

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	323
		<b>TOP:</b>	5
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	11.10.2022		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Thürnau		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Dr. Karajan (Karajan Ingenieure, Stuttgart) Herr Wallisch (ASW)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Klemm / th		
<b>Betreff:</b>	<b>Verkehrliche Untersuchung der Seitenfahrbahn im Zusammenhang mit dem anstehenden Wettbewerb WST Neubau Kulissengebäude - mündlicher Bericht Karajan Ingenieure -</b>		

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 führt Herr Wallisch in die Thematik ein und erläutert kurz die Historie. Danach berichtet Herr Dr. Karajan im Sinne seiner Präsentation. Ergänzende Anmerkungen sind nachfolgend in zusammengefasster Form mit Verweis auf die jeweilige Folien- nummer wiedergegeben.

Sein Büro, so der Vortragende, sei vom Amt für Stadtplanung und Wohnen (ASW) be- auftragt worden zu prüfen, welche Konsequenzen der Entfall von Fahrstreifen an den Seitenfahrbahnen der Konrad-Adenauer-Straße hätte. Nach einem kurzen Inhaltsüber- blick (Folie 2) stellt Herr Dr. Karajan mit Folie 3 die Ausgangslage mit Blick auf den Gebhard-Müller-Platz im Zusammenhang mit dem Projekt S21 vor. Die Unterführung in der Willy-Brandt-Straße werde verlängert und erhalte eine deutlich größere Deckelung. In der Konrad-Adenauer-Straße seien die Nebenfahrbahnen im Moment in Richtung Charlottenplatz und von dort kommend 2-streifig und gingen im Knotenpunktbereich auf 3 Fahrstreifen. In der Schillerstraße, vom Bahnhof kommend, habe man 2 Linksabbie- gespuren Richtung Neckartor (Willy-Brandt-Straße) sowie 2 Rechtsabbiegestreifen Richtung Charlottenplatz. Vom Wagenburgtunnel kommend könne man auf 2 Streifen links Richtung Charlottenplatz abbiegen. Danach kommt Herr Dr. Karajan auf den vor-

liegenden Entwurf - Variante 2 - zur Einschränkung der Nebenfahrbahnen (Folie 4) zu sprechen. Dabei bleibe die Unterführung mit 4 Fahrstreifen erhalten. Richtung Neckartor sehe die Planung 2 Fahrstreifen und einen zusätzlichen Radfahrstreifen sowie einen Fußweg vor. In der Gegenrichtung (Charlottenplatz) sei es ein Fahr-, ein Grün- und ein Radfahrstreifen sowie Gehwegfläche. Auf Folie 5 werden mögliche Flächenerweiterungen und die dafür notwendigen baulichen Maßnahmen dargestellt. Die Konsequenzen daraus erläutert Herr Dr. Karajan kurz: Die Unterführung müsse in stadtein- und stadtauswärts fahrender Richtung verschoben werden. Hinzu komme Richtung Charlottenplatz ein Fahrstreifen, ein Gehweg, ein Grün- und ein Radfahrstreifen, in der Gegenrichtung seien es 2 Fahrstreifen sowie ein Geh- und Radweg.

Diese Ausgangssituation sei verkehrstechnisch bewertet worden (Folie 6). Anhand der neusten verfügbaren Verkehrszahlen (2017) erläutert der Berichtersteller die täglichen Verkehrsbelastungen über 24 Stunden:

- Schillerstraße ca. 42.000 Fahrzeuge
- Nebenfahrbahnen Konrad-Adenauer-Straße ca. 26.000 Fahrzeuge
- Wagenburgtunnel ca. 24.000 Fahrzeuge
- Willy-Brandt-Straße ca. 21.000 Fahrzeuge
- B14-Unterführung ca. 69.000 Fahrzeuge

Die Untersuchung habe den Rückbau der Schillerstraße noch nicht berücksichtigt, betont Herr Dr. Karajan. Mit Folie 7 werden die der Planung zufolge freiwerdenden, heutigen Verkehrsflächen sowie die Buslinien 40, 42 und 44 und die B14-Unterführung mit 2 Fahrstreifen je Richtung dargestellt, die ausreichend leistungsfähig seien. Betrachtet habe man die Verkehrsspitzen morgens und abends (Folie 8) mit der wesentlichen Änderung der Reduzierung der 2 Rechts- und der 2 Linksabbiegestreifen von der Schillerstraße sowie die beiden Linksabbiegestreifen vom Wagenburgtunnel kommend. Dabei stelle man maßgebende Ströme an dem Knotenpunkt fest (Stand 2017). Anschließend sei eine Leistungsfähigkeit der planungsgemäß verbleibenden Fahrstreifen jeweils morgens und abends vorgenommen worden (Folie 9, 10). Demnach komme es in den Morgenstunden zu einer Überlastung des Rechtsabbiegers Richtung Charlottenplatz, des Linksabbiegers vom Wagenburgtunnel kommend. Auch die Nebenfahrbahn Richtung Neckartor und Richtung Schillerstraße seien überlastet. In den Abendstunden steige die Überlastung noch an, dann seien auch der Linksabbieger stadtauswärts von der Schillerstraße und die Nebenrichtung aus der Willy-Brandt-Straße überlastet. Mit Folie 11 stellt der Vortragende die Staulängen morgens und abends grafisch dar. Dabei zeige sich die deutliche Ausweitung des kontinuierlich anwachsenden Rückstaus zum Ende der Verkehrsspitzen. Diese Feststellungen führten zum Ergebnis der Prüfung: Mit den heute vorhandenen Verkehrsbelastungen sei die kurzfristige Reduzierung von Fahrstreifen in den Nebenfahrbahnen der Konrad-Adenauer-Straße im gewünschten Umfang noch nicht möglich (Folie 12). Neben zahlreichen Staus, auch auf den umgebenden Straßenzügen, komme es zudem zur Verlängerung der Fahrzeiten der Buslinien 40, 42 und 44. Ein stufenweises Vorgehen sei aus verkehrlicher Sicht möglich: So sei nach dem Rückgang des Verkehrs auf der Schillerstraße und der Verschiebung der Rampe zu einem späteren Zeitpunkt die Rücknahme von Fahrstreifen möglich.

Ihren Dank für den Vortrag äußern StR Peterhoff (90/GRÜNE), StR Dr. Vetter (CDU), StRin Schanbacher (SPD), StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tiereschutzpartei), StR Serwani (FDP), StRin Köngeter (PULS), StR Schrade (FW) sowie StR Dr. Mayer (AfD).

StR Serwani bittet um Zurverfügungstellung der Präsentation im Nachgang zu der Sitzung.

StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE) merkt an, der Vortragende solle beim Wort "Verkehr" grundsätzlich neben dem Auto- auch den Rad- und Fußverkehr und den ÖPNV einbeziehen. StRin Schanbacher und StRin Köngeter teilen diese Meinung - alle Verkehrsarten müssten in eine Bewertung einfließen.

Während StR Dr. Vetter, StR Serwani, StR Schrade und StR Dr. Mayer der Empfehlung von Herr Dr. Karajan folgen können, positionieren sich StR Peterhoff, StRin Schanbacher, StR Pantisano und StRin Köngeter der Untersuchung gegenüber kritisch. So sind Letztere einhellig der Meinung, einerseits müsse die Verkehrswende entschieden vorangetrieben werden, andererseits müsse sich der Rat zu dem mehrheitlich beschlossenen Ziel der Klimaneutralität bis 2035 und zu dem Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) bekennen. StR Pantisano meint, ein Teil der Fraktionen stelle einmal getroffene Beschlüsse im Nachhinein in Frage, was StR Dr. Vetter widerlegt. StRin Schanbacher verwehrt sich gegen Vorwürfe, man wolle die Bevölkerung mit mutigen Schritten in Richtung Verkehrsreduzierung verärgern.

Verschiedentlich werden die von Herrn Dr. Karajan zugrunde gelegten Verkehrszahlen von 2017 als veraltet beanstandet. Dem stimmt Herr Wallisch zwar zu, jedoch seien dies die aktuellsten Zahlen, und es lägen in Kürze neue Daten vor, die dann einen realistischeren Blick in die Zukunft ermöglichen.

StR Peterhoff meint, aktuelle Zahlen zeigten seit der Corona-Pandemie ein deutlich reduziertes Verkehrsaufkommen, und zudem sei z. B. in der Wagenburgstraße die Busspur hinzugekommen, die sich auf den Linksabbieger von der Wagenburg- in Richtung Konrad-Adenauer-Straße auswirke. Die Präsentation habe aber deutlich den "Unort" am Gebhard-Müller-Platz mit seiner massiven Verkehrsbelastung gezeigt. Um beim Rückbau der B14 voranzukommen, müsse man sich fragen, ob Verzögerungen und längere Rückstaus an den Signalanlagen akzeptabel seien, sofern es sie überhaupt gebe, wie er am Beispiel Übergang Urbanstraße aufzeigt, wo es entgegen aller Prognosen keinerlei Beeinträchtigungen gebe. Zudem müsse man ergänzende Pförtner-Maßnahmen in Betracht ziehen (B14 Richtung Heschlacher Tunnel, Wilhelmsplatz). Bezogen auf den nachfolgenden Tagesordnungspunkt (Top) 6 (NNr. 324 "Pop-up-Radweg auf der Konrad-Adenauer-Straße ausweisen"), kann sich StR Peterhoff durchaus einen Verkehrsversuch im Bereich zwischen Gebhard-Müller-Platz und Landtag in Form einer relativ kostengünstigen Pop-up-Radspur vorstellen. Einbezogen werden müsse natürlich in Abstimmung mit der Deutsche Bahn AG (DB AG) die Planung von S21. An der heute zur Debatte stehenden Stelle sehe er die Möglichkeit, bereits jetzt Verkehrsfläche zu reduzieren. Dem stimmt StRin Schanbacher zu. Die Reduzierung der Verkehrsfläche um 50 % sei eine gewaltige Aufgabe, die man jedoch mit schrittweisen Maßnahmen angehen und Chancen ergreifen müsse, auch wenn Entscheidungen unbequem seien. So sei die Reduzierung eines Fahrstreifens an der zur Debatte stehenden Stelle ein relativ kleiner Eingriff. Dem stimmt der Vorsitzende zu.

Politische Ziele dürften die Realität, nämlich das Bekenntnis der Bürgerschaft zum Automobil, nicht verkennen, meint hingegen StR Dr. Vetter. Gleichwohl könne die Thematik dann aufgegriffen werden, wenn z. B. die Schillerstraße rückgebaut und es klare Perspektiven für eine Abkehr der Menschen vom Automobil gebe. Seiner Ansicht, War-

tezeiten von 1,5 Minuten und länger an Signalanlagen könne man den Menschen nicht zumuten, widersprechen StRin Köngeter und StRin Schanbacher entschieden. Alle Verkehrsteilnehmer müssten ggf. Wartezeiten in Kauf nehmen, so StRin Köngeter.

Wenn es um die Verwirklichung des Klima-Fahrplans gehe, ergänzt StR Pantisano, seien Staus an der einen oder anderen Stelle nur dann zu vermeiden, wenn auf alternative Mobilität umgestiegen werde.

Eine Verkehrswende, meint hingegen StR Serwani, könne nicht gegen die Bürger und vor allem nicht gegen den ÖPNV durchgesetzt werden, der erhebliche Behinderungen mit seinen Buslinien 40, 42 und 44 bei der Reduzierung von Fahrstreifen in dem Bereich in Kauf zu nehmen hätte.

Im Gegenteil sei jetzt der richtige Zeitpunkt zu zeigen, dass die Verkehrswende ernst gemeint ist, und die sich jetzt bietenden Chancen müssten ergriffen werden, äußert sich StRin Köngeter. Das beinhalte eine deutliche Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten einer nachhaltigen Mobilität und qualitätsvollen Stadtgestaltung mit grüner und blauer Infrastruktur und somit mehr Lebensqualität. Solle die B14 Teil der 50%igen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sein, dränge die Zeit, und der Weg dorthin stehe im Mittelpunkt.

Lege man die Reduzierung von 50 % des MIV einem Wettbewerb zugrunde, kontert StR Schrade, sei das eine politische und keine faktenbasierte Zielsetzung. Die Untersuchung von Herrn Dr. Karajan habe ein eindeutiges Ergebnis gezeigt - alles andere sei aus seiner Sicht nicht zu rechtfertigen.

Er, so StR Dr. Mayer, sehe keineswegs eine gemeinsame Verpflichtung, den Verkehr auf der B14 um 50 % zu reduzieren, sei doch der Beschluss nicht von allen Fraktionen mitgetragen worden. Der Gemeinderat solle vielmehr den Bürgern der Stadt dienen und sich dazu von Fachleuten beraten lassen, wie mit der Untersuchung des Büros Karajan geschehen.

StR Peterhoff sieht den Beschluss zur Klimaneutralität 2035 ad absurdum geführt und stellt fest, das einstimmig beschlossene Wettbewerbsergebnis B14 werde ignoriert bzw. immer weiter zurückgestellt, obwohl die Mehrheit der Bevölkerung keine Straßenautobahn mehr wünsche. Es sei nie Ziel des Referats SWU gewesen, Änderungen in der Verkehrsgestaltung auf unbestimmte Zeit zu verschieben, sagt der Vorsitzende, darauf und auf weitere, entsprechende Anmerkungen aus den Reihen der Fraktionen eingehend.

Für eine weitergehende Diskussion werden von StR Peterhoff und StRin Schanbacher eine Bezifferung der Kosten für eine Verlegung der Unterführung und von StR Pantisano zusätzlich eine langfristige Zeitleiste mit allen Maßnahmen zum besseren Überblick gefordert. Der Vorsitzende sagt eine Zeitschiene für alle bekannten und anstehenden Maßnahmen zu und beauftragt Herrn Mutz (TiefbA) mit der Prüfung der Kosten (unter Vorbehalt) für die Verlegung der Unterführung. Die Anregung von sowohl StR Peterhoff als auch StRin Köngeter, im gleichen Zuge eine Reversibilität bzw. sinnvolle Nachnutzung des Tunnels inklusive Kosten mitzudenken, hält der Bürgermeister für derzeit noch zu komplex. In dem Zusammenhang bittet StR Peterhoff um Bestätigung seitens Herrn Dr. Karajan, dass sich seine Untersuchung lediglich auf die Verflechtungs- und nicht auf die Geradeaus-Spuren bezieht.

Herr Wallisch bedankt sich für die zahlreichen Wortmeldungen und bezeichnet das Projekt Umbau B14 als ein Generationenprojekt, das nicht in einem Zug und sofort entschieden werden könne und müsse. Zudem hänge alles von der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs 2025 ab - erst dann könne die Bahn mit dem Rückbau der Gleise beginnen und danach die Wolframstraße ausgebaut und die Schillerstraße verkehrsberuhigt werden. Dabei spreche man von einem Zeitraum von mehr als zehn Jahren. In dem Zusammenhang erwähnt der Vorsitzende die Kreuzung Heilmannstraße, die neben der Wolframstraße auch funktionieren müsse. Vorgesehen auf dem heute diskutierten Seitenstreifen sei derzeit, fährt Herr Wallisch fort, ein Fahrstreifen, ein Rad- sowie ein Grünstreifen und ein Gehweg, ausgehend von einem Baubeginn 2029. Bis dahin könnten einerseits neue Informationen und Erkenntnisse vorliegen, andererseits könne man auf einen Grünstreifen verzichten und den Gehweg verschmälern, um weiterhin zwei Fahrstreifen anbieten zu können. Nichtsdestotrotz dränge der Neubau des Kulissengebäudes, sodass beim vorliegenden Sachverhalt eine Entscheidung bis zum Ende des laufenden Jahres erforderlich sei. Das sieht auch StRin Schanbacher so.

Die Kernfrage der aktuellen Diskussion sei die nach der Verlegung der Unterführung, ergänzt BM Thürnaeu. Das habe Auswirkungen auf das Thema Footprint und auf die von Herrn Dr. Karajan dargestellten Konsequenzen. Beachten müsse man zudem die benötigten und nicht vorhandenen BE-Flächen für das Bauwerk. Erst danach könne die Frage nach der Gestaltung der Verkehrsflächen mit möglicherweise völlig neuen Zahlen und Voraussetzungen gestellt werden. Des Weiteren müsse man Kapazitäten und Umsetzungszeiträume in Einklang bringen.

Dem schließt sich StR Dr. Vetter an. Seine Fraktion sei grundsätzlich, aber vorbehaltlich der Kosten, mit der Verschiebung der Trogwände einverstanden. Auch StR Serwani meint, erst müsse über die Verschiebung der Rampe entschieden werden, um zu einem späteren Zeitpunkt über konkrete Maßnahmen nachzudenken. Der Bezirksbeirat, fügt StR Peterhoff hinzu, stehe der Rampenverlegung positiv gegenüber.

Abschließend und auf Nachfrage von StRin Schanbacher stellt Herr Dr. Karajan die mittlere Wartezeit und ihre Kategorien A bis F (im vorliegenden Fall: E) unter Zugrundelegung von 60 Minuten genauer dar (Folien 9, 10). Bei diesen Qualitätsstufen sei das Verkehrsgeschehen entscheidend. So passiere der Verkehr in 60 Minuten in Stufe D den jeweiligen Bereich in einer Stunde. Ab Stufe E könne dieser Zeitraum nicht mehr eingehalten werden, bis sich schließlich in Stufe F eine völlige Überlastung zeige. Morgens habe man 3 sowie abends 4 Stunden mit diesem Belastungsbereich, sodass für eine plakative Darstellung die Rückstaulängen (Folie 11) jeweils mit diesen Stundenzahlen multipliziert werden müssten. Er sehe die Verkehrswende als einen Transformationsprozess; mitnichten könne man von einem Tag auf den anderen den Verkehr um einen gewissen Prozentsatz reduzieren, sonst suche sich der Verkehr andere Wege. Deshalb stimme er durchaus zu, dass belastbare Zahlen nach den Maßnahmen in Wolfram- und Schillerstraße vorliegen müssten, um den richtigen Zeitpunkt für die Maßnahme in der Konrad-Adenauer-Straße zu finden. Erst dann könne eine schrittweise Verkehrswende vollzogen werden, die er nicht in Jahren, sondern in einem deutlich längeren Zeitraum sehe.

BM Thürna stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis  
genommen.

Zur Beurkundung

Klemm / th

## Verteiler:

- I. Referat SWU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)  
Amt für Umweltschutz  
Baurechtsamt (2)
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister  
SSB  
VVS
  2. Referat AKR  
Haupt- und Personalamt
  3. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)  
Liegenschaftsamt (2)
  4. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  5. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  6. BVin Mitte
  7. Amt für Revision
  8. L/OB-K
  9. 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