

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	40
		TOP:	8
Verhandlung		Drucksache:	1423/2019
		GZ:	SWU
Sitzungstermin:	04.02.2020		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Keller, Frau Schwarz (beide SSB)		
Protokollführung:	Herr Haupt / fr		
Betreff:	Sanierung Stuttgart 29 -Teilbereich Stöckach-Bericht zum Ergebnis der ergänzenden Verkehrsuntersuchung Stöckachplatz - mündlicher Bericht -		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik v. 21.01.2020, öffentlich, Nr. 16

Ergebnis: Einbringung

Beratungsunterlage ist die Mitteilungsvorlage des Referats Städtebau, Wohnen und Umwelt vom 04.12.2019, GRDRs 1423/2019.

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

Die Verwaltung habe im Bezirksbeirat Ost die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Stöckachplatz vorgestellt, so BM Pätzold. Die Bezirksbeiräte seien den Argumenten der Untersuchung der SSB gefolgt und wollten eine Verschlechterung der Situation für den ÖPNV vermeiden (Abstimmung: 14 Ja- und 3 Gegenstimmen).

Frau Schwarz (SSB) erläutert den Hintergrund für die erneut durchgeführte Verkehrsuntersuchung. 2014 habe ein nichtoffener Planungswettbewerb für den Stöckachplatz und die Hackstraße 2 stattgefunden. Das Gebiet sei ein wichtiges Sanierungsgebiet. Damals sei das Büro "Jetter Landschaftsarchitekten" als Sieger hervorgegangen. Die Vision des zweitplatzierten Büros "Isar" habe durch eine Zusammenlegung der Bahngleise mit der Fahrzeugspur eine Verbreiterung des Platzes vorgesehen. Die SSB habe den Prüfauftrag erhalten, dieses Szenario auf Machbarkeit zu untersuchen. Dazu sei 2017 ein Bericht vom Ingenieurbüro Brenner vorgelegt worden, in dem prinzipiell die Machbarkeit bestätigt wurde. Zudem seien jedoch einige Problempunkte aufgeführt worden, welche jedoch nicht konkretisiert worden seien. Dadurch habe die SSB erneut einen Prüfauftrag bekommen, um diese Problempunkte zu präzisieren. Dieses sei letztes Jahr geschehen: Dabei sei das Untersuchungsgebiet vom Neckartor bis zur Ostendstraße inklusive der Lichtsignalanlagen erweitert worden. Im Herbst letzten Jahres habe die SSB in Anwesenheit der Fachämter einen Zwischenbericht vom Büro Brenner erhalten. Sowohl die SSB als auch die Fachämter hätten begründete Bedenken vorgebracht, für die es aufgrund einer durchgeführten Verkehrssimulation keine Lösungen gebe.

Analog zur beigefügten Präsentation "Sanierung Stuttgart 29 -Teilbereich Stöckach - Bericht zum Ergebnis der ergänzenden Verkehrsuntersuchung Stöckachplatz" ergänzt Frau Schwarz einige Problemfelder: Wenn Lieferverkehr oder Müllfahrzeuge die zusammengelegte Fahrbahn blockierten, führe dies zu einem Rückstau. Aufgrund der - mit einer zweiminütigen - engen Taktung der Bahnen und der Tatsache, dass die Fahrzeuge bei Grün in die Kreuzung einfahren würden, ohne dass ein weiterer Verkehrsabfluss erfolge, komme es zur Blockade der Bahnen. Ein weiteres Problem: Wenn es bei der Bahn zu einem Störfall Richtung Innenstadt komme, könne diese am Punkt Stöckach wenden. In diesem Fall hält die Bahn, der Zugführer steigt vorne aus, wechselt nach hinten und fährt in umgekehrter Richtung mit der Bahn wieder los. Dieser fünfminütige Vorgang führe ebenso zu einem Rückstau, da der Verkehr nicht abfließe und dadurch die Bahnen stehen würden. Es gebe hierzu keine technische Lösung, da erst nach fünf Minuten, und damit zu spät, festgestellt werden könne, dass eine Blockade bestehe. Ebenso stellten Fußgänger ein Problem dar: Für diese könne zwar eine überbreite Furt zum Queren der Fahrbahn gebaut werden, dies verhindere allerdings nicht das wilde Queren der Fahrbahn. Zwar könnte das Problem mit Heckenpflanzungen und dem Aufstellen von Absperrgittern angegangen werden, allerdings widerspreche dies der Idee eines offenen Platzes. Ein weiteres Problemfeld stellten die Zweiradfahrer (auch Moped- und Motorradfahrer) dar: Wenn diese von der Neckarstraße in die Hackstraße abbiegen wollten, könnten sie in die Gleise rutschen und es käme zu einem Unfall (mit der Bahn oder mit einem Auto). Eine Lösung an dieser Stelle könnte durch Verbreiterung der Fahrbahn um 2 bis 2,5 Meter herbeigeführt werden, damit eine breitere Abbiegespur geschaffen würde. Allerdings stelle sich die Frage, ob es dadurch zu einer deutlichen Verbesserung der derzeitigen Situation kommen würde. Ebenso könnte durch den Wegfall von Parkplätzen beim Karl-Olga-Krankenhaus und der Evangelischen Heimstiftung eine zweite Fahrbahn wieder geöffnet werden. Allerdings handle es sich dabei um Behindertenparkplätze, die sich in der Nähe des Eingangsbereichs befänden. Einen Ersatz zu finden, so Frau Schwarz, sei schwierig, und die Parkplatzsituation generell im Stuttgarter Osten sei ein sensibles Thema. Ein weiterer Vorschlag sei, den Hauptverkehr auf andere Straßen umzuleiten wie in die Werderstraße. Allerdings führte diese Umleitung zu hoher Verkehrsbelastung in anderen Straßen und zu Nachteilen für die Anwohner. Zudem befinde sich das Karl-Olga-Krankenhaus in der Hackstraße, und für die Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge müsste freie Fahrt gewährleistet sein. Als Fazit hält Frau Schwarz fest, wenn ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erreicht

werden solle, sei dies mit einem hohen gestalterischen bau- und steuerungstechnischen Aufwand verbunden. Ebenso stelle sich die Frage, ob der Aufwand im Verhältnis zum Nutzen stehe. Blockaden für die SSB seien nicht auszuschließen und es herrsche Gewissheit, dass es jeden Tag zu Rückstausituationen komme. Keine technische Lösung könne sekundengenau auf Blockaden reagieren. Eine Verschlechterung der SSB könne nicht das Ziel sein. Die Vorstellung einer erweiterten Platzgestaltung ist somit nach dem zweitplatzierten Büro "Isar" nicht möglich. Das Stadtplanungsamt werde daher mit dem Sieger-Entwurf weiterplanen, der eine Terrassierung des Platzes vorsehe.

Ergänzend zu den vorherigen Ausführungen berichtet Herr Keller (SSB) gemäß beiliegender Präsentation "Sanierung Stuttgart 29 - Teilbereich Stöckach/ Auswirkungen auf den Stadtbahnverkehr im Falle einer Zusammenlegung von Schiene und IV" und weist auf die dort aufgeführten vier Hauptproblemgebiete hin.

Für ihre Fraktion sei völlig klar, so StRin Lehmann (90/GRÜNE), dass die Stadtbahn nicht behindert werden dürfe. Es handle sich beim Stöckachplatz um einen wichtigen Knotenpunkt. Der Grund für den Aufruf des Tagesordnungspunkts im STA sei überdies gewesen, dass eine Untersuchung vermisst werde, wie der Autoverkehr in der Neckarstraße und der Hackstraße verringert werden könne. Dies könne durch Zufahrtsdosierung am Neckartor oder bei Zufahrten im Osten geschehen, wodurch die Hackstraße weniger angefahren werde. Aus ihrer Sicht fehle ebenso eine Planung für den Radverkehr in diesem Gebiet. Auf allen neu zu planenden Straßen werde eine Planung für den Radverkehr benötigt.

Es handle sich bei der Planung um einen klassischen Zielkonflikt, betont StR Kotz (CDU). Der automobile Verkehr sowie der ÖPNV sollten flüssig fließen, und der Aufenthaltsbereich solle attraktiv gestaltet sein. Alle Aspekte könnten an dieser Stelle nicht erreicht werden, daher könne seine Fraktion das Fazit der SSB nachvollziehen.

StR Rockenbauch (Die Fraktion LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) führt aus, die Situation sei die gleiche wie vor zwei Jahren. Was sich nicht geändert habe, seien die erforderlichen Rücksichtnahmen auf die geänderten Beschlusslagen in der Stadt sowie die großräumigen Entwicklungen. Bis zur weiteren Beplanung des Platzes müsse ernsthaft geprüft werden, welche Folgen die Beschlüsse für die B14 und den Stuttgarter Osten habe. Dieses betreffe nicht nur die Verbindung vom Gaskessel kommend zur Hackstraße und Neckarstraße, sondern auch die Talstraße. Er stellt sich die Frage nach den Konsequenzen, wenn zentrale Achsen, wie die B14 und die B27, verkehrsmäßig reduziert würden. Es müsse geprüft werden, wo der Zufluss auf den entsprechenden Straßen gesteuert werden müsse. Dieses Thema verändere die Geschäftsgrundlage der Untersuchungen und treffe sich sehr gut mit dem Fazit der Verkehrsexperten, die die Umgestaltung des Platzes als grundsätzlich möglich bezeichnet hätten. Mit der neuen Situation, die Straße zu entlasten, sei diese Umgestaltung besser ausführbar, als mit dem im vorgetragenen Bericht unterstellten deutlich höheren Verkehrsaufkommen. An StR Kotz gewandt, erklärt StR Rockenbauch, dessen Auffassung, dass nicht alle Aspekte gemeinsam erreicht werden könnten, scheitere, da er keine Priorität für die Bahn setze, sondern für das Auto. Nahezu alle Probleme könnten räumlich an anderer Stelle gelöst werden, wie beispielsweise das Wenden der Straßenbahn, oder die Frage der Parkplätze in der Hackstraße. Es werde nicht mehr Rückstauffläche benötigt, wenn die Zahl der Personenkraftwagen durch Dosierung reduziert würde. Der Stadtrat macht den Vorschlag, die Neckarstraße am ADAC abzuhängen, wodurch der Schleichverkehr in der Hackstraße deutlich verringert würde. Hinsichtlich der strecken-

bezogenen Fahrverbote hofften offenbar viele Gemeinderäte, dass die Minifahrverbotszone nicht komme. Dafür werde es jedoch streckenbezogene Fahrverbote geben. Am Neckartor gebe es einen Schleichweg um die Feinstaubmessstelle herum. Wenn der Rahmenplan "Stöckach" aus dem Jahr 1999 angewendet würde, könne der Verkehrszufluss auf die B14 verhindert werden, da nur noch aus der Neckarstraße rechts auf die B14 abgebogen werden könne und nicht mehr geradeaus. Diese Art von Untersuchungen vermisse seine Fraktion, denn die Situation stelle sich dann völlig anders dar. An die Vertreter der SSB gewandt, führt der Stadtrat aus, am Ende gebe es nie eine hundertprozentige Sicherheit. In Weltstädten wie Wien seien ebenso Überschneidungen und Schienenverkehr an Kreuzungen vorhanden. Die Ideologie eines baulich getrennten Gleiskörpers wie in Stuttgart gebe es in anderen Großstädten aus stadträumlichen Gründen nicht, trotzdem funktioniere die Verkehrsführung. Die SSB überfordere und überfrachte die Situation.

In Stuttgart gebe es durchaus solcherlei Flächen, widerspricht StR Körner (SPD). Die Frage sei vielmehr, an welcher Stelle eine entsprechende Verkehrsführung funktioniere und an welcher nicht. An Frau Lehmann gewandt betont der Stadtrat, es gebe Radstreifen sowohl in der Neckarstraße als auch in der Abbiegespur der Hackstraße und dies funktioniere auch. Die Situation habe sich deutlich gebessert im Vergleich zum Zeitpunkt vor zwei Jahren. Es bestehe ein Zielkonflikt, der gelassen abgewogen werden könne: zum einen existiere eine städtebauliche Vorstellung des Platzes, die allerdings nur den zweiten Platz belegt habe. Daneben bestehe eine andere städtebauliche Vorstellung, die den ersten Platz errungen habe. Eine Idee des Zweitplatzierten sei derart interessant gewesen, dass diese näher untersucht worden sei. Städtebaulich sei diese Idee der Zusammenführung gut und habe städtebauliche Vorteile. Alles in allem gehe es um einen reibungslosen Stadtbahnbetrieb. Der Wilhelmsplatz, der Berliner Platz und der Stöckachplatz stellten enorm sensible und extrem wichtige Knotenpunkte dar. Die Bedeutung werde sich weiter verstärken, da die SSB die 80-Meter-Züge auf der Tallängsachse ausbauen wolle. Schon heute sei man sehr beschäftigt, damit auf der Tallängsachse und den abbiegenden Linienverbindungen U4 und U9 alles funktioniere. Seine Fraktion habe Verständnis, dass die SSB das Vorhaben als derzeit nicht möglich einstuft. Hinsichtlich der geräumigeren Entwicklung sieht StR Körner bei streckenbezogenen Fahrverboten ein höheres Verkehrsaufkommen. Ein Abhängen der Neckarstraße und der neue Cityring bringe mehr Verkehr in der Cannstatter Straße und am Neckartor, worüber zu Beginn der Sitzung im Rahmen der Grenzwertüberschreitung schon ausführlich diskutiert worden sei. Der Rosensteintunnel führe dort dagegen zu einer Entlastung. Es solle darüber nachgedacht werden, wie zukünftig geräumiger für weniger Verkehrsaufkommen gesorgt werden könne. Schon im Bezirksbeirat Ost sei aufgrund der großen Mehrheit für den SSB-Vorschlag klargeworden, dass eine Zusammenlegung von Fahrbahn und Schiene nicht funktioniere.

StR Serwani (FDP) kann sich der Auffassung von StR Körner und dem Votum im Bezirksbeirat Ost anschließen. Ein reibungsloser Stadtbahnverkehr müsse sichergestellt werden. Dies funktioniere nicht mit Fahrverboten oder Verlegungen. Daher stimme seine Fraktion dem SSB-Vorschlag zu.

Als sehr übersichtlich und anschaulich bezeichnet StR Dr. Mayer (AfD) die Präsentation der SSB. Es gebe verständlicherweise viele Bemühungen, dem ÖPNV Vorrang einzuräumen, und es wäre widersinnig, wenn nun in diesem Fall das Gegenteil unternommen würde. Er weist darauf hin, es existiere kein Beschluss, den Autoverkehr auf der B14

um 50 % zu reduzieren. Vielmehr sei beschlossen worden, einen Wettbewerb in Auftrag zu geben und eine Machbarkeitsstudie durchzuführen.

Hinsichtlich der Aussage, so Herr Keller, eine Verkehrsmengenreduzierung würde an dieser Stelle eine Lösung darstellen, müsse diese Reduzierung massiv ausfallen. Die Hackstraße müsste geschlossen werden, was allerdings aktuell nicht zur Diskussion stünde und zudem in keiner Planung vorhanden sei. Eine leichte Verkehrsreduzierung löse allenfalls das Problem des Rückstaus hinauf zum Bergfriedhof, aber die anderen Probleme nicht. Es könne zu einem späteren Zeitpunkt diskutiert werden, ob der Gleiswechsel an anderer Stelle stattfinden könne, hier könnten finanzielle Mittel investiert werden.

BM Pätzold betont, Aufgabe sei es gewesen, auf Grundlage des Wettbewerbs aus dem Jahr 2015 zu überprüfen, ob der Vorschlag des zweiten Preisträgers funktioniere. Diese Überprüfung sei realisiert worden und habe gezeigt, dass die Umsetzung im Rahmen der ÖPNV-Bevorrechtung nicht möglich sei. Er schlägt vor, mit dem ersten Preisträger weiter zu planen und in die Platzgestaltung zu gehen.

Es gebe genügend Zeit, so StR Rockenbauch, um sich der Aufgabe einer deutlichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf dieser Verkehrsachse zu stellen. Ebenso sei das Ziel eine Verkehrsflächenreduzierung auf der B14. Aufgrund der streckenbezogenen Fahrverbote müsste die Gesamtachse insgesamt für den Durchgangsverkehr unattraktiver gemacht werden. Er begrüßt die Überlegungen zu einem Gleiswechsel. Seine Fraktion scheue der Gedanke an massive Umgestaltungen nicht. Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs müssten einige Parkplätze zurückgebaut werden. In der Hackstraße bestehe dringender Handlungsbedarf, diese Aufgabe dürfe von den Fraktionen nicht aufgegeben werden.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) spricht sich dafür aus, im Sinne des Bezirksbeirats Ost mit dem Erstplatzierten weiter zu planen, damit bei der Platzgestaltung Fortschritte gemacht werden. Die Frage sei zu stellen, wie man weniger Fahrzeugverkehr in die Hackstraße bekomme, was auch der SSB helfen würde. Letzte Woche sei der Bericht zur Zuflussdosierung vorgestellt worden. Diese werde an der Gaisburger Brücke durchgeführt. Da hier nachjustiert werden müsse, schlägt er eine neuerliche Prüfung vor. Ebenso habe die Zuflussdosierung beim Wagenburgtunnel Auswirkungen.

Die Fragen, so BM Pätzold, die sich für das Gesamtprojekt oder für ein mögliches Ergebnis des Wettbewerbs bezüglich der B14 stellten, würden zur gegebenen Zeit, so oder so, im STA diskutiert. Er bekräftigt die Absicht, bezüglich des Stöckachplatzes weiter zu planen, da vor Ort das Bedürfnis nach einer Verbesserung der Verkehrssituation bestehe.

Für StR Peterhoff ist diese Aussage nicht ausreichend. Zwar werde man über den B14-Wettbewerb diskutieren, aber die Bitte hinsichtlich einer genauen Prüfung der Zuflussdosierung bei der Gaisburger Brücke wird vom Stadtrat erneut vorgetragen.

Die Verwaltung nehme dieses Anliegen auf, betont BM Pätzold, und gebe es an die zuständige Stelle weiter. In einer der nächsten Sitzungen solle über das Ergebnis berichtet werden.

BM Pätzold stellt fest:

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

Zur Beurkundung

Haupt / fr

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
 2. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 3. BVin Ost
 4. Stadtkämmerei (2)
 5. Rechnungsprüfungsamt
 6. L/OB-K
 7. 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