

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	150
		TOP:	16
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	19.05.2020		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Oehler (ASW)		
Protokollführung:	Frau Schmidt / de		
Betreff:	Anschluss der Kopenhagener Straße an die Heilbronner Straße in Stuttgart-Mitte - ergänzender Bericht zur Verkehrsführung		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 19.05.2020, öffentlich, Nr. 128
Ergebnis: mündlicher Bericht

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei-
anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht.
Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papier-
form angehängt.

Herr Oehler (ASW) berichtet im Sinne der Präsentation. Er betont, die Kopenhagener
Straße müsse aufgrund des Hotelneubaus ausgebaut werden. Durch die Arbeiten für
S21 könne zum jetzigen Zeitpunkt noch kein endgültiges Straßennetz hergestellt wer-
den. Für den Cityring gebe es übergeordnete Ziele wie weniger Motorisierten Individu-
alverkehr (MIV) und ein verbessertes Radverkehrsangebot. Eine Flächenkonkurrenz sei
in der Heilbronner Straße zwischen Rad und Bus vorhanden. Perspektivisch sehe man
den Busverkehr nicht in der Heilbronner, sondern in der Kopenhagener Straße.
Dadurch ergebe sich städtebaulich mehr Potenzial zur Aufwertung der Heilbronner
Straße. Somit sei der Entwurf eines Zwischenzustandes entstanden, der die Belange
des Status quo berücksichtige. Er ergänze zudem funktionale Themen wie den von der
Türlestraße kommenden Radverkehr und eine Furt zur Überquerung der Heilbronner
Straße. Er verweist auf die wesentlichen Punkte des Zwischenstandes (Folie 4), den
Bebauungsplan (Folie 6) sowie das beschlossene Verkehrssystem im Europaviertel
(oberirdisch, Folie 9). Die Kopenhagener Straße sei eine wichtige Verbindungsachse

zur Einrichtung der "Talschaukel" für Fußgänger und Radfahrer (Folie 10). Auf der Heilbronner Straße wolle man ein verbessertes Angebot für den Radverkehr einrichten. Dies sei zu erreichen, indem der Busverkehr in die Kopenhagener Straße verlagert werde. Eine Umweltspur auf der Heilbronner Straße sei nicht möglich, da der Bus innenliegend fahren müsse (Folie 11). Das Problem von Schleichverkehr sehe er nicht, da zu Normalzeiten kein Zeitgewinn zu erwarten sei. Es könne diesem jedoch durch kurze Grünphasen entgegengesteuert werden; Anwohner seien nicht betroffen. Bei Unfällen oder größeren Staus könne die Straße als Umleitung genutzt werden (Folie 12). Eine Einbahnstraßenregelung könne nicht empfohlen werden, da sich dadurch eine Konfliktstelle mit dem zukünftig über die Kopenhagener Straße fahrenden Busverkehr ergebe (Folien 14 und 15). Abschließend betont Herr Oehler, aus dem Zwischenzustand könne letztendlich jeder andere Straßenquerschnitt entstehen. Wichtig sei, die Möglichkeit zu erhalten, den Bus durch die Kopenhagener Straße zu führen (Folie 16).

Wie alle weiteren Rednerinnen und Redner dankt StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE) für die Ausführungen. Dem geplanten Straßenquerschnitt könne sie zustimmen, da es sich um eine wichtige Achse für den Radverkehr handle. Nicht ersichtlich sei, wie Radfahrer von der Heilbronner Straße die Türlenstraße hinauffahren könnten. Wie der Autoverkehr müsse der Radverkehr einzügig durchfahren können. Sie plädiere dafür, als Basis mit einer Rad- und Fußgängerzone sowie Busverkehr zu planen und von Beginn an Autoverkehr auszuschließen. Es sei bereits jetzt zu viel Verkehr im Viertel festzustellen. Als Kompromiss schlage sie vor, eine Einbahnstraße einzurichten sowie die Gestaltung ohne Barrieren vorzunehmen. Idealziel sei ein Viertel ohne MIV.

Mit dem Hinweis, es handle sich nur um ein Zwischenstadium, kann StR Kotz (CDU) dem Verwaltungsvorschlag zustimmen, der viele Optionen berge.

StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) hält fest, das Gebiet sei Gegenstand des Zielbeschlusses "Lebenswerte Stadt für alle". Die vom Gemeinderat beschlossenen Maßgaben würden in Bezug auf dieses Gebiet nicht im Kontext einer verkehrsplanerischen Grundlagenuntersuchung betrachtet, der Zielbeschluss wirke aber auch hier. Die Planung sei veraltet und müsse "upgegradet" werden. Dies bedeute, das straßenbegleitende Parken zu verwerfen und die Straßen als urbane Räume zu widmen. Die Verwaltung müsse Wege aufzeigen, wie auf den alten Bebauungsplan aufsetzend ein anderer Zustand hergestellt werden könne. Ergänzend handle es sich um die Achse des zukünftigen Cityrings mit dem Zielbeschluss, eine umlaufende Radinfrastruktur in hoher Qualität herzustellen (Knotensituation Heilbronner Straße). Diese beiden Aufgaben müsse die Verwaltung erfüllen. Die aktuelle Planung sei nicht ausreichend. Die Moskauer Straße dürfe nicht als Redundanzsystem für Störungen auf der Heilbronner Straße angesehen werden. Er widerspreche dem Verkehrssystem mit zwei Richtungen, auch auf der Moskauer Straße. Diese müsse zu einem Ein-Richtungs-Verkehr umgewandelt werden, um einen "Umlauf" herzustellen, an den Tiefgaragen/Parkhäuser angebunden seien. In der baulichen Ausführung stimmt er StRin Dr. Lehmann zu. Es werde ein urbaner Raum mit niedrigen Borden und Platzcharakter benötigt. Er bitte, diese Anregungen mitzunehmen.

Für StR Körner (SPD) ist nicht klar, ob aktuell die Diskussion zum Zwischenzustand "oder etwas anderes" geführt wird. Wenn ja, möge die Verwaltung nochmals deutlich darstellen, was für diesen Zwischenzustand zwingend erforderlich sei. Alle anderen Äußerungen seiner Vorredner/-innen bezüglich der Gestaltung der Verkehrsräume kann der Stadtrat nachvollziehen. Er wolle wissen, wie das weitere Verfahren aussehe.

StR Serwani (FDP) betont, es gehe nur um den Anschluss an die Heilbronner Straße. Diese Aufgabe sei hervorragend gelöst worden. Er rechne nicht mit Schleichverkehr in großem Umfang; dafür sei die Straße zu schmal. Wichtig sei, keine Zufahrt von Norden her in die Kopenhagener Straße zu ermöglichen. Für den Radverkehr bedeute die Planung enorme Verbesserungen. Wenn der Bus über die Kopenhagener Straße geführt würde, ergebe sich somit die Möglichkeit, auf der Busspur der Heilbronner Straße eine Radspur einzurichten, was er jedoch für sehr ambitioniert halte. Er bitte darum, neben dem Bezirksbeirat Mitte auch den Bezirksbeirat Nord miteinzubeziehen.

Dass man sich mit der Planung auf der Grundlage des beschlossenen Bebauungsplanes von 2003 bewege, hält StR Zeeb (FW) fest. Er wolle wissen, welche Konsequenzen entstünden, wenn von diesem Bebauungsplan abgewichen werde. Zahlreiche Investoren in diesem Gebiet hätten ihre Baumaßnahmen an diesem Plan ausgerichtet. Er halte Regressansprüche gegen die Stadt für möglich.

StR Goller (AfD) möchte wissen, warum die Einrichtung einer Einbahnstraße erwogen werde, wenn gleichzeitig ein Wendehammer als widersinnig erachtet werde. Das komplette Europaviertel autofrei zu machen, komme der Zerstörung von Infrastruktur gleich. Redundanz sei im Bereich von Infrastruktur etwas sehr Wertvolles. Eine Ausweichstrecke vorzuhalten, sei sinnvoll. Er gehe davon aus, dass Anlieger-, Bus-, Rad- und Fußgängerverkehr gut miteinander auskommen werden.

BM Pätzold betont, die Straße solle nur in einem Zwischenzustand hergestellt werden. Das Hotel befinde sich im Bau, und die Erschließung sei darauf ausgelegt, dass Gäste dort vorfahren und Anlieferungen erfolgen könnten. Wichtig sei, die Perspektive zu erhalten, den Bus durch die Kopenhagener Straße führen zu können. Dem Radverkehr werde ein gutes Angebot gemacht, in das Europaviertel einzufahren. Bereits jetzt eine Oberflächengestaltung festzulegen, sei zu früh, denn diese müsse zum finalen Verkehrssystem passen.

Zur Frage der Investoren erklärt Herr Oehler, diese hätten Anspruch auf die Erschließung. Entscheidend sei, dass das Gebäude erschlossen werde. Es gebe keinen Anspruch auf eine universelle Erschließung in irgendeiner Form. Des Weiteren führt er aus, es gehe grundsätzlich darum, was in die Ausschreibung aufgenommen werde. Es lägen nun zahlreiche Meinungen vor, was die Umsetzung des Projektes erschwere. Die Frage der Buslinienführung setze verschiedene Vorüberlegungen voraus. Wenn dies nicht ausgeschrieben werde, sei dies nicht enthalten. Es würden nun konkrete Aussagen benötigt.

Herr Dr. Kron (ASW) spricht den Bebauungsplan an, der die Verkehrsfläche festsetze. Dies bedeute, der detaillierte Ausbau werde damit nachrichtlich dargestellt. Die Detaillierung erfolge aufgrund verkehrsrechtlicher Anordnung und sei noch offen. Der Bebauungsplan müsse lediglich die Erschließung sicherstellen. Dazu sei die Stadt vertraglich verpflichtet. Ein weiterer Punkt seien die Vereinbarungen mit DB Immobilien, die das gesamte Areal vermarktet habe und mit der gemeinsam die Verkehrsflächen abgestimmt würden. Hier gebe es Standards, die vertraglich zugrunde gelegt seien. Wenn nun andere Gestaltungsmöglichkeiten in Erwägung gezogen würden, die über diesen Standard hinausgehen, gingen die Mehrkosten zu Lasten der Stadt. Bezüglich der Gestaltung und wie welche Verkehrsarten über diesen Abschnitt geführt werden, sei man zum jetzigen Zeitpunkt noch flexibel.

StRin Dr. Lehmann schlägt als Kompromiss vor, das Hotel nur in eine Richtung zu erschließen. Die optische Gestaltung müsse darauf abzielen, einen Raum für Rad- und Fußverkehr zu erhalten.

Mit dem Zwischenzustand zeigt sich StR Körner einverstanden. Für den perspektivischen Ausbau gelte jedoch der Grundsatzbeschluss der lebenswerten City. Dieser müsse so weit wie möglich auch für die Übergangsplanung umgesetzt werden.

Diesen Vorschlägen schließt sich StR Ozasek an. Die Zielbeschlüsse müssten in die Umsetzung gehen. Zufahrtsoptionen sollten einen Shared-space-Charakter bekommen. Dadurch könne der Knotenpunkt anders ausgebildet und die Priorität für Radverkehr gesetzt werden. Ein Wendehammer sei keine gute Lösung. Daher müsse die Moskauer Straße erneut betrachtet werden; eventuell könne diese in ein Ein-Richtungs-System integriert werden.

StR Goller lehnt den Wendehammer ebenfalls ab. Daher könne keine Einbahnstraße eingerichtet werden. Zum urbanen Charakter einer Stadt gehörten auch Autos. Daher schlage er vor, der Empfehlung der Verwaltung zu folgen, um alle Nutzungen zu ermöglichen.

BM Pätzold fasst die Diskussion zusammen, wonach es um die Frage der Einrichtung einer Einbahnstraße sowie die Gestaltung als shared space gehe. Es werde angestrebt, die langfristigen Ziele umzusetzen; daher sei der temporäre Ausbau vorgeschlagen worden.

Dass gestalterisch an der Oberfläche sehr viel gemacht werden könne, bestätigt Herr Oehler. Auch die Separation für den Bus sei möglich. In diese Richtung solle die weitere Planung erfolgen. Er wiederholt seine Empfehlung, die Buslinie entsprechend "mitzudenken".

Da der Wendehammer als problematisch angesehen werde, so StRin Dr. Lehmann, sei es sinnvoller, die komplette Strecke (Kopenhagener und Moskauer Straße) als Einbahnstraße - idealerweise von Nord nach Süd - auszuweisen. Somit könne das Risiko von Schleichverkehr vermindert werden.

BM Pätzold stellt zur Abstimmung, die Kopenhagener und Moskauer Straße von der Heilbronner Straße kommend als Einbahnstraße auszuweisen und stellt fest:

Dieser Antrag wird bei 7 Ja- und 8 Gegenstimmen mehrheitlich abgelehnt. Damit wird der Vorschlag der Verwaltung umgesetzt und die Buslinie weiterhin vorgesehen. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / de

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)
Referat T
zur Weiterbehandlung
Tiefbauamt (5)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. BVin Mitte
 3. Stadtkämmerei (2)
 4. Rechnungsprüfungsamt
 5. L/OB-K
 6. 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