

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	211
		TOP:	6
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	06.07.2021		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Hemmerich (ASW)		
Protokollführung:	Frau Schmidt / pö		
Betreff:	Vorplanung eines Radschnellwegs an der Jahnstraße, Stuttgart-Degerloch - mündlicher Bericht		

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 Protokolle exemplar für die Hauptaktei ist sie in Papier- form angehängt.

Herr Hemmerich berichtet ausführlich im Sinne der Präsentation. Zu Folie 13 (Ver- kehrszählung Jahnstraße) merkt er ergänzend an, die Verkehrsbelastung sei seit vielen Jahren konstant. Es gebe eine ausgeprägte morgendliche Spitzenstunde mit ca. 1.600 Fahrzeugen. Um diese Menge auf einer freien Strecke abzuwickeln, würden zwei Fahr- streifen - insbesondere im Bereich der Knotenpunkte - benötigt. In der abendlichen Spitzenstunde mit 1.400 Kraftfahrzeugen sei ein Fahrstreifen ausreichend. Auf dieser Basis sei der Verwaltungsvorschlag entwickelt worden. Durch die Wegnahme eines Fahrstreifens in Richtung Ruhbank ergebe sich die Möglichkeit, den heute bestehenden Gehweg zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg im reduzierten Radschnellverbin- dungsstandard auszubauen. Kritisch thematisiert er den von den Sachkundigen Ein- wohnern (SKE) geforderten Rückbau des zweiten Fahrstreifens stadteinwärts, der deut- liche Verdrängungen auslösen würde, die wiederum in Wechselwirkung mit anderen Projekten (Neue Weinsteige) ständen.

Wie alle weiteren Redner*innen dankt StRin Schiener (90/GRÜNE) für die Darstellung. Die Präsentation sei leider sehr kurzfristig eingegangen. Insgesamt werde die Vorpla- nung begrüßt; das Potenzial sei vorhanden. Speziell der Knoten Ruhbank sei für Rad- fahrer*innen und Fußgänger*innen sehr unübersichtlich und bedürfe einer Änderung.

Beim Einbau der Betongleitwände sei stadtauswärts bereits nur eine Fahrspur vorhanden gewesen, was jedoch keine größeren Beeinträchtigungen generiert habe. Der Verwaltungsvorschlag sei akzeptabel und nachvollziehbar; auch im Hinblick auf die Neue Weinsteige sei keine weitere Verdrängung gewünscht. Sie regt an, am Knotenpunkt Stelle den geplanten Grünstreifen zu verkürzen, um den Radfahrenden eine bessere Querung zu ermöglichen.

StR Dr. Vetter (CDU) erinnert an den Wunsch eines Mobilitätsfriedens. Dies bedeute, aufeinander zuzugehen und Lösungen zu suchen und nicht Verkehrsflächen zugunsten eines Verkehrsteilnehmers zu reduzieren. Wenn kein Ausgleich geschaffen werden könne, müssten bei Verkehrsspuren Abstriche gemacht werden. In diesem besonderen Fall könne seine Fraktion dem Verwaltungsvorschlag nicht zustimmen. Ähnlich wie beim Radschnellweg zwischen Böblingen und Stuttgart-Rohr schlägt er eine Ertüchtigung des vorhandenen Radweges durch den Wald vor. Des Weiteren greift er die ermittelten Zahlen an Radfahrenden auf (Folie 4) und möchte wissen, wo deren Zielpunkte lägen. Es sei keine Verhältnismäßigkeit der Zielrichtung angegeben. Kritisch sieht der Stadtrat auch die geringen Zahlen an Radfahrenden und Fußgängern in der Spitzenstunde (Folie 10), was keine Rücknahme einer Fahrspur rechtfertige. Auch das Argument einer geringeren Verkehrsmenge stadtauswärts (ca. 1.600 Fahrzeuge stadteinwärts, ca. 1.400 stadtauswärts) überzeugt den Stadtrat nicht. Er fordert die Ausarbeitung einer weiteren Variante für den Ausbau entlang des bestehenden Weges. Es gebe Flächen ohne hohe Wertigkeit, die geprüft werden könnten. Weiteres Manko sei die in Folie 16 nicht dargestellte Betongleitwand. Wenn ein Fahrzeug eine Panne habe, sei die Straße gesperrt, und es müsse bereits ab der Stadtmitte umgeleitet werden. Abschließend bittet er um die Darstellung der Kosten, denn es müssten Kosten und Nutzen abgewogen werden, um eine Alternativlösung zu prüfen und nicht sofort eine Fahrbahn zurückzubauen. Insgesamt trage seine Fraktion die dargestellte Variante nicht mit; es gebe bessere Alternativen, die für eine finale Entscheidung miteinbezogen werden müssten.

Die aktuelle Situation auf dieser Achse hält StR Ozasek (Die Fraktion LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) für Radfahrende für eine Zumutung. Ziel müsse Radinfrastruktur für alle sein; ein Mitschwimmen im Kfz-Verkehr bedeute Stress. Die Sanierung der Jahnstraße biete nun die Gelegenheit zur Neuordnung des überdimensionierten Querschnittes, und dabei müsse für die angestrebte und nicht die vorhandene Mobilität geplant werden. Er verweist auf den Klimamobilitätsplan, wonach Maßnahmen aufgezeigt werden müssten, um den Autoverkehr sukzessive zu verringern. Am gesamten "Modal Split" sei ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent bis 2030 umzusetzen. Nun zeige sich, dass ein Radschnellverbindungsstandard, wie er vom Land aufgelegt worden sei, umsetzbar wäre. Die SKE hätten wertvolle Impulse geliefert, die er im Gremium diskutieren wolle. Angesichts der Korridorfunktion zwischen Ostfildern und Filderstadt stelle sich die Frage, ob auf der Gesamtachse der vom Land definierte Standard gehalten werden könne, wenn auf diesem langen Abschnitt deutlich von diesem Standard nach unten abgewichen werde. Des Weiteren bittet er um Darstellung eines Realisierungshorizontes, wenn die Anregungen der SKE aufgenommen würden. Abschließend wirft der Stadtrat die Frage auf, wie sich nachträglich die Umnutzung einer Fahrspur stadteinwärts umsetzen lasse, sofern sich der Gemeinderat für die vorgelegte Variante ausspreche.

StRin Schanbacher (SPD) betont die Wichtigkeit der Jahnstraße als Verbindung in Richtung Fildern. Sie sehe darin viel Potenzial für die Anwohner*innen und zwischen

verschiedenen Universitätsstandorten pendelnde Studierende. Erfreulicherweise seien die SKE frühzeitig eingebunden worden. Die Infrastruktur dürfe nicht unnötig verzögert werden. Bei diesem Projekt werde sehr deutlich, dass nicht eine Gruppe gegen die andere ausgespielt werden dürfe. Kraftfahrzeuge könnten auch mit nur einer Spur "ordentlich" weiterfahren, während Radfahrer*innen zum ersten Mal überhaupt die Gelegenheit erhielten, "ordentlich" zu fahren. Auf diesen Konsens müsse hingearbeitet werden. Es gehe nicht um Freizeitradler oder Mountainbiker, sondern Pendler, die angemessene Radinfrastruktur benötigten. In diesem Sinne könne sie der Vorplanung zustimmen, jedoch sei aus pragmatischer Sicht ein einstreifiger Radweg nicht unbedingt zielführend.

StR Serwani (FDP) möchte vor einer Entscheidung die Beratung in den Bezirksbeiräten abwarten. Ansonsten könne er sich den Ausführungen von StR Dr. Vetter anschließen. Die Alternativstrecke durch den Wald müsse mitaufgezeigt werden.

In ähnlicher Form äußert sich StR Schrade (FW), der wissen will, was sich die Stadtverwaltung von dieser Maßnahme verspricht. Das Verhältnis von Kraftfahrzeugen und Radfahrern pro Stunde werfe zwangsläufig die Frage nach den Kosten und der Angemessenheit des Aufwandes auf. Möglicherweise seien andere Projekte wichtiger und benötigten finanzielle und personelle Ressourcen. Auch wenn die notwendige Sanierung der Jahnstraße umgesetzt werde, wird für den Stadtrat "nicht so richtig ein Schuh draus".

Mit diesem Projekt werde Politik nur auf Basis von Prognosen gemacht, so StR Goller (AfD). Besser sei es, sich an der Realität, nämlich der Anzahl an Auto- und Radfahrern und den technischen Anforderungen, zu orientieren. Stattdessen werde ungeachtet finanzieller und planerischer Gesichtspunkte ein baulich getrennter Radweg gefordert. Kritisch sieht er auch den Baumstreifen, der nach einem Sturm den Radweg unbefahrbar mache. Wenn der Radweg für Pendler eingerichtet werde, müsse dieser nicht unnötigerweise mit einem Baumstreifen verschönert werden. Neben den Argumenten der Radlobby müssten auch die Interessen der Autofahrer wahrgenommen werden.

In Zeiten eines kritisch hohen CO₂-Verbrauches kann StRin Köngeter (PULS) einem Radweg durch den Wald nicht zustimmen. Die Frage von StR Ozasek nach den baulichen Folgen beim Wegfall einer zweiten Fahrspur ergänzt sie um den Aspekt der finanziellen Auswirkungen, wenn nicht beides in einer Maßnahme umgesetzt werde.

Zu den Fragen der Ausschussmitglieder nimmt Herr Hemmerich Stellung und erklärt zum Ausbau der Waldwege, die Radverkehrsanlage innerhalb des bestehenden Planrechtes, also den bestehenden Verkehrsflächen, realisieren zu wollen. Beim Ausbau und der Beleuchtung von Waldwegen befinde man sich sofort in der Umweltthematik, was einen deutlich höheren planerischen Aufwand mit Rechtsverfahren erfordere. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie seien diese Alternativtrassen frühzeitig verworfen worden. Zum Aspekt des vermeintlich geringen Unterschiedes beim ein- und ausfahrenden Verkehr merkt er an, die Kapazitätsgrenze eines Fahrstreifens ende bei 1.800 Kfz. Wenn bei einem Knotenpunkt nur ein Fahrstreifen, aber auch kreuzende Fahrströme zusammenträfen, ergebe sich für die Hauptrichtung weniger Kapazität. Dies lasse sich am Knotenpunkt Stelle mit einer t-förmigen Kreuzung ablesen, wo der stadteinwärts fahrende Verkehr eine höhere "Feindlichkeit" zu kreuzenden Verkehren habe als der stadtauswärts fahrende. Insofern stimme die Rechnung "15 Prozent weniger Verkehr in der Hauptrichtung = 15 Prozent weniger Kapazität" nicht mehr. Daher müssten stadt-

einwärts zwei Fahrstreifen erhalten bleiben. Zu Folie 16 merkt er an, diese zeige den Querschnitt zwischen Geroksruehe und Stelle ohne die bauliche Mitteltrennung. Auf einem kurzen Abschnitt von 200 bis 300 Metern sei keine Baumreihe vorgesehen, somit könne im Pannenfall in Richtung Geh- und Radweg ausgewichen werden. Nach diesem Abschnitt beginne bereits der Rechtsabbiegerstreifen Richtung Degerloch, womit wieder eine Zweistreifigkeit gegeben sei. Die betrieblichen Aspekte seien bereits mitgedacht und mit dem Amt für öffentliche Ordnung vordiskutiert.

Zu den Kosten kann der Verwaltungsmitarbeiter heute noch keine Aussage treffen, da üblicherweise die Vorplanung weit vorangetrieben und dann das Projekt an das Tiefbauamt mit der Bitte um eine Kostenschätzung weitergeleitet wird. Diese Information werde mit der Beschlussvorlage geliefert. Zum gesamten Kosten-Nutzen-Verhältnis ließen sich bereits erste Hinweise der Machbarkeitsstudie entnehmen. Darin seien für jeden einzelnen Korridor entsprechende Analysen durchgeführt worden, die allesamt positive Ergebnisse erbracht hätten. Zu den Prognosebelastungen (Folie 4) führt er aus, bei der Jahnstraße handle es sich um eine Überlagerung von zwei Radschnellverbindungen. Daher sei sie ein sehr wichtiges Netzelement, auch wenn heute noch fast kein Radverkehr stattfindet, weil es noch kein Angebot gebe. Neben dieser Bündelungswirkung spielten die Anbindungen an die Hauptradroute 10, in Richtung Degerloch und von der Waldau an den Stuttgarter Osten eine Rolle.

Zur Frage von StR Ozasek nach den Standards teilt er mit, im Korridor Ostfildern könnten nicht durchgängig die geforderten Standards realisiert werden. Aktuell werde nur die Stuttgarter Gemarkung betrachtet; der Landkreis Esslingen untersuche derzeit noch die Verlängerung des Korridors. Für den Korridor Filderstadt sehe es mit 70 Prozent Anteil an Radschnellverbindungen besser aus. Zur vorgeschlagenen Entnahme eines weiteren Fahrstreifens im Nachgang zur Maßnahme verweist er auf die baulichen Erfordernisse wie den Umbau der Lichtsignalanlagen, neue Bordsteine und Prüfung der Straßenentwässerung. Er rechne mit ähnlichen Kosten wie für die heute diskutierte Maßnahme. Sinnvollerweise könne dieses Projekt in zehn bis 15 Jahren bei der nächsten Sanierung ins Auge gefasst werden. Dazu müsse die Entwicklung aller Verkehrsmengen abgewartet werden. Abschließend sagt Herr Hemmerich zu, einen mündlichen Bericht in den Bezirksbeiräten zu prüfen.

BM Pätzold erhofft sich vom Ausschuss ein Signal, welche Variante in die Vorlage aufgenommen werden soll. Diese werde dann in den betroffenen Bezirksbeiräten vor der Beschlussfassung vorgestellt. Mit der abgewogenen, pragmatischen Variante innerhalb des geltenden Planrechts und unter Einhaltung von Mindeststandards könne eine Verbesserung in der Radinfrastruktur zügig umgesetzt werden. Dass die verschiedenen Bedürfnisse abgewogen worden seien, sei daran zu erkennen, dass nicht die Maximalforderung vorgeschlagen werde.

Nicht alle Projekte könnten durch Machbarkeitsstudien wirtschaftlich begründet werden, erklärt StR Goller. Er wünsche für jedes Projekt eine Aufschlüsselung der Kosten und den gegenüberstehenden Nutzen. Bezüglich der Anzahl der Radfahrer möchte er "nicht die Prognose mit der Prognose begründet haben". Zunächst müsse der Status quo der Nutzer ermittelt werden. Die für ihn naheliegende und günstigste Option sei es, keine Fahrspur zu streichen, sondern einen 2,25 m breiten Radstreifen ohne Baumpflanzung oder Erhöhung neben der Fahrspur zu realisieren. Mit geringem Aufwand könnten sofort Verbesserungen für Radfahrer erreicht und anschließend die Nutzung gemessen werden. Erst dann folge der nächste Schritt.

Die Option einer nachträglichen Korrektur der zweiten Fahrbahn ist für StR Ozasek nicht wünschenswert. Es dürften keine doppelten Kosten erzeugt und der Planungshorizont auf zehn Jahre ausgeweitet werden. Die Verkehrswende müsse schnell Fahrt aufnehmen und könne nur dann stattfinden, wenn Verkehrsfläche konsequent umverteilt werde. Angesichts der Verkehrsmengen sei der Prozess darstellbar und verträglich; selbstverständlich werde es Verlagerungseffekte durch die Einspurigkeit geben, die aber mit entsprechenden Begleitmaßnahmen machbar seien. Es sei nicht akzeptabel, nur 34 Prozent des vom Land definierten Standards zu erfüllen, wenn die Option eines vollwertigen Radschnellverbindungsstandards gegeben sei. Er bittet darum, die Variante 1 (SKE, Folie 20) parallel zum Verwaltungsvorschlag auszuarbeiten.

In Ergänzung zu der von StR Ozasek dargestellten Variante bittet StR Dr. Vetter um Aufnahme seines Vorschlages. Dabei müssten das möglicherweise zu schaffende Planrecht und damit verbundene Verzögerungen sowie die Kosten miteinbezogen werden. Eventuell sei es sinnvoll, die Baumreihe direkt angrenzend an den zweiten Fahrstreifen zu bringen, um dann mit einer anstatt drei Baumreihen weiter in die Fläche zu rücken.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) betont, die vorliegende Planung bringe eine deutliche Aufwertung des Radverkehrs. Er stellt die Frage, ob in einem zweiten Ausbauschnitt zusätzliche Maßnahmen möglich seien, wenn etwa in fünf Jahren der Radweg gut ausgelastet sei.

Zusammenfassend benennt der Vorsitzende die zu prüfenden Optionen Verwaltungsvorschlag, Waldweg und "Komplettausbau", wozu StR Dr. Vetter präzisiert, die Variante Waldweg werde von seiner Fraktion nicht favorisiert, sondern eine Variante, die parallel zu den beiden auswärts führenden Spuren eine adäquate Lösung finde, in der Radfahrende und Fußgänger zusammen geführt würden.

StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) regt an, den Tagesordnungspunkt nochmals in der kommenden Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik am 13.07.2021 zu beraten.

Auf die Nachfrage von StR Goller, ohne Abbau einer Fahrspur einen Radweg von 2,25 m zu ermöglichen, erklärt Herr Hemmerich, es müsse sich innerhalb des technischen Regelwerks bewegt werden. Ein 2,25 m breiter, gemeinsamer Geh- und Radweg könne nicht ohne Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn realisiert werden. Es sei theoretisch denkbar, sich am Mindeststandard für außerorts zu orientieren und eine Planung mit weiterhin vier Fahrstreifen zu prüfen. Dies stellt für StR Goller den ersten logischen Schritt dar.

BM Pätzold stellt fest:

Aufgrund weiteren Beratungsbedarfs wird dieser Tagesordnungspunkt erneut im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik am 13.07.2021 aufgerufen.

Zur Beurkundung

Schmidt / pö

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)
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)
 6. BezA Degerloch
 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