

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	296
		<b>TOP:</b>	4
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	513/2022
		<b>GZ:</b>	SWU
<b>Sitzungstermin:</b>	27.09.2022		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Oehler (ASW)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Klemm / fr		
<b>Betreff:</b>	<b>Umsetzung Hauptradroute 41 entlang der Jahnstraße und Mittleren Filderstraße zwischen Gänsheidestraße und Ruhbank - Einbringung -</b>		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Städtebau, Wohnen und Umwelt vom 14.09.2022, GRDRs 513/2022, mit folgendem

Beschlussantrag:

Der Vorplanung zur Hauptradroute 41 entlang der Pischekstraße, Jahnstraße und Mittleren Filderstraße zwischen den Knotenpunkten Pischekstraße/Planckstraße und Ruhbank (gem. Anlage 1) wird zugestimmt.

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigefügt.

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

Der Vorsitzende informiert zunächst über einen geänderten Beratungslauf: Die Behandlung im Bezirksbeirat Sillenbuch findet am 26.10.2022 (zuvor: 28.09.2022) statt. In der Folge verschiebt sich die Beschlussfassung im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik auf den 15.11.2022.

Anschließend berichtet Herr Oehler (ASW) im Sinne seiner Präsentation. Eine Zusammenfassung und ergänzende Anmerkungen sind nachfolgend mit Verweis auf die jeweilige Foliennummer wiedergegeben.

Nachdem der Berichterstatter einen Überblick über seinen Vortrag gegeben hat, geht er kurz auf die Historie des Sachverhalts ein (Folien 2, 3) und weist dabei im Besonderen auf die Aktualisierung der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen durch das Land Baden-Württemberg im Mai 2022 (Folie 14) und eine dadurch erforderliche veränderte Planungssituation hin. Den neuen Qualitätsstandards zufolge entspreche die Planung der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) nicht mehr den neuen Radschnellwegestandards des Landes. Dennoch empfehle die Verwaltung aufgrund des hohen Potenzials und des vollständig fehlenden Radverkehrsangebots auf der zur Debatte stehenden Strecke eine Weiterplanung auf der vorhandenen Grundlage (Folie 15). Dabei sei der Rückbau lediglich eines Fahrstreifens nötig, während bei Berücksichtigung der neuen Standards zwei Streifen zurückgebaut werden müssten.

Nachdem Herr Oehler dann die Hauptradrouten sowie die Radschnellverbindungen dargestellt hat (Folien 4, 5), zeigt er die Planung für die Hauptradroute 41 auf (Folien 6, 7). Danach kommt er auf die allgemeinen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sowie die Richtlinie für die Anlagen von Landstraßen (RAL 2012) als Grundlage für die Planungen zu sprechen (Folien 8, 9). Angestrebt werde die auf Folie 9 gezeigte Variante (Grafik rechts, Zweirichtungsverkehr, getrennter Gehweg), wobei sich die gesamte Breite für Rad- und Fußverkehr gemäß Folien 10 und 11 aufteile. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen werden auf Folie 12 dargestellt. Dabei merkt der Vortragende explizit an, ein wesentlicher Punkt sei die zu erwartende höhere Frequentierung der Radverbindungen (Folien 12, 13). Hier sei ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor prognostiziert worden. Nach einer Darstellung der Bestandssituation und möglicher Maßnahmen für die Realisierung einer Radverkehrsanlage (Folie 15) sowie den Ergebnissen einer Verkehrszählung (Folie 16) kommt Herr Oehler zum aktuellen Planungsansatz (Folie 18). Wichtig dabei sei die Ausnutzung des Richtungsungleichgewichts in den Spitzenstunden des Kfz-Verkehrs, aufgrund dessen die stadtauswärtige Fahrbahn von zwei auf einen Fahrstreifen zurückgebaut und eine einseitige, gemeinsame Verkehrsanlage für den Rad- und Fußverkehr, getrennt mit einem Grünstreifen vom Kfz-Verkehr, erstellt werden solle. Folie 19 zeige dazu den von der Verwaltung vorgeschlagenen Ansatz für die Mittlere Filderstraße, Folie 20 die Planung für die Jahnstraße. An der "Stelle" (Zufahrt zum Frauenkopf) setze man eine Planung gemäß Folie 21 an. Der Grünstreifen könne nicht durchgängig eingehalten werden, gibt der Vortragende zu beachten. Fortfahrend sehe man anhand von Folie 21 den weiteren Planungsverlauf für die Jahnstraße sowie den Abschnitt Jahnstraße/Gerokruhe auf Folie 23. Auf dem Streckenteil Pischekstraße/Gänsheidestraße werde aufgrund der straßenbaulichen Gegebenheiten eine Quermöglichkeit an der Gänsheidestraße in Richtung Innenstadt geschaffen (Folie 24). Mit der Pischekstraße/Spinne (Folie 25) schließt Herr Oehler die empfohlene Planung ab, um danach die Leistungsfähigkeitsuntersuchung (Folien 26 bis 29) aller Knotenpunkte zu erläutern. Aufgrund der Rücknahme eines Fahrstreifens ergebe sich eine andere Verteilung der Grünzeiten an den Signalanlagen und infolgedessen teils längere Wartezeiten. Gleichwohl blieben die jeweili-

gen Knotenpunkte leistungsfähig, d. h. das Gesamtsystem sei nach wie vor im Gleichgewicht. Eine Zusammenfassung der Planung (Folie 30) rundet die Erläuterungen ab.

Es seien im Verlauf der Planung drei andere Varianten - auch Vorschlägen aus dem Rat folgend - geprüft, jedoch jeweils nicht für machbar bzw. sinnvoll befunden worden (Folien 31 bis 37), unter anderem wegen dann notwendiger Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet (Variante I), nicht erreichbarer Regelbreiten (Variante II) sowie Kapazitätseinschränkungen für den Kfz-Verkehr (Variante III). Hingegen seien spätere Ausbauoptionen zur Erreichung des Radschnellwegestands durchaus denkbar (Folie 38), - vorausgesetzt, der Radverkehr nehme tatsächlich deutlich zu.

Folgeprojekte (Vorplanung ab 2023) werden mit Folie 39 skizziert. Mit der baulichen Umsetzung der bereits im Haushalt finanzierten Maßnahme (9,2 Mio. € brutto) könne voraussichtlich im Herbst 2024 begonnen werden

Ihren Dank für die Präsentation äußern StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE), StR Kotz (CDU), StR Pantisano (Die Fraktion LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei), StR Serwani (FDP), StRin Köngeter (PULS), StR Schrade (FW) und StR Dr. Mayer (AfD).

StRin Dr. Lehmann, StRin Schanbacher (SPD), StR Serwani, StRin Köngeter und StR Schrade bekunden ihre Zustimmung. Auch StR Pantisano und StRin Köngeter äußern sich dahingehend, kündigen jedoch noch einige offene Fragen bzw. Verbesserungsvorschläge an. Hingegen lehnen StR Kotz und StR Dr. Mayer die Vorschläge der Verwaltung ab.

Über die dargestellte Planung für die nötige Verbindung zwischen Stuttgart-Ost und den Stadtteilen Degerloch und Sillenbuch freut sich StRin Dr. Lehmann. Die ebenfalls vorgestellten späteren Ausbauoptionen halte man in Anbetracht der erwarteten und wünschenswerten Abnahme des Autoverkehrs in Stuttgart für wichtig. Aufgekommene Fragen, davon geht die Stadträtin aus, würden im Lauf der Planung und der ausführlichen Vorstellung in den Bezirksbeiräten beantwortet und entsprechende Lösungen im Rahmen der Beschlussfassung vorgestellt.

Dagegen zeigt sich StR Kotz nicht überzeugt von den vorgestellten Plänen, habe man doch bereits Alternativen dazu aufgezeigt. Vor allem die prognostizierte Nutzerzahl angesichts des seiner Meinung nach nicht extremen Zugewinns an Qualität und Attraktivität der Infrastruktur sehe man kritisch. Hier komme auch die Tatsache zum Tragen, dass Radverbindungen nicht ganzjährig genutzt werden. Auch werde der Grundsatz, den Verkehr grundsätzlich eher stadteinwärts zu begrenzen, an dieser Stelle umgekehrt. Seine, wie auch die Frage von StR Dr. Mayer nach der konkreten Zuwachszahl, beantwortet Herr Oehler mit einer Schätzung von ca. 10 %, mit dem Hinweis auf ein nachgewiesenes Plus an Radverkehr auf allen bisher ausgebauten Strecken.

Die Verkehrsfläche für den motorisierten Verkehr, stellt StRin Schanbacher, auf die Wortmeldung von StR Kotz eingehend, heraus, sei im besagten Straßenabschnitt überdimensioniert, während es bisher keinerlei Rad- und Fußinfrastruktur gebe. Die Planung sei ein Paradebeispiel für die Realisierung der Verkehrswende, von deren Notwendigkeit, so hoffe sie, man im Rat mehrheitlich überzeugt sei, zumal weder ein Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet noch umfangreiche Erdarbeiten vonnöten seien.

StRin Köngeter weist ergänzend und an StR Kotz gewandt, auf das Ziel der Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund im Klimafahrplan hin.

Die ablehnende Haltung der CDU-Gemeinderatsfraktion könne er nicht nachvollziehen, sagt StR Pantisano, erstens mit Blick auf die Ausgewogenheit der Planung im Sinne von Kfz- und Radverkehr, aber und vor allem auch vor dem Hintergrund des gemeinsam beschlossenen Klimaziels mit der Maßgabe, den Autoverkehr zu reduzieren. Dieses Ziel könne man nicht erreichen, wenn man kontinuierlich die heutigen Kfz-Zahlen zugrunde lege. Trotz der ins Auge gefassten Ausbauoptionen sehe er den Aspekt bei der Planung der Verwaltung nicht berücksichtigt. Dem widerspricht Herr Oehler entschieden - Verkehrserzeugung und Verkehrsverhalten könnten nicht durch Veränderung der Verkehrsstrukturen verändert werden. Um Druck und Stau im Verkehrsnetz zu vermeiden, müssten mehrere Strategien in einem jahrelangen Prozess greifen, unter anderem Maßnahmen wie die vorgestellten.

Er, so StR Serwani, sei - ebenso wie StR Schrade - gespannt auf die Diskussionen in den Bezirksbeiräten. Obwohl er sich seinerzeit auch für die Prüfung weiterer Alternativen ausgesprochen habe, könne er die vorgestellte Planung unterstützen, sei sie doch eine ungeheure Verbesserung gegenüber dem Status quo. Den Wegfall einer Fahrbahn stadtauswärts halte er für durchaus vertretbar, zumal die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten weitgehend erhalten bleibe. Des Weiteren spricht er sich für einen P+R-Parkplatz auf den Fildern aus, um den stadteinwärts fließenden Verkehr zu reduzieren. Mit einer positiven Bewertung des geplanten Grünstreifens zwischen der Rad- und Autoverbindung schließt der Stadtrat seine Wortmeldung ab.

Man freue sich grundsätzlich über jede neue Radwegeverbindung, sagt StRin Köngeter. Da aber mit der Änderung der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen die Förderung für den heute zu Debatte stehenden Streckenabschnitt weg falle, stelle man sich die Frage, ob nicht doch eine der alternativ vorgestellten Varianten realisierbar und die Infrastruktur damit förderfähig sei. Sie räumt jedoch ein, ihrer Fraktion sei zunächst eine zügige Umsetzung der Planung wichtig. Im Sinne einer aktiven Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) beantragt sie, die Strecke mit einer Pfortner Rampe auszustatten. Alle Planungen von Radschnellverbindungen, beantwortet Herr Oehler ihre abschließende Frage, seien von den Anpassungen der Fördermittel betroffen, wobei er einen exakten Prozentsatz nachliefern werde.

StR Schrade vermisst in der Beschlussvorlage konkrete Zahlen zum zu erwartenden Radverkehr und regt an, solche Fakten künftig in Vorlagen aufzunehmen, was Herr Oehler zusagt. Insgesamt finde er das Projekt sehr teuer, konstatiert der Stadtrat zum Ende seiner Wortmeldung.

Mit der reduzierten Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs bei der präsentierten Planung, so StR Dr. Mayer kritisch, nehme man dem Straßenverkehr Reservekapazität. Er plädiere dafür, die Pläne zu überdenken. Der für ihn ebenfalls denkbare Ausbau der Wege durch den angrenzenden Wald kommt Herrn Oehler zufolge in erster Linie aus Sicherheitsaspekten nicht in Frage.

Nachdem Herr Oehler auf Anfrage von StR Serwani zusagt, die Präsentation im Nachgang zu der Sitzung den Ausschussmitgliedern zur Verfügung zu stellen, beendet der Vorsitzende die Aussprache.

BM Pätzold stellt fest:

Die GRDRs 513/2022 ist mit 11 Ja- und 4 Nein-Stimmen eingebracht.

Zur Beurkundung

Klemm / fr

## Verteiler:

- I. Referat SWU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)  
weg. STA
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister  
SSB  
VVS
  2. S/OB  
*S/OB-Mobil*
  3. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)
  4. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  5. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  6. BVin Ost, BV Süd
  7. *BezÄ De, Si*
  8. Amt für Revision
  9. L/OB-K
  10. 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*