

| | | | |
|---------------------------|---|--------------------------|-----|
| Protokoll: | Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart | Niederschrift Nr. | 152 |
| | | TOP: | 11a |
| Verhandlung | | Drucksache: | |
| | | GZ: | |
| Sitzungstermin: | 17.05.2022 | | |
| Sitzungsart: | öffentlich | | |
| Vorsitz: | BM Thürnau | | |
| Berichterstattung: | die Herren Hasenäcker, Hemmerich (beide ASW), Mutz (TiefbA), Frau Scherz (AföO), Herr Bothner (Büro Leonhardt, Andrä & Partner) | | |
| Protokollführung: | Frau Schmidt / pö | | |
| Betreff: | Sperrung Rosensteinbrücke - mündlicher Bericht - | | |

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigten Präsentationen sind dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen werden sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll sind sie in Papierform angehängt.

Der Antrag Nr. 156/2022 vom 13.05.2022 (FW) ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Herr Mutz (TiefbA) informiert einführend über den Sachverhalt und erklärt, die Rosensteinbrücke habe für jeglichen motorisierten Verkehr gesperrt werden müssen; eine Überquerung sei nur noch für Fußgänger und Radfahrer erlaubt. Nach statischen Prüfungen sei die Unsicherheit zu groß, was die Brücke am Ende noch aushalte. Er verweist auf eine Information des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, wonach Brücken mit einer bestimmten Bauweise und mit bestimmtem Spannstahl bzw. dessen Verarbeitung möglicherweise Schäden aufweisen. Dazu gebe es ein entsprechendes Schadensbild. Nach Prüfung in Stuttgart habe sich die Rosensteinbrücke als betroffen herausgestellt, sei jedoch die einzige Brücke im Stadtgebiet, die nach diesem Verfahren gebaut worden sei. Der Tiefbauamtsleiter erklärt, es erfolge grundsätzlich alle sechs Jahre eine sehr intensive Kontrolle bei Brücken und dazwischen regelmäßige Sichtkontrollen, wobei jedoch kein intakter Beton freigelegt werde. Durch das Freilegen des Stahls an der Rosensteinbrücke sei der Schadensfall ersichtlich geworden. Für die weiteren Untersuchungen sei das Ingenieurbüro Leonhardt, Andrä & Partner beauftragt worden, das auch ermitteln solle, was getan werden könne, um die Brü-

cke wieder - zumindest für einen gewissen Teil des Verkehrs - in Betrieb zu nehmen. Klar sei jedoch, dass die Brücke abgebrochen und neu gebaut werden müsse.

Herr Bothner (Büro Leonhardt, Andrä & Partner) gibt anhand einer Präsentation einen Sachstandsbericht zum Zustand der Rosensteinbrücke. Sein Büro habe eine gewisse Verpflichtung für diese Brücke, da Herr Prof. Leonhardt in den 1950er-Jahren die Spannbetonkonstruktion erarbeitet habe. Längs- und Querschnitt (Folien 3 + 4) zeigten die schlanke, filigrane Ausführung. Diese Zeit stelle die Hochzeit der Spannbetonkonstruktionen dar, die, um Ressourcen zu schonen, in zahlreichen Bauteilen angewandt worden seien. Aus diesem Grund weise die Rosensteinbrücke wenig Tragreserven und Robustheit auf, um ungewollte Veränderungen aufnehmen zu können, denn damals sei bereits an die Grenzen der damaligen Machbarkeit gegangen worden. Er verweist ebenfalls auf das Obmann-Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Folie 5), in dem über neue Erkenntnisse zu Schadensfällen berichtet worden sei. Im Fokus stehe dabei das Spannblochverfahren, bei dem relativ viele Stahl-drähte/-litzen um einen halbkreisförmigen Block gewickelt worden seien (Folie 5, Foto oben rechts). Die Stahllitzen seien in einem Stahlblechkasten gebündelt (Folie 5, Foto unten rechts) und über die Brücke in Längsrichtung verlegt worden. In der aktuellen, spezifischeren Bauwerksuntersuchung habe man diese Spannstähle (Folie 7, farbig markiert) stichprobenartig überprüft. Aufgrund des Schadensbildes sei die Konstruktion an jeweils drei Stellen des Längsträgers sowie der Fahrbahn geöffnet worden, wobei sich das im Obmann-Schreiben dargestellte Schadensbild bestätigt habe. So gebe es teilweise nicht verpresste Stellen, Abrostungen und vereinzelt gebrochene Litzen (Folien 8 + 9). Als eines der Ergebnisse (Folie 10) hält er fest, dass gegenüber der Bauwerksprüfung 2019 ein Schadensfortschritt festzustellen sei. Der 2019 festgestellte Längsriss sei beim damaligen Kenntnisstand nicht als kritisch einzustufen gewesen, habe sich mittlerweile jedoch vergrößert. Nachdem Herr Bothner sämtliche Ergebnisse dargestellt hat (Folie 10), erläutert er abschließend das weitere Vorgehen über empirische und analytische Verfahren (Folie 11).

Zum Thema Umleitungsverkehre nimmt Herr Hasenäcker (ASW) anhand einer weiteren Präsentation Stellung und berichtet sinngemäß. Er erläutert zunächst den Antragsgegenstand (Folie 2) sowie die Ausgangslage an Rosenstein- und Wilhelmsbrücke vor dem Start des Verkehrsversuchs an der Wilhelmsbrücke (Folien 3 - 6). Ansatz sei hier gewesen, nach Schließung der Wilhelmsbrücke die Ziele in der Neckarvorstadt und im Hallschlag über die Rosensteinbrücke zu erreichen. An der Rosensteinbrücke seien alle Verkehrsbeziehungen enthalten; lediglich links abbiegen von der Rosensteinbrücke Richtung Wilhelma sei nicht möglich. Für die Wilhelmsbrücke betont der Verwaltungsmitarbeiter, hier seien nicht alle Fahrbeziehungen enthalten; es könnten lediglich die Neckarvororte und der Hallschlag erreicht werden. Somit könne die Wilhelmsbrücke die Rosensteinbrücke nicht ersetzen, da die baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen komplett unterschiedlich seien. Nun müsse geprüft werden, welche Auswirkungen eine Öffnung der Wilhelmsbrücke (z. B. falsche Nutzung von Fahrbeziehungen, Konflikte mit der Stadtbahn, Schleichverkehre etc.) mit sich bringe. Die Verwaltung schlage daher vor, mit der Öffnung der Wilhelmsbrücke keinen Schnellschuss zu tätigen, sondern zunächst genau abzuwägen, welche Szenarien sich ergeben könnten. Abschließend erläutert Herr Hasenäcker in seinen Ausführungen die bisherigen Ergebnisse des Verkehrsversuchs (Folie 8) und die nächsten Schritte (Folie 10).

Für Antragsteller StR Schrade (FW) geht Sicherheit selbstverständlich vor. Angesichts der Prüfergebnisse sei vollkommen klar, wie man habe reagieren müssen. Nichtsdesto-

trotz bleibe die Rosensteinbrücke auch nach Eröffnung des Rosensteintunnels eine wichtige Verkehrsverbindung, und mit deren Schließung müsse umgegangen werden. Es stelle sich die Frage, wie lange die Sperrung dauere und was getan werden könne, um eine Wiederinbetriebnahme zu ermöglichen. Er stimme der Aussage zu, die Wilhelmsbrücke könne niemals die Rosensteinbrücke ersetzen; der Gedanke sei jedoch, den Binnenverkehr innerhalb Bad Cannstatts aufrechtzuerhalten. Es benötige zudem ein Umleitungskonzept, das den Verkehr weiträumig abfange. Er plädiert für eine schnelle Reaktion, da deutliche Einschränkungen rückgemeldet würden. Dem Stadtrat stellt sich die Frage, ob in der aktuellen Situation der Verkehrsversuch Wilhelmsbrücke überhaupt noch sinnvoll ist. Er bittet um Information, wann mit Ergebnissen der Prüfung gerechnet werden kann.

Durch die festgestellten Schäden, so StR Peterhoff (90/GRÜNE), stehe man vor einer schwierigen Situation, insbesondere für LKWs und den ÖPNV. Zum Glück habe eine Katastrophe verhindert werden können. Die Rosensteinbrücke sei die einzige in Stuttgart mit dem fraglichen Design, und es gebe regelmäßige Checks bei allen Brücken, um rechtzeitig reagieren zu können. Er möchte wissen, wie präventiv agiert werden kann, um eine erneute derartige Situation vermeiden zu können. Der Rat trage erfreulicherweise regelmäßige Mittelerhöhungen für Sanierungen mit. Zum Antrag erklärt der Stadtrat, es sei "wilder Aktionismus", als Ersatz nun die sofortige Öffnung der Wilhelmsbrücke zu fordern. Mit Blick auf das Luftbild (Folie 7) stellt er fest, mit dem Rosensteintunnel - und das sei immer das Argument der Tunnelbefürworter gewesen - würden die Wohngebiete der Neckarvorstadt entlastet. Wenn nun die Wilhelmsbrücke geöffnet werde, werde Verkehr von der B10 geholt und auf die Achse Brückenstraße/Wilhelmsbrücke geführt. Zudem könnten mit der Wilhelmsbrücke nicht alle Probleme gelöst werden, da nicht alle Verkehrsbeziehungen gegeben seien. Durch den Rosensteintunnel habe der Verkehr in der Pragstraße nun massiv abgenommen; das hochstilisierte "Drama" sei in keiner Weise gegeben. Er regt an, zunächst ein Umleitungskonzept und die Verkehrsbeziehungen darstellen zu lassen. An Kreuzungen wie Löwentorstraße/Am Wolfersberg müsse darauf geachtet werden, den Verkehr entsprechend zu leiten und für Entlastung zu sorgen. Aus Sicht des Stadtrates sei es ein Schnellschuss, den Verkehrsversuch sofort zu stoppen, zumal auch die genauen Auswirkungen noch nicht bekannt seien. Insofern werde seine Fraktion den Antrag ablehnen. Mit Blick in die Zukunft müssten Maßnahmen getroffen werden, um die Buslinien Richtung Hallschlag zu beschleunigen. Ebenso müsse über die Stadtbahn gesprochen werden, die ja über die Rosensteinbrücke fahre. In diesem Zusammenhang erinnert er an frühere Pläne der CDU-Gemeinderatsfraktion, im Kampf um Parkplätze in der Badstraße die U13 über die Mineralbäder umzuleiten. Als Kurzmaßnahme schlägt StR Peterhoff abschließend vor, den Radverkehr über die Stadtbahn zu leiten, außerdem erwarte er einen erneuten Bericht.

Für das verantwortungsvolle Handeln der Verwaltung bedankt sich StRin Bulle-Schmid (CDU), durch das ein Ereignis wie in Genua habe vermieden werden können. Mit der Sperrung der Rosensteinbrücke ereigne sich für Bad Cannstatt ein verkehrlicher "Super-GAU", denn die Brücke verbinde nicht nur Bad Cannstatt mit dem Norden, sondern sei auch wichtig für den innerörtlichen Verkehr im Stadtbezirk. Der Verkehrsversuch der Wilhelmsbrücke sei mit dem Argument gestartet worden, der PKW-Kraftverkehr könne über die Rosensteinbrücke die Pragstraße hinauffahren. Logischer und verantwortungsvoller Vorschlag der Verwaltung hätte nun bei Sperrung der Rosensteinbrücke die Wiedereröffnung der Wilhelmsbrücke sein müssen. Sie möchte wissen, wohin sich nun der überörtliche Verkehr bewege und wo sich Staus bildeten. Ebenso müsse der Stadt-

bezirk weiterhin erschlossen werden und der innerörtliche Ziel- und Quellverkehr eine Möglichkeit zur Neckarquerung erhalten. Eine Fahrt über den Rosensteintunnel sei unlogisch und keine gute Bürgerpolitik. Die Stadträtin bittet um Darstellung des Verkehrsflusses, der bisher über die Rosensteinbrücke erfolgt sei, denn im Radio seien regelmäßige Staumeldungen zu hören. An Herrn Mutz richtet sie die Frage nach Fertigstellung der Rampe Neckartalstraße/König-Karls-Brücke, denn diese werde eine gewisse Entlastung bringen. Selbstverständlich könne die Wilhelmsbrücke die Rosensteinbrücke nicht ersetzen, aber zumindest für eine Erleichterung sorgen, weshalb ihre Fraktion den Antrag der Freien Wähler unterstütze. "Eigentlich" hätte die Verwaltung diesen Vorschlag selbstständig vorbringen müssen.

StR Conzelmann (SPD) dankt für die Berichte und schließt sich dem Lob seiner Vorrednerin für das verantwortungsvolle Handeln an. In der Sache müsse er StRin Bulle-Schmid jedoch widersprechen, denn der Rosensteintunnel zeige Wirkung. Es gebe deutlich weniger Verkehr im Bereich der Rosensteinbrücke, und von einem "verkehrlichen Super-GAU" zu sprechen, gehe vollkommen an der Realität vorbei. Die Verwaltung habe vorbildlich reagiert und schon vor Einfahrt in den Hallschlag entsprechende elektronische Tafeln aufgestellt. Als Anwohner habe er den Eindruck, dass dies hervorragend funktioniere. Der Vorschlag zur Öffnung der Wilhelmsbrücke ergebe aus seiner Sicht keinen Sinn. Die Rosensteinbrücke habe primär die Funktion, den Verkehr von der Schönestraße Richtung Pragsattel zu führen. Genau dies sei mit der Wilhelmsbrücke nicht möglich, denn in der Badstraße gebe es keine Möglichkeit, nach links auf die Wilhelmsbrücke abzubiegen. Weitere wichtige Funktion der Rosensteinbrücke sei die Abwicklung der Bus- und Stadtbahnlinien, was über die Wilhelmsbrücke ebenfalls nicht möglich sei. Eine Öffnung der Wilhelmsbrücke ziehe somit lediglich von Norden her mehr Verkehr in die Brückenstraße. Insofern könne er die Kritik an der Verwaltung nicht nachvollziehen. Er sei hingegen froh über die sachliche Darstellung und den Hinweis, dass die Öffnung der Wilhelmsbrücke keine Verbesserung erbringe. Bei Umleitung über Reinhold-Maier-Brücke und Rosensteintunnel ist dem Stadtrat wichtig, die Verkehre nochmals genau zu betrachten. Insbesondere in Münster könne eventuell eine Anpassung des Tempolimits erfolgen und die Ampelschaltung an der Löwentorstraße/Ende des Rosensteintunnels optimiert werden. Bezüglich des ÖPNV verweist er ähnlich wie StR Peterhoff auf die dreimonatige Stilllegung der U13 wegen Gleisumbau auf der Pragstraße. Weil hier auch die U16 als Verstärkerlinie betroffen sei, sei es seiner Fraktion wichtig, die U16 zumindest auf der Trasse zwischen Fellbach und Wilhelmsplatz aufrechtzuerhalten. Ziel müsse weiterhin sein, den ÖPNV zu stärken.

Für die Vorstellung der Maßnahmen und die richtige Reaktion der Brückensperrung dankt StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei). Obwohl er selbst nicht Anwohner sei und die Situation vor Ort nicht im Detail kenne, gehe seine Fraktionsgemeinschaft davon aus, dass die Thematik "entspannt" angegangen werden könne. Um die Verkehrswende und die hochgesteckten Klimaziele zu erreichen, müsse die Verkehrsmenge massiv reduziert werden. Bezüglich der Sanierung der Brücke und einem Neubau führe dies zu Überlegungen, die miteinbezogen werden müssten. Mit der Sperrung der Wilhelmsbrücke für den motorisierten Verkehr seien bereits Alternativen für den Rad- und Fußverkehr geschaffen worden, die den Umstieg erleichterten. Er erklärt, in vielen Städten weltweit seien große Veränderungen stets dann erfolgt, wenn es auf bestehenden Strecken zu Unfällen oder Schäden gekommen sei. Er sehe daher für Stuttgart nun auch die Chance zu untersuchen, was geschehe, wenn die Brücke für den Autoverkehr gesperrt werde. Wichtig ist für den Stadtrat die Frage des ÖPNV und deren langfristige Regelung (Verkehrsführung, Ersatzverkehr etc.). Er hoffe auf ein engagier-

teres Vorantreiben der Verkehrswende auch in Bad Cannstatt, weshalb er folgerichtig den Antrag ablehne.

Den Standpunkt seines Vorredners hält StR Serwani (FDP) gegenüber der Bad Cannstatter Bevölkerung für zynisch. Er begreife die Situation in keiner Weise als Chance. Die Schließung der Wilhelmsbrücke sei ein Verkehrsversuch, der zeitlich begrenzt sein werde. Als diesem Versuch zugestimmt worden sei, habe die Rosensteinbrücke noch genutzt werden können. Wer weiterhin für eine fortgesetzte Sperrung der Wilhelmsbrücke plädiere, wolle den großen Umstieg, der aber nicht funktionieren könne. Er kenne keinen Einwohner in Bad Cannstatt, der weite Umwege begrüße. Der Stadtrat betont, die Auswirkungen durch Umleitungen auf Gewerbetreibende dürften nicht vergessen werden. Die Stadtbahn müsse umgeleitet und der ÖPNV trotz dieser schwierigen Maßnahmen gestärkt werden. In der Forderung des Abbruchs des Verkehrsversuches sehe er keinen wilden Aktionismus; es sei keine komplette Sperrung der Wilhelmsbrücke, sondern lediglich ein Versuch beschlossen worden. Es sei klar, dass es durch die Öffnung der Wilhelmsbrücke keine Entlastung in der Neckarvorstadt gebe, aber eine große Entlastung habe sich bereits durch den Rosensteintunnel ergeben, der zuvor im Rat von einigen Fraktionen abgelehnt worden sei. Er wolle sich den Äußerungen von StR Schrade und StRin Bulle-Schmid anschließen und fordere die sofortige Öffnung der Wilhelmsbrücke.

Als Anwohnerin empfindet StRin Köngeter (PULS) die Äußerungen von StR Pantisano nicht als zynisch. Im Sinne der Förderung nachhaltiger Mobilität dürfe es bei Ausfall einer Straße oder Brücke nicht der erste Reflex sein, eine bessere Rad- und Fußwegstruktur zurückzunehmen und damit dieser Förderung entgegenzustehen. Sie verweist auf die aktuell staufreie Wilhelm- und Überkinger Straße; es gebe dort weniger Verkehr, weil die Autos dort nun weniger Ziele hätten als zuvor. Entscheidend sei jedoch, dass diese beiden Straßen Zugänge zu Kitas, Schulen und Einkaufsstraßen/Fußgängerzonen darstellten, wohin die Bad Cannstatter Bevölkerung die Strecken bequem und sicher zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen könne. Erfreulicherweise lasse sich sagen, weniger Straßen generierten weniger Verkehr; es werde eine Anpassung erfolgen. Es müsse die Chance genutzt und eine kleine Fahrradkampagne ausgerollt werden, in der auf die Erschwernisse und die Sinnhaftigkeit des Umstieges hingewiesen werde. Sie regt an, die Badstraße mittels eines Förderprogrammes neu zu beleben und Leerstände zu beseitigen und damit die Möglichkeiten von weniger Verkehr in Straßen aufzuzeigen. Des Weiteren könne die Pfortnerung in Fellbach vorangetrieben werden. Zudem stehe mit der Reinhold-Maier-Brücke ein weiterer Übergang über den Neckar zur Verfügung. Die Stadträtin unterstützt den Vorschlag von StR Conzelmann, die U16 Richtung Wasen umzuleiten.

Dem Dank für die übersichtliche Darstellung und das risikobewusste Vorgehen der Verwaltung schließt sich StR Dr. Mayer (AfD) an. Die Schließung als Chance zu begreifen, ist für ihn jedoch sehr abgehoben und die entsprechenden Argumente technokratisch und theoretisch. Der Rosensteintunnel entlaste lediglich den Verkehr an der Wilhelma, weshalb dieses Argument nicht ziehe. Der Verkehr aus Norden, der nach Bad Cannstatt wolle, sei nun gezwungen, über die König-Karls-Brücke zu queren. Es fehlten 50 % der Brücken. Er regt an, sich am Vorbild der Natur zu orientieren, die überall dort, wo etwas "ströme", wie beispielsweise bei Wasserwegen oder dem Blutkreislauf, Anastomosen bzw. Alternativstrecken ausbilde. Die Wilhelmsbrücke weiter geschlossen zu halten, gehe am Bedarf der Stuttgarter Bürger vorbei, weshalb er sich in Gänze dem Antrag der Freien Wähler anschließe.

Auf die Nachfrage von StR Körner zur Zukunftsperspektive aus technischer Sicht erklärt BM Thürnau, es erfolge zunächst eine Prüfung. Ein Ziel dabei sei, die Brücke zumindest für die Stadtbahn zu ertüchtigen. Er könne aus der heutigen Sicht allerdings keine Hoffnung machen. Sobald ein Ergebnis vorliege, erfolge erneute Darstellung im Ausschuss.

Herr Mutz dankt für das Lob und Vertrauen; man habe sich die Entscheidung, die Brücke zu sperren, nicht leichtgemacht. Der Tiefbauamtsleiter schließt sich den Erläuterungen des Vorsitzenden an, der ergänzt, ein Abriss und Neubau bedinge einen jahrelangen Ausfall. Herr Mutz erklärt, eine Ertüchtigung für die Stadtbahn zu prüfen; eine Öffnung nur für PKWs sei schwierig, da LKWs das Fahrverbot manchmal nicht einhielten. Dies habe zuvor bereits personell kontrolliert werden müssen. Eine Entlastung könne durch die Rampe zur König-Karls-Brücke erzielt werden, die aber einen Fertigstellungshorizont von ca. zwei Jahren aufweise. Es gebe derzeit noch zu viele Unwägbarkeiten; wenn mehr Gewissheit bestehe, werde erneut im Ausschuss berichtet. Die Rosensteinbrücke sei ein sehr filigranes Bauwerk mit wenig Reserven, was bei den anderen Brücken in Stuttgart zum Glück nicht der Fall sei. Nichtsdestotrotz erreichten in Stuttgart und bundesweit die Brücken ein gewisses Alter, in dem eine Erneuerung anstehe. Über die Gesamtsituation der Stuttgarter Brücken kündigt er einen Bericht vor der Sommerpause an. Es gebe einige Brücken, für die heute in die Neuplanung eingestiegen werden müsse. Es handle es sich dabei um "richtige Großprojekte", die viel Geld kosteten und eine intensive Planung benötigten.

Ergänzungen zum Endzustand gibt Herr Hemmerich (ASW), der einen voraussichtlichen Ersatzneubau für die Rosensteinbrücke bestätigt. Dies bedeute den Einstieg in eine umfassende Planung zu der Frage, welche zukünftigen Leistungen, wie zum Beispiel das Angebot für den Radverkehr, Verkehrsbeziehungen für den Kfz-Verkehr etc., die neue Brücke erbringen solle. Damit verbunden sei die Prüfung der direkt angrenzenden Knotenpunkte Rosensteinbrücke-Nord und -Süd, wozu bereits bestehende Ideen - hier speziell rund um den Bunker - mitbetrachtet würden. Nicht zu vernachlässigen seien die langfristigen Überlegungen zur "Stadt am Fluss", das Wettbewerbsergebnis Neckarknie oder der Umgang mit dem öffentlichen Raum der Stadtbahnhaltestelle U14. Es müssten nun sehr schnell Antworten zu diesem Endzustand gefunden werden, der vom Rat intensiv diskutiert werden müsse.

Zum Verkehrsversuch Wilhelmsbrücke und dem aktuellen Verkehrszustand führt Herr Hemmerich aus, der Versuch sei mit der Argumentation gestartet worden, mit der Fertigstellung des Rosensteintunnels die Rosensteinbrücke zu entlasten und diese dann die Verkehre von beiden Brücken aufnehmen zu lassen. Dies habe sich in den wenigen Wochen vor Schließung bestätigt. Aktuell ständen beide Brücken nicht mehr zur Verfügung, und es gebe derzeit noch keine Erkenntnis darüber, ob die Wilhelmsbrücke wieder geöffnet werden könne und was in diesem Fall geschehe. Diese Fragen müssten von der Fachverwaltung aufgearbeitet werden. Dementsprechend würden zunächst das Verkehrsgeschehen intensiv beobachtet und Erhebungen durchgeführt. Die Straßenverkehrsbehörde werde Informationen sammeln und Gespräche mit Polizei, Rettungskräften, der SSB etc. führen. Letztendlich gehe es darum, verkehrssichere Zustände zu erhalten und zu erreichen.

Frau Scherz (AfÖO) greift zunächst den Verfahrensstand auf und erklärt, der Antrag der Freien Wähler adressiere daran, ob der Verkehrsversuch weitergeführt werde oder nicht. Die aktuelle Situation sei ein Havariefall und die Verkehrsführung verkehrsbehördlich angeordnet, um den Verkehr bei Sperrung der Rosensteinbrücke abzuwickeln.

Sie betont den Unterschied zwischen verkehrsplanerischen Zielen und Wünschen und dem Sachstand, auf welcher Rechtsgrundlage (§45 (1) STVO) aktuell agiert werde. Herr Mutz und Herr Hemmerich hätten auf die zahlreichen Unbekannten hingewiesen, weshalb die Verkehrssituation nun beobachtet werde. Es müsse ebenfalls geprüft werden, wie die Verkehrsregelung mit den anstehenden Baumaßnahmen im weiteren und näheren Umfeld zu vereinbaren sei, Veranstaltungen sich auswirkten, Bad Cannstatt für Sicherheits- und Rettungsfahrzeuge zu erreichen sei und ein verkehrssicherer Zustand für alle Verkehrsarten erzielt werden könne. Die Frage, ob ein Versuch weiterlaufe oder nicht, könne nicht durch den Gemeinderat bestimmt werden. Die Diskussion habe heute die zahlreichen Schwierigkeiten und Aspekte aufgezeigt, aber die Entscheidung über die nächsten Jahre seien temporäre Maßnahmen im Zuge der Bauabwicklung an der Rosensteinbrücke, die verkehrsbehördlich getroffen würden. Es könne noch keine Aussage zum weiteren Umgang mit der Wilhelmsbrücke getätigt werden; es gebe viele Argumente dafür und dagegen. Dies müsse sehr dezidiert und Schritt für Schritt entschieden werden. Zur Nachfrage von BM Thürnaeu zur zeitlichen Einschätzung, wann die Fragestellung der Umleitungsverkehre dargestellt werden könne, erklärt Frau Scherz, es handle sich um einen laufenden Prozess. Sobald Klarheit bestehe, ob das System während der Baustellenführung belassen werde, erfolge ein erneuter Bericht. Im Augenblick bestehe ein verkehrssicherer Zustand, und nun müssten die anderen Themen bearbeitet werden.

StR Körner möchte mitgeben, die Durchfahrt durch den Ortskern Münster zu erschweren und Durchfahrten von LKWs zu kontrollieren. StR Schrade erbittet einen weiteren Bericht in vier Wochen, wie sich die Situation entwickle. Außerdem möchte er wissen, wie großräumig die Verkehrslage beobachtet werde. Den Vorschlag einer intensiven Prüfung begrüßt StRin Bulle-Schmid. Von der Polizei habe sie Kritik zur Erreichbarkeit gehört. Dieses Problem dürfe nicht erst in vier Wochen gelöst werden.

Die Verkehrsabwicklung werde im Gesamtkontext betrachtet, erklärt Frau Scherz. Klar sei, dass die Rosensteinbrücke in den nächsten Jahren Auswirkungen haben werde. Die Frage sei, wann sich das System und die Verkehrsströme eingespielt hätten. Man sei als Verkehrsbehörde permanent im Austausch mit Polizei und Rettungsdiensten; die Polizei gebe bei Problemen sofort Rückmeldung. Die Zufahrt sei gewährleistet; an der Wilhelmsbrücke sei entsprechend nachjustiert worden. Sicherheit sei das oberste Gebot.

BM Thürnaeu sagt einen zeitnahen Bericht zu. Eine Abstimmung des Antrages findet unter Zustimmung von StR Schrade nicht statt. Danach schließt der Vorsitzende den Tagesordnungspunkt.

Zur Beurkundung

Schmidt / pö

Verteiler:

- I. Referat SOS
zur Weiterbehandlung
Amt für öffentliche Ordnung
Branddirektion (2)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
 2. Referat T
Tiefbauamt (2)
 3. *BezA Bad Cannstatt*
 4. Stadtkämmerei (2)
 5. Amt für Revision
 6. L/OB-K
 7. 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