

Protokoll:	Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	540
		TOP:	17
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	07.11.2017		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Hemmerich (ASS)		
Protokollführung:	Frau Faßnacht / pö		
Betreff:	Pförtnerrampe Bad Cannstatt; Zuflusskonzept Nord-Ost - Antrag Nr. 11/2017 v. 23.01.2017 (90/GRÜNE, SPD, SÖS-LINKE-PluS) - Antrag Nr. 117/2017 v. 27.04.2017 (SPD, CDU, 90/GRÜNE, SÖS-LINKE-PluS, FDP) - mündlicher Bericht -		

Vorgang: Ausschuss für Umwelt und Technik vom 10.10.2017, öffentlich, Nr. 480
Ergebnis: Zustimmung zur Anregung Bezirksbeirat Bad Cannstatt, Zurückstellung der Berichterstattung

Ausschuss für Umwelt und Technik vom 24.10.2017, öffentlich, Nr. 517
Ergebnis: Zurückstellung der Berichterstattung

Die im Betreff genannten Anträge sind dem Originalprotokoll sowie dem Protokoll-exemplar für die Hauptaktei beigelegt. Gleiches gilt für die gezeigte Präsentation. Diese ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht.

Herr Hemmerich (ASS) geht mithilfe einer Präsentation ein auf die vorliegenden Anträge und die darin formulierten Fragestellungen.

StRin Bulle-Schmid (CDU) - wie auch die nachfolgenden Rednerinnen und Redner - danken für die Darstellung der komplexen Situation und die Vorstellung des Zufluss-

konzepts Nord-Ost in der Zukunft. Sie ist der Ansicht, die Verwaltung müsse sich mit dem Augsburger Platz noch intensiver befassen. Das Problem sei nicht der Ziel- und Quellverkehr in Bad Cannstatt, vielmehr müsse der Durchgangsverkehr, der von außen kommt, innen gelöst werden. Zunächst brauche es eine schnelle Maßnahme, bis das Konzept Nord-Ost steht. Daher habe man sich bereits im letzten UTA vereinbart, zunächst die Pfortnerampel an der Nürnberger Straße einzurichten. Sie geht davon aus, dass diese bereits entsprechend geschaltet wurde, weil das Programm dafür schon hinterlegt ist. Dies bittet sie zu bestätigen. Einverstanden sei man auch, von den Maßnahmen, die der Bezirksbeirat abgelehnt hat, zunächst abzusehen.

Bezüglich des Rechtsabbiegers in die Karpatenstraße vertritt die Stadträtin eine andere Meinung als die Verwaltung, da es diesen früher gab, er jedoch zugunsten des kurzen Radstreifens aufgegeben worden sei. Dieser kurze Radstreifen werde nicht genutzt und ende zudem an der Ampel, weshalb er aufgegeben werden könne. Dies gelte auch für den Gehweg an der B14 entlang. Die Nachtbushaltestelle lasse sich ebenfalls weiter in Richtung Bad Cannstatt verlegen. Sie bittet darum, dies nochmals zu untersuchen, und betont außerdem, die Hauptradroute 1 sei ein Grund für die Probleme, weil eine Fahrspur weggenommen wurde, der Verkehr jedoch nicht weniger geworden ist.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) erinnert an die lange Historie zu diesem Thema. Dass ein Viertel des gesamten Verkehrs an der Gemarkungsgrenze im Nordosten stattfindet, zeige, dass man das Thema in Gänze anpacken muss. Da kurzfristig als Maßnahme nur die Zuflussdosierung übrigbleibe, ist ihm die Beschlussfassung durch den UTA wichtig, die Schaltung auf 900 Kfz/Stunde zu senken. Er bedauert, dass die Umstellung des Signalprogramms noch nicht erfolgt ist, da dies der klare Wille des Gemeinderats war. Weiter bedauert er die Abwesenheit des zuständigen Bürgermeisters, von dem man gerne die Rückmeldung bekommen hätte, dass die gewünschte Umstellung erfolgt. Dennoch sei man sich bewusst, dass die Zuflussdosierung allein das Problem im Espan nicht lösen werde, sondern weitere Maßnahmen ergriffen werden müssen. Er bittet daher um einen Bericht über die Entwicklung etwa ein halbes Jahr nach der Umsetzung der Zuflussdosierung. An der Oberen Waiblinger Straße könnte man ggf. über eine temporäre Maßnahme in den Morgenstunden nachdenken.

Anders als seine Vorrednerin kann der Stadtrat den Wunsch nach einem Rechtsabbieger nicht nachvollziehen, da man so noch mehr Verkehr in das Wohngebiet ziehen würde. Er hält den Gehweg im Bereich der Haltestelle für unbedingt notwendig.

StRin Kletzin (SPD) nimmt Bezug auf den ÖPNV und greift den Antrag des Bezirksbeirats Mühlhausen auf, die Buslinien 54 und 58 zu verknüpfen. Wenn prinzipiell eine Veränderung gewünscht wird, so muss aus ihrer Sicht der ÖPNV gestärkt werden. Ihr ist wichtig, baldmöglichst einen Bericht zu den verschiedenen Überlegungen zu bekommen. Es gehe neben der Verbindung nach Schmiden auch um Verbindungen zwischen den verschiedenen Stadtbahn-Haltestellen.

StR Rockenbauch (SÖS-LINKE-PLuS) legt ebenfalls Wert darauf, dass die Zuflussdosierung baldmöglichst erfolgt und begrüßt das Verkehrsgutachten zu den Nord-Ost-Zuflüssen. Er erkundigt sich, wie das Thema Schusterbahn in diesem Zusammenhang eingeschätzt wird und würde sich freuen, wenn dieses Thema im Verkehrsgutachten mituntersucht wird.

StR Zeeb (FW) fragt nach der Grundlage für die Zahlen, die im Signalprogramm hinterlegt sind. "Wie kam man auf diese Zahlen und wäre es ein Problem, diese Schaltungen niedriger oder höher zu machen, sodass man schnell reagieren könnte?"

Ein weiterer ÖPNV-Ausbau wird von StR Brett (AfD) begrüßt. Er hält den Rückbau der Straße auf zwei Spuren zugunsten des Radverkehrs für nicht zielführend. Daher sei es höchste Zeit für einen Umbau auf vier Spuren.

Die großen Probleme in diesem Bereich sieht StR Conz (FDP) durch den großen Anteil an Durchgangsverkehr verursacht, weshalb der Begriff "Nord-Ost-Ring" fallen müsste. Es sei dringend notwendig, den Durchgangsverkehr um das gesamte Gebiet herum zu führen, was jedoch von den Nachbargemeinden abgelehnt werde. Er habe vor Jahren schon vorgeschlagen, dort für die nächsten vier Jahre eine Dauerbaustelle einzurichten, wobei die Idee einer Pfortnerampel mit 900 Fahrzeugen/Stunde diesen Zweck auch erfüllen werde. "Erst wenn der Stau bis zum Horizont geht, werden die Gemeinden in unserer direkten Nachbarschaft vielleicht zu einem Umdenken kommen." Sollte die Dosierung nicht ausreichend sein, spricht er sich dafür aus, die Zahl der Fahrzeuge pro Stunde weiter zu senken. Gleichzeitig sei der Ausbau des ÖPNV - insbesondere der Stadtbahnen - eine sehr gute Maßnahme für diejenigen mit Ziel Stuttgart. Busse bringen aus seiner Sicht angesichts der riesigen Verkehrsmengen nichts, weshalb er die Verknüpfung der Buslinien weiterhin ablehne.

Für StR Dr. Schertlen (STd) ist es nicht verwunderlich, dass ein Viertel des Verkehrs nach Stuttgart über diesen Bereich fließt, weil der Bereich auch ein Viertel des Umfangs des Gesamtkreises Stuttgart abdeckt. Er stimmt seinem Vorredner im Hinblick darauf zu, dass es ein regionales Problem ist, da keine Umfahrung im Nordosten um Stuttgart herum vorhanden ist. Es sei aber ein Stückweit auch ein hausgemachtes Problem, weil die Hauptverkehrsstraße in ihrer Leistung reduziert wurde, was Schleichverkehr erzeuge. Ihn interessiert, ob die Fachverwaltung die Möglichkeit sieht, an der Beskidenstraße einen P+R-Parkplatz für Umsteigewillige in die Stadtbahn einzurichten. Für denkbar hält er eine großflächig überdachte U-Bahn-Haltestelle, auf deren Dach geparkt werden kann. Auszuführen bittet er außerdem, wie die Zufahrtsmöglichkeiten zum P+R-Parkhaus im Sommerrain sind. Möglicherweise könnte die Zufahrt aus Richtung Fellbach kommend verbessert und so die Auslastung erhöht werden. Hinsichtlich der Pläne, die U 1 mit Doppelzügen fahren zu lassen, laute sein Mantra: "Man muss einfach die Takte verdichten, das ist deutlich attraktiver für die Fahrgäste und für Umsteigewillige, als die Bahnen länger zu machen!"

Herr Hemmerich geht auf die Wortbeiträge und Fragen wie folgt ein: Die Anmerkung von StRin Bulle-Schmid in Bezug auf den Gehweg treffe insofern zu, als dass man den Gehweg verschmälern müsste, wenn ein separater Rechtsabbieger hergestellt werden würde. Dies sei jedoch nicht möglich, da der Gehweg schon heute nicht einmal das Mindestmaß für Barrierefreiheit (1,50 m) besitzt. Hinzu komme, dass die Lichtsignalanlage im Gehwegbereich ist und gewisse Sicherheitsabstände zwischen LSA und Fahrbahn einzuhalten sind. Folglich könne ein separater Rechtsabbieger nicht eingerichtet werden. Zudem stelle sich die zentrale Frage, ob dies eine Entlastung für die Theodor-Veiel-Straße bringen würde. Dort gebe es in der Morgenspitze etwa 150 Schleichfahrten. Problematisch sei dies vor allem in dem Bereich, wo die Theodor-Veiel-Straße in die Obere Waiblinger Straße mündet. Der Rechtsabbieger müsste daher so kurz geschaltet werden, dass weniger als 150 Fahrzeuge pro Stunde abbiegen können, was signaltechnisch problematisch sei. Seines Erachtens müsse es darum gehen, den Ver-

kehrfluss in der Nürnberger Straße wiederherzustellen und so die Lärm- und Abgassituation zu verbessern. Dies gehe nur, indem die Menge, die einfließt, insgesamt reduziert wird.

Gegenüber StR Zeeb führt er aus, in der LSA dort seien zwei Signalprogramme für die morgendliche Hauptverkehrszeit hinterlegt, die kurzfristig zur Verfügung stehen - eines mit 900 Kfz-Kapazität, das andere mit 1.030 Kfz-Kapazität. Diese Kapazitäten sind abgeleitet von der Grün-Zeit. Alles andere würde bedeuten, dass man das Signalprogramm vollständig erneuern müsste, was ein erheblicher zeitlicher Aufwand sei. Wenn das Zuflusskonzept vorliegt und man zu dem Ergebnis kommen würde, beispielsweise morgens zusätzlich ein Programm mit 850 Kfz zu schalten, so könne man solche Programme zusätzlich noch entwickeln und einspeisen.

Er sagt wie gewünscht einen Bericht für das 1. Halbjahr 2018 zu, nachdem die Maßnahme umgesetzt ist.

Das Konzept für die Buslinien 54 und 58 betreffend hält er es für sinnvoll, in diesem Zusammenhang eine Direktverbindung nach Schmiden von der U 2 und U 19 zu realisieren. Man werde den Wunsch, über die Planung zu informieren, weitergeben an die federführende SSB.

Bezüglich der Radverkehrsmengen teilt er mit, es gebe in der Waiblinger Straße auf Höhe der Taubenheimstraße eine Dauerzählstelle für den Radverkehr, weshalb man regelmäßig über die Entwicklung berichten könne. Beim Radverkehr seien erhebliche Wachstumsraten zu verzeichnen, die teilweise auf einem noch niedrigen Niveau seien; es gebe aber auch Abschnitte im Radwegenetz, wo sehr erhebliche Radverkehrsmengen registriert werden.

Die Themen Nord-Ost-Ring und Schuster-Bahn seien letztendlich miteinander verwandt, weil es dabei um tangentielle Ströme gehe. Beim Zuflusskonzept Nord-Ost liege der Fokus eindeutig auf den radialen Strömen, die in Richtung Innenstadt führen. Die Schuster-Bahn, aber auch der Nord-Ost-Ring, haben relativ wenig Effekte auf die Achsen, die radial auf die Stadt zufließen. Der Nord-Ost-Ring bringe gewisse Entlastungswirkungen für den Seeblickweg, aber für die Schmidener Straße und die Nürnberger Straße sowie B 14 und B 27 sei dies weitestgehend vernachlässigbar. Die stärksten Wirkungen habe der Nord-Ost-Ring in der Ortsdurchfahrt Remseck. Am Thema Ausbau der Schuster-Bahn arbeite federführend der Verband Region Stuttgart (VRS). Seines Wissens wurde in diesem Jahr ein entsprechender Bericht in der Regionalversammlung erstattet.

Die Federführung beim Thema P+R liege ebenfalls beim VRS. Die Fachverwaltung werde die Anregungen hierzu dort einspeisen. An der S-Bahn-Haltestelle Sommerrain handle es sich um einen Parkplatz mit ca. 300 Plätzen, der relativ gut ausgelastet sei und vollständig über die Schmidener Straße und den Kleinen Ostring erschlossen werde. Es gebe dorthin keine Direktverbindung von der Nürnberger Straße.

StRin Bulle-Schmid erkundigt sich nochmals, wann die Umstellung der Pfortnerrampe erfolgen wird. Hinsichtlich P+R vertritt sie die Ansicht, es sollte nicht die Politik des Stuttgarter Gemeinderats sein, sämtliche P+R-Parkplätze in Stuttgart zu bauen. Vielmehr müssten diese dort, wo die Pendler leben, geschaffen werden.

Die Stadträtin spricht weiter die Problematik am Knotenpunkt Schmidener Straße/Steinhaldenstraße an. Sie möchte wissen, ob die Verwaltung gedenkt, sich dieser Problematik in nächster Zeit anzunehmen, weil der Rückstau dort immens sei.

Herr Hemmerich sagt dies zu und verweist darauf, dass die Schmidener Straße beim Zuflusskonzept ohnehin im Fokus stehe. Er bestätigt auch, dass P+R möglichst wohnortnah stattfinden soll.

BM Pätzold fügt hinzu, die Frage der IVLZ betreffend könne man heute nicht beantworten. Die Antwort werde man nachtragen.

Herr Hemmerich teilt an StR Brett gewandt mit, seines Wissens sei die Dauerzählstelle für den Radverkehr auf Höhe der Taubenheimstraße in diesem Jahr eingerichtet worden. Der Vorsitzende ergänzt, ein Bericht über die Frequenz an dieser Stelle könne erst nach einem gewissen Zeitraum gegeben werden. Er versichert, die Zahlen aller Zählstellen werden offengelegt. Auf Hinweis von StR Kotz, dass eben diese Zählstelle nicht im Internet veröffentlicht wird, sagt er zu, sich nach dem Grund dafür zu erkundigen und die Zahl dort ebenfalls nachzutragen. Nach Kenntnis von Herrn Hemmerich lag es an technischen Problemen.

Abschließend stellt BM Pätzold fest:

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

Zur Beurkundung

Faßnacht / pö

Verteiler:

- I. Referat StU
zur Weiterbehandlung
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (5)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 3. Referat T
Tiefbauamt (2)
 4. BezA Bad Cannstatt
 5. Rechnungsprüfungsamt
 6. Stadtkämmerei (2)
 7. L/OB-K
 8. Hauptaktei

- III.
 1. CDU-Fraktion
 2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 3. SPD-Fraktion
 4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
 5. Fraktion Freie Wähler
 6. AfD-Fraktion
 7. Gruppierung FDP
 8. Die STAdTISTEN