

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	488
		<b>TOP:</b>	10
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	1005/2020
		<b>GZ:</b>	SWU
<b>Sitzungstermin:</b>	08.12.2020		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Wallisch (ASW)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Faßnacht / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>Baulicher Radweg Theodor-Heuss-Straße - Planungsbeschluss - Einbringung -</b>		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Städtebau, Wohnen und Umwelt vom 26.11.2020, GRDRs 1005/2020, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Der Vorplanung zur Herstellung eines baulichen Radweges in der Theodor-Heuss-Straße und Friedrichstraße im Abschnitt zwischen der Bolzstraße und dem Rotebühlplatz (ohne den eigentlichen Kreuzungsbereich) auf Grundlage des Plans Nr. 51-T-142 des Amtes für Stadtplanung und Wohnen vom 06.11.2020 wird zugestimmt.
2. Der Neugestaltung der Seitenräume in der Theodor-Heuss-Straße auf Grundlage des Plans Nr. 51-T-142 des Amtes für Stadtplanung und Wohnen vom 06.11.2020 wird zugestimmt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Ausführungsplanung durchzuführen und Finanzmittel für eine Umsetzung der Maßnahme im Doppelhaushalt 2022/2023 anzumelden. Schwerpunkt der Gesamtmaßnahme ist zunächst die Umsetzung der baulichen Radverkehrsanlage entlang der Theodor-Heuss-Straße unabhängig von einer Umgestaltung der Kreuzung Rotebühlplatz.

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

StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE) freut sich sehr über diese Planung, wenngleich sie für die Zukunft nicht davon enthebe, langfristig die "Theo" generell verkehrsrärmer und als Boulevard zu planen. Die jetzige Planung halte sie für sehr wichtig, um dem zunehmenden Radverkehr mehr Raum zu geben und um die Fußgänger\*innen zu entlasten von Radfahrenden, die in ihrem Bereich fahren. Sie geht davon aus, dass in der Detailplanung noch Konflikte zu lösen sein werden, die auf den ersten Blick nicht zu sehen sind, und dass die Ideen und Bedenken der Sachverständigen aus dem Unterausschuss Mobilität noch gehört werden.

Sehr schön sei, dass der Radweg nur selten verschwenkt und meist geradeaus geführt werden soll. Sie lobt die Verschwenkungen hinter den Bushaltestellen, trotzdem sei darauf zu achten, dass bei den Richtungsänderungen und bei den Höhenunterschieden, z. B. wenn Fußgängerwege gequert werden, "nicht tausende von kleinen Bordsteinen entstehen". Optimierungsbedarf sieht sie, was die Ausfahrt Kienestraße aus dem Parkhaus angeht, denn diese finde über den Radweg hinweg statt. Zudem gebe es Parkplätze für E-Autos vor der Bank. Ihres Erachtens sollte überlegt werden, den Autoverkehr, der den Radweg quert, zu reduzieren. Auch an den Taxisständen und vor dem Polizeirevier möge man sich eine Lösung überlegen, die zumindest den Radverkehr vor Falschparkern schützt. Darüber hinaus sollte die Ampelanlage an der Willi-Bleicher-Straße nicht so geschaltet werden wie aktuell an der Planie, "wo die Autofahrenden meistens Grün haben und die Radfahrenden nur ab und zu".

Weiter spricht sie den Abschnitt beim Palast der Republik an, wo Leute, die von der Lautenschlager Straße kommen und stadtauswärts fahren wollen, dort die "Theo" queren müssen. Dieser Durchgang sei extrem unangenehm für Radfahrende, vor allem Samstagabends, wenn das Partypublikum dort sitzt. Sie geht davon aus, dass viele Radfahrende illegal auf dem Gehwegbereich der Kienestraße zur Stadtseite fahren werden. Sie bittet daher darum, "vielleicht nochmal darüber nachzudenken, ob ein Zweirichtungsradschnellweg an dieser Stelle möglich ist". Abschließend merkt sie an, in Richtung Bahnhof fahrend erwecke der einbiegende Radweg an der Bolzstraße bei Autofahrenden fälschlicherweise den Eindruck, als dürften Radfahrende nicht mehr geradeaus weiterfahren. Das Signal sollte aber klar sein, dass Radfahrende auch geradeaus in Richtung Kriegsbergstraße weiterfahren dürfen.

StR Ozasek (FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) lobt, zum ersten Mal könne er erkennen, "dass ein Radschnellwege-Standard mit den Qualitätsmerkmalen, wie es das Land vorgibt, eingebettet werden könnte in den Straßenquerschnitt im Stadtzentrum an einer vielbefahrenen Achse." Der Verkehrsplanung gebühre dafür ein grundsätzliches Dankeschön. Der Vorschlag sei eine Perspektive auch für andere Abschnitte, weshalb heute im Zusammenhang mit dieser Vorlage auch darüber diskutiert werde, wie man einen Standard für Radschnellwege realisieren will. Auch er geht davon aus, dass die Ausführungsplanung noch zu erarbeiten ist. Dabei lege man Wert darauf, dass eine Einheitlichkeit bei den Niveau-Versprüngen hergestellt wird, beispielsweise auf 8 cm. Wichtig sei dies insbesondere auch für den Warentransport mittels Cargo-Bikes und Lastenräder. Weiter solle das Zeitfenster für die Detailplanung genutzt werden, um mit den sachkundigen Bürgern und Bürgerinnen nochmals ins Gespräch zu gehen. Die E-Parkplätze im öffentlichen Raum können aus Sicht der FrAKTION entfallen und für die Taxiplätze solle versucht werden, eine bessere Lösung zu finden, damit die Überführung der Radschnellwege so nicht erfolgen muss.

In der Langfristperspektive sei die Lautenschlagerstraße als Fahrradstraße angedacht, weshalb diese Maßgabe auch hinterlegt werden sollte. Er schlage vor, in diesem Bereich einen Vorrang an der Bolzstraße herzustellen, um schwierige Situationen zu vermeiden. Optimieren könne man auch noch einige Dinge in Bezug auf die Verkehrsführung mit dem Auto zu den Garagen. Die Frage des Gesamtquerschnitts und der Qualitäten, um zu einem Boulevard zu kommen, müsse im Rahmen des Städtebaulichen Wettbewerbs B27 diskutiert werden. Im Hinblick auf die Verkehrsflächenverteilung sei für ihn klar, dass noch weitere Fahrspuren entfallen können. Auch wenn dies in Bezug auf die Entscheidung und Bepreisung eines Entwurfs nicht hinterlegt werden könne, so sollte es doch mitberücksichtigt werden. In der Kommunikation gegenüber den Radverkehrsinitiativen sei es wichtig, darauf hinzuweisen, dass die große Fragestellung im Rahmen eines Wettbewerbs beleuchtet wird.

StRin Schanbacher (SPD) freut sich sehr über die erste Protected Bike-Lane, die in Stuttgart geschaffen wird und dass dies angesichts der Diskussion um die Pop-up-Bike-Lane auch schnell passieren soll, denn es sei wichtig, dass ein Übergang stattfindet. Es sei ein Schritt hin zu einer echten Fahrradstadt und ein Schritt hin zu einer neuen Verteilung des Straßenverkehrs auch im Hinblick auf mehr Raum für Fußgänger, da Lange Straße und Gymnasiumstraße zur Fußgängerzone werden sollen. Dass auf der Theodor-Heuss-Straße großes Potenzial schlummert, habe die Pop-up-Bike-Lane deutlich bewiesen. Sie geht davon aus, dass auf dem Weg sich sicherlich noch Problemstellen erweisen und auch Nachbesserungen erforderlich sein werden. Es gelte offen damit umzugehen und bereit für Nachbesserungen zu sein. Wichtig sind ihr die Rücksprache mit dem Bezirksbeirat Mitte und die Einbeziehung der sachkundigen Bürger\*innen in die weitere Planung.

Mit Blick auf die Querungen der Radwege und die Parkplätze für E-Mobilität im öffentlichen Raum wurde für die Taxisstände ihres Erachtens eine relativ gute Variante gefunden, da diese nur abends und nachts benutzt werden können, sodass 20 Stunden des Tages eine relativ sichere Querung möglich sei. Sie hält es für wichtig, dass es eine klare Ein- und Ausfahrt gibt, sodass nur an einer Stelle der Radweg überfahren werden muss und für die Radfahrenden klar wird, "hier muss ich besonders vorsichtig sein". Wichtig ist auch ihr die weitmöglichste Vereinheitlichung des Niveaus. Sie empfinde weniger als Problem, dass es mal hoch-, mal hinuntergeht, sondern das große Problem und eine potenzielle Gefahrenquelle seien die Bordsteine. Jedoch habe sie großes Vertrauen in die Verwaltung, dass auch dies bestmöglich umgesetzt wird. Entscheidend ist aus ihrer Sicht der Anschluss an die Rotebühlstraße, der im Rahmen der Detailplanung noch mit den Sachkundigen abgestimmt werden muss. Ihre Fraktion freue sich auf die weiteren Diskussionen.

StR Goller (AfD) vertritt die Meinung, über das Potenzial für den Radverkehr, welches in der Theodor-Heuss-Straße schlummere - nämlich zwei Fahrräder pro Minute im Sommer während der Corona-Krise -, sei im Rahmen des Berichts zur Pop-up-Bike-Lane berichtet worden. Nach seiner Ansicht müssen Radfahrende die Überwindung von Höhenunterschieden genauso akzeptieren wie alle anderen Verkehrsteilnehmer. Absurd wäre es, einen neuen Rampenstandard zu etablieren oder gar die andere Verkehrsführung anzupassen, damit Radfahrende keine Höhenunterschiede überwinden müssen. Auch sieht er das Problem, dass jede bauliche Maßnahme, selbst ein Bordstein von 8 cm, ein Auto nur minimal abhält, aber einen Radfahrer sehr viel mehr beeinträchtigt oder sogar ein Risiko für ihn darstellt. Er würde sich freuen, wenn es möglich wäre, diese Maßnahme der einer Installation von Reflektor-Plättchen gegenüberzustellen. Jene

seien widerstandsfrei zu befahren und böten einen deutlich sichtbaren Schutz gegen Autos. Auch wäre es deutlich kostengünstiger und leichter herzustellen als ein Zwi-schenniveau zwischen Radweg und Fahrbahn.

Herr Wallisch (ASW) dankt für die Rückmeldungen. Er bestätigt, man sei noch an der Grundsatzplanung und wünsche die Zustimmung des Ausschusses dazu, am rechten Fahrbahnrand in der Theodor-Heuss-Straße einen 3 m breiten baulichen Radweg her-zustellen. Weil jedoch viele andere Verkehrsarten und Ansprüche dort ebenfalls zu be-rücksichtigen seien, habe man sich dafür entschieden, nur bei den Bushaltestellen den Radweg in den Seitenraum hineinzuschwenken, ansonsten wolle man den Radweg vorne halten. Eine bauliche Sicherung zur Fahrbahn hin - Protected Bike-Lane - stehe weiterhin im Raum. Eine Sicherung mittels Hütchen, Pflanzkübel etc. zur Fahrbahn hin halte man in dieser Straße nicht für das richtige Instrument. Die bauliche Trennung würde an der Theodor-Heuss-Straße nicht durchgehen wegen der einmündenden Stra-ßen. Darüber hinaus finden auf der Theo Veranstaltungen statt, z. B. Demonstrationen, autofreie Sonntage, weshalb man als Kompromiss einen Randstein mit 8 cm Höhe vor-schlage, weil es für das Sicherheitsgefühl der Radfahrer einiges mehr bewirke wie nur eine Markierung. Zusätzlich werde ein Sicherheitstrennstreifen - eine Markierung - an-gebracht zwischen Randstein und dort, wo die Radfahrenden sich bewegen werden.

Die Anschlüsse in die Lautenschlager Straße und in die Friedrichstraße in Richtung Hauptbahnhof werde man noch genau untersuchen. Dies gelte auch für den Rotebühl-platz. Die Anregungen und Details werde man mit den sachkundigen Bürgern und Bür-gerinnen voraussichtlich im Januar 2021 besprechen. Darauf werden voraussichtlich noch viele weitere Gespräche folgen, sodass ein gutes Ergebnis dort entstehen könne.

Auf die Nachfrage von StR Rockenbauch (FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tier-schutzpartei) was die Möglichkeit angeht, den Radweg ähnlich wie bei den Bushalte-stellen auch bei den Stellplätzen der Polizei zu führen, antwortet Herr Wallisch, wenn alle der Meinung sind, dass man dies dort auch so machen soll, seien Ausnahmen von dem Grundsatz, den Radweg vorne zu führen, möglich.

StRin Lehmann merkt an, für die Radfahrenden wäre es besser, wenn der Radweg ge-radeaus führt und nicht ständig verschwenkt wird. Bei der Polizei erlebe sie als Radfah-rende eher weniger Konflikte, weil es gut zu sehen sei, wenn ein Einsatzfahrzeug aus-fährt oder einfährt und weil die Polizei es gewohnt sei, gut auf den Verkehr zu achten. Würde man den Radweg bei den Taxiständen eher hinten führen, gebe es den Konflikt mit querenden Fußgängern der Partyzone und man habe am Wochenende ein Problem mit Glasscherben. Sie spricht sich dafür aus, der weiteren Beratung im Rahmen der Detailplanung nicht vorzugreifen.

BM Pätzold stellt abschließend fest:

Die GRDRs 1005/2020 ist einggebracht.

Zur Beurkundung

Faßnacht / pö



## Verteiler:

- I. Referat SWU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)  
weg. STA
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  3. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  4. BVin Mitte
  5. Stadtkämmerei (2)
  6. Rechnungsprüfungsamt
  7. L/OB-K
  8. 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