

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	105
		<b>TOP:</b>	7
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	05.11.2019		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Thürnau		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Schanz, Herr Mutz (beide TiefbA)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Schmidt / fr		
<b>Betreff:</b>	<b>Ergebnis der Straßenzustandserfassung 2019 - mündlicher Bericht -</b>		

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei- anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokolle exemplar für die Hauptaktei ist sie in Papier- form angehängt.

In einer kurzen Einleitung betont Herr Schanz (TiefbA), im Jahr 2019 habe es verschie- dene Großmaßnahmen (Schwanenplatztunnel, Neue Weinsteige, Stresemannstraße) gegeben. Es werde versucht, die Mittel möglichst langfristig und konzentriert einzuset- zen, um kleinere Reparaturarbeiten zu vermeiden. Diese Strategie solle in den kom- menden beiden Jahren fortgeführt werden.

Über das Ergebnis der dritten Straßenzustandserfassung berichtet Herr Mutz (TiefbA) anhand einer Präsentation. Dabei würden nicht nur die Fahrbahnen, sondern auch alle Nebenflächen und Fußgängerzonen betrachtet. Im Frühjahr 2019 sei das Vorbehalts- straßennetz mit einer Länge von 500 Kilometern - ein Drittel des gesamten Netzes - befahren worden. Auf Befahrung des Nebenstraßennetzes werde verzichtet, da dort zu viele parkende Fahrzeuge vorhanden seien. Im Vergleich zur vorhergehenden Prüfung habe sich der Straßenzustand nochmals verschlechtert. Die schlechten Zustandsklas- sen 4 und 5 nähmen mittlerweile rund 35 % des Straßennetzes ein. Der gute Bereich der Zustandsklasse 1 habe gehalten werden können. Er betont, die Ausgaben seien über einige Jahre konstant gehalten, die Teuerungsrate nicht "mitgenommen" worden. Erst in 2018 sei eine deutliche Steigerung im Haushalt zu verzeichnen, worin jedoch

auch der Schwanenplatztunnel enthalten sei. Im Haushalts-Entwurf für 2020/2021 stehe man bei rund 14 Mio. Euro, weitere Mittel aus der grünen Liste und von Anträgen könnten hinzukommen. Für die weitere Entwicklung der Vorbehaltsstraßen seien vier Szenarien entwickelt worden; der Sanierungsbedarf bei Nebenstraßen und Fußgängerzonen sei ähnlich hoch. Szenario 1 (Gesamtbudget 10 Mio. Euro/Jahr, davon für Vorbehaltsstraßen 6,8 Mio. Euro) bedeute einen zukünftigen Anteil schlechter Straßen von 50 %; Szenario 2 (15,45 Mio. Euro/10,3 Mio. Euro) ermögliche bis 2040 den Erhalt des Status quo. Deutliche und schnellere Verbesserungen könnten durch die Szenarien 3 (18 Mio. Euro/12 Mio. Euro) und 4 (20,5 Mio. Euro/13,7 Mio. Euro) erzielt werden. Die Fachverwaltung schlage vor, dauerhaft 18 Mio. Euro pro Jahr zu investieren, um bis 2040 einen zufriedenstellenden Zustand zu erreichen. Damit könnten auch die Investitionen in die Fußgängerbereiche und Nebenstraßen gesteigert werden. Zu berücksichtigen sei zudem, dass das Straßennetz weiterhin wachse.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) dankt wie alle weiteren Rednerinnen und Redner für die Darstellung. In den letzten beiden Doppelhaushalten sei deutlich mehr in den Straßenerhalt investiert worden. Eine Summe, die sich zwischen Szenario 2 und 3 bewege, sei bereits im nächsten Haushalt vorgesehen. Dieser eingeschlagene Weg müsse fortgesetzt und die Infrastruktur in gutem Zustand gehalten werden. Trotzdem strebe man die Verkehrswende hin zu weniger Verkehr an. Vor allem der Schwerverkehr müsse zurückgedrängt werden, denn dieser sei Haupttreiber der Straßenzerstörung. Des Weiteren müssten immer mehr Quartiere autofrei gestaltet werden; dadurch sei der Erhalt der Infrastruktur deutlich einfacher. Er lehnt teure Infrastrukturprojekte ab, die im Unterhalt ebenfalls sehr kostspielig seien. Als Beispiel nennt er den Rosensteintunnel, für den Instandhaltungskosten von 600.000 Euro pro Jahr angesetzt seien.

Weniger Verkehr in Neubaugebieten findet auch die Unterstützung von StR Kotz (CDU). Fußgängerbereiche müssten dann im Sinne einer lebenswerten Innenstadt jedoch hochwertiger ausgeführt werden. Somit sei das Einsparpotenzial gering. Als negatives Beispiel nennt er die Umgestaltung der Eberhardstraße. In den Haushaltsplanberatungen müsse den Fußgängerzonen größeres Augenmerk gewidmet werden, um Zustände wie in der Schulstraße zu vermeiden. Er plädiert dafür, Substanz zu erhalten, und dies im aktuellen Doppelhaushalt entsprechend zu unterstützen.

StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) macht am Zustand der Straßen den Sparkurs der vergangenen Jahre fest. Zukünftig müsse Infrastruktur nachhaltig erhalten werden. Wie StR Peterhoff fordert er Logistikkonzepte, die Schwerverkehr aus der Stadt heraushalten. Insgesamt müsse der Motorisierte Individualverkehr, allen voran SUVs, reduziert werden. Dies bedeute mehr autofreie Quartiere und eine autofreie City. Ausgehend von Logistikhubs müsse neue, "leichte" Innenstadtlogistik entwickelt werden. Zudem müssten deutlich höhere Summen in das Stadtbahnnetz investiert werden, um den ÖPNV besser aufzustellen. Er regt an, vorrangig Straßen mit ÖPNV-Achsen sowie Rad- und Fußverkehrsbereiche zu sanieren.

Mit dem Bericht sind für StR Körner (SPD) gute Argumente geliefert worden, das Budget auf 18 Mio. Euro zu erhöhen. Den entsprechenden Antrag der Fraktion der Freien Wähler (Antrag Nr. 1089/2019, „Erhalt der städtischen Infrastruktur in der Verwaltung des Tiefbauamtes“) werde er in den Haushaltsplanberatungen unterstützen.

18 Mio. Euro hält StR Serwani (FDP) für zu wenig und wünscht eine Aufstockung auf 20 Mio. Euro pro Jahr. Der Zeitraum bis 2040 bis zum Ziel eines akzeptablen Zustandes

sei zu lang; eine schnellere Umsetzung sei anzustreben. Eine autofreie Innenstadt werde in den kommenden 10 bis 15 Jahren nicht erreicht; sinnvoller sei, den Schwerverkehr zu verdrängen. Die Investitionen in den Nebenstraßen und Fußgängerbereichen müssten ebenfalls erhöht werden.

StR Zeeb (FW) gibt zu bedenken, dass pro Jahr nur eine bestimmte Summe "verbaut" werden könne. Diese werde durch die Belastbarkeit der Straßen durch Baustellen, die Verfügbarkeit von Firmen sowie die Kapazitäten innerhalb der Verwaltung bestimmt. Wenn zu lange mit Maßnahmen gewartet werde, verteuere dies die Umsetzung.

BM Thürnau betont, bisher sei die Verwaltung in der Lage gewesen, 20 Mio. Euro im Jahr umzusetzen. Eine höhere Summe sei schwierig und werde vor allem durch die Begleitumstände (Umleitungen, Sperrungen) begrenzt. Als Beispiel nennt er die Sperrung des Schwanenplatztunnels. Die Schulstraße liege im Fokus; es werde versucht, diese in die Neugestaltung des Marktplatzes miteinzubeziehen. Herr Mutz ergänzt, in der Schulstraße würden noch Leitungen verlegt. Daher verzichte man aktuell darauf, den Belag auszutauschen.

StR Dr. Korneffel (AfD) bezeichnet die Straßen als "Visitenkarten" einer Stadt. Es müsse eine Selbstverständlichkeit sein, das Straßennetz in Ordnung zu halten.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen mehr ergeben, stellt der Vorsitzende fest:

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

Zur Beurkundung

Schmidt / fr

## Verteiler:

- I. Referat T  
zur Weiterbehandlung  
Tiefbauamt (5)
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)
  3. Rechnungsprüfungsamt
  4. L/OB-K
  5. 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