

Stuttgart, 03.05.2019

Haupttradroute 2 zwischen Stuttgart-Ost und Hedelfingen

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Bezirksbeirat Ost	Beratung	öffentlich	08.05.2019
Bezirksbeirat Hedelfingen	Beratung	öffentlich	13.05.2019
Bezirksbeirat Wangen	Beratung	öffentlich	13.05.2019
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	21.05.2019
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	23.05.2019

Beschlussantrag

1. Der Vorplanung zur Haupttradroute 2 zwischen Stuttgart-Hedelfingen und Stuttgart-Ost gemäß Anlage wird zugestimmt.
2. Der dauerhaften Einführung von Tempo 30 aus städtebaulichen Gründen in der inneren Ulmer Straße für beide Fahrtrichtungen zwischen Wangen Marktplatz und Inselstraße wird zugestimmt.
3. Der Einführung von Tempo 30 aus städtebaulichen Gründen in der Hedelfinger Straße zwischen Otto-Konz-Brücken und Wangen Marktplatz sowie in der Wasenstraße zwischen Wangen Marktplatz und Inselstraße jeweils für beide Fahrtrichtungen wird zugestimmt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die dargestellten Begleitmaßnahmen weiter auszuarbeiten und im 2. Halbjahr 2019 hierzu in den Bezirksbeiräten Wangen und Hedelfingen sowie im UTA zu berichten.

Begründung

Ausgangslage:

Die Haupttradroute 2 verbindet die Stuttgarter Innenstadt über die Bezirke Ost, Wangen und Hedelfingen mit der Stadt Esslingen. Die in dieser Vorlage dargestellte Vorplanung zeigt auf, wie der Abschnitt zwischen Landhausstraße und Hedelfinger Platz umgesetzt

werden kann. Bereits im Jahr 2015 wurde mit den Planungen in diesem Bereich begonnen und im Frühjahr 2016 die damalige Vorplanung in den zuständigen Bezirksbeiräten vorgestellt, wobei die Bezirksbeiräte in Hedelfingen und Wangen die Planung mehrheitlich abgelehnt hatten. Am 07.06.2016 wurde dann die Vorplanung im Ausschuss für Umwelt und Technik vorgestellt und mehrheitlich beschlossen. Am 13.12.2016 hat der Ausschuss für Umwelt und Technik über den damaligen Stand der Ausführungsplanung zur Haupttradrouten 2 beraten (GRDRs 954/2016). Es wurde ein mehrheitlicher Beschluss gefasst die Alternativroute Nähterstraße vergleichend zu untersuchen.

Zum aktuellen Planstand wurde am 14.01.2019 im Bezirksbeirat Wangen, am 15.01.2019 im Bezirksbeirat Hedelfingen sowie am 26.03.2019 im Unterausschuss Mobilität jeweils nichtöffentlich berichtet.

Die aktuelle Planung stellt in vielen Bereichen eine weitgehende Neukonzeption dar. Zentraler Unterschied zum Planstand 2016 ist, dass auf freier Strecke zwischen den Knotenpunkten jetzt keine Radschutzstreifen mehr eingesetzt werden und stattdessen der Radverkehr auf Radfahrstreifen bzw. im Abschnitt zwischen Wangen Marktplatz und Otto-Konz-Brücken im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt wird. Bei einstreifigen Richtungsfahrbahnen wie sie aufgrund der Stadtbahn in Mittellage im Zuge der Wangener, Ulmer und Hedelfinger Straße vorhanden sind, besteht beim Schutzstreifen die Gefahr, dass der Kfz-Verkehr versucht den Radverkehr zu überholen obwohl der notwendige Sicherheitsabstand nicht eingehalten wird. Das technische Regelwerk schließt derartige Lösungen nicht aus, sie sollen aber in Stuttgart bei Neuplanungen nicht mehr angewendet werden. Im Bereich von Knotenpunktszufahrten sowie bei zweistreifigen Fahrbahnen mit mittlerer Verkehrsbelastung bleibt der Radschutzstreifen ein wichtiges Element zur Radverkehrsförderung.

Überprüfung Alternativroute Nähterstraße:

Die Alternativroute Nähterstraße führt von der Landhausstraße entlang der Nähterstraße, Höhbergstraße und Kemptener Straße bis zur Hedelfinger Straße. Ab der Kemptener Straße besteht zudem eine weitere Variante hinter dem Kodakareal auf einem landwirtschaftlichen Weg bis zum Alosenweg. Zwischen Wangener Straße und Langwiesenweg ist die Nähterstraße als Anliegerstraße ausgewiesen und dient primär der Erschließung der dort gelegenen Kleingärten. Vom Langwiesenweg bis zur Buchauer Straße ist die Nähterstraße Teil der Tempo 30-Zone in Wangen. An den Knotenpunkten gilt Rechts-vor-Links. Die Höhbergstraße und Kemptener Straße sind ebenfalls Bestandteil der Tempo 30-Zone, allerdings ist die Höhbergstraße im Abschnitt Buchauer Straße bis Zinkbrunnenstraße aufgrund der beengten räumlichen Situation als Anliegerstraße und unechte Einbahnstraße ausgewiesen.

Um im Sinne einer Haupttradrouten eine hohe Verkehrsqualität des Radverkehrs zu ermöglichen sollte durchgehend eine Fahrbahnbreite von 4,00 m vorhanden sein, an den Knotenpunkten die Haupttradrouten bevorrechtigt werden und als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Ab 4,00 m Fahrbahnbreite funktionieren die Begegnungsfälle Rad/Pkw und Rad/Rad + Rad (Nebeneinanderfahren/Überholen) ohne Beeinträchtigen. Auch bei einer Fahrradstraße ist ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Parkständen erforderlich. Somit ist bei einseitigem Parken eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,50 m und bei beidseitigem Parken von 9,00 m erforderlich.

Selbst mit Reduzierung der Anforderungen auf eine Mindestfahrbahnbreite von 3,50 m (eingeschränkter Begegnungsfall Pkw/Rad) müssten im zentralen Wohnbereich von

Wangen zwischen Rinckenberg und Kemptener Straße ca. 80 Parkplätze entfallen. Weiterhin ist in den als Anliegerbereiche ausgewiesenen Abschnitten aufgrund der geringen Straßenraumbreite die angestrebte Fahrbahnbreite nicht erreichbar.

Weitere Aspekte wie die Topografie, die Erschließung wichtiger Ziele sowie die Direktheit sprechen gegen die Variante Näherstraße. Die Überarbeitung der Planungskonzeption für die Ulmer und Hedelfinger Straße haben zudem aufgezeigt, dass wesentliche Verbesserungen auch für den Fußverkehr, den fließenden Kfz-Verkehr und eine städtebauliche Aufwertung möglich sind. Unabhängig davon kann die Näherstraße weiterhin als Alternativroute, z. B. für den Freizeitverkehr, genutzt werden.

Planungskonzept Wangener/Ulmer Straße (Nordabschnitt):

Im Nordabschnitt liegt die 12-h Belastung zwischen 07:00 und 19:00 Uhr bei bis zu 13.000 Kfz. Die höchste Stundenbelastung wird in der Nachmittagsspitze im Abschnitt Langwiesenweg bis Viehwasen mit ca. 1.300 Kfz im Querschnitt erreicht. Der Schwerverkehrsanteil liegt im Nordabschnitt zwischen 3 % und 5 %. Die Planung sieht vor, den Radverkehr von der Landhausstraße bis zur Inselstraße durchgängig in beiden Fahrtrichtungen auf mindestens 1,85 m breiten Radfahrstreifen zu führen. Nur an folgenden Knotenpunktzufahrten wechselt die Führungsform jeweils auf kurzen Abschnitten über in Radschutzstreifen:

- Knoten Langwiesenweg Zufahrt Fahrtrichtung Ost
- Knoten Viehwasen Zufahrt Fahrtrichtung Hedelfingen
- Knoten Inselstraße Zufahrt Fahrtrichtung Hedelfingen.

Die notwendigen Flächen für die Radverkehrsanlagen werden durch Aufgabe des teilweise noch vorhandenen 2. Kfz-Fahrstreifens, Verschmälerung der Seitenräume, Verschmälerung des Stadtbahngleiskörpers und Aufgabe von Parkplätzen gewonnen.

Jeweils fünf Ersatzparkplätze werden im Kirschenweg sowie im Bereich des VW Autohaus eingerichtet. Dennoch ist die Parkplatzbilanz mit minus 44 negativ. Durch die vorliegende Planung entfällt ein Bestandsbaum, es können aber 11 neue Bäume gepflanzt werden.

Im Abschnitt zwischen Brendle-Kreuzung und Langwiesenweg besteht die Option, den Seitenraum unter Fällung von 11 Bestandsbäumen neu zu ordnen, wodurch weitere 24 Ersatzparkplätze und 13 Baumneupflanzungen realisiert werden könnten. Aufgrund der starken Eingriffe in den Baumbestand sowie den nicht unerheblichen Mehrkosten empfiehlt die Verwaltung diese Option zunächst zurück zu stellen.

Planungskonzept Hedelfinger Straße (Südabschnitt)

Im Südabschnitt liegt die 12-h Belastung zwischen 07:00 und 19:00 Uhr bei bis zu 10.500 Kfz. Die höchste Stundenbelastung wird in der Nachmittagsspitze im Abschnitt Wangen Marktplatz bis Otto-Konz-Brücken mit ca. 1.100 Kfz im Querschnitt erreicht. Der Schwerverkehrsanteil liegt im Nordabschnitt zwischen 2 % und 5 %.

Zwischen Wangen Marktplatz und Otto-Konz-Brücken wird der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird auch hier ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkplätzen und den Richtungsfahrstreifen ausgebildet. Am Wangener Marktplatz werden in allen Zufahrten Rad- bzw. Schutzstrei-

fen für den Radverkehr eingerichtet. Die bestehende Baumreihe vor der Wilhelmsschule wird nach Süden auch im Bereich der Tankstelle des Autohofs fortgeführt. Durch die Einführung von Tempo 30 aus städtebaulichen Gründen kann in diesem Abschnitt die Verlagerung von Durchgangsverkehr auf andere weniger sensible Achsen unterstützt und die Verträglichkeit der Mischverkehrsführung erhöht werden. Im Rahmen der nichtöffentlichen Beratung im Bezirksbeirat Wangen hat dieser angeregt, auf Seite der Wilhelmsschule die Parkplätze zugunsten eines „ordentlichen Radwegs“ aufzugeben. Diese Anregung wurde verwaltungsseitig geprüft, sie wird jedoch nicht zur Umsetzung empfohlen. Die Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs ist aufgrund der zu geringen Seitenraumbreite, der stark belasteten Tankstellenzufahrt sowie der im Norden und Süden anschließenden Richtungstrennung nicht möglich. Auch der theoretisch mögliche Einrichtungsradweg würde zu einer verstärkten (illegalen) Nutzung in Gegenrichtung verleiten. Alternativ kommen beidseitig Radfahrstreifen in Betracht. Dies bedingt jedoch wie bei den Varianten mit Radweg sowohl den Verlust der Bestandsbäume vor der Wilhelmsschule als auch der 53 im Bestand vorhandenen Parkplätze, die primär durch Anwohner aus Wangen genutzt werden.

Das Knotenpunktsystem Hedelfinger Straße/Otto-Konz-Brücken/Kemptener Straße /Kesselstraße/Zufahrt Autohof soll mit zwei Kreisverkehren vollständig neu geordnet und dadurch städtebaulich aufgewertet werden. Insbesondere an der bisher unsignalierten Kreuzung Kesselstraße/Otto-Konz-Brücken/Zufahrt Autohof kann die Leistungsfähigkeit und hierdurch auch die Verkehrssicherheit deutlich verbessert und die Kesselstraße als Haupterschließung des Gewerbegebiets zwischen Wangen und Hedelfingen gestärkt werden. Durch den Kreisverkehr an der Hedelfinger Straße wird ein neuer Z-Überweg auf der Nordseite des Knotens sowie größere Aufstellflächen für Fußgänger am bestehenden Z-Überweg auf der Südseite ermöglicht.

Zwischen Otto-Konz-Brücken und Hedelfinger Platz wird der Radverkehr weitgehend auf Radfahrstreifen geführt. Die Haltestelle Hedelfinger Straße erhält auf der Nordseite jeweils einen zweiten Haltestellenzugang mit Treppe, alle Querungen werden als Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) ausgebildet. Kurz nach der Stadtbezirksgrenze auf Höhe der auf der Westseite der Hedelfinger Straße gelegenen neuen Wohnbebauung werden ein neuer Z-Überweg sowie zwei Kopfwendemöglichkeiten eingerichtet. Beide Kopfwender dienen als Kompensation für den vorgeschlagenen Rückbau des Knotens Heiligenwiesen zum Halbanchluss („rechts-rein, rechts-raus“). Durch den Rückbau des Knotens und der damit verbundenen Aufgabe des Linksabbiegestreifens kann in Fahrtrichtung Hedelfinger Platz im bestehenden Straßenraum ein durchgehender Radfahrstreifen eingerichtet werden. Der Rückbau des Knotens Heiligenwiesen zum Halbanchluss sowie die beiden neuen Kopfwendemöglichkeiten wurden mit dem zur Verfügung stehenden Verkehrsmodell untersucht. Durch die Maßnahme kann die Hedelfinger Straße zwischen Heiligenwiesen und Hedelfinger Platz um knapp 1.000 Kfz am Tag primär in Fahrtrichtung Süden entlastet werden. Diese Entlastungswirkung ist im Hinblick auf die vom Bezirksbeirat gewünschte Umgestaltung des Hedelfinger Platz zum Kreisverkehr von hoher Relevanz. Im Gegenzug kann der Knotenpunkt Kesselstraße/Otto-Konz-Brücken die verlagerten Verkehrsmengen gut bewältigen.

Durch den Entfall der Lichtsignalanlage kann die Straße Heiligenwiesen zwischen Hedelfinger Straße und Kesselstraße neu geordnet werden. Anstelle von 11 Längsparkständen können 22 Senkrechtparkplätze eingerichtet werden.

Mittelfristig soll im Zuge des Bebauungsplans He 86 der Straßenraum der Hedelfinger Straße durch Grunderwerb verbreitert werden, um den Z-Überweg in den Bereich zwischen Heiligenwiesen und Alosenweg verlegen und um auf der Westseite einen Park-

/Baumstreifen einrichten zu können. Hierdurch könnte dann in Fahrtrichtung Wangen der Radfahrstreifen ebenfalls durchgängig eingerichtet und die Aufstellflächen am Z-Überweg verbreitert werden.

Durch die Planung entfallen 4 Bestandsbäume und es können im Gegenzug 26 neue Bäume gepflanzt werden. Die Parkplatzbilanz liegt im gesamten Südabschnitt bei minus 48 Parkplätzen. Im durch ältere Wohnbebauung geprägten Abschnitt zwischen Wangen Marktplatz und Otto-Konz-Brücken liegt die Parkplatzbilanz jedoch bei +2.

Im Fahrtrichtung Wangen besteht im Bereich der Sportplätze die Option, den Seitenraum unter Fällung von 13 Bestandsbäumen neu zu ordnen. Hierdurch könnten weitere 22 Ersatzparkplätze und 6 Baumneupflanzungen realisiert werden. Aufgrund der starken Eingriffe in den Baumbestand sowie den nicht unerheblichen Mehrkosten empfiehlt die Verwaltung diese Option zunächst zurück zu stellen.

Einführung von Tempo 30 in der Ulmer Straße, Hedelfinger Straße und Wasenstraße aus städtebaulichen Gründen:

Anfang 2018 wurde zunächst ganztägig Tempo 30 in der inneren Ulmer Straße (Abschnitt Wangen Marktplatz bis Inselstraße) versuchsweise angeordnet. In der Wasenstraße besteht für den Schwerverkehr im Bereich Wangen Marktplatz eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 in Fahrtrichtung Inselstraße. In der Hedelfinger Straße gilt vor der Wilhelmschule in Fahrtrichtung Wasenstraße werktags von 07:00 bis 18:00 Uhr Tempo 30.

Die Wasenstraße sowie die Hedelfinger Straße sind mit Belastungen zwischen 60 und 65 dB(A) nachts als Lärmschwerpunkte im Lärmaktionsplan ausgewiesen. In der Wasenstraße wird an vielen Stellen die Gehwegregelbreite von 2,50 m deutlich unterschritten. In keiner der drei Straßenzüge können unter vertretbarem Aufwand durchgängige Radverkehrsanlagen realisiert werden. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ist die Mischverkehrsführung jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung insbesondere in der Hedelfinger Straße nur bei einer niedrigeren Geschwindigkeit als Tempo 50 zu empfehlen. Aufgrund des beidseitigen Geschäftsbesatzes in der inneren Ulmer Straße queren Fußgänger flächig auch zwischen den Fußgängerlichtsignalanlagen.

Aus verkehrsstrukturellen und städtebaulichen Gründen wird empfohlen, nun ganztägig Tempo 30 für jeweils beide Fahrrichtungen in der Inneren Ulmer Straße, in der Hedelfinger Straße zwischen Otto-Konz-Brücken und Wangen Marktplatz sowie in der Wasenstraße einzuführen. Die reduzierte Höchstgeschwindigkeit soll einerseits eine umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung ermöglichen, die Verkehrssicherheit erhöhen und andererseits Durchgangsverkehr auf weniger sensible Achsen wie die B10 und Straßen im Hafeneareal verlagern. Berechnungen mit dem Verkehrsmodell bestätigen die gewünschten Wirkungen:

Durch Tempo 30 in der inneren Ulmer Straße kann diese um 1.000 bis 1.800 Kfz / 24h entlastet werden. Verkehrszunahmen treten in der Wasenstraße (+1.000 Kfz) und Inselstraße (+850 Kfz) auf. Sofern zusätzlich noch Tempo 30 in der Hedelfinger Straße zwischen Otto-Konz-Brücken und Wangen Marktplatz sowie in der Wasenstraße zwischen Wangen Marktplatz und Inselstraße hinzu kommt, ergeben sich nun signifikante Entlastungswirkungen im gesamten Streckenzug Hedelfinger Straße – Wasenstraße – Inselstraße zwischen Hedelfinger Platz und Karl-Benz-Platz in der Größenordnung von 2.200 bis 3.500 Kfz/24h. Relevante Mehrbelastungen treten auf der B10 zwischen der

Anschlussstelle Wangen und Dreieck NeckarPark (+1.000 Kfz) und dem Streckenzug Otto-Hirsch-Brücken – Am Mittelkai – Otto-Konz-Brücken – Bruckwiesenweg in der Größenordnung 1.000 – 2.200 Kfz auf. Relevante Verlagerungen ins untergeordnete Netz sind nicht zu erwarten.

Um die ganztägige Anordnung von Tempo 30 in der inneren Ulmer Straße, der Wasenstraße und der Hedelfinger Straße dauerhaft beibehalten bzw. dauerhaft anordnen zu können, ist das Einvernehmen der Gemeinde gemäß den Beschlussanträgen 2 und 3 erforderlich.

Begleitmaßnahmen in Wangen und Hedelfingen:

Im Rahmen der Beratungen in den Bezirksbeiräten wurde deutlich, dass die Alternativroute Nähterstraße/Höhbergstraße hohe Bedeutung für den lokalen Fuß- und Radverkehr als auch für den Freizeitverkehr hat. Eine Aufwertung dieser Verbindung sollte daher unabhängig von der Hauptradroute 2 mit folgenden Maßnahmen angestrebt werden:

- Erneuerung des Fahrbahnbelags zwischen Langwiesenweg und Landhausstraße.
- Ergänzung der fehlenden Beleuchtung zwischen Langwiesenweg und Landhausstraße.
- Erneuerung des Fahrbahnbelags zwischen Alosenweg und Kemptener Straße.

Eine weitere Befürchtung im Stadtbezirk Wangen ist, dass sich durch die Umsetzung der Hauptradroute die Schleichverkehrsproblematik in den Verkehrsberuhigten Bereichen in der Biberacher und der Ravensburger Straße verschärft. Eine geeignete Maßnahme um Schleichverkehr in diesen Bereichen vollständig zu unterbinden wäre die Einrichtung einer Durchfahrtsperre auf Höhe Kirchweinberg.

Ausblick weitere Umsetzung der Hauptradroute 2:

Weitere Ausbauabschnitte der Hauptradroute 2 sind:

- In Hedelfingen über den Hedelfinger Platz und weiter entlang der Amstetter Straße und Einödstraße bis zur Gemarkungsgrenze mit Esslingen.
- In Stuttgart-Ost von der Wangener Straße über den Ostendplatz und weiter entlang der Landhausstraße und Urbanstraße in die Innenstadt.

Für beide Abschnitte soll die Vorplanung in 2020 und 2021 ausgearbeitet werden, so dass hier ab dem Doppelhaushalt 2022/23 die Umsetzung erfolgen könnte. In Hedelfingen wird dabei auch untersucht ob der vom Bezirksbeirat gewünschte Kreisverkehr am Hedelfinger Platz realisiert werden kann. In Stuttgart-Ost haben erste Planungsüberlegungen aufgezeigt, dass der Abschnitt der Landhausstraße zwischen Ostendplatz und Wangener Straße aufgrund der straßenbündigen Stadtbahngleise sehr komplex ist. Dementsprechend wird hier auch eine Verlegung der Hauptradroute in die Achse Haußmannstraße – Wangener Straße mit geprüft.

Termine:

Mit der baulichen Umsetzung der Maßnahme kann nach derzeitigem Stand im Frühjahr 2021 begonnen werden. Es wird von einer Bauzeit von ca. 2 Jahren ausgegangen.

Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die HRR 2 exklusive der Umgestaltung der Knotenpunkte Otto-Konz-Brücken/Hedelfinger Straße und Otto-Konz-Brücken/Kesselstraße werden derzeit auf rund 9.500.000 EUR geschätzt. Die Finanzierung erfolgt einerseits über die Radverkehrspauschale (ca. 7.500.000 EUR), andererseits werden aber auch Mittel zur Erneuerung der Lichtsignalanlagen (ca. 2.000.000 EUR) eingesetzt.

Die Kosten für die Umgestaltung der Knotenpunkte Otto-Konz-Brücken/Hedelfinger Straße und Otto-Konz-Brücken/Kesselstraße werden auf 2.800.000 EUR geschätzt. Die hierfür notwendigen HH-Mittel werden separat beantragt und sind auf der Wunschliste des Tiefbauamts ausgewiesen.

Für die Gesamtmaßnahme besteht die Möglichkeit, Fördermittel nach LGVFG zu beantragen.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat T, Referat SOS

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Nr. 121/2019 Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion
Luftreinhaltung: zusätzliche wirksame Maßnahmen – weitere Fahrverbote verhindern

Nr. 137/2018 Dr. Schertlen, Ralph (STd), die STAdTISTEN
Haupttradrouten 2 – Wie ist der Stand der Planung zur Streckenführung über die Nähterstraße?

Nr. 276/2016 SPD-Gemeinderatsfraktion
Maßnahmen gegen Schleichverkehr in Stuttgart-Wangen im Bereich Ravensburger und Biberacher Straße

Erledigte Anfragen/Anträge:

Nr. 101/2016 Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion
Entwicklung einer Alternative zur vorliegenden Ausbauplanung zur Haupttradrouten 2 zwischen Hedelfingen, Wangen und Stuttgart-Ost

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen

Vorplanung Haupttradrouten 2

siehe Dateianhang