

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	73
		<b>TOP:</b>	3
	<b>Verhandlung</b>	<b>Drucksache:</b>	877/2020
		<b>GZ:</b>	SWU
<b>Sitzungstermin:</b>	16.03.2021		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Hemmerich (ASW)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Stahn / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>Radschnellverbindung Stuttgart - Fellbach / Rems-Murr-Kreis Vorplanung 1. Bauabschnitt Nürnberger Straße</b>		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik vom 09.03.2021, öffentl., Nr. 63

Ergebnis: Einbringung, Beratungsfolge geändert

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Städtebau, Wohnen und Umwelt vom 25.02.2021, GRDRs 877/2020, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Der Vorplanung zur Nürnberger Straße in Bad Cannstatt im Abschnitt zwischen Remstalstraße und der Gemarkungsgrenze zu Fellbach gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt für die Neuplanung der Lichtsignalanlage Nürnberger Straße / Beskidenstraße eine zukünftige Schnellbuslinie aus dem Rems-Murr-Kreis sowie eine Zuflussdosierung im Sinne des Antrags 295/2020 Ziffer 3 zu berücksichtigen und mit den benachbarten Gebietskörperschaften abzustimmen.
3. Der Vorplanung zur Nürnberger Straße in Bad Cannstatt im Abschnitt zwischen Augsburgener Straße und Remstalstraße gemäß Anlage 2 wird zugestimmt.

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 Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Herr Hemmerich berichtet entsprechend der von ihm gezeigten Präsentation.

Die Vertreter der Fraktionen danken ihm für den ausführlichen und guten Bericht.

StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE) bestätigt, dass die Planung von Radschnellverbindungen komplex sei der langen Strecken wegen, diese aber wichtig für die Förderung des Radverkehrs seien. Mit Pedelecs seien Strecken von 20 km gut zu bewältigen. Ein Wechsel des Autoverkehrs hin zu Radverkehr sei sicherlich leichter möglich, wenn breite und bequeme Radstrecken angeboten würden. Auch in Stuttgart sehe sie ein enormes Potenzial von über 50 % umstiegswilligen Menschen. Deutlich weniger würden dann mit dem Auto fahren, was sich auch in der Waiblinger und Nürnberger Straße auswirke.

Irritiert zeigt sich die Stadträtin, dass im Entwurf nicht auf das Ansinnen der Radverbände eingegangen worden sei, in Stuttgart standardmäßig durch Bordsteine vom Verkehr abgetrennt Radwege zu bauen. Es sei nicht sinnvoll, einen getrennten Radweg als kleines Stückchen innerhalb eines Systems anzulegen. Problem werde aber immer sein, dass solche Radstrecken als Ausweichflächen für Bauarbeiten, Lieferverkehr, Unfälle geplant würden. Radstreifen, die auf der Fahrbahn lägen, seien Ausweichflächen für Pkw und sonstigen Verkehr - ein Umstand, den auch StRin Köngeter (PULS) bemängelt. In Stuttgart würden Radstreifen wenig respektiert, fährt StRin Dr. Lehmann fort. Sie dränge darauf, wo es möglich sei, eine Pollerbegrenzung zur Fahrbahn hin zu errichten. Auch möchte sie vorgezogene Aufstellplätze auf den Fahrbahnen geprüft wissen, so dass Radfahrer leichter links abbiegen könnten und nicht so lange warten müssten.

Darüber hinaus wünscht sich StRin Dr. Lehmann einen Paradigmenwechsel: Komplexe Projekte mit den sachkundigen Bürgerinnen und Bürgern (SKE) frühzeitig und schon vor der konkreten Planung zu besprechen, um deren Ideen zu diskutieren, auch die über die gesetzmäßigen Vorgaben hinausgehenden. Dann könnten sowohl Verwaltung als auch Radverbände die jeweiligen Notwendigkeiten und Wünsche verstehen. Diesem Ansinnen einer besseren und frühzeitigen Einbindung der SKEs schließen sich StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) und StRin Köngeter an.

Herr Hemmerich erbittet Klarheit für die Verwaltung, mit welchem Aufwand und bei welchen Projekten die SKEs zu beteiligen seien. Aus fachlicher Sicht sei dies dort gegeben, wo der Stuttgarter Standard nicht erreicht werde. Bei Planungen wie der Nürnberger Straße, wo mit dem Radschnellverbindungsstandard der höchste Standard eingehalten werde, den das Land vorgebe, sei diese intensive Diskussion mit den SKEs nicht zwingend. Er rege an, dieses Thema im Unterausschuss Mobilität aufzurufen.

StRin Bulle-Schmid (CDU) geht auf die Hauptfahrroute 1 ein, die nach wie vor sehr mäßig angenommen werde. Für den Radweg sei eine Fahrspur zwischen Wilhelmsplatz und Remstalstraße stadtauswärts weggenommen worden, was zu langen Rückstaus im Berufsverkehr führe mit allen Nachteilen für Mensch und Umwelt. Problematisch sei, dass der nun geplante Radschnellweg zwischen Karpaten-/Beskidenstraße und Augsburg-

burger Platz noch mehr Raum brauche. Die Streckenführung sei an diversen Stellen ungeklärt. Nun werde ein Teilabschnitt geplant, der viele Probleme mit sich bringe. Mit der Wegnahme einer Fahrspur stadtauswärts solle die Grünphase an der Beskidenstraße verlängert werden. Sie erbitte Berechnungen zur Länge des Rückstaus im nachmittäglichen Berufsverkehr und den Wartezeiten für Fußgänger und aus Nebenstraßen ausfahrende Autos. Die Planung, so StRin Bulle-Schmid, bringe Nachteile für den Fußgängerverkehr, politisch gewollt sei aber, den Fußgängerverkehr zu fördern. Sie befürchte auch Schleichverkehr durch die Wohngebiete. Für problematisch erachte sie die Zuflussdosierung aus Fellbach, die weiter reduziert werden solle und zu Ausweichverkehr über die Feldwege im Espan und Umgebung führe, was ihre Fraktion ablehne. Bevor die lange geforderte Zuflussdosierung an der Schmidener Straße nicht eingerichtet sei, könne sie eine solche an der Beskidenstraße nicht verantworten. Sie fordere ein Gesamtkonzept und kein Flickwerk.

Das Radschnellwegenetz, so StR Ozasek, habe besondere Bedeutung für die überörtlichen Pendlerverkehre und müsse markierungsübergreifend geplant werden. Entscheidend sei, welchen Standard die LHS zugrunde lege und inwiefern sich der Qualitätsstandard des Landes in gebaute Infrastruktur übersetzen lasse. Zuspruch zolle seine Fraktion der gewählten Achse des Radschnellwegs. Mit dem Bau des Kappelbergtunnels sei immer angedacht gewesen, Bad Cannstatt vom Autoverkehr zu entlasten. Das sei anfangs gelungen, aber weil ein Rückbau der Bundesstraße ausgeblieben sei, stiegen die Kfz-Zahlen. Daher sei es jetzt richtig, Fahrspuren herauszunehmen und sie der Radmobilität zuzuschlagen. Sinnvoll sei dies auch, um den Knoten Wilhelmsplatz zu entlasten und um die Pfortnerung an der Beskidenstraße einzurichten, wie in Antrag Nr. 295/2020 gefordert. Er sei verwundert, dass die CDU aus der Windschutzscheibenperspektive argumentiere und Cannstatt die Verkehrsentlastung nicht gönne.

Kritik übt der Stadtrat am Planungsschema insbesondere an der Haupttradroute 22/ Stresemannstraße, wo die Radinfrastruktur zwischen die Kfz-Markierung und den fließenden Kfz-Verkehr gelegt werde, was zwar praktisch sein könne für den Winterdienst oder Notfallsituationen, aber mit erheblichen Störungen verbunden sei. Er nennt Überfahrten über Markierungen, illegales Befahren und andere Zweckentfremdungen. Daher pflichte er der Forderung von StRin Dr. Lehmann nach einem Befahrungsschutz bei. Die jetzige Planung entspreche hier nicht dem vom Gemeinderat definierten "Stuttgart Standard".

In Planungsabschnitt 1/Nürnberger Straße und 2/Augsburger Platz sehe er Störwirkungen von den rechts angelegten Parkplätzen ausgehen. StR Ozasek bittet zu prüfen, ob die Flächen tauschbar seien, sodass die Radinfrastruktur hinter der Parkierung liege. Andernfalls müsse die Parkierungsfläche entfallen, eventuell zugunsten von zusätzlichen Baumbeten. Angesichts von 1.700 Parkplätzen im öffentlichen Raum sei es vertretbar, wenn mit diesen 37 Parkplätzen 2 % wegfielen. Liege ein Schema zugrunde, bei dem die Radschnellwege hinter den Parkplätzen verliefen, könne man auf die bauliche Trennung verzichten und eine einfache Ausführung mit niedrigen Bodenschwellen vorsehen. Das würde weder die Planung verzögern noch zusätzliche Kosten erzeugen. In Unfallsituationen könne der 3-Meter-Radweg genutzt werden.

Bezüglich der Fragen von ADFC und Bezirksbeirat nach einer Pop-up-Lösung wünscht StR Ozasek eine Darstellung zu den tatsächlich benötigten Baustelleneinrichtungsflächen. Er rege an, in der Zuweisung diese Flächen zu verändern, um zu einer schnellen Abmarkierung einer Pop-up-Lösung für Radweginfrastruktur zu kommen. Abschließend

macht der Stadtrat auf den Winterdienst aufmerksam, der in diesem Winter auf den Radwegen "grandios nicht funktioniert" habe. Hierzu werde noch ein Bericht von BM Thürnaeu erwartet.

Seine Fraktion, betont StR Körner (SPD), fühle sich außerordentlich gut informiert und halte den Verwaltungsvorschlag für ausgewogen und zustimmungsfähig, was nicht bedeute, dass die Fragen der Kollegen Dr. Lehmann und Ozasek nicht zu prüfen seien. Weniger Platz für Autos sei richtig und gemeinsam gewollt. Eine Zuflussdosierung stadteinwärts bedeute im Umkehrschluss, dass auch stadtauswärts weniger gependelt werde. Die Planung sei vertretbar, weil die Alternativen für eine Mobilität ohne Auto gestärkt würden, beispielsweise durch die U1 mit längeren Zügen und die Möglichkeiten, mit dem Rad diese Strecke zurückzulegen.

StR Serwani (FDP) schließt sich den Äußerungen von StRin Bulle-Schmid an, auch in Bezug auf Benachteiligung der Fußgänger und den Schleichverkehr in den angrenzenden Gebieten. Er sei nicht gegen Radfahrerschnellverbindungen in Stuttgart, möchte aber Kontakt aufgenommen wissen mit der Stadt Fellbach bezüglich der Zuflussreduktion. Warum die Bürger in Cannstatt nicht über die Umsetzung der Planungen in so einem wichtigen Fall informiert werden sollen, verstehe er nicht. Einverstanden erklärt er sich mit dem Wegfall der 12 Parkplätze für die U 1.

StR Schrade (FW) betont, dass für den Radverkehr etwas getan werden müsse. Allerdings sei dies mit Konflikten behaftet, wie von StRin Bulle-Schmid benannt. Er möchte wissen, ob die Planung in der Gesamtschau an dieser Stelle sinnvoll sei aufgrund der Weiterführung ins Stadtzentrum und wie weit der Ausbau der Hauptradrouten gediehen sei. Auch frage er sich, ob mit diesem Ausbau einer kurzen Strecke Radschnellweg der zweite Schritt vor dem ersten gemacht werde und nicht besser das Hauptradroutennetz vollständig auszubauen sei. Er sei hin- und hergerissen.

Für StR Goller (AfD) stellen E-Bikes einen Quantensprung für Stuttgart dar. Fragen werfe die benötigte Infrastruktur auf. In Kopenhagen liege die Mindestbreite für Radwege bei 1,70 m, die meisten mäßten 2,30 m, angestrebt seien dort 2,50 m mit 7 bis 9 cm Trennbereich gegenüber Fußgängern und Fahrzeugen. In Stuttgart werde ein Radfahrstreifen von 3 m und 75 cm Abstand gebaut, also die 1,5-fache Breite, und dafür Straßeninfrastruktur abgebaut. Mit der Planung werde eine voll ausgelastete Kfz-Infrastruktur abgebaut mit 1.000 Kfz pro Stunde für eine um Größenordnungen geringere Anzahl Radfahrer pro Stunde. Im Hinblick auf Situationen wie Unfälle oder Veranstaltungen werde dieser einzelne Fahrstreifen vermutlich kollabieren. Kapazitäten würden reduziert, Staus erzwungen, Fahrzeiten verlängert, Lebensqualität vernichtet. Aus Untersuchungen sei bekannt, dass die Menschen in Stuttgart nicht zum Spaß mit dem Auto pendelten. Diese Distanzen seien weder fürs E-Bike geeignet noch ab einem gewissen Alter oder mit Kindern. Hier werde keine echte Alternative zum Auto geschaffen, sondern nur für eine gewisse Klientel und für gewisse Jahreszeiten.

Staus, bestätigt StRin Königter, seien nicht angenehm - das Radfahren in Stuttgart aber auch nicht, insbesondere auf der hier behandelten Strecke, wo es bislang keinen Radweg gebe. Im Sinne der Flächengerechtigkeit hätten die Radfahrerinnen und der Radfahrer ebenso das Recht auf eine gute und sichere Wegeführung wie der Autofahrer. Nötig seien nicht nur Pull-Faktoren wie ÖPNV und Radweg, sondern auch Push-Faktoren, die das Autofahren erschwerten. Wie StRin Bulle-Schmid befürworte sie eine zweite Zuflussdosierung an der Schmidener Straße, um Schleichverkehr zu verhindern.

Es leuchte ihr nicht ein, dass die Sicherheit der Fußgänger gefährdet sei, wenn das Parken und Radfahren getauscht werde. Sie begrüße die Umwandlung eines Teils der entfallenden Stellplätze in Carsharing-Plätze. Wenn das Auto nicht vor der Tür stehe, sei der Anreiz höher, Alternativen zum Auto zu nutzen, schließt StRin Köngeter.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) merkt an, es gehe um die Wegnahme einer Spur an einem Abschnitt bergauf, vor dem ein wesentlicher Teil bereits einspurig sei. Eine Kapazitätswegnahme sei also nicht der Fall, vielmehr handle es sich um eine Stelle, an der vor allem nachts laut überholt werde. Beim Bau des Kappelbergtunnels sei versäumt worden, weitere straßenbauliche Maßnahmen anzuschließen. Erst der Radwegausbau seit 2012 habe Cannstatt entlastet und den Verkehr gesenkt. Die Spurbwegnahme bei der Bergaufstrecke sei im Luftreinhalteplan mehrheitlich beschlossen worden und vor Ort schon seit Jahren gewünscht. Wenn an der Ampel Beskidenstraße mehr gepförtneret werde, gebe es weniger Ausweichverkehr im Wohngebiet. Wenn in der Gegenrichtung bergauf der Abfluss erhöht werde durch längere Grünphasen, frage er sich, woher der Ausweichverkehr in die Wohngebiete kommen solle, wenn der Verkehr dort abfließe.

2018, so StR Peterhoff an StRin Bulle-Schmid gewandt, habe Einigkeit bestanden hinsichtlich einer stärkeren Pfortnerung. Der damalige Vorsitzende der Bezirksbeiratsfraktion der CDU, Herr Schmid, habe eine Pfortnerampel als das richtige Mittel befürwortet und wissen wollen, ob man "den Hahn nicht noch weiter zudrehen" könne. Und jetzt sage man, es sei nicht gewollt. Das beauftragte Zuflusskonzept Nordost berücksichtige auch die Schmidener Straße. Klar sei, dass jetzt an der Beskidenstraße weitergemacht werden müsse.

StRin Bulle-Schmid regt an, Blitzgeräte aufzustellen, wenn das nächtliche Überholen wirklich so schlimm sei. Mit der Pfortnerampel sei sie einverstanden, aber es sei auch an der Schmidener Straße zu pfortnern, statt nur noch mehr an der Beskidenstraße.

Herr Hemmerich erachtet es für notwendig, dass sich der Rat mit dem Thema Radfahrstreifen intensiv beschäftige. Die Verwaltung erlebe hier einen Wandel in der Diskussion. Neu sei, dass einzelne Räte den Radfahrstreifen in Zweifel zögen. Der sei aber ein eigenständiges Angebot, das sich bundesweit bewährt habe und wesentlicher Bestandteil des vom Land vorgegebenen Radschnellverbindungsstandards sei. Wenn jetzt diese Führungsform nicht mehr als ausreichend angesehen werde, dann verlangsame dies den Ausbau des Stuttgarter Radwegenetzes deutlich. Hier müsse eine intensive Grundsatzdiskussion geführt werden, unabhängig von diesem Projekt.

Die Schnellbuslinie sehen StRin Bulle-Schmid und StR Serwani kritisch, weil diese fast vollständig parallel zur S-Bahnlinie 1 und 2 sowie der U 1 und 16 verlaufe und eine künstliche Konkurrenz für die S-Bahn darstelle. Und, ergänzt StRin Bulle-Schmid, auf dem Weg zum Krankenhaus durch ein Wohngebiet führe. StRin Dr. Lehmann fragt sich angesichts einer Schnellbuslinie auf dem Radstreifen, ob das nicht anders arrangierbar wäre. Der Ausbau der Schnellbuslinie erinnert StR Goller an den "historischen Flop" der Linie X1. Den Bus die Schnellradspur mitbenutzen zu lassen, halte er für den falschen Ansatz, weil riskant bei einer kurzen Taktung. Vorzuziehen sei eine Autospur zur gemeinsamen Nutzung. StR Peterhoff steht dem Schnellbus positiv gegenüber, da auf dieser Achse die Nutzerzahlen zunehmen.

Herr Hemmerich stellt klar, dass es sich bei diesem Schnellbus um eine Idee des Landes Baden-Württemberg und des Rems-Murr-Kreises handle. Die Stadtverwaltung begleite dies positiv und habe für den Schnellbus die Mitbenutzung des 3 Meter breiten Radstreifens eingeplant. So könne der Bus die Signalanlage an der Beskidenstraße passieren, wo sich im morgendlichen Verkehr stets ein Rückstau bilde. Für den Fall, dass diese Linie tatsächlich eingerichtet werde, habe die Verwaltung eine Anbindung des Krankenhauses Bad Cannstatt mitgedacht, da 50 % der Patienten aus dem Rems-Murr-Kreis kämen. Das Krankenhaus sei auch von Stuttgart aus nicht sonderlich gut an den ÖPNV angebunden.

Auf die Frage von StRin Bulle-Schmid zur Pförtnerung eingehend, weist Herr Hemmerich auf die Vorlage hin: Stimme der Gemeinderat dem Beschlussantrag 2 zu, werde die Verwaltung auf Bürgermeisterebene mit der Stadt Fellbach in Gespräche eintreten. Erst mit Einrichtung einer neuen Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Beskidenstraße im Jahr 2023 sei eine Umsetzung möglich, wodurch für Fellbach Vorbereitungszeit entstehe. In Bezug auf die Zuflussdosierung am Kleinen Ostring bittet Herr Hemmerich um Geduld. Es gebe Planabstimmungen mit dem Amt für öffentliche Ordnung und der SSB, wo Maßnahmen zur Beschleunigung der Buslinie 58 untersucht würden, die auch Auswirkungen auf die Kapazität stadteinwärts hätten.

Eine Evaluation, wie sie StRin Bulle-Schmid anregt, um Auswirkungen auf Fußgänger und den Schleichverkehr zu erforschen, hält Herr Hemmerich für sinnvoll. Das werde bei der Hauptradroute 1 bereits intensiv verfolgt. Auch werde nach Umsetzung der Maßnahme geprüft, ob es zu einer Verschlechterung im untergeordneten Netz komme. Mit der Hauptradroute 1 sei das im Espan tatsächlich ein Problem gewesen, worauf 2018 mit Reduzierung der einströmenden Verkehrsmenge in der Beskidenstraße reagiert wurde. Hingegen seien stadtauswärts in der Wildunger Straße oder Im Geiger nach 2014 keine massiven Verkehrszunahmen im untergeordneten Netz feststellbar gewesen. Die Verwaltung gehe daher davon aus, dass es auch künftig nicht mehr Schleichverkehr Im Geiger geben werde, wolle dies aber beobachten.

Überlagerungen von Hauptradroutennetz und Radschnellverbindungsnetz seien häufig und würden künftig öfter auftreten, bestätigt Herr Hemmerich gegenüber StR Schrade. Die 2014 in ersten Abschnitten umgesetzte Hauptradroute habe gewisse Mängel, z. B. an der Taubenheimstraße, Wilhelmstraße/König-Karl-Straße, Remstalstraße sowie im Bereich der Nürnberger Straße stadtauswärts. Hier entspreche sie auch nicht dem Hauptradroutenstandard. Die jetzige Planung mit Radschnellverbindungsstandard verbessere auch die Hauptradroute.

Die Machbarkeitsstudie zum Radschnellverbindungsnetz sehe ein 100 Kilometer langes Netz vor. Hier gehe es nun um die ersten zwei Kilometer. Es werde sicher Jahre, eher Jahrzehnte dauern, bis die vollen 100 km umgesetzt seien. Dasselbe sei beim Hauptradroutennetz der Fall, das 2009 vom Gemeinderat mit dem Radkonzept beschlossen und 2021 noch nicht vollständig umgesetzt sei. Solche langfristigen Themen seien nur in einzelnen Projektabschnitten zu realisieren, und genau dies sei hier in der Nürnberger Straße der Fall mit der Radschnellverbindung. Beim Augsburger Platz habe das Planungsamt Planungsmittel beantragt für einen Verkehrsstrukturplan, informiert Herr Hemmerich und ruft noch einmal Folie 21 auf, die die Verlegung der Stadtbahnhaltestelle aus dem Platzbereich hinaus zeigt. Einst sei der Platz eine Verknüpfungshaltestelle der Linien 1 und 13 gewesen. Offen sei die künftige Gestaltung des Innenbereichs des Platzes. Hier träfen zwei wichtige Hauptverkehrsstraßen aufeinander, wo künftig weitere

Fahrbeziehungen realisiert und Fuß- und Radverkehr weiter verbessert werden könnten.

StR Goller hält es für befremdlich, dass sich die Verwaltung noch weiter zum Thema Radfahrstreifen gegenüber Radweg äußern müsse. Man rede hier von massiv erhöhtem baulichen Aufwand, erhöhtem Energiebedarf, erhöhter Bauzeit für die Umsetzung, und alle Bestandsbäume, die im Wege stünden, müssten gefällt werden, dieser Radweg sei zudem irreversibel. Offenbar sei gewünscht, Fakten zu schaffen auf Kosten der Infrastruktur, auf Kosten der Nutzung des Radfahrstreifens sowohl für einen Bus als auch im Notfall.

Kritisch äußert sich StR Goller zur "ständigen Zitierung" des ADFC. Wenn er Informationen zum Waffenrecht haben wolle, dann frage er nicht die NRA. Der ADFC sei kein Expertengremium, das eine politisch ausgewogene, sachliche Lösung präsentiere, sondern ein Lobbyverband, der die Interessen bestimmter Gruppen vertrete. Werde weiterhin in der Diskussion der ADFC als Maß aller Dinge genannt, fordere er, dass die Meinung des ADAC gegenübergestellt werde, denn nur so könne eine ausgewogene Schlussfolgerung gebildet werden.

BM Pätzold weist StR Goller darauf hin, dass alle eine Stellungnahme des ADFC bekommen hätten und die Verwaltung hier nur das aufgenommen und beantwortet habe, was als Frage gekommen sei. StR Ozasek erläutert, der ADFC habe sich stellvertretend und mit Zustimmung der sachkundigen Einwohner zu dieser Thematik geäußert, eines eigens bestellten Personenkreises. StRin Dr. Lehmann betont, sie sei nicht einverstanden, dass der ADFC mit einer Waffenlobby verglichen werde, und fordert eine Entschuldigung von StR Goller. Dieser sieht hier ein Missverständnis, habe er doch gesagt, dass er die NRA eben nicht heranziehen würde, um das Waffenrecht zu beurteilen, weil diese ein Lobbyverband sei.

StR Ozasek richtet den Wunsch an die Verwaltung, in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik eine alternative Planung aufzuzeigen, die die Radführung mit geringem Aufwand hinter die Parkierung rücke, sei es durch niedrige Bodenschwellen oder ein Bord. Eine fertige Alternativplanung für einen Radweg in der Nürnberger Straße innerhalb dieser kurzen Zeit sei nicht leistbar, entgegnet Herr Hemmerich, er sage aber einen schematischen Entwurf zu.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen mehr ergeben, stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt dem Beschlussantrag mehrheitlich mit 8 Ja- und 7 Gegenstimmen zu.

Zur Beurkundung

Stahn / pö

## Verteiler:

- I. Referat SWU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)  
Amt für Umweltschutz  
weg. STA
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister  
SSB  
VVS
  2. S/OB  
S/OB-Mobil
  3. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)
  4. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  5. Referat T  
Tiefbauamt (2)  
Garten-, Friedhofs- und Forstamt (2)
  6. BezA Bad Cannstatt
  7. Rechnungsprüfungsamt
  8. L/OB-K
  9. 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