der Verkehrssicherheit jeweils die Rechtsabbiegemöglichkeit aus der Tal- in die Klingenstraße aufgehoben werden. Ziele in der Klingenstraße können über alternative Wegführungen erreicht werden. Der Radverkehr in Bergaufrichtung kann über indirektes Linksabbiegen in die Querstraßen gelangen. Der bergabwärts fahrende Radverkehr nutzt zum Linksabbiegen der Fahrspuren des Kfz-Verkehrs.

Es können 10 neue Baumstandorte hergestellt werden. Von den im Bestand im oberen Abschnitt vorhandenen 30 Parkplätze müssen 9 zu Gunsten der neuen Baumstandorte

entfallen. Im unteren Abschnitt (unterhalb der Landhausstraße) müssen von den vorhandenen 15 Parkplätzen 3 entfallen. Es verbleiben insgesamt von 45 Parkplätzen noch 33 Parkplätze. Bilanz - 12.

Vorzugsvariante

Zur Umsetzung wird die Variante 2 empfohlen, weil in dieser der Straßenraum durch die neuen Baumstandorte aufgewertet werden kann. Für den Radverkehr ist es möglich, in Fahrtrichtung bergauf, einen durchgängig 2 m breiten Streifen zu markieren. Engstellen wie in Var. 1 sind nicht notwendig, allerdings kann bei Variante 2 in Fahrtrichtung bergabwärts kein Radangebot hergestellt werden. Der Radverkehr fährt hier im fließenden Verkehr mit.

Leistungsfähigkeit

Zielsetzung des Umbaus der Talstraße ist neben einer städtebaulichen Aufwertung des Straßenraums eine Verringerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Streckenzuges. Die Durchfahrtsverkehre sollen, wie beschrieben, die Bundesstraßen nutzen. In der verkehrlichen Leistungsfähigkeit besteht zwischen beiden Varianten kein Unterschied.

Eine genaue Berechnung zur künftigen Leistungsfähigkeit muss im weiteren Planungsprozess angestellt werden. Vorgabe hierbei ist es, dass der Stadtbahn- und Linienbusverkehr nicht negativ beeinflusst wird.

Folgemaßnahmen Busverkehr

Um die Buslinie 45 künftig in Fahrtrichtung Buchwald durch die Landhausstraße führen zu können, sind in der Landhausstraße einige Maßnahmen zu ergreifen. Zum einen muss die Einfahrt aus der Talstraße in die Landhausstraße, welche heute nur dem Stadtbahnverkehr vorbehalten ist, für Busse ermöglicht werden. Die Signaltechnik ist anzupassen und es müssen Bordsteine verlegt werden. Zum anderen muss die Ausfahrt aus der Landhausstraße in den Kreisverkehr geregelt werden. Auch hier sind bauliche Maßnahmen und Anpassungen an der Signaltechnik erforderlich und es müssen einige Tiefbau- und Beschilderungsarbeiten erfolgen.

Die erforderlichen Maßnahmen in der Landhausstraße sind in beiden Varianten identisch.

Kostenschätzung

In einer Kostenermittlung des Tiefbauamtes werden Baukosten von 4,1 Millionen EUR zuzüglich Planungskosten von ca. 15 % geschätzt. Die Folgemaßnahmen für den Busverkehr sind hierin nicht eingerechnet.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat T, Referat SOS

Vorliegende Anfragen/Anträge:

178/2021 Verkehrslenkende und städtebauliche Begleitmaßnahmen zum Rosentunnel (GRDRs 53/2021): Der Stickoxid-Hotspot Talstraße braucht eine Entlastung

Erledigte Anfragen/Anträge:

keine

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1 Variante 1 Plan Nr. 53-T-112 vom 18.05.2021

Anlage 2 Variante 2 Plan Nr. 53-T-113 vom 18.05.2021

<Anlagen>