

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	59
		TOP:	9
Verhandlung		Drucksache:	1026/2020
		GZ:	SWU
Sitzungstermin:	09.03.2021		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Frau de la Rosa (ASW), Herr Littau (Dr.-Ing. Heinrich GmbH Planungsgesellschaft)		
Protokollführung:	Frau Klemm / pö		
Betreff:	Sanierung Stuttgart 30 -Gablenberg- "Soziale Stadt - Investitionen im Quartier" Umgestaltung Kreuzungsbereiche Berg-/Pflasteräcker, Berg-/Libanon-/Klingensstraße und Bergstraße Beschluss der Entwurfsplanung mit Kostenberechnung		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Städtebau, Wohnen und Umwelt vom 01.02.2021, GRDRs 1026/2020, mit folgendem Beschlussantrag:

1. Der Umgestaltung der obengenannten Kreuzungsbereiche auf der Grundlage der Entwurfspläne des Ingenieurbüros Dr.-Ing. Heinrich GmbH Planungsgesellschaft aus Waiblingen vom 17.03.2020 (Anlage 2) und auf der Grundlage der Kostenberechnung vom 07.12.2020 (Anlage 3) mit Gesamtkosten von rd. 2.485.000 € brutto (zuzüglich aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Tiefbauamts in Höhe von 3.600 €) wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt im Rahmen der unter Ziffer 1 dieses Beschlussantrags genannten Gesamtbaukosten die erforderlichen Planungskosten bis Leistungsphase 9 zu beauftragen.
3. Die erforderlichen Planungsmittel für die Verkehrsanlagen in Höhe von insgesamt rd. 250.000 € werden im Teilfinanzhaushalt THH 610, Amt für Stadtplanung und Wohnen bei Projektnummer 7.613036, Sanierung Stuttgart 30 -Gablenberg- AusGr 7873, Sanierungskosten wie folgt gedeckt:

bis 2020	80.000 €
2021	100.000 €
2022	70.000 €

Die Beratungsunterlage 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 und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Frau de la Rosa erläutert den Stand der 2017 begonnenen Beratungen, unter anderem auch mit Einbeziehung der Bürger*innen vor Ort. Anhand einer Power-Point-Präsentation beschreibt Herr Littau anschließend das Vorhaben. Seine ergänzenden Ausführungen sind nachstehend mit Verweis auf die jeweilige Präsentationsseite zusammengefasst.

Seite 2 - Gebietsplan

Dieser erstreckt sich, so Herr Littau, von der Nordseite her (Kreuzung Pflasteräcker-/Bergstraße) Richtung Süden (Berg-, Libanon- und Klingenstraße) und zurück Richtung Norden (Klingen-, Libanonstraße).

Seite 3 - Planungsbereich

Farblich hebt sich die Bergstraße durch das etwas hellere Rot von den Kreuzungsbereichen ab.

Seite 5 - Kreuzungsbereich Klingen-/Libanonstraße (Fotos)

Das Parken im Kreuzungsbereich sowie die Straßenquerung stellten ein Problem dar.

Seite 6 - Kreuzungsbereich Klingen-/Libanonstraße (Pläne)

Herr Littau erläutert an diesem Beispiel grundsätzliche Fakten. Bei der Planung habe man bei allen betroffenen Kreuzungen bequemem Queren durch Fußgänger mit sogenannten "Gehwegnasen" den Vorrang gegeben (Foto unten links, exemplarisch). Dem Kreuzungsbereich solle mit Possehl-Belag (großes Foto und Foto unten rechts) Platzcharakter verliehen werden, so sein Vorschlag (Foto unten Mitte). Daneben seien Flächen für Car-Sharing, E-Mobilität und Baumbestand vorgesehen. Geparkt werde derzeit auf allen zu- und abführenden Straßen beidseitig. Die Planung der Gehwege sehe im gesamten Gebiet mit Ausnahme der Libanonstraße eine Breite von 2,30 bis 2,70 m vor.

Seite 7 - Libanonstraße (Pläne)

Der Begegnungsverkehr solle sich zukünftig in allen Straßen auf Pkw/Rad mit Ausweichmöglichkeiten bei Pkw/Pkw oder Pkw/Lkw beschränken. In der schmalsten, der Libanonstraße, müsse man sich unter Beibehaltung beidseitigen Parkens mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m und einer Gehwegbreite von 1,80 m begnügen.

Seite 8 - Kreuzungsbereich Libanon-/Bergstraße (Fotos)

Herr Littau erläutert anhand der Fotos das derzeit unübersichtliche Parken und die undefinierten Kreuzungsfahrbahnen.

Seite 9 - Kreuzungsbereich Libanon-/Bergstraße (Pläne)

Mit der geplanten Platzierung der Bäume wolle man die Raumgrenzen unter gleichzeitiger Berücksichtigung unterirdischer Leitungen einhalten. Die Sitzpoller seien im Plan rot dargestellt.

Seite 10/11 - Bergstraße (Fotos)

Die Ostseite der Bergstraße sei aktuell durch eine Garagenzufahrt-/Stellplatzsituation gekennzeichnet, so Herr Littau.

Seite 13 - Bergstraße (Pläne) (mittlerer Abschnitt)

Durch den Spielplatzbau entstehe zukünftig eine parkähnliche Situation. Von Süden und Norden kommend bestehe auch jetzt schon eine Durchfahrtsperre, sodass es keinen Pkw- und Lkw-Durchgangsverkehr gebe. Die auf dem Plan hell gekennzeichnete Fläche stelle die Wendefläche für Fahrzeuge dar (Possehl-Belag). Er empfehle auf der Westseite als Fußgängerweg den Durchgang im Park und einen 2,90 m breiten Ostgehweg.

Detailliert mit den Bürger*innen abzustimmen sei noch die Anzahl und Platzierung der Abstellplätze für Fahr- und Lastenräder in allen Straßen.

Seite 15 - Kreuzungsbereich Berg-/Pflasteräckerstraße (Fotos)

Den Kreuzungsbereich bezeichnet Herr Littau als "sehr undefiniert".

Seite 16 - (Kreuzungsbereich Berg-/Pflasteräckerstraße) (Pläne)

Die unübersichtliche Situation versuche man, mit einer klaren Linienführung und Gestaltungselementen zu entschärfen, zu denen neben anderen auch Sitzbänke zählten.

Seite 17 - (Parken in der Bergstraße) - Varianten - Gegenüberstellung

Herr Littau führt aus, die Vorzugs- der drei dargestellten Varianten sei bei einer Bürgerbegehung vor Ort mehrheitlich gewünscht worden. Bei dieser Version könnten Anwohner*innen im Gegensatz zu Variante A auch vor den Garagen parken.

Variante B stelle den Status quo dar, lediglich die Gehwegsituation würde mit der Planung verändert (beidseitig 2,0 m).

Seite 18 - Stellplatzbilanz – Baumbilanz

Anzumerken sei zu der Aufstellung, dass mehr Bäume (22 bis 29) und 26 Querungsstellen im gesamten Planungsgebiet geschaffen würden.

Frau de la Rosa bringt ergänzend den noch offenen Antrag zur Umwandlung der Klinggen in eine Fahrradstraße in den Blick. Das Prüfungsergebnis werde nach Ostern vorliegen. Sollte dem Antrag stattgegeben werden, ergäben sich minimale Planungsänderungen im Kreuzungsbereich Klinggen-/Libanonstraße. Um den Fortschritt der Planungen nicht zu verzögern, habe man das Vorhaben in zwei Bauabschnitte eingeteilt. StRin Munk (90/GRÜNE) betont die Signalwirkung einer Fahrradstraße auch in einem Stadtbezirk.

Auch beim Bau der Kita könne die verkehrliche Situation, wie von StR Ozasek (Die Fraktion LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) in den Raum gestellt, ggfs. flexibel in Abstimmung mit dem Tiefbauamt an die örtlichen Gegebenheiten angepasst werden (Elternverkehr, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Einbahnregelungen).

Bei der Stellplatzberechnung (Status quo) habe man neben den legalen auch die Parkplätze in den Kurvenbereichen ("illegale" Parkplätze) berücksichtigt. Herr Littau ergänzt, Stellplätze direkt vor Garagen habe man nicht in die Berechnung der Gesamtanzahl einbezogen. StRin Köngeter (PULS) interessiert die Zahl der rein legalen Parkmöglichkeiten.

Die allgemein beengte Parkplatzsituation in Stuttgart-Ost spricht Frau Eskilsson (BVin Ost) an. Bei der Lösungsfindung mit den Bürger*innen für die Parksituation in der Bergstraße sei sie persönlich anwesend gewesen. Schrägparkplätze gegenüber den Garagen aus den 50-er Jahren erschwerten die Ein- und Ausfahrt erheblich. Sie befürworte daher - wie die Mehrheit der Bürger*innen des Quartiers - die Vorzugsvariante mit den Längsparkplätzen in der Bergstraße. Insgesamt sei sie mit der Planung sehr zufrieden.

In der sich anschließenden Aussprache äußern StRin Munk, StR Kotz (CDU), StR Körner (SPD), StR Serwani (FDP), StR Schrade (FW) sowie StRin Köngeter ihren Dank für die Konzeption sowie die Präsentation und ihre Zufriedenheit mit der Gesamtplanung.

Besonders gefällt StRin Munk die Umgestaltung der Kreuzungsbereiche zugunsten des Fußverkehrs. Sie gehe von einer Randsteinabsenkung bei den Übergängen zum einfacheren Queren für Menschen mit Rollstuhl, Rollator und Kinderwagen aus. Eine Absenkung der Bordsteinkanten auf 3 cm an Übergangsstellen sei geplant, bestätigt Frau de la Rosa. Dies und die erhöhte Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fußverkehr, sehe auch er, so StR Ozasek, als große Stärke des Planungsentwurfs. Durch die Strukturierung der Kreuzungen mit "Gehwegnasen" gewinne man Fläche als Begegnungsbereiche, äußert StR Kotz seine Meinung. Er hoffe auf entsprechende Nutzung durch die Anwohner*innen. Für die Verweilbereiche wünscht sich StR Ozasek einen deutlicheren Platzcharakter und neue oder ergänzte Baumbänder. Man plane die weitere Gestaltung der Flächen erst nach Zustimmung des Gemeinderates für das Vorhaben, erklärt Frau de la Rosa. Auch hier strebe man eine Bürgerbeteiligung an. Eine wesentliche Verbesserung im ganzen Gebiet sieht StR Serwani durch die Planungen gegeben. Die Kreuzungsbereiche erführen eine erhebliche Aufwertung bei der vorliegenden Planung, stimmt StRin Köngeter ihren Vorrednern zu.

Ebenso wie StR Ozasek begrüße ihre Fraktion grundsätzlich die neuen Baumstandorte, so StRin Munk weiter. Für die Flächen der 27 bis 29 neuen Bäume habe man Sickerpflaster zugunsten einer größeren Gestaltungsflexibilität gewählt, führt Herr Littau ihr gegenüber aus. Natürliche Böden machten zudem Hochbordsteine nötig. Insgesamt sei man bei der Baumauswahl den Vorschlägen des Garten-, Friedhofs- und Forstamts gefolgt. Bäume auf Grünflächen finde man, so Frau de la Rosa ergänzend, sowohl auf dem angrenzenden Spielplatz als auch im Rahmen des sehr erfolgreichen Projektes "Urbanes Gärtnern".

Nachdem die vorbereitenden Untersuchungen (VU) bereits im Juni 2012 stattgefunden hätten und im Hinblick auf die vorliegende Planung und Zustimmung des Bezirksbeirats werbe er, so StR Körner, um eine zügige Beschlussfassung. Positiv hebt er die Bürgerbeteiligung im Entscheidungsprozess hervor und betont abschließend die hervorragende Planung.

Auf den Parkplatzmangel im ganzen Quartier und auf einen Wunsch von Frau Eskilsson nach einer Quartiersgarage eingehend, lenkt StR Kotz den Fokus auf eine Tiefgarage unter der geplanten Kindertagesstätte (Kita) mit 15 möglichen Stellplätzen. Den Vorschlag unterstützen StR Serwani und StR Schrade. StR Körner spricht sich für beide Tiefgaragenoptionen (unter der Kita und unter der Gablenberger Schule) aus - auch im Hinblick auf die anstehende Umgestaltung der Gablenberger Hauptstraße.

StRin Königeter stellt hingegen die Sicherheits- und freiraumgestalterischen Kriterien der Tiefgarage unter der geplanten Kita in den Raum. Auch für StR Ozasek bleibt die Quartiersgarage unter der Kita aus Kosten- und pädagogischen Gründen fragwürdig. Für realistischer und wirtschaftlicher hält er eine Quartiersgarage unter der Gablenberger Schule. Ihm, StRin Königeter und StR Serwani gegenüber stellt Frau de la Rosa die Vorstellung einer Machbarkeitsstudie für eine Quartiersgarage unter der Grund- und Werkrealschule Gablenberg im Gemeinderat nach Festlegung der Anzahl der möglichen, über 15 hinausgehenden Stellplätze und der Kosten in Aussicht. StRin Munk spricht sich für eine Zurückstellung der Diskussion um die Quartiersgarage aus, bis eine Evaluierung des bestehenden Parkraummanagements vorliege. Dagegen hält StR Goller (AfD) angesichts der angespannten Parkplatzsituation im Quartier eine Quartiersgarage für unabdingbar. Sollte die Tiefgarage nicht geschaffen werden, komme für ihn eine Reduzierung der oberirdischen Parkplätze zugunsten einer Aufstockung des Baumbestands nicht infrage.

StR Kotz wirbt abschließend für ein Bekenntnis der übrigen Fraktionen zu seinem Vorschlag. Nicht nur erfahre der öffentliche Raum durch die versteckte Garage unter der Kita eine Verschönerung und Aufwertung. Ausgehend von der Vorzugsvariante fielen dann nicht mehr 30, sondern nur noch 15 oberirdische Stellplätze weg. Man schaffe damit neben einem guten Kompromiss auch den Anreiz für die Anwohner*innen, ihre Garagen tatsächlich als Park- und nicht als Abstellplätze zu nutzen oder Alternativen zu einem eigenen Pkw in Erwägung zu ziehen. Auch StRin Königeter bewertet eine Andersnutzung von Garagen zulasten des öffentlichen Raums kritisch und fragt nach konkreten Zahlen von solchen Garagen. Frau de la Rosa stellt klar, nur ein Fahrzeug habe bei einer Ortsbegehung größtmäßig nicht in die Garage gepasst. Die Mehrzahl der Garagen werde für Pkw und Fahrräder genutzt. Das bestätigt auch Herr Littau. StR Körner betont dazu, in einem Parkraummanagement-Gebiet wie dem vorliegenden erhalten Anwohner*innen mit einer verfügbaren Garage keinen zusätzlichen Bewohnerparkausweis. BM Pätzold ergänzt, dass manche Garagen auch als Fahrradabstellplätze dienen.

StR Ozasek bekräftigt den positiven Einfluss des Parkraummanagements in diesem Gebiet. Neben den Garagen gebe es auch Abstellplätze für Anwohner*innen in Hinterhöfen, wodurch der öffentliche Raum entlastet werden könnte. Selbst in Ausnahmesituationen wie baustellenbedingten Sperrungen in der Bergstraße seien die Parkmöglichkeiten der umliegenden Straßenzüge nicht überlastet gewesen. Der aus seiner Sicht politischen Diskussion um Parkraumverlust sei die Tatsache entgegenzuhalten, dass es oft komfortabler sei, das Fahrzeug im öffentlichen Raum abzustellen.

Von den vorgestellten Varianten A, B und Vorzugsvariante begrüße ihre Fraktion die letztgenannte, nimmt StRin Munk zur Gestaltung der Bergstraße Stellung. Dem und auch dem Vorschlag von StRin Munk, die durch die Vorzugsvariante gegenüber Variante A entfallenden beiden Bäume im angrenzenden Grünbereich zu ersetzen, schließt sich StRin Königeter an. Dazu erläutert Frau de la Rosa, es sei in dem kleinen Park ohnehin eine Aufstockung der Baumanzahl geplant. Auch StR Kotz und StR Serwani sprechen sich für die Vorzugsvariante in der Bergstraße aus. Hingegen priorisiert StR Schrade Variante A

mit den Schrägparkplätzen. In Beantwortung seiner entsprechenden Frage und an StR Goller gewandt, erklärt Frau de la Rosa, Ein- und Ausfahrt an den Garagen seien bei einem Vorort-Versuch mit Anwohner*innen trotz schräg geparkter Fahrzeuge gegenüber mit einigem Rangieren möglich gewesen. Aus planerischer Sicht seien aber Längsparkplätze zu bevorzugen. Im Übrigen hätten nicht nur die direkten Anwohner*innen, sondern auch weitere Teilnehmer*innen der Bürgerbeteiligung für diese Variante gestimmt. Herr Littau ergänzt, bei der Planung der Breite der Schrägparkplätze habe man die vorgegebene Norm eingehalten. Bedenken bei dieser Variante habe man jedoch beim rückwärtigen Ausparken, vor allem bezogen auf die Sichtbarkeit von vorbeifahrenden Radfahrer*innen. Dies habe für die Bürger*innen letztlich den Ausschlag für die Vorzugsvariante gegeben. Letztlich spreche auch die Möglichkeit der Gliederung durch Bäume und damit Auflockerung des optischen Eindrucks für den bevorzugten Vorschlag. Bei der Gesamt- und besonders bei der Planung der Bergstraße sehe er, so StR Ozasek, eine deutliche Haltung "von innen nach außen". Anstatt den Schwerpunkt auf die Gestaltung des öffentlichen Raums zugunsten der Lebensqualität in jeder Hinsicht zu legen, dominiere "das Parken als Funktion" die Diskussion und Entscheidung. Dahinter stünden Fußverkehr und kindgerechte Grünplanung zurück. StR Serwani merkt an, für die nun einmal vorhandenen Fahrzeuge müssten in jedem Fall Parkplätze zur Verfügung stehen.

StR Goller ist der Erhalt der bestehenden Parkplatzanzahl angesichts des Parkdrucks wichtig. Auch dies gehöre zur Lebensqualität, betont er. Den Nachteil zwischen der Vorzugs- und Variante B erläutert Herr Littau ihm gegenüber dahingehend, dass eine Gliederung z. B. durch Bäume bei Letzterer im Gegensatz zur Vorzugsvariante nicht möglich sei.

Daraufhin stellt StR Goller den mündlichen Antrag, den Ist-Zustand mit 32 Parkplätzen auch im Rahmen der präsentierten Vorzugsvariante zu erhalten, indem die Gliederung durch Bäume entfällt.

Die grundlegenden Planwerke der Stadt, ergänzt StR Ozasek seine Erläuterungen, sähen vielmehr eine Stärkung des öffentlichen Raums im Hinblick auf z. B. klimaneutrale Mobilität und Fußverkehrsqualität vor. So betrage der Mindeststandard für die Fußwegbreite sowohl nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RaSt) als auch nach dem Verkehrskonzept 2030 der Stadt 2,50 m. Mit der jetzt geplanten beidseitigen Breite von 1,80 m in der Libanonstraße komme man dem nicht nach.

Herr Littau stellt klar, die Gehwegsituation in der Libanonstraße werde zur Minderung des Parkplatzproblems und zugunsten eines Begegnungsverkehrs Pkw/Rad so geplant. Beidseitig seien dann 1,80 m Fußwegbreite möglich. Er veranschaulicht, in der Libanonstraße fiel ein Parkstreifen weg, sollte man beidseitig Gehwege mit 2,50 m Breite vorsehen. Baumstandorte seien mangels Platz in der Libanonstraße schwer zu realisieren.

StR Ozasek beantragt mündlich, in der Libanonstraße die vom Gemeinderat beschlossenen Mindeststandards für Fußverkehrsqualität umzusetzen und die Möglichkeit eines Baumbandes zu prüfen, auch wenn dadurch Parkplätze entfallen.

Während er des Weiteren Car-Sharing-Bereiche grundsätzlich positiv bewertet, hält er die dafür vorgesehenen Flächen bei diesem Vorhaben für nicht geglückt. Die Qualität der Straßenquerung würde mit dem Car-Sharing auf einer Gehwegnase gemindert. Er sehe das Angebot in einem Randbereich besser verortet. Dem schließt sich StRin Königter an, ebenso wie StRin Munk - ihrer Meinung nach seien Car-Sharing-Plätze im Kreuzungsbereich der Sicherheit abträglich. An den Car-Sharing-Plätzen sei keine Fußgängerquerung

erwünscht, so Herr Littau. Vielmehr solle der Fußgängerverkehr an den dafür vorgesehenen Stellen geleitet werden. Des Weiteren stellt er die erhöhte Sichtbarkeit und damit Akzeptanz der Fahrzeuge auf den Gehwegnasen in den Mittelpunkt.

Die nachstehenden mündlichen Anträge werden von BM Pätzold zunächst zur Abstimmung gestellt:

1. Mündlicher Antrag von StR Ozasek: "Die vom Gemeinderat beschlossenen Mindeststandards für Fußverkehrsanlagen (2,50 m Breite) sollen in der Libanonstraße umgesetzt werden. Es wird geprüft, ob ein Baumbeet als Baumband mit eingebettet werden kann, auch wenn einseitig dadurch Parkplätze entfallen."

BM Pätzold stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik lehnt den mündlichen Antrag mehrheitlich bei 3 Ja-Stimmen ab.

2. Mündlicher Antrag von StR Goller: "Der Ist-Zustand mit 32 Parkplätzen soll auch im Rahmen der präsentierten Vorzugsvariante erhalten werden, indem die Gliederung durch Bäume entfällt."

BM Pätzold stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik lehnt den mündlichen Antrag mehrheitlich bei 1 Ja-Stimme und 1 Enthaltung ab.

Danach bringt BM Pätzold die GRDRs 1026/2020 zur Abstimmung und stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt dem Beschlussantrag bei 1 Gegenstimme mehrheitlich zu.

Zur Beurkundung

Klemm / pö

Verteiler:

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

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 4. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 5. Referat SI
SI-BB
 6. Referat T
Tiefbauamt (2)
Garten-, Friedhofs- und Forstamt (2)
 7. BVin Ost
 8. Rechnungsprüfungsamt
 9. L/OB-K
 10. 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