

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	416
		TOP:	21
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	30.11.2021		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Hemmerich (ASW)		
Protokollführung:	Frau Klemm / pö		
Betreff:	Umgestaltung der Osterbronnstraße: Fünfte Planungsvariante und Parkraummanagement - Antrag Nr. 296/2021 vom 20.09.2021 (CDU) - mündlicher Bericht -		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik vom 19.10.2021, öffentl., Nr. 344
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik vom 26.10.2021, öffentl., Nr. 354
jeweiliges Ergebnis: Zurückstellung
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik vom 23.11.2021, öffentl., Nr. 385
Ergebnis: Vertagung

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll ist sie in Papierform angehängt.

Herr Hemmerich berichtet auf den Antrag der CDU-Gemeinderatsfraktion eingehend im Sinne seiner Präsentation. Ergänzende Anmerkungen sind nachfolgend in zusammengefasster Form mit Verweis auf die jeweilige Foliennummer bzw. den -titel wiedergegeben.

Zunächst erläutert der Berichterstattende die auf die Wünsche der Interessengemeinschaft (IG) Osterbronnstraße zurückgehenden Antragspunkte (Folie 2), denen man entsprochen habe, in erster Linie die Ausarbeitung einer neuen Planungsvariante (Variante 5). Danach

erläutert er den aktuellen Bestand der Osterbronnstraße (Folien 3 ff.), einer breiten Straße mit einem schmalen Gehweg im östlichen Bereich sowie Längsparkern entlang der Straße. Der Bebauungsplan (B-Plan) für das Zentrum Dürtlewang aus dem Jahr 2016 weise auch die Planungsziele für die Osterbronnstraße aus (Folie 9). Verschiedene Knotenpunkt-Varianten seien auf eine Beschlussempfehlung des Bezirksbeirats hin untersucht und auf Wunsch der Bürgerschaft im Rahmen der Beteiligung zur Sozialen Stadt ein Knotenpunkt als Kreisverkehr in Betracht gezogen worden (Seite 10). Letztere Lösung habe sich als Vorzugsvariante für alle Verkehrsteilnehmer herauskristallisiert.

Des Weiteren sei der Entwurf eines fortgeschriebenen Radnetzes für den Stadtteil Vaihingen entwickelt worden (Folie "Radverkehr: Entwurf Radnetz Vaihingen") mit Haupttradrouten, der Radschnellverbindung Stuttgart-Mitte - Vaihingen-Zentrum in Richtung Sindelfingen, Böblingen und Leinfelden-Echterdingen und stadtteilbezogenen Ergänzungsrouten, zu denen auch die Osterbronnstraße gehöre. Diese interessante Achse könne den Synergie-Park mit vorhandenen Haupttradrouten verbinden und perspektivisch über die Steigstraße in Richtung Radschnellverbindung führen. Die Führungsform des Radverkehrs (Folien 12, 13) hänge auch von der Belastung und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ab (Belastungsklassen I bis IV). Eine vollständige bauliche Trennung des Radverkehrs sähen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) für die Osterbronnstraße (Belastungsklasse im Übergang von I zu II) nicht vor. Es biete sich gleichwohl eine Reihe von Führungsformen an, die man untersucht habe. Ausgeschlossen worden seien Fahrradstraßen, Radwege sowie gemeinsame Geh- und Radwege bzw. Gehweg/"Rad frei" (Folien 14 ff.) aufgrund der Gegebenheiten bzw. Vorschriften. Untersucht habe man zunächst 4 verschiedene Varianten. Die Verwaltung sehe als optimale Lösung beidseitige Radfahrstreifen an, was jedoch eine deutlich negative Parkplatzbilanz zur Folge habe (Folien 18 ff.).

Im Bereich der S-Bahn-Haltestelle Rohr bedinge die Unterführung in allen Varianten des Abschnitts West (Richtung Schönbuchstraße) eine Unterbrechung der Radverkehrsführung. Eine weitere Möglichkeit sei in Form eines Schutzstreifens mit reduzierter Breite (1,5 statt 2 m) und einseitigem Parken in Erwägung gezogen worden (Folie "Schutzstreifen Osterbronnstraße Abschnitt West" und "... Abschnitt Ost"). Eine dem Diskurs über Schutzstreifen geschuldete, baulich identische Variante mit einer markierten Piktogrammspur könne man sich ebenfalls vorstellen (Folie "Mischverkehr mit Piktogramm Spuren - Osterbronnstraße Abschnitt Ost" und "... Abschnitt West"). Nunmehr habe die Verwaltung eine weitere Variante entwickelt (Folie "Neue Variante Mischverkehr mit red. Fahrbahnbreite - Osterbronnstraße Abschnitt Ost" und "... Abschnitt West"). Diese sehe den Erhalt des beidseitigen Längsparkens mit 2,20 m breiten Park- und einem gegliederten Baumstreifen vor. In dem Zusammenhang berücksichtige man auch die stetig zunehmende Fahrzeugbreite und die unabdingbare Fahrbahnbreite von 6,50 m zur Begegnung von Bussen. Während die Straße auf 5,50 m Kernbreite asphaltiert würde, plane man daneben einen relativ breiten Pflasterstreifen, um den Radverkehr in deutlichem Abstand zum ruhenden Verkehr zu halten. Auch die SSB, das Amt für öffentliche Ordnung und das Tiefbauamt signalisierten hier Zustimmung. Zu berücksichtigen sei, dass bei dieser Variante Radfahrer bei Gegenverkehr nicht überholt werden könnten.

Anschließend erläutert Herr Hemmerich die Varianten im Vergleich (Folie "Variantenvergleich"). Bei allen dargestellten Versionen könnten die Gehwege verbreitert werden. Die neueste Variante weise die beste Parkplatzbilanz aus (30 Stellplätze von 125 entfallen). Im Vergleich dazu entfielen bei den restlichen Varianten zwischen 61 und 118 Stellplätze. Ein hoher Parkplatzentfall werde von der Mehrheit der Bürger kritisch beurteilt, wenngleich die Aufwertung der Osterbronnstraße für wichtig gehalten werde. Die Baumbilanz sei zwar

in allen Versionen ähnlich, die neueste Planungsvariante ermögliche jedoch die meisten Bäume in Beeten. Es werde grundsätzlich eine Geschwindigkeitsreduzierung empfohlen. In einer als nächsten Schritt geplanten Beschlussvorlage mit Darstellung der Planungsvarianten gehe man auch auf die städtebauliche Begründung einer Temporeduzierung für die Prüfung und Entscheidung durch die Straßenverkehrsbehörde ein. Die Tendenz der Verwaltung gehe von einer Reduzierung auf 40 km/h aus, wohingegen 30 km/h aus ihrer Sicht nicht realisierbar sei.

Danach geht der Vortragende auf eine am 27.09.2021 durchgeführte Infoveranstaltung vor Ort sowie die Bezirksbeiratssitzung am 23.11.2021 ein (Folie 27). Der Bezirksbeirat schließe sich einem Stimmungsbild zufolge mehrheitlich der neuen Variante an. Alle relevanten Informationen seien auf <https://www.stuttgart-duerrlewang.de/osterbronnstraße> einsehbar.

Ihren Dank für die Präsentation und die Ausarbeitungen äußern StR Sauer (CDU), StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE), StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tier-schutzpartei), StRin Köngeter (PULS) und StR Schrade (FW).

Vorbildlich findet StR Sauer die zügige Planung und lobt das hohe Engagement von Herrn Hemmerich. Seine Fraktion halte die neue Variante "Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt" für die beste Lösung, einerseits im Hinblick auf die Stellplatzzahl, andererseits wegen der Baumbilanz. Zudem berücksichtige sie alle wichtigen Verkehrsarten, werde mit großer Mehrheit von der Bevölkerung des Stadtteils Dürrelewang begrüßt und vom Bezirksbeirat mehrheitlich befürwortet. Ebenso finde sie Anklang bei der IG Osterbronnstraße. Deren Wunsch, die Schrägparkplätze zu erhalten, gegen den sich StRin Dr. Lehmann und die StRe Körner und Pantisano aussprechen, kann wegen der erheblichen Sicherheitsbedenken für den Radverkehr beim rückwärtigen Ausparken Herrn Hemmerich zufolge keinesfalls entsprochen werden. Diesem Argument kann sich StR Sauer nicht verschließen und erklärt sein Einverständnis. Die stark frequentierte und weit über Stuttgart hinaus beliebte Bäckerei Bausch wünsche sich einen zusätzlichen Stellplatz anstelle eines Baumbeetes für Kunden, fährt er fort. Herr Hemmerich erläutert, Parkplätze für ansässige Geschäfte könnten entweder durch ein Parkraum-Management oder Kurzzeitparkplätze von Dauerparkern freigehalten werden. Der von StR Körner und StRin Köngeter angesprochene Anlieferverkehr, der nicht nur in diesem Fall für die Bäckerei, sondern auch in anderen Stadtteilen Relevanz habe, werde mit der Firma Bausch bei einem Vor-Ort-Termin besprochen und die Ergebnisse in die Beschlussvorlage eingearbeitet, so Herr Hemmerich. Das begrüßt StR Sauer und wirbt abschließend für ein positives Votum zu der neuen Variante im Ausschuss.

Ihre Fraktion wolle die heute vorgestellte Planung zunächst noch diskutieren, so StRin Dr. Lehmann. Die Gestaltung der Straße und die Pflasterrinne als Abstand zu parkenden Fahrzeugen finde sie sehr gut. Gleichwohl halte sich bei den Radfahrenden die Freude über die neue Variante in Grenzen, schließlich sei kein eigener Bereich für sie vorgesehen. Hinzu komme die Verengung der bereits jetzt vom Radverkehr genutzten Straße, sofern dieser nicht ohnehin auf den Gehweg ausweiche. Der deutlich schnellere Kfz-Verkehr werde somit wieder durch die Radfahrenden ausgebremst, was allseits Stress auslöse.

Als ausgewogenen Kompromiss für alle Beteiligten bezeichnet hingegen StR Körner die vorgestellte Planungsvariante und lobt den konstruktiven Lösungsfindungsprozess. Es werde mehr Sicherheit für Rad- und Fußverkehr erzielt. Die Piktogramme werden von ihm und StR Schrade positiv hervorgehoben.

Insgesamt sei seine Fraktion bezüglich der Varianten noch zwiegespalten, sagt StR Pantisano, und wolle sich deshalb noch intern abstimmen. Positiv sei der Pflasterstreifen als Trennung zum ruhenden Verkehr und die deutliche Verbesserung für den Fußverkehr. Wenngleich er die Notwendigkeit zu Kompromissen sehe, komme dem Radverkehr in der neuen Version nicht die gewünschte Rolle zu.

Auch er, so StR Serwani (FDP), freue sich über den Kompromiss, sehe eine deutliche Verbesserung für Rad- und Fußverkehr sowie die positive Baubilanz und schließe sich den Äußerungen der StRe Sauer und Körner an. Irritiert zeigt er sich über ein Flugblatt der "Radfahrer-Lobby", das dazu auffordere, die Bäckerei Bausch zu meiden.

StRin Köngeter meint, auch Variante 2 verdiene einen zweiten Blick. Auch diesbezüglich möchte sie sich noch fraktionsintern abstimmen, wenngleich sie eine Tendenz zu der Kompromiss-Variante andeutet.

Die intensive Auseinandersetzung mit der Planung lobt StR Schrade und schließt sich im Wesentlichen den Ausführungen von StR Sauer einschließlich der Befürwortung der neuen Variante an. Radfahrende könnten sich seiner Meinung nach bei der neuen Planungsvariante gut in den fließenden Kfz-Verkehr integrieren. Den Erhalt möglichst vieler Stellplätze begrüße er.

Einer Temporeduzierung stehen StR Sauer, StR Serwani und StR Schrade grundsätzlich positiv gegenüber, während StRin Dr. Lehmann, StRin Köngeter und StR Pantisano eine differenzierte Erläuterung zu einer Limitierung von Tempo 30 versus Tempo 40 und den Erfolgsaussichten und Bedingungen hierfür wünschen. Tempo 30, so informiert Herr Hemmerich, komme aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen und zugunsten der Fahrpläneinhaltung der Buslinie vonseiten der SSB in diesem Bereich nicht infrage. Dabei sei der SSB durchaus bewusst, dass Busse ggfs. starken Radverkehr nicht überholen und somit auch Tempo 40 nicht einhalten könnten, bestätigt er gegenüber StRin Dr. Lehmann. Einzig die Vorschrift der "geordneten städtebaulichen Entwicklung" nach § 45, Absatz 1b) StVO für Tempo 40 könne von der Straßenbehörde nach entsprechender Beauftragung durch den Gemeinderat geprüft und entschieden werden. Eine rechtssichere Begründung sehe er hierbei unproblematisch. Wichtiger Faktor bei der Temporeduzierung sei die Vermeidung von Verdrängungsverkehr in das untergeordnete Netz, was bei Tempo 30 wahrscheinlicher werde. Tempo 30 beim Kfz-Verkehr nähere sich der Geschwindigkeit der Radfahrenden an und mache das Radfahren so einfacher und sicherer, gibt StR Pantisano zu bedenken. Bei Tempo 40 hingegen werde der Radverkehr auf den dann sichereren Gehweg verdrängt und es entfalle der Mehrwert für den Fußverkehr.

Der Vorsitzende sagt auf seine Bitte hin eine Prüfung dieser Frage zu, weist jedoch gleichzeitig auf dadurch entstehende zeitliche Planungsverzögerungen - auch im allgemeinen Kontext der Prioritätensetzung von Projekten - hin. StR Pantisano fasst zusammen, bei Realisierung der neuen Variante komme der Temporeduzierung eine Schlüsselrolle zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr zu.

Herr Hemmerich sagt, die verschiedenen Varianten setzten unterschiedliche Schwerpunkte. Die Prioritäten festzusetzen und eine Entscheidung zu treffen, obliege dem Gemeinderat. Aus Sicht der Verwaltung seien alle Varianten aus dem Aspekt der Verkehrssicherheit sehr gut und würden in der Vorlage entsprechend dargestellt. Die neue Variante setze den Fokus auf eine hochwertige Gestaltung sowie den Erhalt der Parkplätze und weniger stark

auf ein hochwertiges Radverkehrsangebot. Gegenüber StR Körner bestätigt er die Bevorzugung der "Neuen Variante mit reduziertem Querschnitt" durch die Verwaltung. Dem Wunsch von StR Pantisano nach einer übersichtlicheren Darstellung der Knotenpunkte wird Herr Hemmerich in Form der Übermittlung der Pläne im Maßstab 1:500 nachkommen.

Der Vorsitzende fasst abschließend das Stimmungsbild zusammen: Die Mehrheit der Fraktionen - CDU, SPD, FDP sowie die Freien Wähler - signalisieren ihre Zustimmung zu dem Vorschlag "Mischverkehr mit reduziertem Querschnitt", während die Fraktionen 90/GRÜNE, Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei sowie PULS zunächst innerhalb ihrer Fraktionen beraten werden.

Danach stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat vom Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Klemm / pö

Verteiler:

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

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 4. Referat T
Tiefbauamt (2)
 5. BezA Vaihingen
 6. Stadtkämmerei (2)
 7. Rechnungsprüfungsamt
 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