

Stuttgart, 04.12.2019

Sanierung Stuttgart 29 -Teilbereich Stöckach- Bericht zum Ergebnis der ergänzenden Verkehrsuntersuchung Stöckachplatz

Mitteilungsvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik Bezirksbeirat Ost	Kenntnisnahme Kenntnisnahme	öffentlich öffentlich	21.01.2020 22.01.2020

Kurzfassung des Berichts

Für das Sanierungsgebiet Stuttgart 29 -Stöckach- ist die Aufwertung des Stöckachplatzes ein großes Sanierungsziel. Hierzu wurde ein nichtoffener Planungswettbewerb durchgeführt, den das Büro Jetter Landschaftsarchitekten für sich entscheiden konnte. Die Platzgestaltung des Zweitplatzierten sah eine größere Platzfläche vor, indem die Fahrspuren der Stadtbahn sowie des motorisierten Individualverkehrs (im Weiteren: MIV) zusammengelegt wurden, damit der Platz mehr Aufenthaltsqualität erhält. Dieser Vorschlag sollte auf seine Machbarkeit untersucht werden. Der Bericht vom beauftragten Büro Brenner Bernard wurde am 10. März 2017 dem Ausschuss für Technik und Umwelt vorgestellt. Eine grundsätzliche Machbarkeit des Vorschlags wurde festgestellt, der Bericht war jedoch noch nicht konkret genug. Dies wird mit vorliegendem Bericht nachgeholt.

Die beteiligten Fachämter sowie die SSB waren sich bei der Vorstellung des Zwischenberichts einig, dass für einige dargestellte Problempunkte keine technischen Lösungen gefunden werden können, z. B. wenn ein Müllfahrzeug die gemeinsame Fahrbahn blockiert. Die SSB betonte, dass der Stöckachplatz einer ihrer wichtigsten Knotenpunkte im Netz sei und auch bei Störfällen als Wendemöglichkeit genutzt werden kann.

Die Untersuchung des Verkehrsingenieursbüros Brenner Bernard kommt zum Schluss, dass zwar ein leistungsfähiger Verkaufsablauf gelingen kann, dieser jedoch mit hohem gestalterischen, bau- und steuerungstechnischen Aufwand verbunden ist. Zudem lasse es sich nicht vollständig ausschließen, dass es zu Blockaden für den SSB-Betrieb kommen kann. Technische Lösungen reagieren für plötzlich auftretende Störfälle zu langsam, die Leistungsfähigkeit wird somit verringert. Die SSB betont, dass gerade dieser Aspekt hinsichtlich anderer Zielsetzungen der Stadt (Umstieg auf ÖPNV) vermieden werden sollte.

Sofern der SSB-Stadtbahnbetrieb keine Verschlechterung der aktuellen Situation erlaubt, ist die Idee der erweiterten Platzgestaltung nicht möglich.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

keine

Vorliegende Anfragen/Anträge:

keine

Erledigte Anfragen/Anträge:

keine

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen

- Anlage 1: Ausführliche Begründung
- Anlage 2: Ergebnis ergänzende Verkehrsuntersuchung
- Anlage 3: Stöckachplatz Wettbewerbsentwurf

Ausführliche Begründung

Für das Sanierungsgebiet Stuttgart 29 -Stöckach- ist ein großes Sanierungsziel die Aufwertung des Stöckachplatzes. Hierzu wurde 2015 ein nichtoffener Planungswettbewerb durchgeführt, den das Büro Jetter Landschaftsarchitekten (in Arbeitsgemeinschaft mit harris + kurrle für den Entwurf der Hackstraße 2) für sich entscheiden konnte. Die Platzgestaltung orientiert sich an den jetzigen Gegebenheiten bei welchen die Hanglage erlebbar gemacht wird.

Die Platzgestaltung des Zweitplatzierten sah eine größere Platzfläche vor, in dem die Fahrspuren der Stadtbahn sowie des motorisierten Individualverkehrs zusammengelegt wurden, damit der Platz mehr Aufenthaltsqualität erhält.

Ein Ziel der Sanierung ist u. a. die Verringerung der Belastungen durch den Verkehr. Aus diesem Grund sollte dieser Vorschlag auf seine Machbarkeit untersucht werden. Hierzu wurde das Büro brenner Bernard beauftragt.

Der Bericht der Machbarkeitsstudie „Überprüfung des Wettbewerbsentwurfs auf verkehrliche Machbarkeit am Knotenpunkt Stöckach“ wurde am 10. März 2017 dem Ausschuss für Technik und Umwelt vorgestellt. Eine grundsätzliche Machbarkeit des Vorschlags ist gegeben, der Bericht war jedoch noch nicht konkret genug. Auch der Bezirksbeirat Ost befand am 17. Mai 2017 den vorgelegten Bericht als nicht ausreichend, um eine endgültige Entscheidung zur Platzgestaltung zu treffen. Daher wurde die Verwaltung am 18. Juli 2017 vom Ausschuss für Umwelt und Technik damit beauftragt, eine ergänzende Verkehrsuntersuchung durchzuführen. Diese solle alle noch offenen Fragen beantworten und ebenso darstellen, welche Auswirkungen es auf das weitere Umfeld des Stöckachplatzes geben könnte, um dann ein endgültiges Ergebnis zu liefern, ob eine Zusammenlegung der Fahrspuren möglich und sinnvoll wäre.

Im Frühjahr 2019 wurde das Büro brenner Bernard mit der Erarbeitung der ergänzenden Verkehrsuntersuchung betraut. Im September diesen Jahres wurde das Zwischenergebnis dieser Untersuchung den beteiligten Fachämtern sowie der SSB vorgestellt. Die beteiligten Fachämter sowie die SSB brachten begründete Bedenken vor. Zudem bemängelten sie, dass die Machbarkeitsuntersuchung nicht geeignet sei, die Frage nach der Zusammenlegung der Fahrspuren endgültig zu klären, da die Verkehrsabläufe innerhalb des Knotenpunktes nicht mit Hilfe einer Verkehrssimulation dargestellt werden könnten. Ein Beispiel sei etwa, dass Liefer- oder Müllfahrzeuge die Fahrbahn blockieren - dies sei zwar nur für eine überschaubare Zeit der Fall, doch für die enge Taktung der Stadtbahn würde das für sehr viele Bahnen Verspätungen bedeuten, da der zwischengeschaltete MIV die Rückstaulage nicht rechtzeitig erkennen würde, auf die Fahrbahn fährt und es somit zu erheblichem Rückstau kommen kann. Der Verkehrsfluss am Knotenpunkt Stöckachplatz wäre somit für längere Zeit gestört. Das gleiche Problem besteht bei langsamen Fahrzeugen wie etwa Kehrmaschinen, Radfahrern oder großen LKWs. Die vorgeschlagene Lösung der Fahrzeugdetektion, die die Freigabe der Fahrzeuge aus der Neckarstraße unterbindet, ist fehleranfällig.

Ebenso ist ein Störfall möglich, bei dem die Stadtbahnen „auf der freien Strecke“ am Stöckachplatz wenden, etwa wenn die Weiterfahrt Richtung Innenstadt/Hauptbahnhof nicht möglich ist. In einer solchen Situation wäre die Zufahrt mehrere Minuten durch die Stadtbahn blockiert, ein erheblicher Rückstau des MIV ist die Folge.

Hinsichtlich der Querung der Fußgänger über die Hackstraße gibt es ebenfalls einige Bedenken: eine überbreite Furt, wie es im Bericht vorgeschlagen wird, verhindert dennoch kein wildes Queren. Diesem müsste mit entsprechenden Maßnahmen begegnet werden

(etwa der Pflanzung von Hecken oder der Errichtung von Absperrgittern), dies steht allerdings der Idee des offenen Platzes entgegen.

Der Gefährdung, dass Zweiradfahrer beim Abbiegen auf die Hackstraße in den Gleisbereich rutschen und stürzen können, wurde mit dem Vorschlag begegnet, die Fahrbahn seitlich der Gleise um 2 m zu verbreitern, allerdings stellt sich die Frage, ob der dann resultierende geringe Gewinn an Aufenthaltsfläche im Vergleich zu heute ausreicht, um die grundlegenden Ziele des Entwurfs hinsichtlich der Platzgestaltung zu erreichen.

Für all die benannten Probleme konnte keine technische Lösung gefunden werden.

Die SSB betont, dass der Stöckachplatz einer ihrer wichtigsten Knotenpunkte im Netz ist und der ÖPNV gerade hinsichtlich der Verkehrswende leistungsfähig und attraktiv bleiben muss.

Büro Brenner Bernard nahm die genannten Punkte mit in die Finalisierung der Untersuchung mit auf: Für das Problem des Rückstaus auf weitere Haltestellen, wie etwa Karl-Olga-Krankenhaus, könnte mit dem Wegfall einiger Parkplätze begegnet werden, jedoch würden auch Behindertenstellplätze entfallen, die es an anderer Stelle zu kompensieren gilt. Geeignete Behindertenstellplätze in unmittelbarer Nähe zum Krankenhaus zu finden könnte sich als schwierig erweisen.

Die Untersuchung kommt zum Schluss, dass zwar ein leistungsfähiger Verkaufsablauf gelingen kann, dieser jedoch mit hohem gestalterischen, bau- und steuerungstechnischen Aufwand verbunden ist. Zudem lasse es sich nicht vollständig ausschließen, dass es zu Blockaden für den SSB-Betrieb kommen kann. Technische Lösungen reagieren für plötzlich auftretende Störfälle zu langsam, die Leistungsfähigkeit wird somit verringert.

Es bestünde eine Möglichkeit, indem der Hauptverkehr durch eine übergeordnete Verkehrsführung auf andere Routen verlagert wird und die Hackstraße zum Anliegerverkehr zugelassen wird. Der Verkehr würde somit auf andere Straßen umgeleitet, dies hat für die Anwohner der jeweiligen Straßen nachteilige Folgen.

Das Fazit der Untersuchung: sofern der SSB-Stadtbahnbetrieb keine Verschlechterung der aktuellen Situation erlaubt, ist die Idee der erweiterten Platzgestaltung nicht möglich.