

Protokoll:	Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	563
		TOP:	6
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	29.11.2016		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Seyboth (ASS)		
Protokollführung:	Frau Faßnacht / de		
Betreff:	Sachstand Verkehrsstrukturplan Vaihingen - Antrag Nr. 270/2016 vom 06.09.2016 Dr. Schertlen, DIE STAdTISTEN - mündlicher Bericht -		

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei- anhang hinterlegt. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Einleitend macht Herr Seyboth (ASS) darauf aufmerksam, dass es sich bei dem heute vorgestellten Sachstand zum Verkehrsstrukturplan Vaihingen um einen Zwischenbericht handelt. Die Fachverwaltung sei dabei, ein solches Konzept zu erarbeiten und habe vor Monaten schon angekündigt, jenes Anfang bis Mitte 2017 vorlegen zu wollen. Weiter berichtet er mithilfe einer Präsentation. Zur Seite 17 - Vision Seilbahn - ergänzt er, für eine ausführliche Machbarkeitsstudie wäre ein Betrag von mindestens 200.000 € notwendig, sodass dies ein Thema für den nächsten Doppelhaushalt wäre. Die Seilbahn sei auch Gegenstand einer Untersuchung "Verkehrspotenzial-Analyse im ÖPNV".

Was die ÖPNV-Erschließung des Garden Campus Vaihingen (Seite 30 der Präsentation) angeht, so wäre dies laut SSB mit Gelenkbussen im 10-Minuten-Takt möglich, wenn ca. 4.000 Busfahrten am Tag, verursacht durch dieses Gebiet, zu erwarten sind. Diese

Anzahl an Fahrten werde wahrscheinlich schon mit dem erreicht, was in der ersten Stufe geplant war. Ob es darüber hinaus eine Stadtbahn oder eine sonstige schienengebundene Erschließung geben wird, hänge nicht nur von diesem Gebiet ab, sondern vor allem von den geltenden städtebaulichen Möglichkeiten, eine Trasse zu finden. Zur letzten Seite der Präsentation und dem Vorschlag, die Gründgensstraße zu sperren für den Kfz-Verkehr, weist er darauf hin, dass dies vor allem für das Autohaus Folgen haben wird, aber auch für ein paar Wohngebiete, die - je nach Lage der Sperrstelle - abgeschnitten wären.

Der Vorsitzende und die nachfolgenden Rednerinnen und Redner seitens des Ausschusses danken für diesen Bericht. Für BM Pätzold zeigt der Vortrag die große Aufgabe, die es zu lösen gilt und bei der alle Verkehrsmittel betrachtet werden müssen, um eine Gesamtlösung zu finden.

Für den ausführlichen Bericht dankt StR Dr. Schertlen (STd), der als Botschaft mitnimmt, "es gibt große Probleme, aber wenig absehbare Lösungen". Man verspreche sich Linderung durch Markierungsmaßnahmen und durch die Schaffung einer dritten Spur an Kreuzungen. Den großen Wurf, der eigentlich nötig wäre, erkenne er dagegen nicht. Die Nord-Süd-Straße sei mit 25.000 Fahrzeugen pro Tag schon seit Jahren am Limit. Selbst Verkehrsminister Hermann sehe mindestens die Notwendigkeit, den Knotenpunkt auszubauen. Ein größerer Wurf wäre der vierspurige Ausbau dieser Straße, um den man nicht herumkomme, wenn man das Thema der gesamten Erschließung des Gebiets ernstnimmt. Auch für die Anbindung an die A 8 am südlichen Ende der Nord-Süd-Straße gelte, wenn man eine tatsächliche Verbesserung erreichen will, komme man um eine direkte Anbindung in westlicher Richtung nicht herum.

Mit Blick auf diverse Bahnanbindungen sei festzuhalten, "dass diese leider nicht durch das Industriegebiet fahren und Umsteigenotwendigkeiten aus Zeitgründen die Leute nicht dazu verleitet, die letzte Meile mit der Bahn zu fahren." Was das Thema Seilbahn angeht, so erinnert er an seinen Vorschlag, eine Monorail zu prüfen. Er fragt, von welchem Durchsatz beim Thema Seilbahn ausgegangen wird und ob eine Seilbahn von ihrer Kapazität her ausreichend viele Personen aufnehmen kann. Er bittet außerdem Vergleichszahlen heranzuziehen, was eine Monorail leisten kann.

Vermisst habe er vertiefte Aussagen zu den Themen Vaihingen Innenstadt und Wohngebiete, wo es Verknüpfungen gebe zur Nord-Süd-Straßen-Anbindung und zur Anbindung an die A 831. Der Zustand der bereits existierenden Radverkehrsstrecken sei ordentlich, sodass hier und da nur noch Optimierungsmaßnahmen einfließen könnten. Was die Optimierungsmöglichkeiten an Kreuzungen betrifft, so befürchte er, dass dabei nicht an Kreisverkehre gedacht wird.

StR Dr. Vetter (CDU) bittet um Überlassung der Präsentation und lobt die Vielzahl der Maßnahmen, die untersucht wurden. Er betont, es werde die Umsetzung einer Vielzahl von Möglichkeiten brauchen, damit man den Verkehr in den Griff bekommt. Er begrüßt insbesondere die Überlegungen, die Unterführungssituation zu verbessern durch das Anlegen eines dritten Fahrstreifens, wobei dieser als Mindestanforderung bis zur Autobahn gezogen werden müsse. Dies könne man wechselseitig gestalten, sodass morgens zwei Spuren zum Einfahren ins Gebiet zur Verfügung stehen und abends zwei Spuren zum Hinauskommen.

Positiv sehe er den Vorschlag des Regierungspräsidiums, jedoch frage er sich ebenfalls, warum keine direkte Aufführung auf die A 8 Richtung Karlsruhe geplant wird. Im Zentrum von Rohr sei ein neuer Kreisverkehr gebaut worden, der abends - wenn der Verkehr abfließen soll - jedoch ein Handicap sei. Dies zeige klar, dass Kreisverkehre nicht immer eine gute Lösung sind.

Was den Garden Campus angeht, regt er an, eine direkte Anbindung von der A 831 vorzusehen. Damit wäre es unnötig, die Schleife an den Auto-Niederlassungen vorbei zu fahren, auch könnte man dann wenn eine Seilbahnlösung käme, das geplante Parkhaus im Bereich der A 8 in einer größeren Dimensionierung dorthin setzen. Eine Buslinie in den Garden Campus betrachtet er als Mindestlösung. Wie die innere Erschließung stattfindet, müsse noch geprüft werden. Diesbezüglich bringt er eine Luftkissenbahn ins Spiel, wie sie z. B. in Serfaus unterwegs ist, und die unterirdisch im Ringverkehr fahren könnte.

Sehr unzufrieden mit diesem Vortrag ist StRin Schiener (90/GRÜNE). Sie hätte sich einen stärker gegliederten Vortrag gewünscht und verzichtet darauf, heute auf einzelne Punkte einzugehen. Sie bittet darum, die Präsentation vor Überlassung besser zu gliedern. Man warte schon sehr lange auf ein Verkehrskonzept und sie möchte dabei "den großen Wurf" und ein echtes Mobilitätskonzept, anstatt über einen vierspurigen Ausbau zu sprechen. Sinn mache es, die Kraftfahrzeuge über ein P+R-Konzept so früh wie möglich abzufangen.

StR Pfeifer (SPD) hat den heutigen Zwischenbericht dagegen gut verstanden. Nach seinem Verständnis beginnt die Politik mit Betrachtung der Wirklichkeit und diese Wirklichkeit in Vaihingen sei so, dass "wenn die Autobahn ein bisschen Schnupfen hat, dann ist die Strecke von Möhringen nach Vaihingen und zurück voll mit Stau, und der trifft alle die, die großräumig unterwegs sind, aber vor allem auch die Vaihinger". Er beneide Herrn Seyboth nicht um diese Aufgabe, denn verlangt werde die Quadratur des Kreises. "Denn die Vaihinger werden weder Daimler, noch Allianz, noch Garden Campus in irgendeiner Weise mit welcher baulichen Form auch immer akzeptieren und halbwegs als ihre Projekte wahrnehmen, wenn wir das Problem des Verkehrs nicht wirklich lösen." Er sehe im Moment nicht den großen Wurf, sodass man folglich große Schwierigkeiten haben werde.

Interessant für ihn sei, dass Verkehrsminister Hermann eine Kreuzung herausgepickt hat, die bisher nicht der Belastungsschwerpunkt war. Sollte es aber der Impuls sein, um im Gebiet insgesamt Verbesserungen herbeizuführen, so solle es dennoch recht sein. Die Aussagen seiner Vorredner hinsichtlich des dreispurigen Ausbaus unterstützt er. Daher wäre es wichtig, in der Perspektive bereits das Thema Stadtbahnkonzept bis Büsnau oder bis zum Garden Campus in die Untersuchungen einzubeziehen. Ein schienengebundener Verkehr wäre besser als das Thema Seilbahn, da deren Umsetzung erhebliche Probleme befürchten lasse. Seine Fraktion sei für alles offen, was eine Entlastung bringt, doch müsse es für die Vaihinger und Möhringer nachvollziehbar und sinnvoll sein. Er wünscht Herrn Seyboth und seinem Team dazu viel Fortune und viele Geistesblitze.

StR Pantisano (SÖS-LINKE-PluS) nennt den heutigen Vortrag eine Zusammenfassung dessen, woran gearbeitet wird, es sei jedoch kein Verkehrskonzept. Es fehle weiterhin ein Gesamtkonzept, wie der Verkehr in Vaihingen gelöst werden kann. Der Gemeinderat rede viel zu oft über die kleinen Dinge und einzelne Kreuzungen, und viel zu wenig

über das große Ganze. Die gezeigte Präsentation stelle für ihn die Diskussionsgrundlage dafür dar, wie man weitermachen könnte. Ohne abgestimmtes Verkehrskonzept gebe die Fraktionsgemeinschaft keine Zustimmung zu den Plänen von Allianz und auch nicht zum Garden Campus.

Beim Garden Campus basieren alle Projekte auf der Grundlage, dass eine Seilbahn realisiert wird. Wenn eine solche Seilbahn oder eine Monorail nicht in ein Gesamtverkehrskonzept eingebunden und geprüft wird, wie viel Verkehrsaufkommen kann über eine Seilbahn getragen werden, seien alle Maßnahmen, über die man heute diskutiert, nur spekulativ. Davon würde auch abhängen, wie viel Busverkehr noch stattfinden muss und wie viel Autoverkehr noch stattfindet.

Unter ökologischen und sozialen Aspekten sei es absurd, heutzutage noch darüber zu diskutieren, Straßen auszubauen, um Verkehrsprobleme zu lösen. Er sehe dadurch keine Lösung für den Verkehr. Schwierig betrachtet er auch, wenn ein grüner Verkehrsminister "und andere, die hier sitzen und die mit einem ökologischen und sozialen Aspekt hier angetreten sind, für den Ausbau dreispuriger, vierspuriger Straßen antreten, und gleichzeitig den Radverkehr fördern wollen".

StR Zeeb (FW) fände es angesichts der geäußerten Kritik seines Vorredners spannend, deren Definition von "Verkehrskonzept" zu kennen und deren Ideen zu hören, wie ein solches Verkehrskonzept aus ihrer Sicht aussehen soll. Die "etwas komplizierte Darstellung" von Herrn Seyboth war aus seiner Sicht der Versuch, eine Bestandsaufnahme zu machen von allen möglichen kleinen und großen Dingen, die vielleicht in ein solches Verkehrskonzept eingehen. Dies sei eine Herangehensweise an ein solches Thema. Er unterstützt StR Pfeifer dahingehend, dass man den Ausbau der Stadtbahnlinie nach Büsnau und zum Garden Campus intensiver untersuchen müsste. Von Herrn Seyboth möchte er abschließend wissen, wer letztlich die von unterschiedlichen Auftraggebern initiierten Untersuchungen durch die SSB-Consult zusammenführt.

StR Klingler (AfD) klärt auf, Konzept komme von concipere = erfassen. Laut Wikipedia bedeute Konzept in der Alltagssprache einen vorläufigen, nichts ins Detail gehenden Plan, der irgendwann in einer Detailplanung endet. Die Verwaltung sei mittendrin, ein Konzept zu erstellen und alles Relevante zu erfassen. Es wäre daher gut, wenn sich die Fraktionsgemeinschaft dabei einbringen würde und nicht - wie immer - gegen eines der Verkehrsmittel agiert. Ein gutes Verkehrskonzept könne nur dann gelingen, wenn alle Verkehrsmittel miteinander verknüpft sind.

Seit 2004 bereits gebe es verschiedene Planungen für dieses Gewerbegebiet, das funktioniert, und wo regelmäßig verkehrliche Verbesserungen erfolgt sind. Angesichts der angestrebten Erhöhung der Arbeitsplätze um 50 % müsse jedoch gesehen werden, dass hier etwas erwartet wird, was kaum leistbar ist. Es werde auch nicht möglich sein, alles in einem Guss umzusetzen, sondern es müssen verschiedene Detailplanungen erfolgen. Außerdem bestehe die Situation, dass Straßen und gewisse Dinge bereits vorgegeben sind. Hinzu komme, dass Belange von Sportanlagen wie z. B. dem TC Blau-Weiß Vaihingen in der Heßbrühlstraße, die ebenfalls eine Zukunft behalten müssen, zu berücksichtigen sind.

Aus seiner Sicht muss der von der Autobahn kommende Verkehr von beiden Seiten relativ bald abgefangen werden, weshalb vom P+R-Parkhaus eine Ab- und Zufahrt stattfinden müsse. Würde man das Parkhaus erst beim Möhringer Freibad errichten, hätte

man auf der Nord-Süd-Straße noch mehr Verkehr und bräuchte größere Lärmschutzmaßnahmen für den Fasanenhof. Eine Seilbahnlösung erachtet er für gut, da diese zusätzlich zu den vorhandenen Straßen zur Verkehrsentslastung beitrage. Es wäre jedoch besser, diese im Gewerbegebiet Vaihingen-Möhringen zu realisieren und zu überlegen, diese Art der Erschließung in Richtung Flughafen und Messe fortzuführen. Die Erschließung des Garden Campus wäre aus seiner Sicht anders zu lösen. Er wünscht Herrn Seyboth gutes Gelingen und dem Gremium, dass möglichst alle sich daran beteiligen, gute Lösungen zu entwickeln und zu unterstützen.

StR Conz (FDP) sieht einen gewissen Zeitdruck was den Ausbau der Nord-Süd-Straße und anderer Verkehrsinfrastruktur anlangt, weil z. B. auf der Baustelle für die Fa. Daimler bereits gearbeitet werde. Er erwartet von der Verwaltung insofern Vorschläge für die nächsten Haushaltsplanberatungen, um möglichst rasch zur Umsetzung zu kommen.

Beim Thema Garden Campus und Seilbahn würde nach seiner Kenntnis eine Seilbahn als ÖPNV-Anbindung ausreichen, da eine solche 2000 bis 3000 Menschen pro Stunde befördern kann. Er bitte die Verkehrsplaner folglich um eine Konkretisierung der Planung und um eine Kalkulation der Kosten.

StR Dr. Schertlen erkundigt sich, ob Informationen vorliegen, woher der Quellverkehr für das Industriegebiet kommt. "Wie viele Leute kommen aus der Gemarkung Stuttgart bzw. dem Bereich, der öffentlich sehr gut angebunden ist, und wie viele Leute kommen aus der Region oder Bereichen, die öffentlich nur durch mehrmals Umsteigen angebunden sind?"

Der heutige Bericht war ein Zwischenbericht über ein Thema, das seit vielen Jahren diskutiert werde, unterstreicht BM Pätzold. Herr Seyboth habe auf die vielen alten, aber auch neuen Untersuchungen hingewiesen, die von der Verwaltung in der Verkehrsplanung zusammengeführt wurden. Es gehe darum, ein Gesamtkonzept zu machen, und daher könne man nicht nur das herauspicken, was einem gefällt, sondern müsse den Verkehr und die Verkehrsarten in der Gesamtheit sehen. Der Modal Split lasse sich nicht von heute auf morgen ändern. Nichtsdestotrotz arbeite man daran, eine Verschiebung hin zum ÖPNV oder anderen emissionsfreien Verkehrsarten wie Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Ein Gesamtverkehrskonzept bestehe aus verschiedenen Bausteinen und es brauche praktische und realistische Maßnahmen, von denen einige aufgezeigt wurden, da sie schon lange in der Diskussion sind.

Man werde jedoch sowohl am großen Thema Seilbahn als auch an kleinen Maßnahmen an Kreuzungsbereichen arbeiten müssen und tue dies auch schon. Der nächste Schritt bei vielen Dingen sei dann eine Machbarkeitsstudie zu erstellen. Dies werde Thema der Haushaltsplanberatungen zu sein. Was das Thema Schnelligkeit angeht merkt er an, sowohl für die Planung der Allianz als auch für das Thema Eiermann-Areal brauche es zunächst Bebauungspläne. Somit habe man noch Zeit, um Dinge umzusetzen.

Da es gelte, mehrere Dinge zusammen zu betrachten, die in einem Paket aus großen und kleinen Maßnahmen münden, werde es kein Konzept sein, das alle Probleme löst. Die WIV habe zurecht eine Problemanalyse erstellt, diese ergänzt mit Ausblicken und nun gehe es darum, Lösungen dafür zu finden. Es sei eine große und sehr komplexe Aufgabenstellung, an deren Lösung gerade gearbeitet wird und bei der man vom Kleinen bis ins Große gehe. Er hofft, dem Gemeinderat noch vor der Sommerpause 2017 ein Gesamtpaket vorstellen zu können, welche Lösungsvorschläge die Verwaltung für

dieses Thema hat. Sicher werde man diese Vorschläge in mehreren Abschnitten umsetzen, um die Probleme zu lösen.

Herr Seyboth geht wie folgt auf die Detailfragen und Vorschläge ein:

"Warum wir bei der Anschlussstelle der Nord-Süd-Straße an die Autobahn nicht eine direkte Rechtsabbiege-Rampe vorschlagen in Richtung Karlsruhe. Das Tiefbauamt könnte das wahrscheinlich noch ein bisschen besser erläutern als ich, aber ich will es mit meinen Worten versuchen. Es ist so, dass dieser Strom, der von der Nord-Süd-Straße auf der Autobahn in Richtung Stuttgarter Kreuz fahren möchte, zu keiner Zeit der leistungsbestimmende Strom an dieser Anschlussstelle ist. Das heißt, die Linksabbieger dort können immer zu Zeiten mitfahren, wo andere Ströme auch bedient werden müssen, die stärker sind. Wir würden also durch diese Rechtsabbiegespur keinen Leistungsgewinn schaffen. Wir könnten das natürlich trotzdem bauen, weil es bequemer zum Fahren ist, müssten aber dazu Flächen aufkaufen und hätten einen weiteren Eingriff in private Ackerflächen. Und das ist ein erheblicher Eingriff, den wir nur dann vorschlagen würden, wenn wir sagen würden, das bringt dann auch eine wirkliche Verbesserung. Wenn der Vorteil aber nur darin besteht, dass man sagt, rechts abbiegen ist bequemer als links abbiegen, dann machen wir das nicht. Und solange eben die Verkehrsmengen so sind, wie sie jetzt sind, können wir Ihnen das nicht empfehlen. Da machen wir lieber das, was in der Untersuchung auch vom Regierungspräsidium selber als Maßnahme vorgeschlagen ist. Die kennen die Zahlen ebenfalls, die kriegen die jederzeit vom Tiefbauamt, und sind auch zu der Erkenntnis gekommen, das Rechtsabbiegen müssen sie jetzt nicht vorschlagen.

Zur Seilbahn: Das ist ja, zumindest habe ich den Eindruck, insoweit das dominierende Thema, weil da alle Hoffnungen oder zumindest viele Hoffnungen darauf ruhen. Die Seilbahn wäre ausreichend leistungsfähig, das ist gar keine Frage. Die Zahl ist richtig zitiert, also wir rechnen auch so in der Größenordnung von 3.000 Fahrgästen pro Stunde, die diese Seilbahn transportieren kann. Und da kann man sagen, in dem Segen liegt zugleich der Fluch. Ich hatte es ja vorhin gesagt, also diese Buslinie mit einem Gelenkbus alle zehn Minuten, die brauchen ungefähr 4.000 Fahrgäste am Tag, pro Richtung also 2.000. Und sehr viel mehr würden wir durch das Gebiet auch nicht erreichen.

Das heißt, das Verkehrsaufkommen, was zu erwarten ist, das schafft die Seilbahn in kürzester Zeit und dann ist die Frage: Was macht sie dann und wer bezahlt das? Dass es technisch irgendwie hinzukriegen ist, da eine Seilbahn zu bauen, das bezweifelt keiner ernsthaft. Man muss sich natürlich die Frage stellen, will man das rein städtebaulich? Weil so eine Seilbahn, die dann auch bei Wind und Wetter fahren soll, das ist dann nicht so eine Gondelbahn wie auf dem Feldberg, wo man im Sesselchen sitzt, sondern das ist eine geschlossene Gondel. Bei Sturm fährt die natürlich trotzdem nicht, aber sagen wir mal bei normalem, mäßig guten Wetter sollte sie schon fahren können. Das braucht riesige Haltestellen. Da habe ich dann ein Gebäude, das dürfen Sie sich vielleicht vorstellen wie eine Turnhalle ungefähr. Das kann man sich jetzt vorstellen, dass man das im Eiermann-Campus noch irgendwo hinkriegt. Wenn ich aber eine Zwischenhaltestelle hab beim Freibad oder eine Zwischenhaltestelle mitten im Synergiepark, dann ist schon die Frage, wie sich das städtebaulich einfügen lässt.

Eine andere Frage ist, wie hoch fährt die? Haben wir eine Stützenweite von sagen wir 500 m, was technisch machbar ist, dann sind die Stützen aber 60, 70 m hoch und die Seilbahn ist weit oben über unseren Köpfen. Das dominiert das Stadtbild, das muss

man mögen oder auch nicht. Man muss auf kurzer Strecke da erst mal hoch. Oder habe ich eine, die sagen wir mal so zwischen den Häusern in der Straßenschlucht fährt? Dann muss ich die Stützen irgendwie im Fahrbahnraum hinkriegen. Dann habe ich eine Bahn, von der aus man den Leuten ins Fenster guckt, das wollen die auch nicht. Womöglich hört man das an den Masten, wo die Rollen immer vor sich hinzwitschern. Das zwitschert immer, weil das Seil läuft, auch wenn die Gondel gerade gar nicht zu sehen ist. Das sind Fragen über Fragen. Ich will das Ihnen jetzt nicht madig machen, aber ich will Ihnen sagen, das muss man mal ausrechnen, auch die Funktion.

Dann kam das Stichwort Park and Ride. Wollen Sie ein P+R-Parkhaus am Eiermann-Campus nicht so sehr für die Leute, die dort arbeiten, sondern zusätzlich zu denen, die dort arbeiten oder wohnen sollen, noch einen P+R-Standort, um die Leute vom Eiermann-Campus sagen wir in den Synergiepark zu bringen - oder sinnvollerweise gleich in die Innenstadt? Weil wenn ich noch eine Fahrzeit von sagen wir fünf Minuten vor mir hab, ist die Frage, steig ich dann noch um? Oder steige ich eher um, wenn ich eine Fahrzeit noch vor mir habe, die mindestens 20 Minuten gedauert hätte bzw. 30, weil ich damit rechnen muss, ich stehe im Stau. Unsere bisherigen Untersuchungen zeigen, Zweiteres ist das Wahrscheinlichere.

Und weil so vieles noch ungeklärt ist, sagen wir, wir werden diese Fragen im Rahmen des Konzepts, an dem wir derzeit arbeiten, nicht beantworten können. Um das beantworten zu können, Wirtschaftlichkeitsfragen, technische Fragen, städtebauliche Fragen, schlagen wir Ihnen vor, dann vergeben wir eine Machbarkeitsuntersuchung und dafür empfehle ich Ihnen, reservieren Sie schon einmal 200.000 € im nächsten Doppelhaushalt.

Dann noch zur Nord-Süd-Straße, weil ja gesagt worden ist, wenn wir schon anfangen darüber nachzudenken, ob wir manche Unterführungen dreistreifig ausbauen können, machen wir es doch gleich dreistreifig bis zur Autobahn und im Richtungswechselbetrieb: Das war einer der untersuchten Planfälle im Jahr 2008. Wir hatten es deswegen nicht empfohlen, weil es im Betrieb sehr teuer ist. Der Bau ist ein bisschen billiger, weil man weniger Landverbrauch hat, der Betrieb ist sehr aufwändig. Aber auch das können wir gerne wieder vertiefen."

BV Meinhardt (Vai) merkt an, dieses Thema sei Dauerthema im Bezirksbeirat Vaihingen. Zwei gute Ansätze, die aus seiner Sicht weiter verfolgt werden sollen, sind die Beschleunigung der im Ring fahrenden Buslinie 90. Hierfür müsse die Heßbrühlstraße verändert werden, damit der Bus dort immer gut fahren kann. Weiter habe man bereits im Zusammenhang mit dem Aurelis-Gelände davon gesprochen, die Kreuzung an der Industriestraße mit einer Lichtsignalanlage auszustatten. Man habe dies aber aufgrund der Entwicklungen immer wieder zurückgestellt. Für den nächsten Doppelhaushalt soll daher aufgenommen werden, diese Kreuzung mit Kamera und Bodenschleifen an die IVLZ anzugliedern. Einen entsprechenden Vorschlag werde er dem Bezirksbeirat unterbreiten. Ein Kreisverkehr sei schon geprüft worden, doch sei dafür der Platz zu gering.

Abschließend hält BM Pätzold fest, das Thema Seilbahn werfe vielfältige Fragen auf, welche die Verwaltung vorschläge, teilweise klären zu lassen, und in Teilen selbst klären wird. Er stellt fest:

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

Zur Beurkundung

Faßnacht / de

Verteiler:

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

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. Rechnungsprüfungsamt
OB/82
 3. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 4. Referat T
Tiefbauamt (2)
 5. BezA Vaihingen
 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