

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	204
		<b>TOP:</b>	8a
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	05.07.2022		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Dr. Maier		
<b>Berichterstattung:</b>	Frau Scherz (AföO), Herr Hauck (TiefbA)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Klemm / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>Sperrung Rosensteinbrücke: Sachstand Verkehrsführung - Antrag Nr. 156/2022 vom 13.05.2022 (FW) "Vollsperrung Rosensteinbrücke - Verkehrsversuch Wilhelmsbrücke sofort abbrechen" - mündlicher Bericht -</b>		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik vom 28.06.2022, öffentl., Nr. 181  
Ergebnis: Zurückstellung

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

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 angehängt.

Zunächst kündigt BM Dr. Maier an, der folgende Vortrag in Beantwortung des im Betreff genannten Antrags diene zur besseren Einordnung der Situation und der Verkehrsströ- me sowie der Präsentation des weiteren Vorgehens der Verwaltung.

Dazu berichtet Frau Scherz im Sinne ihrer Präsentation. Ergänzende Anmerkungen sind nachfolgend in zusammengefasster Form mit Verweis auf die jeweilige Foli- nummer wiedergegeben.

Einführend informiert die Vortragende über die Historie des Sachverhalts und die Situa- tion auf der Rosensteinbrücke (Folie 2) sowie auf der Wilhelmsbrücke (Folie 3), hier insbesondere die sehr schmalen Fahrbahn-Abmessungen, die dem heutigen Standard

nicht mehr entsprechen. Es stehe nach der Versuchsphase der Sperrung nunmehr die Entscheidung zum weiteren Vorgehen an. Erfreulicherweise stelle sich die verkehrliche Situation vor Ort sehr gut dar. Die Unzulänglichkeiten im Straßennetz in der Zuführung zur Wilhelmsbrücke erläutert sie anschließend mit Folie 4. Da nun beide Brücken gesperrt seien, habe man bei Google Maps die aktuell ausgegebenen Ausweichstrecken für eine Referenzstrecke von der Züricher Straße in die Badstraße ermittelt (Folie 5), die sie im Folgenden erläutert. Die Rückmeldungen zu der Verkehrssituation vor Ort und die Wahrnehmung der beteiligten Ämter folgen mit Folie 6. Zusammenfassend stellt sie dazu fest, es gebe keine dauerhaften Verkehrsüberlastungen auf den Ausweichstrecken, räumt aber ein, das Netz habe "ein begrenztes Maß an Resilienz" mit vereinzelt langen Wartezeiten bei auftretenden Verkehrsstörungen. Komplex sei die Gesamtlage deshalb, weil auch in den nächsten Jahren noch viele und erhebliche Baustellenzustände und teilweise Sperrungen wegen Veranstaltungen anständen, auf die man situativ reagieren müsse. In ämterübergreifenden und Gesprächen mit Rettungs- und Sicherheitsdiensten sowie der SSB habe man sich in Modellen mit den verkehrlichen Auswirkungen auf eine Sperrung beider Brücken (Folie 7) und dem Szenario Öffnung Wilhelmsbrücke beschäftigt (Folie 8). Bei Letzterem kristallisiere sich auf der Achse Brückenstraße/Wilhelmsbrücke ein enormer Verkehrsdruck und vor allem die Einsicht heraus, dass man dadurch mehr Verkehr als vor Sperrung der Rosensteinbrücke auf die Brückenstraße/Wilhelmsbrücke ziehe. Dieser könne aufgrund der ohnehin vorhandenen Engstellen schlecht abgewickelt werden. Wegen der realen Gefahr der Überstauung und der Gefahr unsicherer Verkehrszustände für alle Verkehrsteilnehmenden habe die Verwaltung deshalb entschieden, dass die Wilhelmsbrücke nicht geöffnet werden könne. Das entscheidendste Argument gegen eine Öffnung sei aber die Aussage der Rettungsdienste, denen zufolge es vorteilhafter ist, eine gesperrte Wilhelmsbrücke durch Poller-Öffnung zu nutzen als sich durch eine überstaute Achse zu quälen. Mit Folie 10 gibt die Berichterstatterin einen Ausblick auf das weitere Vorgehen und ergänzt, es fänden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen auf den betroffenen Streckenabschnitten statt. Zudem solle der U-Turn an der Wilhelma-Einfahrt auf die Bundesstraße vorverlagert werden. Abschließend zeigt Frau Scherz ein modellhaftes Szenario (Folie 11), demzufolge mit dem Bau einer Linksabbiegerampe Neckartalstraße/König-Karlsbrücke eine deutliche Entlastung u. a. der Reinhold-Maier-Brücke erreicht werde.

Der Vorsitzende fügt ergänzend hinzu, in der heutigen Ausschusssitzung gehe es lediglich um die Sperrung der Wilhelmsbrücke und nicht um die Planung einer zukünftigen Rosensteinbrücke. Hier müsse die Verwaltung noch Vorarbeiten leisten und werde nach der Sommerpause mit ersten Einschätzungen und Berichten zur Zukunft der Brücke berichten.

Ihren Dank für die Präsentation äußern StR Schrade (FW), StR Peterhoff (90/GRÜNE), StR Conzelmann (SPD), StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tier-schutzpartei), StR Serwani (FDP) sowie StR Dr. Mayer (AfD).

Zunächst nimmt StR Schrade Stellung zu den Erläuterungen der Verwaltung und ihrer Entscheidung, die er als unumstößliche Anordnung verstehe, zumal sich auch im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik (STA) eine Mehrheit gegen die Öffnung der Wilhelmsbrücke abzeichne. Gleichwohl habe er noch immer gewisse Sympathien für eine Öffnung der Wilhelmsbrücke. So meine er - auch wenn die Gesamtsituation nicht einfach sei - durch entsprechende, großräumige Umleitungen könne der hohe Druck von der Wilhelmsbrücke genommen und durch Höhenbegrenzer diese für den Lastverkehr unpassierbar gemacht werden. Gleichzeitig äußert der Stadtrat seine Hoffnung auf

Erleichterung durch eine Führung der Stadtbahnen U13 und U16 über die König-Karls-Brücke. Herr Hauck bestätigt, die Brücke sei nach Abschluss der Gleissanierungen in der Pragstraße dafür vorgesehen, unter anderem, um die Bus-Fahrgäste, die in der Wilhelmastraße umsteigen müssten, zum Wilhelmsplatz zu bringen. Ab August 2022, so ergänzt er, stehe die Bushaltestelle in der Wilhelmastraße wieder zur Verfügung. Das sei ein Ergebnis intensiver Gespräche mit der SSB.

StR Peterhoff hofft sehr auf eine Lösung für die Rosensteinbrücke und bittet Herrn Hauck - wie StR Conzelmann auch - um eine Information, ob eine beschleunigte Realisierung der Linksabbiegerampe an der B10 möglich sei. Danach kommt er auf die Kernfrage Öffnung der Wilhelmsbrücke und deren mögliche Auswirkungen zu sprechen: Im Grunde flute man damit die Altstadt in Bad Cannstatt und angrenzende Straßen mit Verkehr, indem man diesen quasi von der B10 abziehe. Weitere Probleme entstünden durch ohnehin unfallträchtige Linksabbiege-Manöver und die dann querende Stadtbahn. Insgesamt könne er das Fazit der Verwaltung sehr gut nachvollziehen, sagt er abschließend und fragt nach einer Beschlussvorlage für die dauerhafte Nutzung der Wilhelmsbrücke, damit der Gemeinderat entsprechend entscheiden könne. Auch StR Conzelmann ist es wichtig, die Möglichkeit der politischen Entscheidung bezüglich der Wilhelmsbrücke rechtzeitig einzuräumen. BM Dr. Maier stellt daraufhin klar, über die Verfügung der Straßenverkehrsbehörde müsse weder beschlossen noch beraten werden, zumindest so lange nicht, wie die Rosensteinbrücke gesperrt sei. Danach werde entschieden, wie es mit der Wilhelmsbrücke weitergeht.

Vermutlich hätte die Verwaltung den Verkehrsversuch Wilhelmsbrücke erst gar nicht begonnen, so StRin Bulle-Schmid (CDU), hätte die Rosensteinbrücke bereits früher gesperrt werden müssen. Sie frage sich zudem, warum die im Vortrag dargestellten Prüfungen zur allgemeinen Verkehrsentslastung nicht schon viel früher stattgefunden hätten. Ihrer Hoffnung auf eine Entspannung der Situation durch die Entzerrung des U-Turns im September stehe der lange Zeitraum bis zur Ertüchtigung der Rampe für den Linksabbieger (2024) gegenüber, zumal diese dann auf den ohnehin zu engen Wilhelmsplatz führe. Nachdem sie kurz auf die Historie des Verkehrsversuchs Sperrung Wilhelmsbrücke eingegangen ist, macht die Stadträtin für ihre Fraktion sehr deutlich, dass die Wilhelmsbrücke eine ganz wichtige Verbindung zwischen den Bad Cannstatter Stadtteilen und ihre Schließung nicht richtig ist. Letztlich müsse man auch für die Bürgerinnen und Bürger mitdenken, die auf ihre Fahrzeuge angewiesen seien. Die Wilhelmsbrücke solle eine Entlastung für die Menschen bringen. Die Sperrung jedoch habe lange Umwege und Verkehr durch die Wohngebiete und eine erhebliche Lärm- und Umweltbelastung zur Folge. Dass die Menschen Umwege fahren müssten, sehe er auch, sagt StR Conzelmann, nicht aber, dass diese durch Wohngebiete führen. StR Rockenbauch äußert sehr deutlich, den Autofahrenden seien Umwege in ihren bequemen Fahrzeugen durchaus zuzumuten, solange sie nicht durch Wohngebiete fahren. Außerdem erhöhe das die Attraktivität der schnelleren Fuß- und Radverbindungen. Schließlich arbeite man gemeinsam im Sinne des Klimaziels an einem Verkehrssystem, in dem das Auto systematisch und auf allen Wegebeziehungen in Stuttgart die längste Reisezeit haben müsse, um die Verkehrswende wirklich realisieren zu können. Klimatisch und menschenrechtlich könne man sich die motorisierte Fortbewegung künftig nicht mehr leisten.

Für die klaren Worte der Verwaltung bedankt sich zunächst StR Conzelmann und schließt sich der Auffassung der Verwaltung an - auch er nehme in Bad Cannstatt keine dauerhafte Verkehrsüberlastung wahr. Gleichwohl räumt der Stadtrat ein, die ersten

Tage nach der Sperrung der Rosensteinbrücke seien chaotisch gewesen. Zwischenzeitlich seien aber - nicht zuletzt durch die sehr gute Reaktion der Verwaltung - die Menschen über die Situation informiert und passten sich an. Sollten sich die bisher ergriffenen Maßnahmen als nicht ausreichend erweisen, gebe es gerade für die Situation von Münster nach Bad Cannstatt auch andere Optionen. Die Idee eines Linksabbiegers von der Prag- auf die Neckartalstraße finde er gut und hilfreich. Im Stadtteil Münster (Freibergstraße) habe sich die Situation dank der Maßnahmen der Verwaltung beruhigt. StR Serwani bestätigt, besonders in Münster habe es immer wieder Beschwerden wegen der zunehmenden Verkehrsverlagerungen gegeben (Freibergstraße/Lkw-Verkehr).

Die Anordnung der Verwaltung könne seine Fraktion zum jetzigen Zeitpunkt mittragen, beginnt StR Rockenbauch seine Ausführungen. Die perspektivische Modellsimulation der Verwaltung finde er sehr vielversprechend, vor allem im Hinblick auf die Entlastung des Neckarufers. Er freue sich auf die Diskussion über die Gestaltung der Rosensteinbrücke für alle Verkehrsarten. Man brauche keine Resilienz im Straßennetz, sondern eine Weiterentwicklung der Fuß- und Radverbindungen. Das Thema Resilienz sei schon sehr wichtig, stellt Frau Scherz dagegen, da man eben nicht nur den Normalzustand - zumal in einer so hochverdichteten Stadt wie Stuttgart - habe, sondern zahlreiche Interimzustände mit vielen konkurrierenden Nutzungen abbilden müsse.

StR Serwani kritisiert, es sei dem Thema nicht angemessen, den Bezirksbeiräten die Präsentation erst nach den Sommerferien zukommen zu lassen. Er wundere sich zudem, dass die Präsentation nicht bereits vor der heutigen Sitzung an die Ausschussmitglieder zur Vorbereitung versandt worden sei, nachdem sie bereits am 28.06.2022 erstellt worden war. Ebenso wie StRin Köngeter (PULS) bittet er um Zurverfügungstellung der Unterlage im Nachgang zu der heutigen Sitzung, was Frau Scherz zusagt. Es werde den Ausschussmitgliedern keine Information vorenthalten, schaltet sich BM Dr. Mayer ein. Das Datum der Präsentation sei ein internes Arbeitsdatum. Frau Scherz ergänzt, es handele sich hier um einen mündlichen Bericht zu einem Havarie-Fall, bei dem es gelte, kurzfristig eine akzeptable Situation herzustellen.

StR Dr. Mayer möchte mit der Präsentation auch eine methodische Erläuterung der Grafiken sowie der zugrundeliegenden Verkehrsdaten zur Verfügung gestellt wissen, während StR Schrade interessiert, ob die dargestellten Zahlen für die Rosensteinbrücke aus der Zeit vor dem Bau des neuen Rosensteintunnels stammten. Auf Wunsch des Vorsitzenden ruft Frau Scherz zur Erläuterung die Modellierungen und Szenarien in der Präsentation erneut auf. Man habe mit allen beteiligten Experten die Situation eingeschätzt, so Frau Scherz, die das Amt für Stadtplanung und Wohnen derzeit verifiziere. Erst danach könne sie die gewünschten Daten und Fakten zur Verfügung stellen und die Modellierung erklären.

Anschließend fährt StR Serwani fort, er folge insgesamt der Argumentation von StRin Bulle-Schmid, sehe aber nach der Anordnung zur Beibehaltung der Sperrung keinen weiteren Anlass zur Diskussion. Gleichwohl interessiere ihn eine Stellungnahme des anwesenden Bezirksvorstehers, Herrn Löffler. Dieser konstatiert, es sei nicht seine Rolle, politisch zu agieren, zumal es hier um eine generelle Frage der Verkehrsflüsse und -formen gehe. Er vertraue den vorgestellten Fakten des Amtes für öffentliche Ordnung. Gleichzeitig befürchte er ein Verkehrschaos, sollte die Wilhelmsbrücke wieder geöffnet werden, da sich die Autofahrenden vielmehr am GPS orientierten als an vor Ort beschilderten Umleitungshinweisen. Persönlich akzeptiere er die Argumente des Vortrags von Frau Scherz und wolle die weiteren Entwicklungen abwarten.

Die Präsentation spreche eine deutliche Sprache hinsichtlich einer möglichen Öffnung der Wilhelmsbrücke, so StRin Königter - der Verkehr würde wieder zunehmen und die Altstadt und ihre Umgebung belastet, vor allem Fuß- und Radwege zu Schulen und zu Kitas, die aus ihrer Sicht eigentlich vom Verkehr entlastet werden müssten. Von diesem Blickwinkel aus könne sie der Anordnung der Verwaltung klar folgen. Es gebe bei jeder Entscheidung verschiedene Aspekte - im vorliegenden Fall plädiere sie für eine Entscheidung zugunsten der Anwohnenden, zu Fuß Gehenden sowie der Radfahrenden. Natürlich, sagt sie, an StRin Bulle-Schmid gewandt, sei die Wilhelmsbrücke eine Verbindung von und nach Bad Cannstatt - sie sei aber auch die Chance für eine schöne und bequeme Verbindung zu Fuß und mit dem Rad und zum Verzicht auf das Auto, zumal der motorisierte Verkehr die Hauptstraßen nutzen solle.

StR Dr. Mayer schlägt eine flexible Handhabung der jeweiligen Verkehrssituation vor, indem bspw. bei Engpässen situativ Verkehrsrouten geöffnet würden. Schauen man sich Kreisläufe in der Natur an, sehe man dort eine Redundanz; indem die Natur für alternative Wege Sorge, entstünden Parallelverbindungen und Quervernetzungen. Allein das sei bereits ein Argument für möglichst viele offene Verkehrsverbindungen - hier konkret die Wilhelmsbrücke. StR Rockenbach kontert, biologisch-chemisch-physikalische Prozesse mit menschlich-technischen-verkehrlichen Systemen zu vergleichen, halte er für unredlich und die Argumentation nicht zeitgemäß. Menschen seien bei der Entscheidung ihrer Verkehrsträger nicht an Naturgesetze gebunden. Vielmehr könne der Mensch Entscheidungen treffen, um die Natur zu bewahren, und sein Verhalten zur Rettung des Planeten ändern, und danach richte man die Infrastruktur aus. StR Dr. Mayer widerspricht, Verkehrssysteme beständen aus zahlreichen Systemeigenschaften, die nicht nur durch einzelne Fahrzeuglenker bestimmt werden, und Analogien mit der Natur seien durchaus gerechtfertigt. Eine gewisse Vorsicht walten zu lassen, sei aber sicher richtig, räumt er ein.

Man könne nicht ständig neue Verkehrssituationen herstellen, macht Frau Scherz deutlich - insofern gelte die Anordnung für die nächsten Jahre, zumal der Verkehrsdruck bei einer Öffnung der Wilhelmsbrücke in der jetzigen Situation höher werde als vor der Sperrung. Parallel, stellt sie heraus, liefen viele weitere Baustellen in der Stadt. Die Prüfung sei ergebnisoffen gewesen - man befinde sich nicht in einer verkehrspolitischen Debatte, sondern in der Bemühung um einen funktionstüchtigen Verkehrszustand, so lange, bis man wieder über die Wilhelmsbrücke diskutieren könne. Das jedoch reiche in die Verkehrsstruktur-Diskussion Bad Cannstatt hinein, und dieser Sachverhalt müsse dann aufgerufen werden, sofern Bedarf zum Diskurs bestehe.

Danach erläutert Herr Hauck auf Bitte von BM Dr. Maier und StR Schrade die Materialprüfungen an der Rosensteinbrücke. Es liefen noch abschließende Laboruntersuchungen. Der Brückenerbauer, das Büro Leonhard, Andrä und Partner, habe ein statisches Modell erstellt, und die Ergebnisse der Berechnungen zeigten, dass aus Sicherheitsgründen kein Kfz-Verkehr mehr auf der Brücke möglich sei. Eine Behelfsbrücke hingegen müsste neben der bestehenden Brücke erstellt werden, um den Neubau der Rosensteinbrücke nicht zu behindern, womit wiederum Schwierigkeiten für Anschlüsse zum bestehenden Straßennetz aufgeworfen würden und unter anderem Bäume weichen müssten. Vor allem anderen aber sei die Erstellung einer Behelfsbrücke nicht nur wegen der Gründung im Mineralwasser-Schutzgebiet recht zeitaufwendig. Vonseiten des Tiefbauamts werde man sich daher vorrangig auf die Neubau-Planung fokussieren - mit den vorhandenen, aber begrenzten Personal-Ressourcen. Ziel dabei sei eine langfristig vernünftig nutzbare Brückenbreite, zumal auch die nächstliegende Reinhold-

Maier-Brücke sowie die König-Karls-Brücke einmal saniert werden müssten - entsprechende Verkehrseinschränkungen wären die Folge. Für die Spureinteilung finde man sicher einen Konsens. Die Aussagen zeigten die Bedeutung von Resilienz im Verkehrssystem, meint StR Schrade. Er verstehe die Ausführungen von Herrn Hauck so, dass der Abriss der Rosensteinbrücke die beste Lösung sei, folge dem und spreche sich für den zügigen Einstieg in die Neubau-Planung mit einer entsprechenden finanziellen Hinterlegung im Haushalt aus. Mit Blick in die Zukunft appelliert der Stadtrat, die Rosensteinbrücke für den Kfz-Verkehr wiederherzustellen sowie die jetzige Dimension ohne Einschränkung und unabhängig von der Spureinteilung beizubehalten. Die Rosensteinbrücke für den Kfz-Verkehr überhaupt nicht mehr zu öffnen, könne keine Alternative sein, zumal sich zahlreiche Brücken-Alternativen für Fuß- und Radverkehr böten, sagt er, auf den Antrag Nr. 197/2022 "Die neue Rosensteinbrücke - Die Chance für Stadt am Fluss in Bad Cannstatt" vom 22.06.2022 der Fraktionen 90/GRÜNE, SPD, Die FrAKTION und PULS anspielend. StR Conzelmann betont, es handle sich bei dem Antrag um einen Prüfauftrag; leider würden solche Anträge oft fälschlicherweise als fester politischer Wille interpretiert. Ihm gehe es aber als Gemeinderat um die Freiheit, die Verwaltung um ihre ehrliche Meinung zu bitten, um dann ggfs. eine politische Antwort zu formulieren. Das gelte auch für die Rosensteinbrücke. Er habe keinen Zweifel an der Wahrhaftigkeit der Antworten der Stadtverwaltung, und er wolle das ganze Thema nicht jetzt schon überfrachten, sondern die Informationen der Verwaltung abwarten. Sollten diese dann auf die Notwendigkeit von Pkw-Verkehr auf der Rosensteinbrücke hinweisen, stelle man sich selbstverständlich nicht dagegen. Allerdings, so hebt er hervor, habe man dann jahrelang den Verkehr umgeleitet und durch zahlreiche Maßnahmen in den Fluss gebracht, dann fehle ihm die Fantasie, die Rosensteinbrücke auch für Lkw wieder zu öffnen, zumal man für viel Geld den Rosensteintunnel gebaut habe. StR Peterhoff bekräftigt, mitnichten spreche der Antrag von einer gänzlichen Autofreiheit auf der Brücke, aber auf Dauer wolle man - nur den Durchgangsverkehr, nicht den Anliegerverkehr - auf die großen Achsen verlagern, und diese Tatsache sollte man seiner Ansicht nach bei den Überlegungen zur Zukunft der Rosensteinbrücke bedenken, um die Altstadt zu entlasten. Dazu werde der geplante Linksabbieger auf längere Sicht seinen Teil beitragen, bestätigt Frau Scherz. Daraufhin merkt StR Schrade an, man höre deutliche Bedenken von Handel und Gewerbe in Bad Cannstatt bezüglich einer Abwanderung von Kunden. Er appelliert, dies politisch im Blick zu behalten und die Sorgen ernst zu nehmen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, beendet der Vorsitzende die Aussprache.

BM Dr. Maier stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat vom Bericht Kenntnis genommen. Der im Betreff genannte Antrag ist damit erledigt.

Zur Beurkundung

Klemm / pö

## Verteiler:

- I. Referat SOS  
zur Weiterbehandlung  
Amt für öffentliche Ordnung
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)
  3. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  4. *BezA Bad Cannstatt*
  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. *FDP-Fraktion*
  6. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
  7. *Fraktion FW*
  8. *AfD-Fraktion*

kursiv = kein Papierversand