

Stuttgart, 26.11.2020

## Baulicher Radweg Theodor-Heuss-Straße - Planungsbeschluss

### Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	08.12.2020
Bezirksbeirat Mitte	Beratung	öffentlich	14.12.2020
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	15.12.2020

### 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 Amts 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 Amts 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.

### Begründung

#### Ausgangslage:

Die Theodor-Heuss-Straße ist Teil des City-Rings. Über sie wird die B27a geführt. Im Untergrund verläuft der Innentunnel der S-Bahn. Der heute vorhandene Querschnitt wurde im Zuge der Wiederherstellung der Straßenoberfläche nach Abschluss des Baus des S-Bahntunnels in den 70er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts hergestellt. Damals wurde die Seitenräume ganz bewusst durch die Anlage von durchgehenden Baumstreifen von der Fahrbahn separiert. Die Fahrbahn wurde, geteilt durch einen

durchgehenden Mittelstreifen, zweibahnig mit je drei Fahrstreifen angelegt. Je Richtung gab es zwei durchlaufende Fahrstreifen. Der dritte Fahrstreifen wurde als Verzögerungs- bzw. Beschleunigungs- oder Verflechtungsstreifen für die Verkehre der Querstraßen genutzt.

Als Konsequenz dieses Querschnitts wirkte die Straße als Zäsur zwischen der City und dem Hospitalviertel.

In den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde die Verwaltung beauftragt, die Straße so umzugestalten, dass zum einen die Trennwirkung vermindert wird und zum anderen die Seitenräume attraktiver gestaltet werden. Zusätzlich sollten Radverkehrsanlagen hergestellt werden.

In der verkehrlichen Überprüfung konnte festgestellt werden, dass der jeweils dritte Fahrstreifen für den Verkehrsablauf entbehrlich ist. Auf der freiwerdenden Fläche konnten Radfahrstreifen und Längsparkplätze geplant werden. Da der entbehrliche Fahrstreifen nicht für die Regelmäße eines Nebeneinanders von Radfahrstreifen und Längsparken ausreichend breit war, war geplant, in den angrenzenden Baumstreifen einzugreifen. Der Eingriff in den Baumstreifen hätte jedoch einen erheblichen baulichen Aufwand erfordert.

Deshalb hat man sich entschieden, zunächst auf einen Eingriff in die Seitenräume zu verzichten und Radfahrstreifen und Längsparken nach den damals geltenden Mindestmaßen auszuführen. So wurde im Jahr 2002 im Abschnitt zwischen der Kiene- bzw. Willi-Bleicher-Straße und dem Rotebühlplatz in beiden Fahrtrichtungen ein Radfahrstreifen markiert. Die Fortführung des Radverkehrs erfolgt in beiden Fahrtrichtungen über Gehwege mit dem Zusatz Radverkehr frei. Zusätzlich wurden Längsparkplätze eingerichtet.

Parallel dazu wurde in den Seitenräumen begonnen, den durchgehenden Grünstreifen mit seinen Baumstandorten zu unterbrechen und die Bäume in runde Einzelbeete zu unterteilen. Dieses Konzept wurde im Laufe der Jahre in Abstimmung mit den Anliegern bei deren Sanierungs- bzw. Neubaumaßnahmen an verschiedenen Stellen fortgeführt. Die freiwerdenden Flächen können seitdem vielerorts für Außengastronomie genutzt werden.

Die Radfahrstreifen werden wegen ihrer Mindestmaße und den geringen Sicherheitsabständen zu den Längsparkständen seit vielen Jahren kritisiert.

Im Jahr 2017 wurde vom Gemeinderat der Zielbeschluss „eine lebenswerte Innenstadt für alle“ gefasst. Damit soll in der zentralen Innenstadt innerhalb des Cityrings die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum noch einmal deutlich erhöht werden. Bestandteil des Zielbeschlusses ist es auch, dass alle bewirtschafteten Parkplätze an der Oberfläche in den öffentlichen Straßenräumen entfallen sollen. In den Parkbauten bestehen ausreichende Kapazitäten, um den Wegfall der Parkplätze zu kompensieren. Für die Theodor-Heuss-Straße eröffnet dies den Spielraum, die vorhandenen Längsparkplätze aufzugeben und damit die Radverkehrsanlagen verbreitern zu können.

Neben der geringen Breite wird an den Radfahrstreifen in der Theodor-Heuss-Straße zusätzlich kritisiert, dass es keine bauliche Sicherung gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr gibt.

Als Zielvorstellung wurde daher aus der Mitte der Radfahrenden das aus dem angelsächsischen Raum stammende Format einer „protected bikelane“ formuliert. Dieses beinhaltet neben einer großzügigen Breite eine bauliche Sicherung bzw. Trennung zum Kraftfahrzeugverkehr. Diese kann durch Pflanzstreifen, Pflanzkübel oder Trennelemente aus Gummi, Plastik oder Beton erfolgen.

Verursacht durch die Coronapandemie und der sich hieraus ergebenden Zunahme des Radverkehrs und der gleichzeitig zu beobachtenden Abnahme des Kraftfahrzeugverkehrs wurde auf Antrag verschiedener Gemeinderatsfraktionen die Verwaltung beauftragt, unter anderem in der Theodor-Heuss-Straße dem Radverkehr mehr Raum zur Verfügung zu stellen.

Dies erfolgte als „pop-up-bikelane“ durch Umwandlung des rechten der beiden Fahrstreifen in einen vorübergehend markierten Radfahrstreifen, der in Fahrtrichtung Bolzstraße zusätzlich für den Linienbusverkehr freigegeben wurde. Gleichzeitig wurden, entsprechend dem Zielbeschluss „eine lebenswerte Innenstadt für alle“ die Längsparkstände aufgehoben. Die Einrichtung der „pop-up-bikelane“ wurde als Verkehrsversuch von Anfang Juni 2020 bis 04. Oktober 2020 umgesetzt. Die begleitende Evaluierung hat ergeben, dass die Bikelane nicht dauerhaft eingerichtet werden kann. Vielmehr wurde festgestellt, dass eine bauliche Umsetzung des Radweges mit zwei verbleibenden Fahrspuren eine Lösung darstellt, welche allen Ansprüchen gleichermaßen gerecht wird. Verwiesen wird auf die ausführliche Begründung aus dem Bericht im STA am 29.09.2020, TOP 12.

Die Verwaltung wurde auf dieser Grundlage beauftragt, die Umsetzung baulicher Radwege in der Theodor-Heuss-Straße vorzubereiten.

#### Randbedingungen:

Bei der Planung sind folgende Randbedingungen zu berücksichtigen:

Die Theodor-Heuss-Straße wurde in der von der Verwaltung an ein externes Büro vergebenen Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen in Stuttgart als Teilstück des innerstädtischen Verteilerrings entlang des kompletten Cityrings festgelegt. Für Radschnellverbindungen sind erhöhte Qualitätsstandards bezüglich Breite, Sicherheit und Verlust- bzw. Wartezeiten an Signalanlagen anzuwenden.

Darüber hinaus sind entlang der Theodor-Heuss-Straße folgende Belange zu beachten:

- Mobilitätseingeschränkte Personen und deren Parkbedürfnisse
- ÖPNV/Bushaltestellen
- Lieferverkehr (Ausweisung von Haltemöglichkeiten)
- Taxiverkehr
- Rettungsdienste
- Geordnetes Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen
- Motorisierte Zweiradparkplätze/E-Roller
- Die Situation des Fußgängerverkehrs bezüglich der Sicherheit, Leichtigkeit und Attraktivität
- Erhalt des Baumbestands, der nur ausnahmsweise und in Einzelfällen infrage gestellt werden kann, sofern zur Umsetzung des Konzepts keine Alternativen bestehen

- Erhalt der schräg angeordneten Stellplätze der Einsatzfahrzeuge des Polizeireviers 1 im Gebäude Theodor-Heuss-Straße 11
- Die Bäume in den gemeinsamen Baumbeeten sollen nach Möglichkeit vereinzelt werden. Der Durchmesser der einzelnen Rundbeete soll mind. 5,0 m betragen

#### Beschreibung der Grundvorgaben der Vorzugsvariante:

Oberstes Ziel ist die Verkehrssicherheit des Radverkehrs, dem die Schnelligkeit bzw. die Leichtigkeit ggf. untergeordnet wird.

Der Radweg wird gegenüber der Fahrbahn des Kraftfahrzeugverkehrs durch den Einbau eines Bordsteins gesichert und hat eine durchgehende Breite von 3,0 m. Es ist vorgesehen, diesen Bordstein mit einer Höhe von 8 cm herzustellen. Zu den angrenzenden Gehwegflächen soll ein weiterer Bordstein mit 3 cm Höhenunterschied hergestellt werden. Dies erfordert umfangreiche Höhenanpassungen im Umfeld. Die genauen Ausführungsdetails lassen sich erst nach einer Bestandsvermessung festlegen.

An allen Querstraßen werden Gehwegüberfahrten hergestellt. Die im Bestand eingerichteten Fußgängerüberwege über die Querstraßen entfallen. An Kreuzungen und Einmündungen sowie Parkflächen o. ä. soll der Radweg auf 3 cm abgesenkt werden.

Die parallel verlaufenden Fahrstreifen sind im Bereich der Radverkehrsanlage jeweils mindestens durchgehend 3,0 m breit.

Die vorliegende Planung bedarf in Bezug einzelner Aspekte und der endgültigen Dimensionierung noch weiterer Abstimmungen zwischen den beteiligten Ämtern und der SSB. Dies bezieht sich u.a. auf folgende Themen:

- Lage und Anzahl der Parkierungseinrichtungen
- Anfahrbarkeit von hinter dem Radweg befindlichen Parkierungsflächen
- Bilanzierung der entfallenden/auszugleichenden Baumstandorte
- Querungsbereiche

#### Detailbeschreibung der Vorzugsvariante:

Fahrtrichtung Rotebühlplatz:

Der bauliche Radweg beginnt nach der Fußgänger-/Radfahrerfurt über die Friedrichstraße am Ende der Lautenschlagerstraße. Die Fahrbahn hat in diesem Straßenabschnitt bis zur Abzweigung der Willi-Bleicher-Straße (B27) drei Fahrstreifen.

Der Radweg wird am rechten Fahrbahnrand geführt. Bei der Ausfahrt in die als Einbahnstraße wegführende Börsenstraße überfährt der Kraftfahrzeugverkehr einen auf 3 cm abgesenkten Bordstein und quert auf diesem leicht erhöhten Niveau den Radweg und die sich anschließende Gehwegüberfahrt.

Am Abzweig der B27 nach rechts in die Willi-Bleicher-Straße muss der Radverkehr den abbiegenden Bundesstraßenverkehr kreuzen. Dies soll gesichert mit einer Signalisierung für den Radverkehr erfolgen. Der baulich angehobene Radweg endet vorher und der Radverkehr wird auf Fahrbahnniveau über die Willi-Bleicher-Straße geführt.

Im Bereich der Büchsenstraße wird auf Gehwegniveau eine Lieferzone ausgewiesen.

Im Verlauf der Gymnasiumstraße wird eine neue Fußgängerfurt über die Theodor-Heuss-Straße eingerichtet. Damit wird das Fußwegenetz engmaschiger.

Im weiteren Verlauf werden die Ein- bzw. Ausfahrten der als Einbahnstraßen betriebenen Gymnasiumstraße und Lange Straße analog zu der an der Börsenstraße zur Anwendung kommenden Lösung hergestellt.

Im Abschnitt zwischen der Lange Straße und dem Rotebühlplatz werden im Seitenraum auf Gehwegniveau Taxistellplätze und Elektroladestellplätze eingerichtet.

#### Fahrtrichtung Bolzstraße

Im Abschnitt zwischen dem Rotebühlplatz und der Lange Straße wird im Seitenraum auf Gehwegniveau eine Fläche ausgewiesen die tagsüber als Lieferzone genutzt werden kann. In den Abend- und Nachtstunden kann die Fläche für den Taxiverkehr genutzt werden. Der zeitliche Nutzungswechsel wird durch Ausschilderung geregelt.

Aufbauend auf dem Zielkonzept „eine lebenswerte Innenstadt für alle“ sollen die Lange Straße und Gymnasiumstraße in ihren Teilstücken zwischen Theodor-Heuss- und Kronprinzstraße als Erschließungsstraßen aufgegeben werden und in eine Fußgängerzone umgewandelt werden. Die Erschließung der Kronprinz Tiefgarage soll künftig ausschließlich über den Rotebühlplatz erfolgen. Die Funktionsfähigkeit dieser Lösung wurde auf Grundlage eines Verkehrsgutachtens nachgewiesen. Die Anschlüsse der beiden Straßen an die Theodor-Heuss-Straße werden entsprechend um- bzw. rückgebaut. Im Rahmen eines Erbbaurechtsvertrages aus dem Jahr 1975 hat sich die Stadt gegenüber dem Erbbauberechtigten der Tiefgarage Kronprinzgarage verpflichtet, je eine Zufahrt und Abfahrt von und zur Theodor-Heuss-Straße (über die Lange bzw. Gymnasiumstraße) sowie von und zum Rotebühlplatz zu schaffen. Änderungen dieser Regelung sind nur dann möglich, wenn der Erbbauberechtigte diesen zustimmt. Mit Beschluss am 30.06.2020 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik die Verwaltung beauftragt, entsprechende Gespräche mit dem Erbbauberechtigten aufzunehmen.

Die Einsatzfahrzeuge des Polizeireviers 1, das im Gebäude Theodor-Heuss-Straße 11 untergebracht ist, stehen in Schrägaufstellung zwischen dem bestehenden Radfahrstreifen und dem Grün-/Baumstreifen. Ausgelöst durch die Verbreiterung auf einen baulichen Radweg mit 3,0 m Breite müssen die Fahrzeuge in Richtung Seitenraum geschoben werden. Entsprechende Anpassungen werden im Rahmen der Vereinzelung der Bäume ausgeführt.

Nach der Fußgängerfurt Büchsenstraße ist die Linienbushaltestelle „Büchsenstraße“ an den neuen Radweg anzugleichen. Die Zielplanung beinhaltet die Aufhebung der vorhandenen Busbucht und eine Verschiebung der Bushaltestelle an den Fahrbahnrand. Dadurch wird ein Kreuzen/Queren des Busses über die Radverkehrsanlage vermieden. Der Haltestellenbereich wird in einer Breite von 3,2 m mit Wetterschutz zwischen Fahrbahnrand und verschwenktem Radweg platziert. Somit kann der Radverkehr unabhängig vom Busbetrieb die Haltestelle passieren. In den Detailplanungen ist hier eine gesicherte Querung des Radverkehrs über die Kienstraße zu schaffen.

Vor der Kienstraße wird im Seitenraum auf Gehwegniveau eine Lieferzone eingerichtet, nach der Kienstraße entstehen Ersatzstandorte für an anderer Stelle entfallende Elektroladestellplätze.

Zwischen der Willi-Bleicher-Straße und dem Übergang zur Fürstenstraße können 7 im Rost stehende Baumstandorte nicht an ihrem jetzigen Standort verbleiben. 2 dieser 7 Standorte sind derzeit ohne Baum. 4 der 7 Baumstandorte werden in Richtung Gebäude verschoben und entstehen dort neu. Mit diesem Verschieben der Baumstandorte lassen sich Eingriffe in die Mittelinsel der Straße vermeiden, welche die dort stehenden Bäume beeinträchtigen würden. 3 Baumstandorte müssen dauerhaft entfallen. Zusätzlich sind 2 weitere Bäume im Grünstreifen gegenüber der Einmündung Friedrichstraße zur Fällung vorgesehen. Für alle entfallenden Bäume sind Ausgleichspflanzungen/Ersatzstandorte gemäß Baumschutzsatzung vorgesehen. In diesem Bereich sollen künftig vor allem neue Lastenradabstellanlagen geschaffen werden.

Die Linienbushaltestelle „Kleiner Schloßplatz“ soll analog der Haltestelle „Büchsenstraße“ ausgeführt und der Radweg soll verschwenkt werden. Die dortige Radverleihstation muss verlegt werden. Hier müssen noch Lösungen hinsichtlich der dort kreuzenden Friedrichstraße gefunden werden.

Der geplante Entfall der Parkplätze vor der LBBW/Kleiner Schloßplatz muss mit der LBBW verhandelt werden. Es gibt Verträge, die der LBBW dort Stellplätze zusagen. Verhandlungen mit der LBBW laufen.

Der Radweg endet am Einmündungsbereich der Bolzstraße in die Friedrichstraße. Eine spätere Fortführung entlang der Friedrichstraße bis zum Arnulf-Klett-Platz ist Bestandteil der Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen. Parallel dazu wird die am Übergang in die Bolzstraße beginnende Lautenschlagerstraße als Radverbindung in Richtung Hauptbahnhof gesehen. In dieser wird der Radverkehr in beiden Fahrrichtungen auf der Fahrbahn geführt. In Fahrtrichtung Hauptbahnhof wurde hierfür die in Gegenrichtung angeordnete Einbahnregelung zwischen Thouret- und Bolzstraße für den Radverkehr freigegeben.

### Rotebühlplatz

Die planerische Darstellung der Kreuzung Rotebühlplatz zeigt einen ersten Vorschlag auf, wie ein hinsichtlich der Belange des Radverkehrs erweitertes Angebot aussehen könnte. Die Planung muss jedoch noch intensiv zwischen der Straßenverkehrsbehörde, dem Tiefbauamt, dem Amt für Stadtplanung und Wohnen und den SSB abgestimmt werden. Ein besonderer Schwerpunkt ist dabei der Umgang mit dem Thema ÖPNV/Busbeschleunigung.

Am Rotebühlplatz wird die dort endende Theodor-Heuss-Straße von der Hauptradroute 3 gekreuzt. Diese verläuft vom Berliner Platz über die Fritz-Elsas-Straße und den Rotebühlplatz zum Wilhelmsplatz und weiter Richtung Degerloch.

Am Knoten Rotebühlplatz sind im Bestand Radfahrangebote in verschiedenen Relationen und Arten vorhanden. Ein umfassendes Gesamtkonzept, das alle Relationen gleichermaßen bedient, soll im Zuge der Radverkehrsmaßnahme erstellt und umgesetzt werden.

Eine attraktive Radverkehrsführung über den Knotenpunkt kann erfolgen, wenn der Radverkehr, angeordnet am rechten Fahrbahnrand, auf Fahrbahnniveau geradlinig in einer gemeinsamen Freigabe mit dem Kfz-Verkehr über die Kreuzung geführt wird. Das Linksabbiegen des Radverkehrs kann indirekt über entsprechend eingerichtete Aufstell-

flächen erfolgen. Dabei ist im Weiteren zu klären, ob es gelingt, die Aufstellflächen verkehrssicher auszuführen und in den Signalablauf integrieren zu können. Rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge, welche in kombinierten Geradeaus-/Rechtsabbiegestreifen geführt werden, müssen den parallel freigegebenen bevorrechtigten Radverkehr passieren lassen.

Um das Angebot für den Radverkehr zu steigern, muss in den Zufahrten der Kreuzung grundsätzlich eine Neuverteilung des Straßenraums umgesetzt werden. Hier ist – wie bei jeder Veränderung des Straßenraums - auf der Grundlage der Verkehrssicherheit eine Abwägung der Interessen des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs und des Kfz-Verkehrs vorzunehmen.

Mit dieser Maßgabe soll der vorliegende Vorentwurf für den Rotebühlplatz weiter ausgearbeitet und abgestimmt werden. Ziel ist hier eine zeitnahe Realisierung im Anschluss an den Bau des Radverkehrsangebots entlang der Theodor-Heuss-Straße.

### **Termine:**

Aufgrund des Planungsumfangs und der Komplexität der Maßnahme ist mit einem Baubeginn frühestens 2023 zu rechnen.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die Finanzierung erfolgt ausschließlich als Einzelprojekt über eine Anmeldung zum Doppelhaushalt 2022/23.

### **Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

Referat T  
Referat SOS

### **Vorliegende Anfragen/Anträge:**

Keine

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

Keine

Peter Pätzold  
Bürgermeister

Anlagen

Plan-Nr. 51-T-142 (3 Abschnitte, Plandarstellung Rotebühlplatz nachrichtlich)



<Anlagen>